

## Traditions nautiques, patrimoine maritime : dans le sillage de François-Edmond Pâris

Denis-Michel Boell

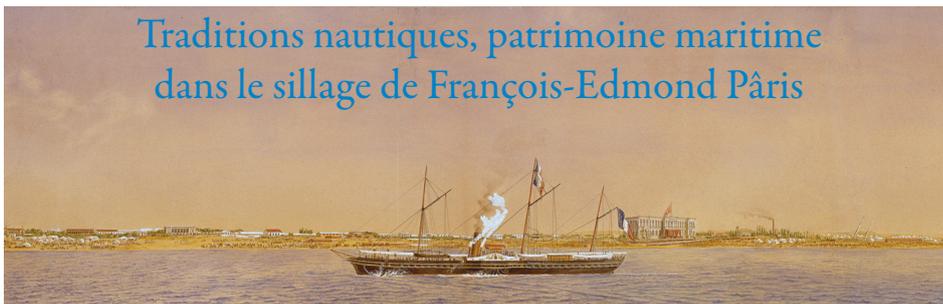
Conservateur général du patrimoine, directeur-adjoint du musée national de la Marine

Le caractère pionnier de la démarche de François-Edmond Pâris n'est plus à démontrer : si l'attention qu'il porte à la diversité des traditions nautiques s'inscrit dans la continuité des voyages d'exploration scientifique du monde entrepris sous l'Ancien Régime, elle est également contemporaine de la naissance d'une discipline portant sur les peuples du monde un regard renouvelé : l'ethnographie. Dans quelle mesure annonce-t-il et prépare-t-il l'engouement que connaîtra dans nos sociétés un siècle après sa mort le patrimoine maritime ? Quelle dette et quels devoirs avons nous désormais à l'égard de son œuvre ?

Le XIX<sup>e</sup> siècle, que François-Edmond Pâris traverse de bout en bout, voit se constituer en disciplines autonomes non seulement l'histoire et l'archéologie, mais également cette anthropologie qui traque l'altérité dans le lointain comme dans le proche. Au-delà des relations de voyages, les expositions universelles, puis coloniales, qui se multiplient à partir des années 1850, sont l'occasion d'une confrontation des productions matérielles des sociétés des cinq continents. Rappelons que les musées d'ethnographie, lieux de conservation des témoignages de cette diversité culturelle, prennent leur essor en Europe dans le dernier quart de ce siècle, celui du Trocadéro, à Paris, étant créé à la suite de l'exposition universelle de 1878.

La singularité de l'œuvre de Pâris tient aux multiples facettes de sa formation et de ses talents. Officier de marine et témoin des progrès techniques fulgurants qui bouleversent les grands navires de guerre et de commerce, il est attentif aux innovations techniques et industrielles, comme en témoignent ses ouvrages consacrés à la propulsion à vapeur, et son rôle dans les expositions universelles de Londres et de Paris. Dessinateur formé à l'école de la cartographie et de l'hydrographie, il observe scrupuleusement et

## Traditions nautiques, patrimoine maritime dans le sillage de François-Edmond Pâris



reproduit finement ce qu'il voit sur les côtes et dans les ports qu'il visite. Le déplacement de son regard vers ces « monuments » techniques que sont les bateaux nous vaut les magnifiques dessins aquarellés et les relevés minutieux qui constituent la matière première de ses études ultérieures.

Homme de science, il porte un regard dénué de nostalgie sur les traditions nautiques en voie de disparition. Constatant la diffusion des techniques et des modèles occidentaux, qui s'imposent à grande vitesse sur toutes les mers, il s'attache à recueillir partout où il passe les traces d'une diversité culturelle qu'il sait menacée. Procédant empiriquement, par observation directe sur le terrain lors de ses circumnavigations, il a, plus tard, recours à des informateurs locaux et réalise également, pour le projet des *Souvenirs de Marine Conservés*, la compilation de quelques documents déjà publiés.

