

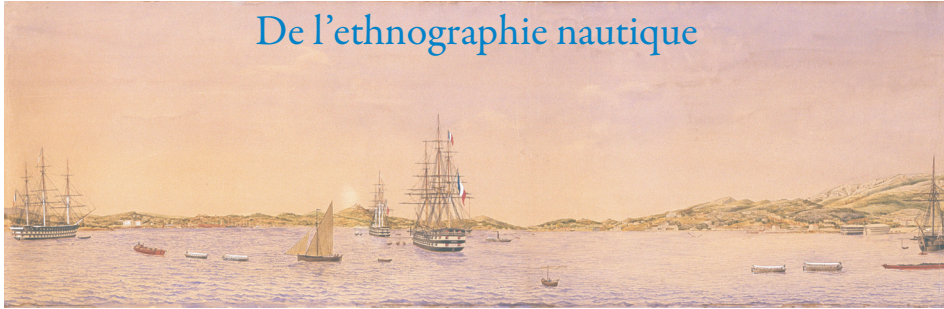
De l'ethnographie nautique

Éric Rieth, directeur de recherche au CNRS de Paris
Laboratoire de médiévistique occidentale - Musée national de la Marine

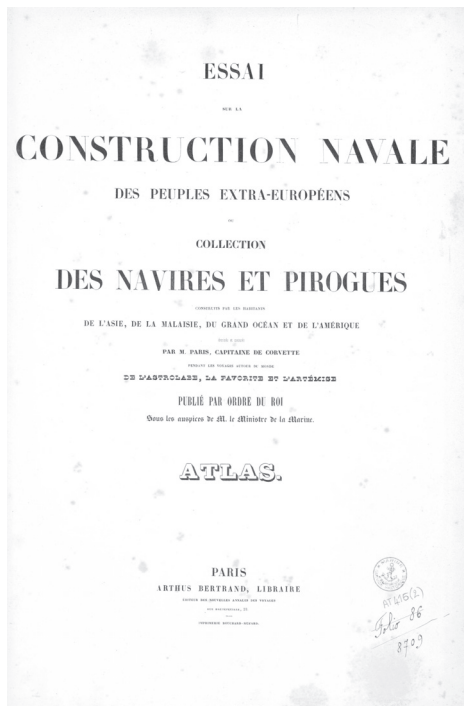
Derrière l'observateur attentif des architectures navales vernaculaires que fût l'amiral Pâris au cours de ses trois campagnes de circumnavigation, apparaît un scientifique ayant ouvert un nouveau champ d'étude : celui de l'ethnographie nautique. De même que l'historien français Augustin Jal (1795-1875) peut être qualifié de « père de l'archéologie navale » en raison de ses ouvrages particulièrement célèbres que sont les deux volumes de *L'Archéologie navale* publiés en 1840 et le très épais *Glossaire nautique* édité en 1848, l'amiral Pâris, au regard de la publication de son *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* en 1843 et de ses *Souvenirs de marine conservés* publiés à partir de 1882, peut recevoir le titre de « père de l'ethnographie nautique », même si le terme d'ethnographie est postérieur à l'époque de Pâris.

C'est dans l'introduction de *l'Essai* que les grands axes de ce nouveau territoire de recherche ont été formulés avec beaucoup de pertinence et non sans un certain lyrisme. Pour Pâris, un bateau constitue « ... le plus beau chef d'œuvre de l'esprit humain ; aucun monument, aucune invention n'égalent son merveilleux ensemble ; et, quoique devenu vulgaire, comme tout ce que l'on voit journellement, il n'en mérite pas moins l'admiration que l'on prodigue si facilement à d'autres objets. » Et le jeune officier qu'était alors Pâris (il avait 36 ans au moment de l'écriture de *l'Essai*) ajoute : « Nous sommes dans l'ignorance la plus complète sur la marine de peuples dont nous connaissons avec détails les costumes, les armes et les ustensiles les plus communs. » En d'autres termes, Pâris considère que les bateaux de ces peuples extra-européens, longtemps oubliés par la science, étaient susceptibles d'être des objets d'histoire au même titre que d'autres expressions matérielles de ces sociétés, s'agissant en particulier d'édifices religieux qui, par leur prestige,

