

Bernard Cadoret

## Sources pour l'ethnographie maritime

---

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.



Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le CLEO, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Bernard Cadoret, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain* [En ligne], 2 | 1984, mis en ligne le 23 juillet 2007. URL : <http://terrain.revues.org/index2798.html>

DOI : en cours d'attribution

Éditeur : Ministère de la culture / Maison des sciences de l'homme

<http://terrain.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://terrain.revues.org/index2798.html>

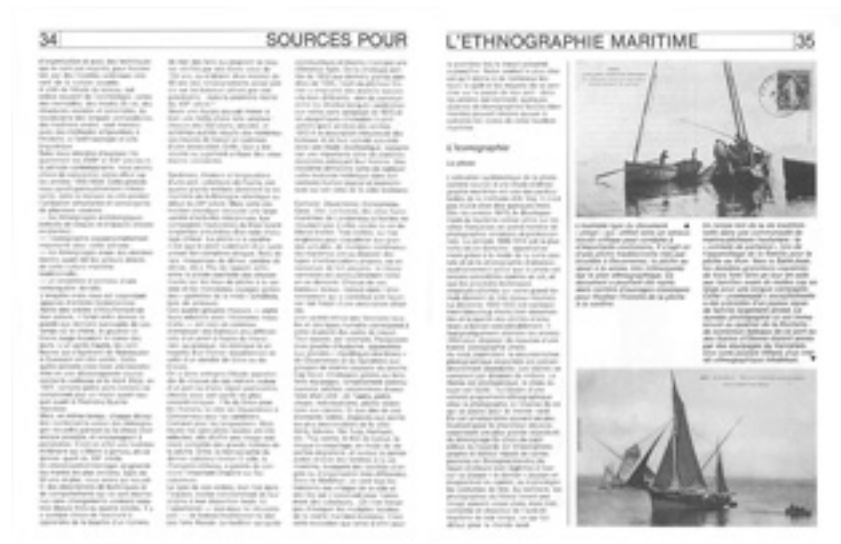
Document généré automatiquement le 01 octobre 2009. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Terrain

Bernard Cadoret

## Sources pour l'ethnographie maritime

Pagination originale : p. 33-44



### Avertissement

- 1 Ce texte extrait d'un ensemble de remarques méthodologiques portant à la fois sur l'iconographie, l'enquête orale et la recherche des archives, n'a pas été prévu à l'origine pour une publication. Il constitue un élément du rapport du groupe Ar Vag à la Mission du Patrimoine Ethnologique. Son objet est avant tout pédagogique. Une demande d'information très importante s'étant manifestée ces dernières années au niveau de l'ethnologie maritime, il a été préparé pour servir de support à des interventions orales accompagnées de projections et suivies de débats, dans des circonstances et pour des interlocuteurs de type très divers :
  - séminaires universitaires (Centre d'ethnologie de la France, université de Brest) ;
  - journées d'archéologie navale et d'ethnologie maritime au musée de la Marine à Paris ;
  - stages « patrimoine » regroupant des enseignants du secondaire au niveau de l'Académie de Rennes ;
  - stages de formation d'éducateurs en milieu marin (classes de mer) ;
  - stages de formation pour des enseignants, pour des chercheurs indépendants et des associations organisés par la Fédération régionale pour la Culture maritime.
- 2 Le groupe Ar Vag, constitué en 1972, s'est donné pour tâche la sauvegarde, par divers moyens, du patrimoine culturel des hommes du littoral français. La région prospectée en priorité s'étend de Morlaix aux Sables-d'Olonne.
- 3 Depuis deux ans, ses membres s'intéressent aux autres régions côtières françaises, et sont en contact avec des chercheurs du monde entier. Les sujets étudiés couvrent un domaine très vaste, allant de l'ethnomusicologie à la reconstitution et à l'utilisation des bateaux anciens. Divers moyens sont employés pour la diffusion des connaissances ainsi acquises : publication d'ouvrages, de bulletins, de revues, de disques, de documents vidéo, animation d'associations, de musées, ou réflexions sur la conception de bateaux contemporains. Ar Vag poursuit un travail de longue haleine. Une enquête d'ethnographie maritime entreprise il y a dix ans, continue à se développer encore : deux volumes de 450 pages ont déjà été publiés, un troisième est en voie de publication et un quatrième en préparation<sup>1</sup>.