Le dernier volet de sa démarche, et non le moindre, est la volonté de transmettre. L'entreprise des *Souvenirs de Marine Conservés*, énorme publication qui nécessitera le soutien de l'Académie des Sciences et se poursuivra après la mort de son auteur, en est la concrétisation. Le second aspect de son projet pédagogique est constitué par cette collection de modèles qu'il fait principalement réaliser d'après ses propres plans, essentiellement lorsqu'il devient conservateur du musée de la Marine au



Modèles Pâris © MNM / S. Dondain

Louvre, et qu'il finance sur ses propres deniers. Extraordinaire entreprise d'enrichissement des collections publiques à visée éducative et didactique, puisqu'on ne peut à son époque imaginer meilleur moyen de traduire la réalité tridimensionnelle des bateaux que d'en construire des maquettes ou de réaliser des dioramas dans lesquelles elles sont insérées.

### *Des modèles aux bateaux réels*

Pendant plus d'un siècle, dans les musées maritimes du monde entier, la maquette restera l'artefact privilégié des expositions permanentes, les ateliers de maquettisme seront partie intégrante des musées, et le musée de la pêche de Concarneau par exemple, créé dans les années 1970, enrichira essentiellement ses collections par la production de maquettes, avant de se tourner vers la préservation d'unités de pêche réelles.

## Traditions nautiques, patrimoine maritime dans le sillage de François-Edmond Pâris

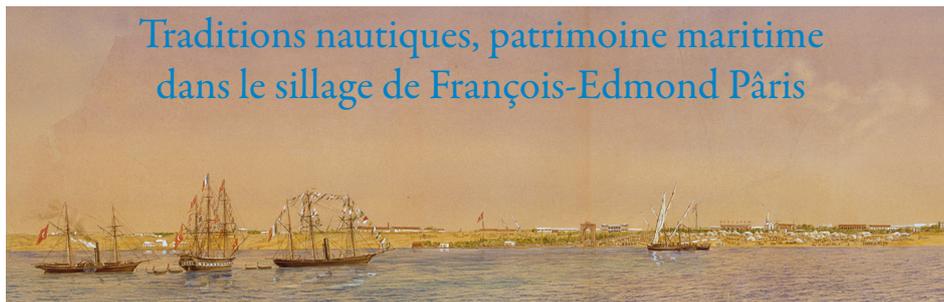


La maquette reste l'instrument privilégié d'accès à la connaissance des bateaux jusqu'au milieu du xx<sup>e</sup> siècle. Lorsqu'en 1960, Howard I. Chappelle publie aux États-Unis le catalogue national des bateaux traditionnels américains, il s'agit encore d'une liste de maquettes, comme le remarque John Gardner dans son avant-propos au catalogue de la collection de bateaux (cette fois réels) du musée de Mystic Seaport (Connecticut) établi en 1979 par Maynard Bray<sup>1</sup>. À cette date, les collections des neuf principaux musées maritimes américains totalisent plus d'un millier de bateaux préservés, ce qui permet de mesurer le chemin parcouru ! En Europe, d'importantes collections sont constituées, à l'échelle du Zuidersee pour le musée néerlandais d'Enkhuizen, ou à une échelle plus internationale, à Exeter.

En France, la notion de patrimoine maritime apparaît dans le dernier quart du xx<sup>e</sup> siècle avec la prise de conscience de la disparition des derniers témoins et des derniers objets représentatifs de toute une civilisation côtière, celle de la voile au travail. Elle résulte d'un élargissement de la notion de patrimoine, dans la sphère culturelle, à de nouveaux champs identifiables à des domaines économiques, à des groupes sociaux, à des territoires régionaux : on parle de patrimoine rural, industriel, et bientôt maritime et fluvial. Elle résulte également de plusieurs facteurs, parmi lesquels une attirance de nombreux citadins pour le littoral, le développement de la navigation de plaisance qui devient dans les pays développés, après la seconde guerre mondiale, une activité de loisir de plus en plus répandue, et l'intérêt nouveau de chercheurs pour la culture populaire des gens de mer qui s'incarne dans leur outil de travail qui est souvent également un lieu de vie : le bateau. Il n'est pas inutile de rappeler que quelques-uns des pionniers de cet intérêt avaient, comme François-Edmond Pâris à son époque, une formation scientifique. C'est le cas de Jean Le Bot, professeur à la Faculté des Sciences de Rennes, qui dès la fin des années cinquante a relevé les formes et mesuré les cotes de la bisquine la *Perle*, abandonnée sur la grève à Cancale, et recueilli les plans du constructeur Lemarchand sur les bords de la Rance. C'est également le cas de Dominique Duviard, qui consacre à Groix, l'île des thoniers, la première monographie d'une communauté maritime insulaire du littoral français. La relève est prise par des chercheurs en sciences humaines, archéologues et ethnologues, tels François Beaudouin formé à l'école d'André Leroi-Gourhan, ou Bernard Cadoret, animateur du groupe Ar Vag, puis fondateur de la revue *Le Chasse Marée*. Sur le terreau de connaissances formé par leurs enquêtes et leurs premières publications, les projets vont germer : repérage, inventaire et préservation de sites et d'aménagement littoraux (les moulins à marée, par exemple), collectes d'objets de la vie quotidienne, recueil de témoignages oraux et enregistrement de chants, constitution et étude de documentations iconographiques, et surtout sauvetage de coques de