De l'ethnographie nautique



relevaient d'une histoire qui était classiquement admise dans la première moitié du XIX^e siècle. Avant Pâris, les bateaux de ces sociétés extra-européennes, lorsqu'ils étaient observés par les voyageurs, les marins, les explorateurs ou les savants, l'étaient, dans le meilleur des cas (Cook par exemple) ponctuellement, sans systématisation et sans perspective scientifique marquée par des problématiques et des questionnements adaptés.



À cette première position intellectuelle profondément novatrice de Pâris vis-à-vis des bateaux s'en superpose une deuxième toute aussi porteuse de nouveautés : celle de l'existence de relations étroites, souvent complexes et subtiles mais toujours équilibrées entre un type particulier de bateau côtier relevant d'une architecture vernaculaire se déclinant à travers ses matériaux, sa conception, sa structure, ses assemblages, sa propulsion, sa direction, sa fonction d'une part, et son milieu d'utilisation ainsi que son contexte socio-économique de fonctionnement d'autre part. Dans l'introduction de *l'Essai*, il écrit ainsi : « ... Dans les pays privés de nos grands moyens d'exécution, on voit des différences aussi tranchées; chacun a dû, avant tout, adapter ses inventions à ses ressources, et y est parvenu par des procédés ingénieux qui méritent l'attention. Leurs bateaux ont tous

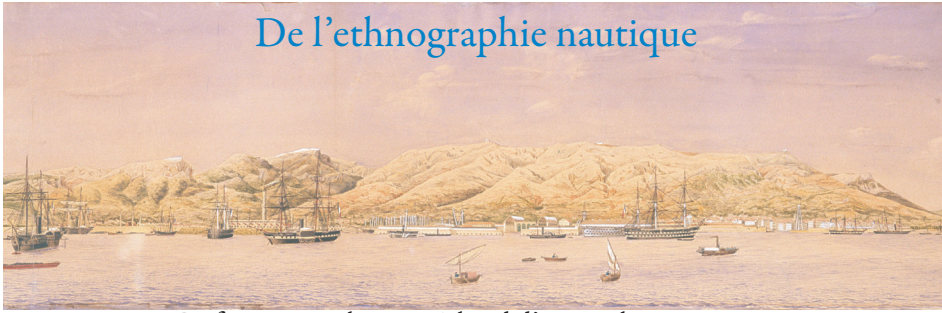
un type très-marqué, c'est d'être simples et parfaitement assortis aux lieux et aux besoins. »

La méthode d'enquêtes de terrain pour recueillir la documentation

Fondateur de l'ethnographie nautique par la définition d'un champ défini d'étude, Pâris l'est aussi par l'élaboration d'une méthode d'enquêtes de terrain destinées à recueillir la documentation indispensable à la construction de son discours historique sur les bateaux vernaculaires. Cette méthode de terrain peut se résumer en cinq verbes principaux : observer, mesurer, dessiner, décrire, analyser, comparer :

- Observer : lors des escales, Pâris arpente le littoral, repérant une embarcation à l'échouage ou un voilier faisant route vers le port, examinant ses formes, sa structure,

De l'ethnographie nautique



son gréement... Parfois même, il monte à bord d'une embarcation, expérimente ses capacités de manœuvre à la voile, sa stabilité, se faisant alors praticien d'une « ethnographie participante ».

- mesurer : au hasard des escales, Pâris effectue des relevés architecturaux d'ensemble et de détails, s'attachant à rendre compte des volumes particuliers d'une carène, de la nature précise de certains types d'assemblage, ou encore des particularités d'un gréement ou d'un système de gouverne. Sans doute, sa formation d'hydrographe familier des mesures rigoureuses n'est-elle pas étrangère à son souci de toujours mesurer avec rigueur les bateaux étudiés en fournissant une information objective sous la forme de cotes, de plans de forme et de charpentage notamment.

