



**HAL**  
open science

# Mémoire maritime : un palimpseste des représentations

Stéphanie Saint Martin

► **To cite this version:**

Stéphanie Saint Martin. Mémoire maritime : un palimpseste des représentations. Histoire. 2015. dumas-01285084

**HAL Id: dumas-01285084**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01285084v1>**

Submitted on 8 Mar 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Mémoire maritime : Un palimpseste des représentations



Par Stéphanie Saint Martin  
Sous la direction de Mme Patricia Heineger-Casteret

# Remerciements

Je remercie mon mari, ma fille et ma famille pour leur soutien,

Je remercie toutes les personnes qui de près ou de loin m'ont encouragée et soutenue,

Je voudrai rendre hommage à l'ensemble des témoins, toujours disponibles et très prévenants, qui ont été d'une grande aide tout le long de nos années de recherche. Milesker

Je remercie mes professeurs Mme Patricia Heiniger-Castéret et M. Abel Kouvouama pour leur patience, leur confiance, leur bienveillance et leurs conseils avisés.



*« Que dirai-je de la mémoire, ce trésor de toutes nos connaissances ? »*

*Cicéron, De Oratore, Livre premier, V*

# Glossaire

- × **Amarre** : chaînes ou cordages servant à tenir le navire le long du quai.
- × **Aussière** : (ou haussière) gros cordage employé pour l'amarrage et le remorquage de navires.
- × **Artimon** : mât le plus proche de la poupe d'un navire.
- × **Aviron** : Objet de forme allongée composé d'une poignée, d'un manche et d'une partie plate (la pelle ou pale) permettant de faire avancer une embarcation à la force des bras. Le mot « rame » est proscrit en mer (sauf en Méditerranée, où la tradition a conservé une partie du vocabulaire des galères royales), de même que « ramer », qui se dit nager.
  
- × **Bâbord** : côté gauche du bateau lorsqu'on regarde vers l'avant (la proue).
- × **Bolinche** : filet tournant et coulissant utilisé pour pêcher la sardine et l'anchois.
- × **Bordée** : subdivision de l'équipage en deux selon que les couchages se trouvaient à bâbord ou tribord travaillant toujours ensemble sous les ordres d'un maître de manœuvre appelé chef de Bordée.
- × **Bordé** : planche utilisée pour assembler les côtés de la coque et former son enveloppe extérieure.
- × **Brick** : bateau muni de deux mâts, un grand mât et un mât de misaine.
  
- × **Cabestan** : treuil à axe vertical placé sur les ponts d'un bâtiment, à l'arrière du grand mât, et dans la partie supérieure duquel on applique des barres horizontales sur lesquelles les hommes poussent afin de le faire tourner.
- × **Calfatage** : procédé consistant à étancher les joints entre les bordées en les remplissant d'étoupe\* avec un fer à calfat.
- × **Carène** : partie de la coque située sous la ligne de flottaison.
- × **Chalut** : grand filet remorqué ayant la forme d'un cône ou d'entonnoir dont la taille des mailles varie selon l'espèce pêchée et la réglementation en vigueur (chalut de fond, chalut pélagique).
  
- × **Déhaler** : déplacer un navire en le halant sur ses amarres.
- × **Démersale** : les espèces démersales vivent au-dessus du fond mais en dépendent pour leur nourriture.
- × **Drisse**. Cordage ou filin.

- × **Encan** : enchère, vente aux enchères (encanteur = commissaire-priseur)
- × **Etai** : hauban situé à l'avant du bateau soutenant le mât pour l'empêcher de tomber vers l'arrière.
- × **Etambot** : pièce de charpente placée à l'extrémité arrière de la quille d'un bateau et supportant le safran\*
- × **Etoupe** : filasse de chanvre servant de joint à étancher les coutures, utilisés par les calfats pour rendre étanche un navire en bois.
- × **Etrave** : pièce de la coque qui prolonge la quille vers l'avant. Plus généralement, l'avant, le nez d'un bateau.
- × **Etuvage** : procédé consistant à placer des pièces de bois dans un coffrage à l'intérieur duquel circule de la vapeur. La chaleur et l'humidité assouplissent le bois et permettent de le ployer sans le briser.
  
- × **Filet maillant** : constitué d'une nappe rectangulaire déployée verticalement dans l'eau. Des flotteurs sont fixés sur la partie supérieure. La partie inférieure est lestée pour maintenir les filets en position verticale.
- × **Foc** : voile située à l'avant du bateau, utilisée par grand vent.
  
- × **Gaillard** : structure s'élevant au-dessus du pont supérieur sur toute la largeur du pont et une partie de sa longueur (à l'avant gaillard d'avant, à l'arrière gaillard d'arrière).
- × **Goélette** : voilier dont le mât de misaine placé à l'avant du grand mât, est plus courte que ce dernier ou de taille égale et porte des voiles auriques (de forme trapézoïdale, placées dans l'axe du navire).
- × **Grément** : ensemble des cordages, poulies qui servent à l'établissement et à la manœuvre des voiles d'un bateau.
- × **Guindeau** : treuil à axe horizontal actionné par un levier utilisé pour enrouler les chaînes des ancres et autres gros cordages.
  
- × **Haler** : tirer sur un cordage, le raidir. On hale aussi un navire inerte à la force des bras.
- × **Hauban** : ensemble des câbles ou cordages dormants reliant les hauts du mât à la coque ou au pont et assurant sa tenue latérale et longitudinale.
- × **Hisser** : action de faire monter une voile, un pavillon, une vergue\* en pesant sur une drisse\*.
- × **Hune** : plate-forme reliant deux parties superposées d'un mât.

- × **Maître-bau** : plus grande largeur du navire.
- × **Membrures** : pièces chantournées ou découpées au plus près du fil du bois ; synonyme de couples. Il faut les distinguer des membrures ployées ou pliées, qui sont de plus petites sections que les couples, ce qui permet d'alléger le bateau, même si l'on doit en employer davantage.
- × **Misaine (mât et voile de)**: le mât de misaine est celui qui se trouve à l'avant d'un voilier. La voile est triangulaire.
  
- × **Nager** : agir sur les avirons d'une embarcation. (Les termes « ramer » et « rame » sont proscrits en mer)
  
- × **Poupe** : partie arrière du navire.
- × **Proue** : terme désuet qui désigne la partie avant du navire, aujourd'hui on parle d'étrave.
  
- × **Quart** : durée pendant laquelle l'équipage se relaye aux manœuvres et au repos.
- × **Quille** : partie inférieure amincie et axiale de la carène.
  
- × **Safran** : partie du gouvernail sur laquelle l'eau agit.
- × **Senne** : filet rectangulaire utilisé en surface pour encercler les bancs de poissons. Les sennes tournantes peuvent dépasser une longueur d'un kilomètre pour une hauteur de 100 à 200 mètres. Des flotteurs sont fixés sur la partie supérieure tandis que la partie inférieure est lestée. Une coulisse permet le boursage de la partie inférieure du filet.
  
- × **Tonture** : courbe du pont dans le sens de la longueur entre l'étrave et l'étambot. Elle est dite positive lorsque l'étrave et la proue du bateau sont plus élevées que le milieu.
- × **Tribord** : côté droit du bateau lorsqu'on regarde vers l'avant (la proue).
- × **Tulipage** : forme évasée de l'étrave remontant en courbe.
  