- 4 « La Bretagne, massive péninsule ancrée dans sa civilisation rurale n'est pas, n'a jamais été un pays de marins. » Cette idée récente, bien qu'issue d'une heureuse redécouverte de la tradition paysanne par le grand public, se révèle pourtant fautive dans la perspective de l'histoire bretonne et n'est pas plus justifiée par sa géographie humaine. Voici quelques comparaisons chiffrées qui en illustrent bien l'évidence : 1898, inscrits pêcheurs : France 39 800 ; Bretagne 41 000. 1904, inscrits maritimes : France 111 574 ; Bretagne 96 286. Navires : France (Bretagne exclue) 15 981 ; Bretagne 10 027.
- 5 Ainsi, contrairement à cette idée reçue, l'engouement pour les métiers de la mer a parfois pénétré largement à l'intérieur des campagnes bretonnes. Armement morutier au nord, sardinier, puis thonier au sud : les grandes pêcheries saisonnières drainent et brassent depuis des siècles une population neuve autour des principaux ports. De plus, tout au long de son histoire, une bonne partie de cette population a dû s'expatrier pour gagner son pain. De Boulogne à Saint-Jean-de-Luz, rares sont les villes du littoral qui n'abritent pas une colonie maritime bretonne. (Déjà au XVII<sup>e</sup> siècle, l'armement rochelais pour Terre-Neuve faisait appel à une majorité d'équipages bretons : le phénomène ne cessera de s'accroître jusqu'à nos jours.) L'essentiel de cette activité se concentre en Bretagne atlantique, où les ports fourmillent, et plus particulièrement à l'ouest, d'Etel à Camaret. Le champ d'étude de ce travail – la côte bretonne du pays de Retz au bas Léon – est donc immense. Il restait aussi fort mal exploré. Trois générations de collecteurs ont pu sauver une part appréciable du patrimoine culturel du peuple des campagnes bretonnes, mais aucun chercheur n'a jamais su recueillir la part de tradition propre au littoral. A cela diverses raisons : barrière de la langue, indifférence bien française des intellectuels pour la vie maritime, et peut-être aussi l'aspect rebutant du caractère profondément technique des activités nautiques. Qui veut pénétrer l'univers culturel des marins doit au préalable apprendre à en déchiffrer les signes.
- 6 Le bateau de pêche ou de transport, agent de la vie de l'homme sur la mer, largement conçu par ses utilisateurs, porte en lui la trace des multiples facteurs (culturels, historiques, sociaux, économiques, techniques, écologiques) qui l'ont façonné. Il constitue un document incomparable, véritable clé pour l'étude des communautés maritimes d'hier. C'est lui que nous avons choisi comme fil conducteur pour étudier la vie maritime traditionnelle sur le littoral de la Bretagne atlantique. Par vie maritime traditionnelle, nous entendons l'activité des hommes, des femmes et des enfants vivant de l'exploitation du milieu marin et du transport par mer, suivant un mode d'organisation et avec des techniques qui ne sont pas inspirés, pour l'essentiel, par des modèles extérieurs relevant de la culture savante. A côté de l'étude du bateau, qui relève souvent de l'archéologie, celles des mentalités, des modes de vie, des structures sociales et parentales, du vocabulaire des langues vernaculaires, des traditions orales, sont menées avec des méthodes empruntées à l'histoire, à l'anthropologie et à la linguistique.
- 7 Sans nous interdire d'explorer fréquemment les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles ni la période contemporaine, nous avons choisi de concentrer notre effort sur les années 1890-1930. Cette période nous paraît particulièrement intéressante, dans la mesure où elle permet l'utilisation simultanée et convergente de plusieurs sources :
- les témoignages archéologiques (relevés de coques et d'épaves encore existantes) ;
  - l'iconographie exceptionnellement importante pour cette période ;
  - les témoignages oraux des derniers marins ayant été les acteurs directs de cette culture maritime traditionnelle ;
  - un ensemble d'archives d'une remarquable densité.
- 8 L'enquête orale nous est cependant apparue d'emblée fondamentale. Après des siècles d'étouffement de leur culture, il fallait enfin donner la parole aux derniers survivants de ces temps où le chêne, le goudron et l'ocre rouge tissaient la trame des jours. L'un après l'autre, les cent havres qui s'égrènent de Noirmoutier à Ouessant ont été visités. Cette quête patiente s'est bien vite transformée en une décourageante course contre la vieillesse et la mort. Déjà,

en 1977, certains petits ports bretons ne comptaient plus un marin ayant navigué avant la Première Guerre mondiale. Mais, en même temps, chaque déception confirmait la valeur des témoignages recueillis partout où la chose était encore possible, et encourageait à persévérer. C'est en effet une tradition millénaire qui s'éteint à jamais, en ce dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle. En choisissant d'interroger en priorité les marins les plus anciens, âgés de 80 ans et plus, nous avons pu recueillir des descriptions de techniques et de comportements qui se sont maintenus sans changements vraiment notables depuis trois ou quatre siècles. Il y a quelque chose de fascinant à apprendre de la bouche d'un homme de mer des faits qui pourront se trouver vérifiés par des écrits vieux de 150 ans, ou d'obtenir d'un matelot de 90 ans des renseignements assez précis sur les bateaux utilisés par son grand-père... dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ! Seule une équipe pouvait mener à bien une tâche d'une telle ampleur chacun des 500 plans, dessins, et schémas publiés résulte des nombreuses heures de travail en commun d'une association. Enfin, tout a été soumis au jugement critique des vieux marins concernés.

9 Sardiniers, thoniers et langoustiers d'une part, caboteurs de l'autre, ces quatre grands métiers dominant la vie maritime de la Bretagne atlantique au début du XX<sup>e</sup> siècle. Mais cette distinction classique recouvre une large variété d'activités méconnues. Les campagnes hauturières du thon furent longtemps précédées d'un rude chalutage d'hiver. La pêche à la sardine n'est que le point culminant d'un cycle annuel fort complexe (dragage, filets de raie, maquereau de dérive, sardine de dérive, etc.). Peu de rapport, enfin, entre la preste cueillette des chasse-marée sur les lieux de pêche à la sardine et les monotones voyages gallois des « goélettes de la mine » (charbon, bois de poteaux). Ces quatre groupes majeurs – outre leurs relations avec l'économie industrielle – ont ceci en commun d'employer des bateaux peu différenciés d'un point à l'autre du littoral : rien, ou presque, ne distingue la silhouette d'un thonier douarneniste de celle d'un dundée de Groix ou du Croisic. On a donc entrepris l'étude approfondie de chacun de ces métiers autour d'un port ou d'une région particulière, choisis avec soin parmi les plus caractéristiques : l'île de Groix pour les thoniers, la côte de Douarnenez à Concarneau pour les sardiniers, Camaret pour les langoustiers. Mais toutes les spécialités locales ont été relevées, afin d'offrir une image vraiment complète des grands métiers de la pêche. Enfin, la monographie du dernier caboteur breton à voile, la *Françoise* d'Auray, a permis de conclure l'important chapitre sur les caboteurs.