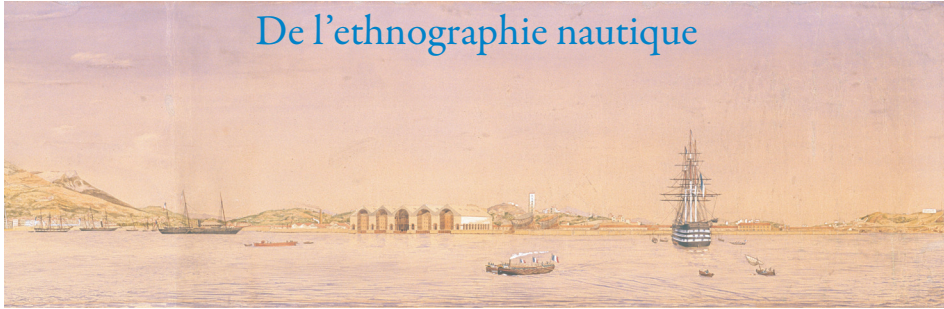
- dessiner : aux relevés architecturaux, où la sécheresse du trait géométrique est nécessaire, s'ajoutent des dessins et des aquarelles dans lesquels est privilégié le contexte fonctionnel. Plus libres, plus sensibles, plus esthétiques aussi, ces « instantanés » n'en constituent pas moins d'authentiques documents techniques.

- Décrire : les mots sont un complément indispensable aux relevés et aux dessins pour préciser une caractéristique architecturale, faire apparaître la morphologie particulière d'une pièce de charpente ou décomposer la façon dont est effectué un virement de bord. Il n'est pas toujours facile, en vérité, de rédiger de telles descriptions sans rendre le texte quelque peu obscur ou, tout au moins, hermétique à de nombreux lecteurs. Rares sont pourtant les pages de Pâris qui soient difficilement lisibles même si, en toute logique, leur lecture implique souvent une grande attention liée à la densité et à la technicité de



Catimaron changeant de côté son petit radeau pour virer de bord - côte de Coromandel - Inde

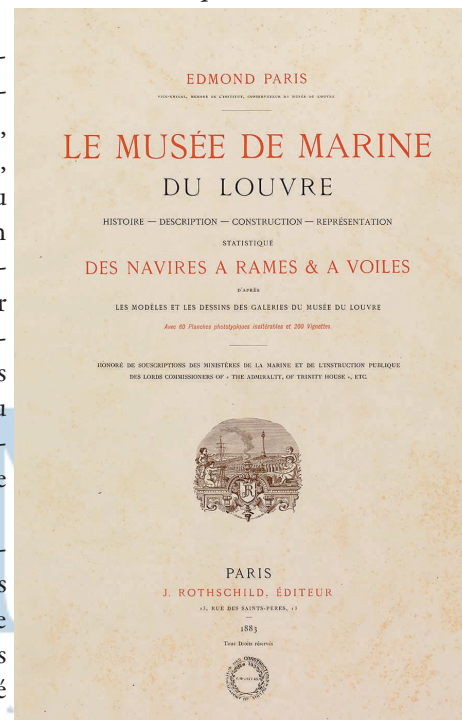
De l'ethnographie nautique



leur contenu informatif. Probablement avait-il, dès cette époque, des facilités d'écriture lui permettant, malgré l'emploi d'un vocabulaire très technique, de conserver un certain rythme littéraire à ses descriptions.