- × **Vergue** : pièce de bois ou de métal de forme allongée hissé au mât sur laquelle s'attache une voile.
- × **Virer** : amener à soi un cordage ou une chaîne au moyen d'un treuil (cabestan ou guindeau)



# Introduction

Notre premier contact avec l'anthropologie ou plus précisément l'ethnologie remonte aux années 1980 lorsque jeune collégienne, nous avons vu une interview de Claude Lévi-Strauss par Bernard Pivot pour l'émission *Apostrophes*. Intriguée par la conversation nous avons écouté avec la plus grande attention et pour être honnête n'avons pas saisi les concepts importants dont ils discutaient. Cependant le propos, les mots et la passion visible ont éveillé notre intérêt pour la discipline. Plus tard au lycée à la fin d'un cours de philosophie animé d'un vif débat, notre professeur nous a conseillé de lire Claude Levi Strauss. Imprégnée des lectures de Rousseau, Montaigne, Pascal, Nietzsche, Kant et autres grands philosophes au programme de terminale, nous avons suivi son conseil et lu *Tristes tropiques*, ce fut une révélation. Carnet de voyage mêlant témoignage et analyse, ce livre est un voyage enivrant que nous avons fait tranquillement lovée dans un fauteuil et qui nous a transporté sur les pas de Lévi-Strauss. Cette lecture fut déterminante, collégienne nous rêvions de parcourir le monde à la recherche de trésors, d'en retracer l'historique et les replacer dans le contexte. Nous avons participé à des fouilles archéologiques, suivi un cursus universitaire en histoire jusqu'en licence. Nous avons logiquement choisi l'anthropologie pour le Master et travaillé sous la houlette de Patricia Heiniger-Castéret dans le cadre du projet de recherche collective qu'elle dirige sur « L'inventaire du patrimoine culturel immatériel en Aquitaine »<sup>1</sup>. Prête à partir sac à dos sur l'épaule, nous avons dû refreiner notre enthousiasme en prenant conscience au fil des cours qu'il n'était pas nécessaire de parcourir le monde ni d'aller très loin pour trouver un trésor. L'homme est un trésor où qu'il soit, et l'exotisme réside dans le regard du chercheur face à l'inconnu de son terrain d'étude. Faire de la recherche en anthropologie est un processus, un long processus d'apprentissage tant personnel que scientifique. Aller vers l'autre, découvrir l'altérité est le propre de cette discipline qui :

*« est un des arts qui permet de se trouver, par la rencontre de l'autre : c'est une théorie du détour, une science et un art du retour sur soi par l'autre. »*<sup>2</sup>

Il est important pour le chercheur de prendre cette altérité pour ce qu'elle est, une découverte de l'autre et aussi de soi. Ces années de master ont été pour nous une sorte de parcours initiatique, face à nous-même et face à l'autre, nous avons beaucoup appris sur nous. Ce deuxième mémoire est l'aboutissement de ces années de recherche.

---

<sup>1</sup> Dans le cadre du laboratoire ITEM de l'université, <http://item.univ-pau.fr/live/>

<sup>2</sup> GALIBERT Charlie, *L'anthropologie à l'épreuve de la mondialisation*, Ed. L'Harmattan, 2007, p.259.

Notre travail de première année était consacré aux fêtes de la mer. Le propos consistait à déterminer si les fêtes de la mer sont un vecteur de transmission du patrimoine culturel maritime. Nous avons pu répondre à cette question par la positive en considérant que les cités de Capbreton et Saint-Jean-de-Luz, sur lesquelles nous avons centré nos travaux, chacune à leur façon saisissent l'occasion des fêtes de la mer pour mettre en avant ce qui fait d'elles des cités maritimes. Parce que la fête est alors :

*« Un outil de développement local qui entre dans des stratégies de mise en valeur culturelle. »<sup>3</sup>*

Nous avons souligné le rôle social et culturel de la fête qui renouvelle de manière cyclique les croyances et les mythes fondateurs des sociétés, parce qu'elles permettent en un temps donné de relier passé et présent inscrivant de cette manière la communauté dans son histoire. Au fil de nos recherches et observations il nous est apparu que les fêtes de la mer sont bien plus qu'il n'y paraît, elles sont avant tout une célébration de l'identité maritime de la cité et du lien qui l'unit à la mer. La fête :

*"confère à cette interface terre-mer une valeur particulière et exemplaire. Elle lui donne le sens d'une totalité à la fois humaine, terrestre et divine."<sup>4</sup>*

Lors des fêtes de la mer la communauté rend hommage à ses marins et les marins rendent hommage à leurs compagnons disparus et à la mer. La cité célèbre et renouvelle de la sorte le lien terre-mer. Dans les temporalités sacrées de l'évènement nous voyons comme une sorte de conciliation tacite entre et l'homme et l'élément naturel. Mais ce lien terre-mer est permanent, gravé, inscrit. Certes il est mis en valeur lors des fêtes de la mer mais pas seulement. Elles ne sont qu'un support parmi d'autres parce que la culture maritime fait partie du quotidien ce que nous confirmait Jean-Luc Casteret<sup>5</sup> lors de notre entretien:

*« Et du coup j'ai l'impression que les fêtes ne sont pas un moment privilégié de la culture marine parce qu'elle est présente en permanence tout le temps »*

Parce qu'une cité côtière n'est pas une cité maritime du seul fait de sa situation géographique et des fêtes de la mer qui s'y déroulent une fois par an, de même que posséder un bateau ne

---

<sup>3</sup> FOURNIER Laurent Sébastien, *La fête en héritage, enjeux patrimoniaux de la sociabilité provençale*, Aix-en-Provence, PUP, 2005, p. 18.

<sup>4</sup> DI MEO Guy, *La géographie en fête*, Géophrys, 2001, p.109.

<sup>5</sup> Musicien, chef de chœur du Chœur des Marins de la Base navale Adour, conseiller municipal de la Mairie de Saint-Jean-de-Luz délégué au spectacle vivant et au développement des pratiques artistiques et musicales, auprès de l'adjoint à la culture, 2014, Saint-Jean-de-Luz. Interrogé uniquement en sa qualité de chef de chœur. Propos extrait de l'entretien réalisé en août 2014, passage p.23, annexe 3 p.147.

fait pas de son propriétaire un marin, c'est le rapport à la mer qui est constitutif de son identité, de sa culture spécifique et différente de celle des terriens. Nous avons souligné que d'une manière générale en France le regard n'est pas tourné vers la mer mais vers l'intérieur des terres. Sans forcer le trait le Pays Basque évoque les bergers, le fromage ; lorsqu'il s'agit des Landes on pense au surf et aux dunes à perte de vue. Vu de loin ce n'est pas la présence de marins pêcheurs qui caractérise les cités, pourtant c'est bien leur présence qui confère cette identité maritime. Capbreton, la ville aux cent capitaines et Saint-Jean-de-Luz, la cité des corsaires ont chacune un riche passé maritime indéniable, une forte identité maritime qui d'une certaine façon est déjà patrimonialisée. A chaque discours d'inauguration des fêtes de la mer le maire de Capbreton rappelle le passé glorieux et se félicite du présent, un parcours nommé « Fil Bleu »<sup>6</sup> mis en place en 2014 retrace l'histoire maritime valorisant ainsi son identité. A Saint-Jean-de-Luz il existe également un parcours à travers la ville qui retrace les grands moments de la cité<sup>7</sup>.