10 Le type de ces voiliers, bien fixé dans l'espace, évolue constamment de leur origine à leur disparition finale. Ici l'appellation – que nous ne récusons pas – de bateau traditionnel ne doit pas faire illusion. La tradition qui guide constructeurs et marins n'est pas une référence figée. De la chaloupe pontée de 1850 aux derniers grands dundées de 1935, l'outil du pêcheur thonier a emprunté des aspects successifs bien différents ; rien de commun entre les étroites barques sardinières aux voiles sans apiquage de 1875 et les magnifiques chaloupes à pont *adreñv* (pont arrière) des années 1912. A la description minutieuse des bateaux et de leur activité succède donc une étude diachronique, appuyée sur une importante série de planches dessinées retraçant leur histoire. Une troisième démarche tente de replacer cette évolution technique dans son contexte humain (social et économique) qui est celui de la côte bretonne.

11 Camaret, Douarnenez, Concarneau, Groix, Etel, Le Croisic, les villes fluviomaritimes de Landerneau à Nantes ne résument pas à elles seules la vie du littoral breton. Trop isolées, ou trop originales pour s'assimiler aux grandes activités, de multiples communautés maritimes ont su élaborer des types d'embarcations propres, ou en conserver de fort anciens : le littoral vannetais est particulièrement riche en ce domaine. Chacun de ces bateaux locaux, replacé dans l'environnement qui a contribué à le façonner fait l'objet d'une description détaillée.

12 Une variété infinie des fonctions locales et des types humains correspond à cette diversité des outils de travail. Tout oppose, par exemple, Poulgoazec (rive gauche d'Audierne, apparentée aux grandes « républiques maritimes » de Douarnenez et du Guilvinec) aux groupes de marins paysans du proche Cap Sizun. Chaloupes gréées au tiers, forts équipages,

tempérament communautaire, pêches saisonnières diversifiées d'un côté ; de l'autre, petits sloups, individualisme, pêche sédentaire aux casiers. Et que dire de ces étonnants isolats, disposés aux points les plus inaccessibles de la côte : Séné, Gâvres, l'île Tudy, Kerhuon, etc. ? La senne, le filet de battue, la drague à coquillage, un mode de vie parfois migratoire, et surtout la participation directe des femmes à la vie maritime, évoquent des sociétés d'origine ou d'organisation bien différentes. Dans le Morbihan, ce sont tous les habitants des villages de la côte et des îles qui s'associent pour l'armement des caboteurs... On n'en finirait pas d'évoquer les multiples facettes de la réalité maritime bretonne. C'est cette évocation que tente d'offrir pour la première fois le travail présenté aujourd'hui. Notre souhait le plus cher est qu'il donne à de nombreux lecteurs le goût et les moyens de se pencher sur le passé de leur port : dans les années qui viennent, quelques dizaines de monographies locales bien menées peuvent encore sauver in extremis les restes de notre tradition maritime.

## L'iconographie

### La photo

- 13 L'utilisation systématique de la photo comme source d'une étude d'ethnographie maritime est une des particularités de la méthode d'Ar Vag. Il n'est pas inutile d'en dire quelques mots. Dès les années 1870, le développement du tourisme estival attire sur les côtes françaises un grand nombre de photographes amateurs et professionnels. La période 1898-1914 est la plus riche en ce domaine : quantitativement grâce à la mode de la carte postale et de la photographie d'amateur, qualitativement parce que la photo est encore considérée comme un art, et que les procédés techniques employés (clichés sur verre grand format) donnent de très beaux résultats. La décennie 1920-1930 est curieusement beaucoup moins bien documentée et la qualité des clichés d'amateurs a baissé considérablement. Il faut pratiquement attendre les années 1950 pour disposer de nouveau d'une bonne iconographie photo.
- 14 Au total, cependant, la documentation photographique disponible est extraordinairement abondante. Les clichés se comptent par dizaines de milliers. Le thème est photogénique, le choix du sujet est facile ; nul besoin d'une volonté proprement ethnographique chez le photographe, à l'inverse de ce qui se passe pour le monde rural. De cet amateurisme souvent un peu frustrant pour le chercheur découle cependant une plus grande objectivité du témoignage (le choix du sujet relève du hasard). Un Villard (photographe et éditeur réputé de cartes postales en Bretagne) tiendra (de façon d'ailleurs bien légitime) à fixer sur sa plaque « le dernier » paysan en *bragou-braz* du canton, ou à privilégier les costumes de fête. Au contraire, les photographes du littoral livrent une image souvent assez plate, mais très complète et objective de l'activité maritime de leur temps, ce qui fait défaut pour le monde rural. Quelques rares photographes ont eu une démarche relevant plus ou moins consciemment de l'ethnographie maritime. (Ils sont, hélas, beaucoup plus rares qu'en Grande-Bretagne.) C'est le cas du peintre Lucien Dauchez. Pour lui, comme pour beaucoup d'artistes du temps, la photo n'est pas toujours une fin en soi ; c'est aussi un instrument de travail. On peut mentionner aussi le cas de Jacques de Thézac, fondateur des Abris du Marin. Ces deux hommes ont en commun une sympathie active pour les marins pêcheurs et une vraie passion pour les bateaux. Si l'on ajoute que tous deux naviguent et photographient à l'occasion en mer, on mesure l'exceptionnelle valeur de leur travail. Parmi les photographes professionnels travaillant pour l'édition de cartes postales, les cas de ce genre sont rares. On peut citer deux petites collections, peu connues, guère étendues, mais de grand intérêt : la série « barques bretonnes » du Brestois François Tourmen (cartes sépia du début du siècle, le fait est rare), marquée des initiales FT et d'une ancre de marine. Moins connue, la collection Lassalle du Croisic donne l'exemple d'un choix particulièrement intelligent et marin des sujets qu'on ne retrouve guère ailleurs (scènes de constructions, de manœuvres, types de bateaux très diversifiés mais toujours en action et en

assez gros plan). Mais, presque tous les photographes professionnels de l'époque produisent de temps à autre un cliché d'intérêt exceptionnel.