- Analyser : abandonnant le niveau descriptif, nécessaire mais insuffisant pour aller au-delà du seul constat architectural, l'analyse, prenant en compte des données multiples, tant d'ordre naturel (caractéristiques du littoral, nature des approvisionnements en bois...) que culturel (contexte socio-économique, religieux...), conduit à mieux situer le bateau dans son milieu de fonctionnement. Mais, surtout, l'analyse offre à Pâris la possibilité de faire apparaître le bateau comme l'un des acteurs principaux de l'histoire d'une société des bords de mer ou de fleuve.

- Comparer : Pâris manifeste un souci fréquent d'établir des comparaisons entre des solutions architecturales soit pour mettre en évidence des similitudes ou souligner des différences, soit pour valoriser l'originalité des solutions adoptées par des communautés disposant souvent de faibles moyens techniques.

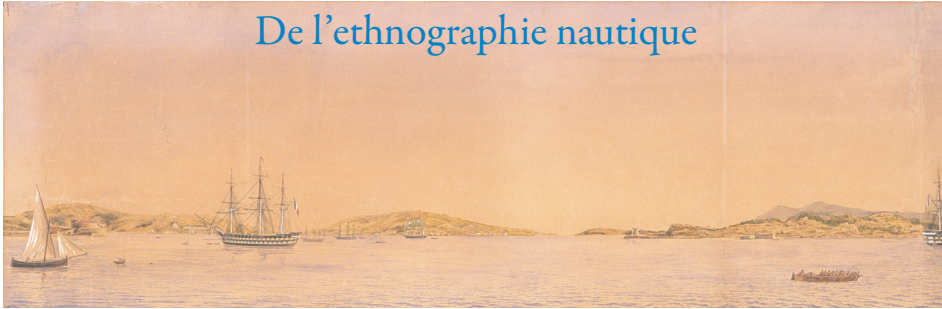


Un ardent défenseur de la mémoire des navigations

Quittant le territoire de l'histoire des architectures navales vernaculaires et de ce que l'on nomme souvent à tort les « bateaux traditionnels » extra-européens comme européens en l'occurrence, Pâris a été aussi un ardent défenseur de leur mémoire. Les dernières lignes de l'introduction de *l'Essai* sont tout à fait révélatrices de cette préoccupation de Pâris : « ... le temps approche où il deviendra difficile de retrouver les pirogues des naturels, et elles auront le sort de leurs habitations et de leurs divinités, déjà bien altérées, dont la plupart n'existent plus que dans les dessins des voyageurs. » Derrière le chercheur apparaît ainsi le futur conservateur du Musée naval et le premier défenseur du patrimoine nautique au sens le plus actuel de l'expression.

L'un des moyens privilégiés de préserver cette mémoire des architectures

De l'ethnographie nautique



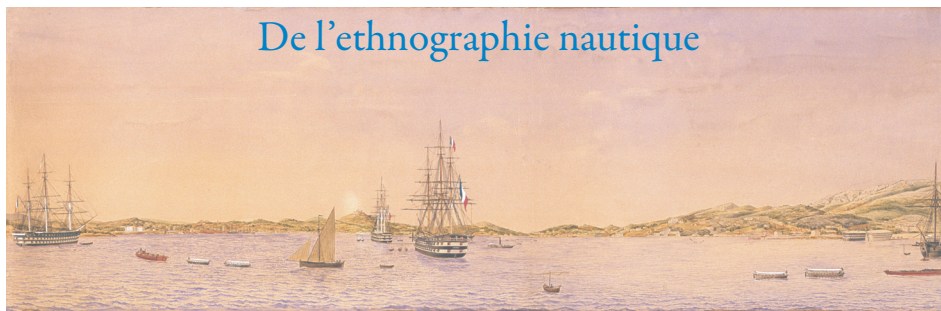
vernaculaires en voie de disparition était la réalisation de maquettes. Dès l'époque de la publication de *l'Essai* au demeurant, le conservateur du Musée naval, l'ingénieur de la marine Lebas, sollicita à plusieurs reprises Pâris à titre de « conseiller scientifique » en quelque sorte, pour suivre la construction de modèles d'embarcations océaniques en particulier réalisés à partir des ses plans. Mais c'est vraiment à partir de 1871 que Pâris, en tant que conservateur du musée, lança un vaste et méthodique programme de construction de maquettes destinées à garder la mémoire et à présenter, dans une perspective muséographique et en fonction d'un projet d'exposition clairement formulé, la richesse et la diversité des bateaux extra-européens ainsi que celles des bateaux de pêche et de cabotages européens largement présents dans les *Souvenirs de marine conservés*.