Toutefois, nous avons constaté dès nos premiers pas sur le terrain que si une des cités fête la mer avec éclat et grande fierté l'autre est plus timide. Force est de constater que Saint-Jean-de-Luz/Ciboure n'est pas en fête au sens événementiel du terme. Le programme de la fête de la mer figure sur le site internet de la Mairie et de l'office du tourisme mais d'un point de vue matériel, au cœur même de la cité, aucun encart d'information n'est visible, le programme papier, disponible à l'office du tourisme, est perdu au milieu des multiples autres prospectus. Rien n'indique une quelconque fête, et pourtant. Même en partant du postulat que la culture maritime est présente en permanence, lorsqu'un tel événement est organisé et caractérisé comme « fête », on peut s'attendre à trouver une manifestation qui y ressemble or il n'en est rien. Deux moments « visibles » indiquent un événement, le concours de préparation du Ttoro<sup>8</sup> devant les Halles le premier jour et le deuxième jour la procession du cortège constitué des anciens combattants, des officiels puis du public mené en tête par une banda. Et là encore la « visibilité » de ce second moment ne s'expose vraiment que lorsque la procession part du quai de Ciboure pour l'église Saint-Jean-Baptiste de Saint-Jean-de-Luz, alors que dans le sens inverse le cortège part du quai de Saint-Jean-de-Luz vers Ciboure évitant en cela tout le centre-ville. Ainsi les estivants et touristes de passage peuvent ne pas être au courant de ce qu'il se passe. Nous ne sommes pas là pour juger de la qualité ou de la pertinence de

---

<sup>6</sup> [http://port-capbreton.fr/media/SIVOM\\_16380\\_BAT.pdf](http://port-capbreton.fr/media/SIVOM_16380_BAT.pdf), exemple disponible en annexe 4 p.151.

<sup>7</sup> <http://www.saint-jean-de-luz.com/fr/sommaire/histoire-et-patrimoine>, exemple disponible en annexe 4 p.151.

<sup>8</sup> Soupe traditionnelle des pêcheurs. La fête du Ttoro était un événement en lui-même puis il a été couplé avec les fêtes de la mer, il s'agit d'un concours de préparation de la soupe organisé le samedi matin, la meilleure est récompensée par un prix remis par le maire et une dégustation a lieu lors d'un grand repas le soir même.

l'organisation de l'évènement. Cependant nous avons assisté à plusieurs éditions des fêtes de la mer de ces deux ports basques et nous avons pu les comparer à d'autres manifestations de même type sur la côte landaise et nous avons été étonnée des disparités d'expressions. Capbreton fête la mer et ses marins avec ostentation, en comparaison Saint-Jean-de-Luz fête le Ttoro et rend discrètement hommage aux marins péris en mer. Nous étions intriguée par une telle différence mais en discutant de notre sujet avec nos témoins il est apparu que le manque d'enthousiasme pour fêtes de la mer ne soit que l'illustration du manque d'intérêt pour la chose maritime tout court. Aujourd'hui il semble que la démarche patrimoniale concernant le patrimoine maritime soit enlisée dans un statu quo qui verrouille son rayonnement maritime. Au-delà même du simple évènement des fêtes de la mer, lorsque Capbreton hyper valorise son patrimoine maritime, à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure c'est moins évident. Entre incompréhension mutuelle et hésitation des instances, en passant par une indifférence quasi totale, la démarche de valorisation patrimoniale peut être l'objet de malentendus sinon d'âpres querelles. Des ressentiments apparaissent dans les discours des personnes que nous avons rencontrées, les marins pêcheurs se sentent écartés des festivités et des décisions en général, les associations qui travaillent sur la mémoire et le patrimoine maritime traduisent cela par « *un manque de considération* » porté à ce qui a fait la renommée du port et à leur travail. Enfin de façon plus générale, les différentes équipes municipales qui se sont succédé à la mairie sont critiquées sans ménagement. Nous avons été frappée par le manque d'action en faveur d'une valorisation de la mémoire maritime luzienne, alors qu'il y a en présence de nombreux acteurs prêts à agir pour ne pas dire impatients à investir de leur temps et de leur passion. L'association Itsas Begia<sup>9</sup> multiplie les projets, faute de lieu d'exposition permanent l'exposition « Itsasturiak »<sup>10</sup> réalisée en 2012 par l'Institut Culturel Basque doit être démantelée, Mikel Epalza milite ardemment en faveur de la création d'un musée de la pêche<sup>11</sup> etc. Ils ne demandent qu'un lieu permanent dédié au patrimoine culturel maritime. Nos constatations ont été confirmées par la plupart de nos témoins ainsi que par de nombreux luziens à l'occasion d'un micro trottoir improvisé que nous avons fait lors des

---

<sup>9</sup> <http://www.itsas-begia.com/>, l'association propose actuellement une très belle exposition « *Regard sur le patrimoine maritime* » au pôle archives de Bayonne du 25 juin au 20 septembre 2015. <http://www.itsas-begia.com/2015/06/exposition-au-pole-archives-de-bayonne-pays-basque.html>

<sup>10</sup> [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/erakusketa](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/erakusketa)

<sup>11</sup> Mikel Epalza, aumônier des marins et prêtre de Ciboure : « *je me bats, je me bats pour qu'il y ait un musée de la pêche* » extrait de l'entretien mené en juillet 2012, passage p.11, annexe 1 p.136.

fêtes de la mer en 2013<sup>12</sup>. Les mots pour qualifier les fêtes de la mer revenant le plus étaient par exemple : « *triste, pas représentatif, bidon, nulles* », les personnes interrogées à l'improviste convenaient qu'il y avait quelques moments « *sympas* », mais que dans l'ensemble on pourrait probablement mieux faire. En ce qui concerne le patrimoine maritime, ces mêmes personnes pensent qu'il manque un lieu permanent d'exposition, que ce serait une bonne idée pour les jeunes et moins jeunes ainsi que pour les touristes. Les quelques touristes interrogés regrettent également « *qu'il n'y ait pas plus de choses à voir concernant la pêche et les marins* ». La plupart ont conscience de vivre dans une ville riche d'histoire mais déplorent que cela ne puisse pas être affirmé de façon plus démonstrative. Il n'appartient pas au chercheur de juger, il se doit d'observer, de constater et transmettre dans le respect des faits et des personnes étudiées. Christian Ghasarian explique notre état d'esprit comme nous n'aurions pas pu trouver mots plus exacts :

*« Le terrain est le lieu où le chercheur connaît une sorte de conflit existentiel entre le subjectivisme et l'objectivisme d'une part, la bonne conscience due à l'idée d'utilité scientifique et la mauvaise conscience associée au fait d'être un témoin indiscret d'autre part. »*<sup>13</sup>

L'année 2014 a été une année électorale et les acteurs locaux voient en le renouvellement d'une partie du personnel municipal un espoir de changement, c'est un point qui ne fait aucun doute ni débat pour nos témoins. Pour l'édition des fêtes de la mer Saint-Jean-de-Luz/Ciboure 2015 il est donc prévu de rendre à l'évènement une ampleur méritée, qui jusque-là, « *n'est pas très représentatif* » selon Jean-François Irigoyen.<sup>14</sup>

Notre sujet cette année est un prolongement de notre premier mémoire parce que c'est dans le cadre des fêtes de la mer que les thèmes de recherche de ce présent travail se sont distingués. Nous avons voulu à travers quelques thèmes nous pencher sur certains aspects de la mémoire maritime. Parce que tel un palimpseste les aventures successives des marins pêcheurs ont contribué à la construction identitaire de la cité, ils en sont la mémoire. Lorsque nous sommes à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure ou Capbreton, nous voyons les baleiniers, les

---

<sup>12</sup> Sans micro mais avec un stylo et un cahier, l'idée d'interroger les passants étant venue sur place le jour de la fête du Ttoro, lorsque nous regardions la préparation des soupes. Pour une plus grande objectivité nous avons choisi un large éventail de population (ainsi un petit garçon voulait voir les pirates et une dame âgée disait « dans le temps être marin c'était quelque chose »).