## Les thèmes photographiques

15 Toute photographie prise sur le littoral peut *a priori* revêtir un intérêt. On peut cependant distinguer trois grandes catégories de clichés qui méritent une attention particulière :

- vues générales des ports et bassins. Elles peuvent avoir un grand intérêt pour l'histoire des aménagements portuaires (*cf.* vieux port à Houat, vue de Porstrein à Brest en 1860, très rare). Elles indiquent également la fréquentation qualitative et quantitative des ports, les emplacements de mouillage choisis par chaque groupe, etc. ;
- vues de bateaux en plus ou moins gros plan, au mouillage ou mieux sous voiles. Elles prennent une valeur exceptionnelle dans les quelques cas où le photographe a réalisé délibérément un « portrait de bateaux » ;
- scènes de pêche (rares), de travail à terre, de festivités, de construction : ce sont les documents les plus importants, surtout lorsqu'ils se combinent avec un portrait de bateau.

### *L'accès aux sources photographiques*

16 Il faut distinguer ici deux cas très différents : celui des cartes postales imprimées en phototypie pour la commercialisation et celui des clichés et tirages uniques.

### *Les cartes postales*

17 C'est sans contredit la source la plus importante car elle est à la fois extraordinairement abondante et relativement *accessible*. Certaines cartes ont été tirées à des milliers d'exemplaires ; de plus, certains secteurs très touristiques ont fait l'objet d'une couverture particulièrement serrée : Concarneau, Le Croisic (ou bien plus encore, Berck-Plage, etc.). Le succès populaire de la carte postale illustrée à l'époque a déterminé la constitution de nombreuses petites collections personnelles, dont beaucoup sont parvenues jusqu'à nous et sont rachetées par les commerçants, autrefois brocanteurs, aujourd'hui marchands spécialisés.

18 L'idéal est certainement de se constituer sa propre collection (individuelle ou associative). Mais l'ère des grandes collections quasi exhaustives est maintenant révolue (40 000 cartes postales pour le littoral français et la batellerie, 15 000 pour le littoral français, 15 000 pour la Bretagne...). Lorsque les cartes postales et notamment celles relatives à la pêche n'étaient pas à la mode, leur valeur variait de 20 centimes à 1 franc. Aujourd'hui une bonne carte postale coûte de 20 à 80 francs ; la collection de cartes postales devient une affaire de spécialistes bien argentés dès lors qu'on s'écarte d'un thème étroitement spécialisé ou local.

19 Cette évolution due à l'afflux de la demande et à la spéculation de quelques marchands présente toutefois quelques avantages pour le chercheur : systématiquement recherchées et classées par les marchands, les cartes postales intéressantes sont aujourd'hui plus facilement repérées. Les grandes collections sont connues. Il est parfois possible d'obtenir le droit de les consulter, voire de faire des reproductions photos ou même d'emprunter des cartes. Bien que le marché soit désormais bien structuré, une organisation beaucoup plus systématique des contacts entre les collectionneurs de cartes à thèmes maritimes (qui sont aujourd'hui très nombreux) serait souhaitable :

- *les collectionneurs privés* peuvent être contactés par l'intermédiaire des clubs et bulletins de « cartophiles ». Certains bulletins publient des articles intéressants pour le chercheur (cartolistes faisant un point exhaustif sur un sujet : *cf.* goémoniers à Brest) ;
- *certaines collections publiques* existent aux archives départementales, bibliothèques municipales, musées maritimes.

### *Les clichés et tirages photographiques*

20 On peut les rechercher dans les directions suivantes :

- *les maisons d'édition* de cartes postales ayant survécu et conservé leur fond. L'exemple le plus remarquable est celui de la collection Le Doaré à Châteaulin. Contre-exemple : Chapeau à Nantes, Le Goubey à Saint-Pierre-Eglise ;
- *les anciens photographes* ayant gardé leur fond ou racheté d'autres fonds (certains étant des fonds de clichés carte postale, comme à Lorient). Voir Besnier à Cancale (bon), Torty à Paimpol (mauvais) ;
- *les photothèques* : en particulier Roger Viollet à Paris, qui conserve une partie de la collection ND, Cap, etc. Bonne classification, nécessité de repasser souvent, prix raisonnables ;
- *les collections publiques* : accès en général beaucoup plus difficile que dans les entreprises commerciales, souvent impossible. Nombreuses collections inexploitées. A signaler : Touring Club de France à la BN, archives départementales, musée de la Marine ;
- *les collections privées* : des albums de photos et parfois les plaques correspondantes sont conservés par certaines familles. Il s'agit en général de familles de la vieille bourgeoisie locale ou de propriétaires de résidences secondaires anciennement implantés. Les fonds photographiques peuvent être recherchés parmi les familles possédant une tradition maritime (armateurs, yachtsmen) ou artistique. Mais toute famille dont un membre a pu pratiquer la photo au début du siècle (il y en a plus qu'on ne croit) est susceptible de détenir des documents intéressants sur les bateaux, et les ports sont un thème rarement négligé ;
- *les familles de marins* : les photographies anciennes sont par définition rares dans ces familles. En revanche, les clichés conservés sont le plus souvent de grand intérêt. On trouve par exemple de très beaux portraits de bateaux dus à des photographes locaux disparus, des portraits d'équipage, des scènes familiales, plus rarement des scènes de vie à bord. Un des avantages de cette source, outre sa grande richesse affective, est qu'elle devient relativement riche dans les années 1925-1930, période mal couverte par les photographes extérieurs.