<sup>1</sup> Maynard Bray, *Watercraft*, seconde édition, Mystic Seaport Museum, 1986.

## Traditions nautiques, patrimoine maritime dans le sillage de François-Edmond Pâris



voiliers de travail encore en état de naviguer. La survivance, au long de notre littoral, de quelques centaines d'unités représentatives de la multiplicité des traditions locales de construction et d'utilisations professionnelles est souvent le fruit du hasard, d'un souci d'économie, ou encore de l'attachement de passionnés pionniers tel Paul Cornillet qui naviguait au long des côtes de Bretagne nord à bord de l'ancien coquillier de la rade de Brest Saint-Guénolé, dépourvu de moteur. Avant d'être considérées comme des objets de patrimoine, certaines de ces unités de pêche ou de transport avaient été d'abord réutilisées dans le cadre d'activités éducatives, culturelles, ou sociales. Ainsi un trois-mâts goëlette construit à Svendborg (Danemark) en 1944, après avoir pratiqué le cabotage, était-il devenu navire-école, puis, sous le houlette du père Jaouen et sous le nom de *Bel Espoir II*, dès 1968, outil de réinsertion pour des jeunes en difficulté. La *Bel espoir II*, du père Michel Jaouen - patrimoine gabare sablière *Fleur de Lampaul*, sortie du chantier Keraudren à Camaret en 1948, convertie au milieu des années 80 en voilier école a conduit durant 17 ans des enfants à la découverte de la faune marine et des peuples de l'eau. Ces utilisations nouvelles de voiliers initialement conçus pour le transport de marchandises ou pour la pêche ont aidé à prolonger leur vie et ont justifié les subventions publiques attribuées pour leur restauration, une fois leur valeur patrimoniale reconnue, qui s'est parfois traduite, comme dans ce dernier cas, par un classement au titre des monuments historiques. On ne reviendra pas sur l'histoire de cette reconnaissance, évoquées dans cette revue par l'un de ses initiateurs<sup>2</sup>.



La cristallisation de la notion de patrimoine maritime autour des bateaux s'est traduite par des restaurations, de plus en plus soucieuses d'authenticité, accompagnées par le ministère de la Culture, par des collectes associatives débouchant sur des collections publiques comme celles du musée de Douarnenez, du musée national de la Marine, ou du musée maritime de La Rochelle ; elle s'est ensuite traduite par le puissant mouvement de construction de répliques et de reconstitutions initié en 1989 par la revue *Le Chasse-Marée* dans la perspective de la fête de Brest 1992 : plus d'une centaine de localités se sont ainsi dotées d'un bateau emblématique, le nombre des répliques et des reconstitutions ne cessant de croître au point de dépasser celui des bateaux de travail anciens.

<sup>2</sup> François Macé de Lépinay, *Les monuments historiques au service du patrimoine naval*, La Revue Maritime, n° 417, 1990, p. 65-71.