<sup>13</sup> GHASARIAN Christian (dir.), *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive : nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*, Paris, Colin, 2002, p.11.

<sup>14</sup> Jean-François Irigoyen, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Saint-Jean-de-Luz, délégué aux travaux, au développement durable, à l'accessibilité, à la mer et au littoral. Président de l'association Ur Ikara organisatrice du Trophée Teink. Marin pêcheur de plaisance. Propos tenu lors de notre entretien en juin 2014.

cotres corsaires etc., nous imaginons les tavernes et bistrots résonnant au son des chants des marins etc. Qu'en est-il aujourd'hui ? Il n'y a plus de baleiniers, plus de tavernes non plus ce temps-là est depuis longtemps révolu. En revanche il y a toujours des marins pêcheurs, ce sont deux ports de pêche et même s'ils ont au cours de leur histoire subi des revers, ils sont toujours allés de l'avant et demeurent des ports de pêche actifs.

Afin d'approfondir certains aspects abordés dans notre premier mémoire, nous avons choisi de travailler sur les thèmes de la pêche, des bateaux et de la charpente maritime, des chants et des ex-voto. La pêche parce que nous voulons essayer de rendre compte de la richesse passée et présente. Les bateaux et la charpente maritime, parce que lors des fêtes de la mer à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, un moment important est la course de *traînières* et *batteleku*, qui sont des embarcations traditionnelles du paysage maritime basque. Ces embarcations soulignent symboliquement deux choses : la pêche « mythique » de la baleine et le savoir-faire de la charpente maritime. En effet, la cité a la chance d'avoir en son sein un atelier qui s'attache à respecter la tradition du travail sur des bateaux en bois. Lors des fêtes de la mer 2013 (toujours à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure) le Chœur des marins de la Base navale Adour<sup>15</sup> a donné un concert très apprécié des spectateurs, il faisait beau, la place était bondée, le spectacle enchanteur. Ce chœur de marins en uniformes a apporté une dimension vraiment maritime à cette soirée. Les chants de marins sont un pan très important de la culture maritime, ils en sont la mémoire et rendent compte des conditions de vie des marins. Le thème des ex-voto nous renvoie quant à eux à un autre pan de la culture maritime : la religion. Pour les gens de mer elle est un mélange de foi et de craintes où les croyances et les expressions de dévotions sont soutenues. Bien qu'il ne s'agisse pas là d'un objet propre à la culture maritime ils en sont malgré tout un symbole.

Travailler sur un sujet en rapport avec le patrimoine culturel immatériel ne revient pas à dépoussiérer un élément culturel pour le faire vivre malgré lui. Des éléments culturels disparaissent parce qu'ils n'ont plus d'intérêt pour la communauté concernée, parce que ceux qui les détiennent ne sont plus et qu'il n'y a personne pour les reprendre tandis que d'autres sont toujours présents, ou certains encore renaissent après avoir disparu pendant un moment<sup>16</sup>. Dans notre cas, la mémoire maritime - considérée comme un héritage - qui a construit l'identité de la cité est son patrimoine parce que :

---

<sup>15</sup> <http://theatrum-belli.org/le-choeur-des-marins-de-ladour/>

<sup>16</sup> Jean-Jacques Casteret, Patricia Heiniger-Casteret. « Un exemple de PCI des communautés culturelles françaises : le PCI d'expression occitane en Région Aquitaine », [en collaboration avec JJ Casteret], in LANKARANI Leila et FINES Francette (dir) *Patrimoine Culturel Immatériel et collectivités infraétatiques: dimensions juridiques et régulation*. Paris, éditions A. Pedone, 2013, p.48.

« *La mémoire est évidemment liée au temps, comme elle est liée à l'espace.* »<sup>17</sup>

Elle perpétue le lien terre-mer et fixe le lien passé-présent. Mikel Epalza lors de notre entretien avait utilisé une jolie métaphore d'une perle et d'un fil pour faire un collier et parlé de « fil patrimonial ». L'idée étant que la mémoire n'est pas le passé mais ce qui relie le passé au présent :

« *Un témoignage c'est une perle mais ce qui est important c'est pas la perle c'est le collier. Une perle tout seule c'est jolie mais sur un collier, et donc pour qu'il y ai un collier il faut qu'il y ai un fil, et ce fil c'est justement ce que j'appelle moi le fil patrimonial c'est-à-dire le fil c'est ce qu'on veut transmettre aux générations futures, tant que la photo reste dans le tiroir c'est pas dans le patrimoine. Le patrimoine ça sort de là et ça rentre dans une histoire qu'on va comprendre.* »<sup>18</sup>

Le patrimoine culturel immatériel est vivant, il est le fait d'une communauté qui le porte, il évolue et s'adapte au temps présent. Les notions de mémoire et de transmission sont très importantes et dans le milieu maritime en particulier parce que si le changement est immuable, il est important de ne pas oublier ce qu'il fut pour comprendre le présent et construire le futur :

« *Tout acte de mémoire doit donc être mis en relation avec les représentations du temps propre à la société considérée* »<sup>19</sup>

Le travail de mémoire, d'inventaire s'inscrit donc non pas dans une nostalgie du passé mais dans un refus de perdre cette mémoire collective. Hérodote disait déjà qu'il écrivait pour que :

« *La trace des actions accomplies par les hommes ne s'efface point avec le temps.* »<sup>20</sup>

Jean Davallon parle d'une :

« *Obligation de conserver le patrimoine culturel pour le transmettre aux générations futures.* »<sup>21</sup>

Il s'agit d'une volonté de transmettre à la postérité, de ne pas perdre ce que nous possédons comme richesses culturelles qui nous ont été transmises et font de nous ce que nous sommes.

---

<sup>17</sup> CANDAU Joël, *Anthropologie de la mémoire*, Paris, Colin, 2005, p.47.

<sup>18</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.12, annexe 1 p.135.

<sup>19</sup> CANDAU J, 2005, p.48.

<sup>20</sup> HERODOTE, *Histoires*, Livre Premier Clio, 1-5. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5454961c/f26.image>

<sup>21</sup> DAVALLON Jean, « Comment se fabrique le patrimoine ? » *Sciences Humaines*, Hors-série n°36, mars-avril-mai 2002, « Qu'est-ce que transmettre ? », p.1.