### *Exploitation de la documentation photo*

21 La photographie est une source d'une importance exceptionnelle pour l'ethnographie maritime. C'est très probablement à une carence de documentation sur ce plan qu'est dû l'échec d'enquêtes antérieures, comme celle de R.Y. Creston. (Dans le domaine technologique, l'enquête orale ne peut constituer qu'un complément, un prolongement, un affinement de l'étude iconographique : l'expérience montre combien les témoignages oraux sont fragiles et incomplets sur ces questions.) Il est possible de rassembler des centaines voire des milliers d'images sur certains types de bateaux, leur environnement physique, les hommes qui les montent et de les confronter aux sources écrites et orales : on passe ainsi de l'histoire ou de l'archéologie à l'ethnologie nautique. Une série de photographies constitue un témoignage beaucoup plus objectif que n'importe quel texte, représentation artistique ou témoignage direct. Il faut toutefois apprendre à déjouer quelques pièges. Une photo, comme tout document, doit faire l'objet d'une critique préalable, en particulier lorsqu'il s'agit d'une carte postale. Il importe de repérer :

- *les montages folkloriques* : relativement rares dans le domaine maritime breton, ils existent cependant. Ainsi d'une série « intérieur avec famille » de Villard qui est ressortie sous diverses étiquettes (Douarnenistes, Sinagos, etc.). A signaler aussi la reconstitution arrangée en studio et vite identifiée, d'une ramasseuse de coques de l'île Tudy, et les scènes de la vie à la mer de l'héliotypie Dugas qui sont arrangées en plein air et mélangent Cancale et Chemoulin ;
- *les fausses localisations* : très nombreuses, moins cependant qu'en Normandie-Picardie. Les cartes non localisées ne sont pas rares. On peut signaler un exemple typique d'utilisation non critique d'un document dans le « Grand Métier » (collection Terre Humaine). Une carte postale intitulée « Le Martyre du Mousse » (parfois localisée à

Paimpol) est présentée comme un document sur la vie à bord des goélettes morutières. Un minimum d'analyses technologiques permettrait d'éviter cette erreur ; une bonne connaissance du sujet, en rapprochant le type du bateau de la configuration du site indique qu'il s'agit de l'équipage d'une chaloupe de Billiers ;

- *les légendes erronées* : parfois la cause de confusions assez graves lorsque ces légendes paraissent précises. Un des meilleurs exemples est la belle série de « L'industrie sardinière bretonne » de Villard qui montre en fait la pêche au sprat en baie de Douarnenez. Presque tous les auteurs s'y sont laissé prendre, commettant un important contresens (grandes sennes, etc.) ;
- *les datations trompeuses* : lorsque des cartes postales anciennes sont de nouveau tirées ultérieurement (parfois en sépia selon la méthode en usage dans les années 30) ; c'est un piège qui peut être très difficile à déceler.

22 Une remarque pour en terminer : les photographies anciennes ont très souvent été prises pendant l'été et il faut se garder de l'oublier en les étudiant.

### *L'analyse d'une photo*

23 – datation approximative d'après certaines indications (cliché antérieur à la date d'envoi pour une carte postale) et le type général des bateaux, divers signes à terre, etc. ;

24 – essai de localisation si nécessaire ; souvent les détails de costume, d'architecture des bâtiments à terre se révèlent utiles ;

25 – identification des bateaux représentés (le cas échéant). Elle est souvent facilitée par la présence d'un numéro matricule qu'on pourra le plus souvent retrouver en archives. L'identification est plus difficile pour les caboteurs. Cette identification préalable est extrêmement importante. Elle permettra le recoupement des connaissances acquises, la critique des témoignages oraux, et fournira une piste pour de nouvelles enquêtes. Elle fournit aussi en général une fourchette de datation très précise. En effet, le registre matricule des bâtiments (source d'archive dont nous reparlerons plus tard) indique : la date de construction, le lieu de construction (mais presque jamais le chantier), le tonnage (mais presque jamais les caractéristiques, longueur, largeur), le nom et la domiciliation de l'armateur, le patron le cas échéant, la date de désarmement ou de naufrage. En se reportant aux rôles d'armement, on peut connaître le nom des matelots embarqués pour une année donnée mais cette dernière recherche est longue et fastidieuse ;

- étude très précise (souvent à la loupe) du cliché. Que peut-on relever sur une photographie ?
- le nombre d'hommes embarqués qui dans certains ports varie considérablement selon les pêches pratiquées. Leur équipement et leurs vêtements, les attitudes du corps, qui peuvent varier selon les ports, les gestes de travail ;
- les engins de pêche ; avec un peu d'habitude on peut reconnaître la saison ;
- les détails de gréement, d'accastillage, d'aménagement, de décoration, de mouillage.

26 L'expérience prouve que l'étude d'un document photo n'est jamais terminée. Des détails importants et significatifs peuvent se trouver à l'arrière-plan. Il est bon de revenir à plusieurs reprises sur les documents, car l'œil se fatigue vite. Chaque nouvelle étude révèle en général de nouveaux détails. De plus, les connaissances s'affinant au fur et à mesure de l'enquête, il devient possible de remarquer ou de comprendre de nouveaux éléments. En fait, il est important de se pencher aussi souvent que possible sur les collections iconographiques. Personnellement, je reprends l'ensemble de la documentation tous les quinze jours. A force de feuilleter et d'examiner des milliers de photos d'époque, on finit par s'imprégner profondément du sujet, de l'allure des hommes et des bateaux, de l'ambiance de chaque port ; la moindre anomalie ou spécificité finit par être perçue de manière quasi inconsciente. Il est en outre beaucoup plus facile et plus rigoureux de réfléchir et d'écrire sur un sujet dont le cadre visuel est profondément familier que de se livrer à une reconstruction purement historique, où la

subjectivité (l'idée que l'on se fait du passé) joue forcément un grand rôle. Une navigation sur des bateaux comparables dans les mêmes eaux est aussi très précieuse.