## Traditions nautiques, patrimoine maritime dans le sillage de François-Edmond Pâris



Un autre aspect trop peu connu de l'entreprise patrimoniale conduite par la Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritime fondée en Bretagne en 1979 a été la création en 1984 à Douarnenez de son centre de formation aux métiers de la construction navale, les Ateliers de l'Enfer. Il s'agissait au départ d'une double démarche de conservation des savoir-faire traditionnels de la charpente marine artisanale, et de formation de professionnels qualifiés pouvant faire face aux besoins de recrutement de ce secteur de la production et de l'entretien des flottilles de pêche. Si les évolutions technologiques et le contexte économique ont conduit à adapter ce dernier objectif aux mutations d'un marché marqué par la quasi-disparition des bateaux de pêche artisanale construits



Brest 1992 : Le *Corentin* et la *Belle Angèle*, répliques de lougres, construites en 1998 et 1991 © Denis-Michel Boell

en bois, la dimension culturelle de cette démarche est restée au cœur de la formation qui est dispensée. Sait-on qu'en un quart de siècle, les 480 stagiaires qui sont passés par ces ateliers ont produit à ce jour 156 bateaux et canots de 4 à 7 mètres, explorant la diversité des technologies, traditionnelles ou modernes, de construction des bateaux ?

### *Actualité de l'œuvre de François-Edmond Pâris*

Les planches publiées dans les *Souvenirs de Marine Conservés*, maintes fois réédités à travers le monde ont servi, on le sait, de source primaire de documentation pour la reconstitution de plusieurs voiliers de travail construits dans une perspective éducative ou culturelle, depuis *An Durzunel*, le « lougre » de Loguivy mis à l'eau par le charpentier de Plouguiel (Côtes d'Armor) Yvon Clochet pour l'association Communes en 1985, jusqu'à la petite bisquine de Barfleur *l'Ami Pierre* lancée dix ans plus tard par le musée maritime de Tatihou qui en avait confié la construction à Jean-Pierre Laurence. Bien au-delà des côtes de France, ses plans ont été utilisés pour redonner vie à des voiliers disparus depuis plus d'un siècle : ses planches consacrées aux pirogues à balancier des îles Carolines sont par exemple l'une des sources mobilisées par les auteurs de la magistrale étude sur les migrations des peuples du Pacifique publiée par l'équipe du musée

## Traditions nautiques, patrimoine maritime dans le sillage de François-Edmond Pâris



maritime d'Auckland (Nouvelle-Zélande)<sup>3</sup>. Les animateurs de ces expériences avaient connaissance des publications de l'œuvre du Pâris, mais rarement, sinon jamais, des relevés originaux, des plans tracés pour les maquettistes du musée et des modèles tirés de ceux-ci, conservés, mais difficilement accessibles. Notre premier devoir est de mettre à la disposition du plus large public possible, grâce aux nouvelles technologies de diffusion de l'information, ces archives en deux et trois dimensions conservées par le musée depuis plus d'un siècle. C'est ainsi que les plans ont été récemment numérisés.



Le *Saint Guénolé*, réplique de sloop coquiller, construite en 1948 © D. Boell

L'étude critique de ces modèles, entreprise à l'occasion de notre exposition, doit être encore approfondie. Les objets n'ont pas traversé le siècle dernier sans subir quelques altérations, des réinterprétations hasardeuses de gréement et des restaurations malencontreuses. Grâce aux multiples sources, en particulier iconographiques, dont nous disposons désormais, grâce aussi aux travaux ethnographiques ultérieurs des « héritiers » de l'amiral Pâris, nous pouvons mieux les documenter et diffuser une information plus fiable. En cela l'exposition de 2010 ne doit pas être l'aboutissement d'une reconnaissance, mais également le point de départ de nouvelles réflexions collectives autour de ces héritages, anciens ou reconstitués sur toutes les mers du monde.

L'un des principaux enseignements que nous a délivré le marin conservateur, à l'époque où le Louvre qui accueillait son musée avait une ambition universelle, n'est-elle pas que le patrimoine maritime, et singulièrement nautique, résultat d'échanges, d'emprunts et d'influences, n'a pas de frontières et doit être appréhendé lui aussi dans sa dimension universelle ?

<sup>3</sup> *Vaka Moana. Voyages of the Ancestors. The Discovery and Settlement of the Pacific*. Sous la direction de K.R. Howe, David Bateman & Auckland Museum, 2006.