Dès qu'il est question de patrimoine les notions d'héritage, de transmission s'imposent parce quel qu'il soit, le patrimoine est :

*« Un ensemble de biens, matériels ou immatériels, dont l'une des caractéristiques est de permettre d'établir un lien entre les générations, tant passées que futures. »<sup>22</sup>*

La définition du patrimoine maritime que voici contient à elle seule tous les thèmes que nous avons évoqué :

*« Le patrimoine maritime comprend l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développées dans le passé, récent ou plus lointain, en relation avec les ressources et le milieu maritimes. Ils sont reconnus par les groupes sociaux, à différentes échelles géographiques, comme étant leur héritage propre, en totalité ou en partie constitutifs de leur identité, et par voie de conséquence comme étant dignes d'être transmis aux générations qui leur succéderont. »<sup>23</sup>*

Le patrimoine culturel maritime englobe donc les activités liées de près ou de loin à la mer, et peut être matériel ou immatériel. Mais il est avant tout un élément identitaire et fédérateur pour les individus qui le portent. De son côté le patrimoine maritime bâti porte en lui une forte valeur identitaire, il « *qualifie les littoraux d'aujourd'hui dans leur spécificité maritime* »<sup>24</sup>, de l'autre le patrimoine culturel immatériel caractérise les hommes. Parce que l'homme de mer s'appréhende avant tout dans ses rapports avec la nature, c'est la mer qui lui confère son identité. Considérant que le naturel est l'inné et le culturel l'acquis l'homme de mer, qui sait lire les signes de la nature autant qu'utiliser les outils modernes, est à la frontière des deux notions. Il y a un va et vient des deux côtés, une appartenance à deux mondes qui se complètent et comme le souligne Philippe Descola :

*« L'histoire naturelle de l'homme est indissociable de l'histoire humaine de la nature »<sup>25</sup>*

Bien que nous traitions des deux cités, notre terrain pour ce mémoire est plus axé sur la baie de Saint-Jean-de-Luz que sur Capbreton, et malgré quelques complications, dans l'ensemble nous sommes parvenue à mener à bien nos investigations. Certains entretiens

---

<sup>22</sup> VERNIERES Michel (dir.), *Patrimoine, patrimonialisation, développement local : un essai de synthèse interdisciplinaire*, Paris, Ed. Karthala, Coll. Gemdev, 2011, p.8.

<sup>23</sup> [http://www.culture.gouv.fr/mpe/carto/pat\\_maritime/bn/bilan.pdf](http://www.culture.gouv.fr/mpe/carto/pat_maritime/bn/bilan.pdf)

<sup>24</sup> MARIE Guillaume – PERON, « Le patrimoine bâti des littoraux : élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui », *Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne, Laboratoire Géomer, Festival international de géographie 2009*, Université de Bretagne Occidentale, p.1.

<sup>25</sup> DESCOLA Philippe, « L'anthropologie de la nature », In : *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 57<sup>e</sup> année, n°1, 2002, p. 10.

étaient planifiés, d'autres se sont déroulés de manière totalement informelle au détour d'une invitation. Nous ne saurions dire si c'est parce que le milieu maritime est un milieu tourné vers l'extérieur, donc vers l'autre, qui fait que nos témoins ont été si généreux et ouverts à nous, mais chaque entretien a été un véritable échange. Nos rencontres ont toutes été plus enrichissantes les unes que les autres et notre terrain a été ponctué de moments d'intense émotion. Par exemple, lors des éditions des fêtes de la mer (2013 à Saint-Jean-de-Luz et 2014 à Capbreton) nous avons assisté au jet de la gerbe de fleur en l'honneur des marins péris en mer. Mais cette fois nous étions à bord aux premières loges. Nous en étions ravie, le mot est faible, et nous sommes très reconnaissante aux personnes qui l'ont rendu possible, Jean-Baptiste Mourguy<sup>26</sup> pour Saint-Jean-de-Luz et Patrick Lafargue<sup>27</sup> pour Capbreton. Nous avons aussi eu l'opportunité, grâce à Jean-François Irigoyen, de monter à bord du Patchiku<sup>28</sup> pour assister à la dernière étape de la course du Trophée Teink et de rencontrer à cette occasion des personnes très ouvertes.

Nous n'avons pas mené d'entretiens dirigés façon question-réponses, nous avons préféré laisser libre court aux conversations sur le sujet en suivant toutefois une trame de questions. Il nous est arrivé souvent de vérifier à la fin de l'entretien si nous avons bien abordé tous les points, tant nous nous étions laissée prendre par la conversation. Nos témoins sont tous des gens passionnés, certains intarissables habitués à communiquer au discours bien rodé, d'autres plus réservés peu habitués à parler de leur activité. Nous sommes extérieure à ce monde mais nous avons beaucoup étudié afin de mieux le comprendre. Mais même si nous parlions des fêtes de la mer, du patrimoine maritime ou encore de leur activité, nos témoins nous livraient une partie d'eux-mêmes.

Nous nous sommes posée beaucoup de questions avant d'arriver à cerner une problématique possible. Nous n'arrivions pas à conceptualiser les thèmes que nous voulions aborder, or l'anthropologie est affaire de concept. Au fil du temps les problématiques se sont multipliées mais ne menaient pas toutes vers une question claire :

*« Les mauvaises pistes, les impasses, les détours foisonnent et les destinations du chercheur ne sont pas toujours celles qu'il a envisagées au départ. »<sup>29</sup>*

---

<sup>26</sup> Jean-Baptiste Mourguy, 8eme adjoint au maire de Saint-Jean-de-Luz (jusqu'en avril 2014), délégué à la mer, au littoral, à la pêche, à la population et aux actions patriotiques, en charge de l'organisation des fêtes de la mer. Membre de la confrérie du Toro.

<sup>27</sup> Patrick Lafargue, patron pêcheur, patron du syndicat des marins pêcheurs, Capbreton.

<sup>28</sup> <http://patchiku.com/>, cette expérience fut pour nous un moment exceptionnel

<sup>29</sup> GHASARIAN C, 2002, p.8.

Nous avons commis l'erreur cette année encore de nous lancer dans la recherche de manière frénétique et nous avons eu beaucoup de mal à nous arrêter de chercher. Nous sommes tombée dans l'excès de documentation à un point tel que nous n'avions plus le moindre angle de réflexion. Notre formation en histoire et notre petite expérience en anthropologie y sont probablement pour quelque chose parce que nous avons perdu de vue ce qui importait c'est-à-dire aujourd'hui et là-bas, sur le terrain parce que :

*« L'étude livresque n'est pas porteuse de cette espèce d'étincelle que donne le contact avec quelque chose où on a vécu, qu'on a soi-même connu. »<sup>30</sup>*

Ayant décidé de porter notre travail sur ce qui fait le lien entre terre et mer, à savoir les bateaux, la pêche, les chants et les ex-voto nous nous sommes demandée ce qu'ils avaient tous en commun. Avec en tête des concepts tels que la mémoire, l'identité, le patrimoine. Avec en tête l'idée de palimpseste et ses représentations successives conférant aux cités leur identité maritime. Il nous fallait sortir des livres, nous attacher au présent et rester dans le cadre de recherche du patrimoine culturel immatériel. Dans la mesure où patrimonialiser est un processus qui produit de la continuité et que la mémoire est en elle-même une continuité, la mémoire n'est-elle pas de fait un patrimoine ? L'action de patrimonialiser a pour vocation de conserver, valoriser et transmettre ; la mémoire est constitutive de l'identité culturelle de la cité, elle est le lien entre passé et présent, elle révèle le lien social créé par la transmission. Donc est-ce la mémoire que l'on patrimonialise, l'identité culturelle ou le lien social noué par la transmission ? Réfléchir autour de ces questions nous a mené vers une problématique finalement assez évidente : est-il besoin de patrimonialiser la mémoire pour sauvegarder et transmettre l'identité culturelle ?