- 27 Sur le plan matériel, l'exploitation d'une photographie peut se faire de la manière suivante :
- 28 – *réalisation d'une série de croquis* de détails techniques mettant en évidence les points peu clairs qui peuvent être éclaircis par l'enquête orale ;
- 29 – *rédaction de fiches descriptives* sommaires par sujets, où les éléments remarquables sont notés (fiche vêtements, fiche pêche, fiche manœuvre, etc.). Certaines photographies très intéressantes mais dont la qualité médiocre ne permet pas la reproduction (photos floues, abîmées, trop petits détails, etc.) peuvent donner lieu à l'établissement d'un grand dessin au trait en perspective, qui peut être complété par des indications puisées à d'autres sources (photos, plans, témoignages oraux). Dans de nombreux cas, un profil de coque et un plan de voilure seront établis à partir d'une unique petite silhouette repérée à l'arrière-plan d'une obscure carte postale, et ce sera le début d'une série de découvertes, cette silhouette parlant immédiatement aux anciens marins ;
- 30 – *utilisation en enquête orale* : plusieurs types d'utilisation sont possibles.

- Une série de vieilles photos peut faciliter une prise de contact ;
- le commentaire d'un informateur sur les photos elles-mêmes peut être très précieux, d'autant qu'il mettra en lumière des points qui auront totalement échappé à l'enquêteur. Des identifications étonnamment précises peuvent être effectuées. L'œil du marin, formé dès l'enfance à une attention exigeante perçoit une réalité autre. Une préceinte un peu basse, le dessin d'une fargue, la forme d'une barre, confrontés à une extraordinaire mémoire visuelle individualisent à jamais chaque voilier. Dans les premiers mois de notre enquête, nous avons été souvent émerveillés par la faculté qu'avaient certains vieux patrons d'identifier des bateaux disparus depuis plus de soixante ans sur des photographies parfois médiocres. Alors que nous tentions de déchiffrer le numéro, l'œil du marin allait à l'essentiel en quelques secondes, le bateau était nommé, avec son numéro et le patron désigné par son surnom usuel. Il faut cependant préciser que les informateurs susceptibles de commenter de façon intéressante des cartes postales du début du siècle sont devenus très rares et se trouvent uniquement parmi les plus de 80 ans ;
- l'utilisation des photos peut faire échouer un entretien qui a été souvent difficile à organiser (on dérive sur l'anecdote, les photos intéressent parfois plus que la conversation elle-même).

- 31 Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il vaut mieux ne présenter les photographies que lors d'un ultime entretien. La qualité des relations devient en général très différente. Offrir à l'informateur un tirage de son bateau (ou de celui du père) est le meilleur moyen de montrer que le rapport n'est pas à sens unique.

### *Le classement*

- 32 Une collection iconographique non classée est inutilisable. Ar Vag utilise deux types de classements :
- un classement général géographique (à l'usage il n'existe pas d'autre critère satisfaisant) ; il peut comporter des sous-classements chronologiques ou technologiques ;
  - une sélection sur albums classeurs des documents importants ou documents à reproduire. Le classement correspond au plan choisi pour l'étude ;
  - chaque identification de bateau doit être reportée immédiatement en regard de la photo concernée, de la manière la plus précise possible.
- 33 Un travail efficace autour de l'iconographie entraîne la nécessité de disposer d'un certain matériel photo personnel, puisqu'on est amené à reproduire des documents dans les collections extérieures, à agrandir des détails pour en faire des dessins (mais ici un épiscopes serait plus efficace et moins coûteux), ou à effectuer les tirages de plaques prêtées et de pellicules

personnelles. Cela suppose déjà une certaine organisation et un travail d'équipe, un des membres devant se spécialiser dans le travail photo.

## Les œuvres d'art

### *Les gravures et lithographies*

- 34 De nombreux artistes de marine ont utilisé gravure ou lithographie pour diffuser leurs dessins ; cela permet d'accéder plus ou moins facilement à une part importante de leur œuvre. Moins bien dotée à cet égard que la Normandie, la Bretagne dispose cependant d'une iconographie assez riche pour la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (l'apogée de la gravure) et le début du XIX<sup>e</sup> (explosion de la lithographie). Le plus remarquable artiste maritime breton est sans conteste Ozanne ; on peut encore citer Le Tendre (Brest 1820) un des premiers lithographes ; Charpentier (Nantes 1825) ; Lalaisse ; F. Perrot ; Le Breton ; Morel-Fatio... De belles collections sont rassemblées dans les musées (Marine Paris) et au Cabinet des Estampes.

### *Les peintres « officiels »*

- 35 Leur œuvre est beaucoup plus dispersée par nature. Elle est d'ailleurs d'un moindre intérêt, la volonté documentaire étant souvent absente, ou concentrée sur les seuls sujets militaires chez les « peintres de Marine ». La production des peintres des années 1880-1910 qui sont très nombreux dans des ports comme Concarneau, Douarnenez, Camaret, est très loin de valoir celle des artistes de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle est également très inférieure à celle de peintres contemporains ayant travaillé dans d'autres régions (exemple de Berck).

### *Les peintres marins, peintres populaires*

- 36 Le portrait de navire exécuté à des fins religieuses (ex-voto) ou beaucoup plus fréquemment privées (portrait acheté ou commandé par le patron, plus rarement l'armateur) est une source très importante pour l'ethnographie maritime bretonne. On peut distinguer deux genres principaux :
- les portraits de caboteurs peints par des spécialistes anglais, allemands, flamands, italiens, havrais, mais aussi bretons. A mi-chemin de la peinture populaire et de la « grande » peinture de marine le plus souvent, on les trouve dans les familles du littoral, en particulier dans le Morbihan ;
  - les portraits de bateaux de pêche pontés exécutés par Paul-Emile Pajot, son fils, et quelques autres peintres marins moins connus. On les trouve dans les familles de marins et quelques rares musées.
- 37 Ces représentations sont généralement assez fidèles, très intéressantes (surtout dans le cas de Pajot) par la mise en situation (engins de pêche, scènes particulières, légendes).