Billallo, bateau de passage de Manille à Cavite - Philippines

Il ne faut pas oublier, en effet, que si Pâris approfondira et complétera sa pensée ethnographique des origines, il restera toujours fidèle à ses choix scientifiques de jeunesse faits dans la décennie 1830-1840. D'une certaine manière, l'introduction du premier volume des *Souvenirs de marine conservés* publié en 1882 (Pâris avait 76 ans) pourrait se substituer, sans guère de modifications notables, à l'introduction de *l'Essai* édité en 1843 (Pâris était âgé alors de 37 ans).

De l'ethnographie nautique



Un manifeste en faveur du respect dû au sujet de l'ethnographie

Pâris, le « père de l'ethnographie nautique » qui a développé une nouvelle approche anthropologique des bateaux n'hésite, parfois, à aller au-delà du champ strictement scientifique du chercheur considéré traditionnellement, au regard du « monde de la science », comme neutre. Dès les premières pages de *l'Essai*, Pâris prend position et tend à transformer son introduction en une sorte de manifeste en faveur de l'étude des bateaux extra-européens comme objets d'histoire mais aussi de mémoire. Et c'est cette dimension mémorielle, ne relevant pas de la science historique, qui conduit Pâris à ne pas seulement observer, mesurer, dessiner, décrire, analyser, comparer, mais également à juger et à juger parfois sévèrement. Ainsi, à propos des populations des Carolines dont, écrit-il, « ... les armes et les pirogues est ce qu'ils ont le mieux perfectionné », il précise que les « ... Européens sont malheureusement venus tout bouleverser sous le nom de civilisation », provoquant la destruction de « ... ces objets dont il ne reste que quelques dessins épars, ont été brûlés par des fanatiques ou échangés pour être vendus comme curiosités : ce fait général est une suite toute naturelle de la conduite des Européens, qui, dès qu'ils sont les maîtres, exploitent tout à leur profit. » Conséquence de cette attitude dévastatrice vis-à-vis de la culture matérielle de ces populations insulaires océaniques : Pâris constate qu'il n'existe plus de pirogues en construction dans les Carolines et que, désormais, les populations semblent préférer acquérir auprès des navires baleiniers en escale dans les îles des embarcations du bord usagées.

Si les relations avec les marins européens et américains, et tout particulièrement ceux des équipages des baleiniers très présents à cette époque dans le Pacifique, sont en partie responsables de cette profonde acculturation des populations voire, dans certains cas, de leur déportation et de leur réduction en esclavage, ce sont principalement les missionnaires anglicans qui pour Pâris portent la plus lourde responsabilité de cette situation. Face, par exemple, à la dégradation des conditions de vie des Tahitiens, Pâris souligne avec force que « ... les propagateurs de la foi anglicane dans le grand Océan unissent au fanatisme un esprit mercantile du plus actif... Ils règnent en maîtres sur ces naturels incrédules. »

Pâris, le fondateur de l'ethnographie nautique, était-il un « chercheur engagé » ? Pour une part, sans aucun doute, car on constate qu'à sa position de chercheur et à l'objectivité ou, tout au moins, à l'honnêteté d'un discours scientifique propre à tout chercheur en sciences humaines auxquelles se rattache l'ethnographie nautique, se superpose une subjectivité, celle d'un « militant », ardent défenseur des architectures navales vernaculaires et, à travers elles, des populations de charpentiers, de marins et de pêcheurs existentiellement liées à leurs bateaux.