La mémoire nous l'avons dit est le lien entre passé et présent, elle se lit en miroir avec le temps présent donc à priori oui il est nécessaire de la conserver, la valoriser et la transmettre parce qu'elle est garante de l'identité culturelle. Mais il faut aussi valoriser le présent qui sera la mémoire de demain pour que l'identité perdure. Parce que l'identité maritime de la cité est le fruit d'une construction liée aux marins pêcheurs, ces derniers en sont l'incarnation et la mémoire. Si la clé d'identification de la cité ne réside plus en la communauté des marins pêcheurs, la cité perd son identité. Dès lors la mémoire maritime ne se lit plus en miroir avec aujourd'hui, elle cède la place à une autre histoire, une identité nouvelle se crée et la mémoire se perd.

---

<sup>30</sup> Propos de Claude Lévi-Strauss, passage à 22'22, <http://www.ina.fr/video/CPF86632052>

Pour mener à bien notre démonstration, notre travail s'articule autour de trois chapitres. Le premier consacré à la mémoire, la patrimonialisation et la pêche pose le cadre de la mémoire, du décor de l'histoire maritime, de la mémoire maritime ancienne constitutive de l'identité maritime de la cité par les aventures des marins pêcheurs. Le second chapitre porte sur le métier de la charpente maritime et les embarcations traditionnelles qui font un rappel de l'histoire lointaine et ancrent l'identité maritime. Enfin le dernier chapitre traite des chants marins et des ex-voto. Les chants appartiennent aux marins mais sont diffusés à terre donc transmis aux non-initiés, une transmission s'opère également entre les générations. Il en est de même avec les ex-voto symbole physique d'un acte de foi, et symbole également du lien permanent entre la mer et les hommes.

## **Chapitre I**

### **Mémoire des pêches d'hier et d'aujourd'hui**

## I. Conserver pour ne pas oublier

### A. Patrimoine culturel et patrimonialisation

Revenons avec quelques mots sur la notion de patrimoine culturel qui inclue le patrimoine matériel, mobilier, immobilier et subaquatique et patrimoine culturel immatériel (PCI) qui rassemble traditions orales, arts du spectacle et rituels<sup>31</sup>. Le PCI n'est pas quelque chose de figé, il se transmet<sup>32</sup> ce qui implique une dynamique, donc il évolue. Nous vivons dans une société où l'écrit fait foi, et de ce fait malheureusement de nombreuses richesses transmises à l'oral se perdent ou risquent de se perdre. Nous verrons plus loin dans le chapitre consacré à la charpente maritime qu'il ne subsiste qu'un seul atelier construisant des navires en bois de façon traditionnelle à Ciboure, si personne ne succède au charpentier de marine son savoir-faire sera perdu.

Quelle que soit la tradition le savoir-faire est un élément primordial, par exemple un rituel s'effectue d'une manière spécifique, de même que fabriquer un navire en bois ou encore de conter une histoire, de faire du chocolat, de danser etc. La liste est longue voire sans fin tant il existe de traditions et de cultures différentes, conservées dans le secret des détenteurs de savoir-faire. Ces derniers possèdent les connaissances d'un savoir-faire particulier qu'ils ont coutume d'utiliser et qu'ils sont parfois les derniers à pratiquer.

Le cadre du PCI offre aux détenteurs de savoir-faire une sorte de revalorisation, un nouveau regard plus respectueux de la part du public qui n'y voyait qu'un folklore « paysan » et nous savons que la notion de folklore a longtemps eu une connotation péjorative en France. C'est l'éternelle opposition entre les notions de nature et culture, entre l'homme de nature et l'homme de culture. La vision de l'homme sauvage que viendra ébranler Rousseau à la moitié du XVIIIe avec le « bon sauvage » que la société déprave. Dès lors pour la bourgeoisie classique bien-pensante du XIXe siècle, l'effrayant paysan devient le « bon paysan », le pêcheur odorant le « bon pêcheur » etc. Puis avec le développement des sciences humaines et le travail des ethnologues et anthropologues ces notions vont s'estomper, transférant l'idée de nature à celle de savoir-faire auxquels les chercheurs vont s'intéresser.

---

<sup>31</sup> <http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/illicit-trafficking-of-cultural-property/unesco-database-of-national-cultural-heritage-laws/frequently-asked-questions/definition-of-the-cultural-heritage/>

<sup>32</sup> Définition du petit Larousse : *du latin « patrimonium, pater », désigne l'ensemble des biens hérités du père et de la mère ; ensemble des biens de famille. Bien, héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain. La notion d'héritage implique une transmission.*

Le PCI vise à collecter pour conserver et valoriser ces traditions pour que s'opère une transmission la plus large possible. Des laboratoires universitaires s'activent à inventorier le patrimoine culturel immatériel, des fiches d'inventaire sont écrites et transmises au ministère de la Culture. Les chercheurs universitaires ne sont pas les seuls à œuvrer en ce sens, des associations locales, des particuliers prennent aussi en charge de collecter ces données. Par exemple à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, l'association Itsas Begia<sup>33</sup> à Ciboure se fait un devoir de « *collecter, conserver, valoriser, transmettre, tout ce qui constitue le patrimoine maritime* »<sup>34</sup>, Mikel Epalza œuvre également en ce sens :

*« quand j'ai créé l'association des jeunes pêcheurs, ils voulaient savoir ce qui se faisait avant, (...) savoir ce que leurs grands-pères faisaient, ils étaient intéressés, il y a eu des enquêtes, on est allé chercher des témoignages, sortir les photos des tiroirs, il y a eu un grand travail de mémoire maritime qui a été fait, ce qui fait qu'à partir de là il y a l'Institut culturel basque<sup>35</sup> aussi qui a pu prolonger avec des témoignages, (...) et en lien avec Itsas Begia aussi qui est une grande association qui a fait un grand travail »<sup>36</sup>*

Il est important de conserver ce que la communauté détentrice de ces traditions estime nécessaire de transmettre donc de patrimonialiser, et c'est à la communauté de décider :

*« La deuxième condition à remplir pour qu'un patrimoine émerge, est l'existence d'acteurs sociaux suffisamment nombreux ou puissants pour promouvoir et imposer aux autres groupes sociaux, certains éléments de leurs héritages culturels spécifiques »<sup>37</sup>*

Le chercheur ne peut pas imposer à un témoin de parler et diffuser son savoir. De plus, « *tout ce dont nous héritons ne fait pas patrimoine.* »<sup>38</sup>, c'est-à-dire que certaines choses sont vouées à disparaître.

Le patrimoine culturel est l'expression collective d'une identité culturelle, pour qu'elle perdure il faut la valoriser donc la patrimonialiser. Jean Davallon<sup>39</sup> détaille les diverses étapes du processus de patrimonialisation : la découverte de l'objet comme trouvaille, la certification de l'origine de l'objet, l'établissement de l'existence du monde d'origine, la représentation du

---

<sup>33</sup> <http://www.itsas-begia.com/>

<sup>34</sup> Extrait de l'entretien mené auprès de l'association Itsas Begia représentée par Christian Ondicola et Michel Péry, 2014 à Ciboure, passage p.3 annexe 2, p.143.

<sup>35</sup> [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/erakusketa](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/erakusketa)

<sup>36</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.8-9, annexe 1, p136.

<sup>37</sup> PERON Françoise (dir.), *Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p.39.

<sup>38</sup> FOURNIER Laurent Sébastien – CROZAT Dominique – BERNIE-BOISSARD Catherine- CHASTAGNER Claude (dir.), *Patrimoine et désirs d'identité*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.104.