### *Les plans et maquettes*

- *les plans de chantiers* sont très rares en Bretagne atlantique. Les archives des anciens constructeurs de caboteurs (qui travaillaient sur plans, architectes « savants ») ont disparu dans notre région (on en trouve beaucoup en Normandie, Arcachon). Les constructeurs de bateaux de pêche bretons, eux, n'ont jamais utilisé le plan sauf depuis 1930 par obligation légale. Nous avons ainsi : sloups sardiniers du Croisic, gabares modernes, quelques langoustiers, coquilliers, des dundées mauritaniens, etc. On trouve quelques plans intéressants relevés par des architectes navals du siècle dernier et publiés dans les livres ou revues. Ex : sinagos, sardiniers, chaloupes de Paimbœuf, etc., en tout une vingtaine de types ;
- *les demi-coques* : beaucoup de chantiers utilisaient le principe de la demi-coque ou « modèle » pour concevoir et tracer les lignes d'un bateau (mais aussi le gabarit) ; explication du principe ; dispersion des collections ; travail de muséologie ; relevé des demi-coques ;
- *les maquettes* : les bonnes maquettes d'époque sont très rares. Quand elles ont été exécutées par un charpentier elles constituent des documents de tout premier ordre.

Ex. : dundée du chantier Guillaume ; chaloupe sardinière des églises de Douarnenez et Guilvinec.

38 Les maquettes récentes sont en général inutilisables. En réalité le nombre de documents permettant de connaître avec précision les formes de voiliers de travail est faible. La collecte de documents doit être complétée par un travail archéologique : le relevé sur les coques anciennes et carcasses existant encore sur la côte. Nous avons ainsi relevé les formes et les détails de charpente d'une trentaine de bateaux traditionnels appartenant aux types suivants : dundée thonier, langoustiers, sinagos, sloups caseyeurs, canots et plates de divers types ; une cinquantaine de coques a été sauvée et donnée à divers musées, et plusieurs voiliers traditionnels neufs ont été reconstitués ou sont actuellement en construction.

## Les archives

### Le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle

#### *L'Inscription maritime*

39 La source d'archives principale pour quiconque étudie la vie maritime de cette période est sans conteste l'Inscription maritime. Cette administration met en fiches avec un souci de rigueur et d'exhaustivité quasi militaire tout ce qui concerne les hommes de mer et les navires. Chaque quartier maritime a possédé et possède encore un système de classification identique, dont nous utilisons principalement les volets suivants :

#### *Les registres matricules des navires*

40 Tout navire lancé ou acheté reçoit un numéro matricule de son quartier maritime. Outre ce numéro, les renseignements suivants sont portés sur ces registres (véritables fiches signalétiques ou état-civil du bateau) : nom (calligraphié de manière très soignée), type du navire, année de construction, lieu de construction, jauge en douane : quelquefois des annotations concernant les annexes, la motorisation, la vente (prix), le chantier, la longueur (très rare) peuvent figurer également, nom et souvent domiciliation de l'armateur, date de chaque prise de rôle avec nom du patron et mode d'armement (parfois utile : ex. : Le Havre), date de dépeçage du bateau ou précisions sur son naufrage, son départ dans un autre quartier, etc. Nous utilisons ces registres de plusieurs manières :

- la plus immédiate est *l'identification* précise de bateaux figurant sur des photos ou mentionnés en enquête orale ;
- deuxième utilisation : *l'analyse statistique*.

41 Voici quelques exemples de renseignements que l'on peut tirer de ces registres : évolution des tonnages, apparition et répartition des types (pose des problèmes délicats en raison de l'incertitude du vocabulaire), évolution du nombre de constructions, origine géographique des bateaux et son évolution, durée de vie des bateaux.

42 Ces renseignements peuvent être consignés sous forme de graphiques. Quelques exemples concrets : une cassure importante dans l'histoire d'un bateau : les forbans qui viennent de Concarneau après 1880 jusqu'en 1900 ; les sinagos, du Bono après 1920 (dans ce cas plus précisément, recoupement d'une tradition orale) ; l'apparition du langoustier ponté à Camaret, l'apparition des chaloupes pontées en 1870 à Etel, la motorisation générale et le pontage des grandes chaloupes de Douarnenez en 1924, la fin de la construction des chasse-marée à Vannes et Auray. Dans le cas où l'évolution des flottilles locales est complexe, il peut être intéressant de recopier intégralement la liste des bateaux du type étudié pour en faire une analyse fine : (ex : chaloupes, dundées de Riantec). La manipulation et l'exploitation de ces registres est assez commode. Certains quartiers à certaines périodes sont cependant mal tenus, il y a des manques, extrêmement gênants pour les identifications car la recherche au hasard dans les registres d'armement est fastidieuse.

### *Les registres des rôles d'armement*

- 43 Sur un registre matricule d'une épaisseur moyenne comme une dizaine d'années, les rôles d'armement reliés chaque année constituent un ou plusieurs énormes volumes dont l'aspect est un peu décourageant ; chaque bateau armé dépose un rôle tous les ans. Il n'y a aucune logique autre que l'ordre du dépôt dans le classement de ces rôles.
- 44 Les rôles portent les indications suivantes : nom, numéro, tonnage, type, année et lieu de construction du bateau, armateur, comme les registres matricules. Mais on y trouve aussi : la liste complète des hommes ayant navigué à bord durant l'année, avec date d'embarquement et de débarquement, leur origine géographique (lieu de naissance, domicile), le nombre d'hommes embarqués, quelquefois des détails concernant les engins de pêche (sinagos), les accidents de mer, la répartition des parts, etc., le mode de navigation indiqué de manière rigoureuse (petite pêche, bornage, cabotage, pêche en « rivière », « en baie », au large, etc.), le suivi parfois très précis des voyages effectués par les caboteurs avec le détail des cargaisons, le rythme de navigation, la nature des trafics.
- 45 Les renseignements sur l'origine géographique des marins et armateurs sont en général beaucoup plus systématiques et précis que dans les autres sources. En recoupant les diverses données, à savoir type-tonnage-lieu de construction-village d'origine des hommes, on arrive à dresser l'inventaire exhaustif des activités maritimes communauté par communauté. Pour y parvenir, il est nécessaire de recourir à une opération longue et fastidieuse qui oblige à recopier la plus grande partie, voire l'ensemble, du registre, de préférence sur fiches, et à reclasser ces fiches par groupes homogènes correspondant aux différentes flottilles locales. Pour Ar Vag cette longue opération n'a été menée que pour la Bretagne atlantique (en entier depuis peu) ; une recherche universitaire associant une dizaine d'étudiants permettrait d'obtenir des résultats remarquables pour l'ensemble de la côte française. Le dépouillement des registres d'armement donne en effet une véritable photographie à la fois exhaustive et très précise de la vie maritime locale. On sait où se recrutent les matelots qui pratiquent le bornage, quels sont les villages de pêcheurs hauturiers, ou côtiers, quelles sont leurs préférences pour les types de bateaux, les équipages plus ou moins nombreux (donc la conception du travail et les rapports sociaux). En bref, c'est un document ethnographique de première importance.
- 46 Les cahiers de correspondance où est consigné le courrier des différents commissaires dirigeant les quartiers maritimes. C'est une source capitale car des informations détaillées sont parfois données sur les engins de pêche, les naufrages et événements de mer, les questions sanitaires, etc. Malheureusement, ces correspondances n'ont pas toujours été conservées dans tous les quartiers, loin s'en faut.
- *Les Ponts et Chaussées* : cette administration conserve ses propres archives qui sont remarquablement classées mais un peu difficiles d'accès. On y trouve des plans de ports, des rapports d'ingénieurs sur l'activité locale, etc. ; parfois important pour le début du XIX<sup>e</sup> siècle.
  - *Les Archives départementales* : comme pour tout autre domaine de recherches, il y a beaucoup à trouver dans ces archives remarquablement classées, mais pas du point de vue de l'ethnologie maritime. Il est difficile de donner un guide précis ici ; c'est surtout une affaire d'habitude et d'intuition. Exemple du dossier de correspondance d'une femme de marin douarneniste avec son député, du contrat de construction d'un lougre donnant le détail du charpentage, du mémoire de Grivat au préfet sur la construction des chaluts de pêche en 1812.
  - *Les archives privées* : de nombreuses familles d'armateurs possèdent des archives plus ou moins riches. On les retrouve à partir des connaissances déjà rassemblées (noms des capitaines, etc.). C'est la seule façon de retrouver livres de bord, livres de compte, etc.

## Le XVIII<sup>e</sup> siècle

- 47 Cet aspect passionnant de la recherche en archives demanderait un long développement spécial. Je ne mentionnerai que deux types de sources dont la consultation est indispensable :
- les Archives départementales, série B, contiennent quelques éléments intéressants sur la pêche, le cabotage, la construction ; nous les avons notamment utilisées pour reconstituer l'histoire du chasse-marée breton ;
  - les Archives nationales, à Paris, fond Marine, renferment de vrais trésors, en particulier des comptes rendus d'inspection des pêches de Le Masson du Parc et divers documents émanant du bureau des pêches.

## La Bibliographie

- 48 La plupart des ouvrages maritimes concernant la Bretagne sont décevants à part trois ou quatre classiques (Robert-Muller, Dupouy, Duhamel du Monceau, etc.). Il est pourtant indispensable de les consulter tous (il y en a des centaines), la moindre petite bribe d'information précise pouvant constituer une piste pour l'enquête orale.
- 49 Beaucoup plus importantes sont : les brochures spécialisées, tirées à peu d'exemplaires et difficiles à trouver les revues des sociétés savantes, folkloriques, archéologiques, etc. Pour l'enquête Ar Vag, pratiquement toutes les collections de revues bretonnes ont été intégralement dépouillées ; certains bulletins paroissiaux ; toutes les revues maritimes et de plaisance, en particulier *Le Yacht*, source irremplaçable : nous l'avons dépouillé intégralement de 1878 à 1930 ; les thèses universitaires (rares).
- 50 Il n'existe pas véritablement de bibliographie spécialisée en matière maritime susceptible de rendre un véritable service au chercheur. Une bibliographie critique de plus de trois cents titres sera publiée à la fin du troisième volume.

---

### Notes

1Cadoret B., D. Duviard, J. Guillet, H. Kerisit. « *Ar Vag, Voiles au travail en Bretagne atlantique* », Editions de l'Estran, 1983, 2 vol., 370 p. et 414 p.

---

### Pour citer cet article

Référence électronique

Bernard Cadoret, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain* [En ligne], 2 | 1984, mis en ligne le 23 juillet 2007. URL : <http://terrain.revues.org/index2798.html>

**Cadoret B.**, 1984, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*, n° 2, pp. 33-44.

---

### Droits d'auteur

Propriété intellectuelle

---

**Index géographique** : Bretagne

**Index thématique** : maritime (anthropologie), photographie

**Licence portant sur le document** : Propriété intellectuelle