<sup>39</sup> DAVALLON J, 2002, pp-3-5.

monde d'origine par l'objet, la célébration de la « trouvaille » de l'objet par son exposition et termine par l'obligation de transmettre aux générations futures. Le processus de patrimonialisation peut souffrir de complications dues aux réserves voire à l'opposition de la communauté :

*« Apparaissent alors des points de vue différents sur le traitement de ce héritage et des intérêts contradictoires quant à l'usage de cet espace »<sup>40</sup>*

Didier Munduteguy<sup>41</sup> nous confirme ce que nos témoins nous ont déjà dit à propos des « querelles intestines qui nuisent à tout projet de construction patrimoniale », il ajoute qu'à son sens il n'y a plus d'esprit maritime parce qu'il n'y a plus de transmission, « avant il s'agissait de familles, on travaillait en famille, c'est plus pareil ».

Le manque de transmission est un point soulevé par nos témoins, le manque de volonté politique et le désintérêt en sont d'autres<sup>42</sup>. L'intérêt de patrimonialiser est de capitaliser un héritage pour le transmettre :

*« La notion de patrimoine fait appel à l'idée d'un héritage légué par les générations qui nous ont précédées et que nous devons transmettre intact aux générations futures, mais également à la nécessité de constituer un patrimoine pour demain. »<sup>43</sup>*

La patrimonialisation contribue à diffuser le patrimoine auprès des nouvelles générations puis à une échelle plus large permet de rendre compte de la richesse culturelle. Le patrimoine culturel est dynamique, il évolue et permet à la communauté de s'ancrer dans son histoire :

*« Le patrimoine est identitaire, il qualifie le groupe qui l'a créé et qui le revendique. (...) il permet de signifier à la fois le groupe social qui le construit et le territoire qui correspond à ce groupe »<sup>44</sup>*

La patrimonialisation et un acte de mémoire<sup>45</sup>.

---

<sup>40</sup> VESCHAMBRE Vincent, « Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace » <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf>

<sup>41</sup> Didier Munduteguy, navigateur, intégré en 2010 au port de Bayonne pour des missions de drainage de l'estuaire de l'Adour, de sécurité du port et de relation ville-port après avoir eu la charge de responsable de la concession sur le port de pêche de St-Jean-de-Luz/Ciboure depuis 1991, rencontré en 2014 à Hendaye.

<sup>42</sup> « les élus s'en foutent complètement » nous dit Mikel Epalza, passage p.11 annexe 1 p.135. Michel Péry parle d'un « manque de considération » de la part des officiels, passage p.5 annexe 2, p.143.

<sup>43</sup> FOURNIER-CROZAT-BERNIE-BOISSARD-CHASTAGNER, 2012, p.29.

<sup>44</sup> *ibid* p.105.

<sup>45</sup> CANDAU Joël, *Anthropologie de la mémoire*, Paris, Colin, 2005, p.119.



## B. Une mémoire constitutive d'une identité culturelle

Toujours selon le petit Larousse la définition de la mémoire est : activité biologique et psychique qui permet d'emmagasiner, de conserver et de restituer des informations. Nous retrouvons les principes de conservation et de transmission nous permettant d'établir que les notions de mémoire et de patrimoine se rejoignent et peuvent parfois se confondre :

*« On confond souvent la mémoire avec le patrimoine ou la tradition mais aussi avec l'histoire, ceci parce que de nombreux enjeux mémoriels concernent les rapports qu'une société entretient avec son passé. »<sup>46</sup>*

La mémoire enregistre l'expérience au fil du temps et constitue un stock d'informations, un patrimoine utilisable au présent. Elle est constitutive d'une identité culturelle construite au fil des siècles par l'action des hommes. De même que l'identité qui se fonde par soi en rapport et en opposition à l'autre, qui peut être individuelle et collective, la mémoire est individuelle et collective. La mémoire collective est un construit social, et d'un point de vue anthropologique quelque chose de tout à fait partiel et partial<sup>47</sup>.

La mémoire est une notion très importante dans le milieu maritime parce qu'elle rend compte d'une manière de faire, d'une manière de vivre qui n'a plus cours aujourd'hui mais qui est déterminante dans la construction identitaire :

*« Il n'y a pas lieu de distinguer mémoire et identité tant les deux notions sont liées. Il ne peut y avoir d'identité sans mémoire »<sup>48</sup>*

Mikel Epalza en évoquant le travail de mémoire qu'il effectue nous explique qu'il a « pris conscience que tout ce monde nous échappait et que les générations qui ont vécu de ça méritaient reconnaissance et [qu'il s'agissait de] redorer un peu ce blason de la dignité maritime »<sup>49</sup>. La crainte de l'oubli nous pousse peut être à vouloir tout retenir au dépend peut être d'une certaine objectivité :

*« A mesure même que disparaît la mémoire traditionnelle, nous nous sentons tenus d'accumuler religieusement vestiges, témoignages, documents, images, discours, signes visibles de ce qui fut, comme si ce dossier de plus en plus proliférant devait devenir on ne sait quelle preuve à l'on ne sait quel tribunal de l'histoire. »<sup>50</sup>*

---

<sup>46</sup> CANDAU J, 2005, p.63.

<sup>47</sup> Philippe LACOMBE in PERON F, 2002, p.117.

<sup>48</sup> CANDAU J, 2005, p.114.

<sup>49</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.6, annexe 1, p.136.

<sup>50</sup> NORA Pierre, *Les lieux de mémoire. I. La République*, Paris, Gallimard, 1984, p.31.

Mais qui peut juger de ce qui est important ou ce qui ne l'est pas si ce n'est les porteurs de mémoire eux-mêmes, ceux qui ont vécu et ceux qui vivent et qui sont la mémoire de demain. Parce que la mémoire se lit en miroir avec le présent, elle n'est pas le passé mais le liant entre hier et aujourd'hui, elle est en constante évolution :

*« La mémoire est la vie, toujours portée pas les groupes vivants et à ce titre, elle est en évolution permanente. »<sup>51</sup>*

La restitution de la mémoire peut ne pas être tout à fait fidèle, c'est le propre même de la transmission qui en passant de personne en personne se modifie un peu plus à chaque fois s'enrichissant des variations :

*« Tout mémorant apprivoise le passé mais surtout il se l'approprie, se l'incorpore et la marque de son empreinte »<sup>52</sup>*

*« Il y a autant de mémoires que de groupes (...) elle est par nature multiple et démultipliée, collective, plurielle et individualisée. »<sup>53</sup>*

Pour autant elle n'en demeure pas moins fondatrice<sup>54</sup>. L'identité culturelle de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure s'est forgée au fil des aventures des marins pêcheurs, ils en sont la mémoire, elle est leur patrimoine.

## **II. La pêche une longue tradition**

Selon toute vraisemblance l'activité maritime dans la zone actuelle du pays basque remonte à l'antiquité :

*« Pour l'antiquité, le site de Guéthary (...) a permis de confirmer la présence près du rivage d'un « four à huile de baleine », et, vers l'intérieur, de bassins de salaisons de thon remontant au premier siècle après. J.C. On sait aussi que le site antique de Bayonne, Lapurdum, constituait un important marché de langouste aux IIIe-Ive siècles après J.C. »<sup>55</sup>*

Nous n'allons pas porter si loin notre étude ni retracer près de quatre siècles d'histoire des pêches basques. Nous nous contenterons de faire un bref retour sur les pêches qui ont fait la

---

<sup>51</sup> NORA P, 1984, p.24.

<sup>52</sup> CANDAU J, 2005, p.115.

<sup>53</sup> NORA P, 1984, p.25.

<sup>54</sup> CANDAU J, 2005, p.58.

<sup>55</sup> GOYHENETCHE Manex, « La pêche maritime en Labourd : survol historique », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sébastian, 2000, p.153.

renommée des marins pêcheurs basques. D'abord nous allons revenir sur la chasse à la baleine, nous verrons ensuite la pêche à la morue, puis celle de la sardine et enfin celle du thon. Cela démarre au Moyen Age et cours jusqu'à aujourd'hui, revenons sur cette aventure.

## A. Du Sud au Nord

### 1. La baleine

« *Qui a ouvert aux hommes la grande navigation ? qui révéla la mer, en marqua les zones et les voies ? enfin, qui découvrit le globe ? La baleine et le baleinier. Tout cela bien avant Colomb et les fameux chercheurs d'or, qui eurent toute la gloire, retrouvant à grand bruit ce qu'avaient trouvé les pêcheurs (...) car les Basques allaient à Terre-Neuve.* »<sup>56</sup>

Par ces mots Jules Michelet résume une grande fierté de l'histoire maritime des marins basques qui les premiers ont emprunté les routes du Grand Nord à la poursuite des baleines qui avaient quitté leurs rivages. En 1627 Joannes Etcheberri écrivait « *Escaldunen ozpea da lur guztira hedatcen, Eta itsasturi ontçat munduac tu laudatcen.* »<sup>57</sup> ainsi qu'un recueil de prières concernant la chasse à la baleine dont Mikel Epalza nous avait parlé :

« *y'a même des prières qui se faisaient pour pêcher la baleine, pour chercher la baleine, y'a tout un recueil de prières en basque.* »<sup>58</sup>

Pour autant si les Basques sont, dit-on, arrivés les premiers, ils ont vite été rejoints par les marins bretons, normands, anglais, hollandais, espagnols etc. Nous avons volontairement décidé de ne pas développer en détail l'aspect international de la chasse à la baleine parce que ce n'est pas notre sujet, il y a trop à prendre en compte d'un point de vue historique. La géopolitique internationale à l'époque est instable, les pays sont souvent en conflit et sur les sites de pêche les tensions se font largement sentir. Sans l'occulter pour autant, nous avons préféré nous en tenir à l'histoire basque.

---

<sup>56</sup> MICHELET Jules, *La mer*, Paris, Gallimard, (1861), 1983, p.227.

<sup>57</sup> « *La renommée des Basques s'étend à la terre entière, Et le monde les honore en tant que bons mariniers.* » ARCOCHA-SCARCIA Aurélie, « Itsassoco biayetaco othoicen aralde. [La série de prières pour les voyages en mer] de Joannes Etcheberri de Ciboure (1627) », *Lapurdum* [En ligne], 4, 1999, p.9. <http://lapurdum.revues.org/1527>

<sup>58</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.6, annexe 1, p.136. Nous avons trouvé deux textes extraits du Manuel de dévotion écrit en 1627, sources : Collectif, *Lapurdum VII*, Presses Universitaire de Bordeaux, 2002, p.9. ARCOCHA-SCARCIA Aurélie, « Thématique maritime et variations transtextuelles sur le motif de la tempête en mer dans les lettres basques des XVI-XVIIIe siècles », *Lapurdum*, [En ligne], 7, 2002, p.7. <http://lapurdum.revues.org/950>. Textes des prières visibles en annexe 5, p.152.

Selon toute vraisemblance la technique de chasse à la baleine en Europe est née dans le golfe de Gascogne :

*« Dès le IX<sup>ème</sup> siècle, forte des connaissances sur les techniques de construction et de pêche apportées par les Vikings, la chasse à la baleine s'organise. »*<sup>59</sup>

Les premières mentions de cette chasse dateraient du XI<sup>e</sup> siècle :

*« Vers 1180, la Charte de Richard, duc d'Aquitaine, confirme aux citoyens de Bayonne d'anciens droits et leur accorde de nouveaux privilèges, notamment en ce qui concerne les baleines et les pêcheries (...) Mais bien avant cette époque, Basques et Gascons devaient comme d'autres populations côtières pêcher des cétacés »*<sup>60</sup>

L'espèce chassée dans le golfe est la baleine franche (*Eubalanea glacialis*), aussi connue sous le nom de baleine de Biscaye ou baleine des Basques, et nommée la « bonne balene » par les Basques eux-mêmes :

*« qu'ils nomment bonnes Balenes »*<sup>61</sup>

Elle mesure en moyenne 15 mètres, les femelles sont plus grandes que les mâles. Elles peuvent atteindre un poids de 90 tonnes et le mâle 50 tonnes en moyenne<sup>62</sup>. Elle est un :

*« mysticète (cétacé à fanons c'est-à-dire un cétacé à moustache), qui a la mâchoire supérieure fortement arquée et pourvu de fanons (longtemps appelés « barbes »). Ceux-ci sont de longues lamelles en matière cornée (2.25 mètres), garnies de poils sombres. La tête énorme représente le quart d'un corps très arrondi et long de quinze mètres en moyenne. »*<sup>63</sup>

Elle est chassée au large du littoral gascon lorsqu'elle s'approche lors de sa migration d'hiver :

*« Elles fuient les profondes ténèbres & les rigueurs de l'hyver, qui pour lors possèdent la mer glaciale du Nord, en laquelle est leur repaire. »*<sup>64</sup>

La saison de chasse dure environ d'octobre à mars, elle « commence après l'équinoxe de Septembre, & dure presque tout l'hyver. »<sup>65</sup>

---

<sup>59</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/baleine.htm>

<sup>60</sup> CAZEILS Nelson, *Dix siècles de pêche à la baleine*, Tours, Ed. Ouest-France, 2000, p.30.

<sup>61</sup> CLEIRAC Estienne, *Les us et Coutumes de la Mer, divisée en Trois Parties*, Rouen, Jean Berthelin, 1671, p.124.

<sup>62</sup> SOULAIRE Jacques, *Les baleines franches : Kronos n° 65*, Paris, Editions SPM, 2012, p. 29.

<sup>63</sup> CAZEILS N, 2000, p.17.

<sup>64</sup> CLEIRAC E, 1671, p.125.

<sup>65</sup> *idem*



*Pêche de la baleine, Achille Saint-Aulaire, XIXe siècle, © Musée de la Marine, Paris.*

On imagine sans peine la dangerosité d'une telle activité à cette époque, les cétacés ont englouti nombre de navires et de marins. C'est un combat acharné, une corrida sur la mer où l'animal est mis à mort à coup de harpon, où chacun lutte pour sa vie.

Sur le long de la côte des postes d'observation datant du Moyen Age, des tours de guet nommée *atalaye* ou *atalaiak* en basque, destiné à prévenir d'un éventuel danger servent aussi à guetter l'arrivée des cétacés :

*« Une tour tout exprès pour y faire le guet, tant le jour que la nuit, pour découvrir les baleines qui paffent en ce lieu. »*<sup>66</sup>

*« Ces tours servaient également de poste d'observation pour signaler l'apparition de baleines (...) ce type de construction ou de poste de guet peut encore être aperçu à la limite des communes de Bidart et de Guéthary (...) l'existence d'une tour est notamment attestée en 1491 à Capbreton. »*<sup>67</sup>

Dès que l'on aperçoit une baleine les marins avertis filent vers la plage, puis s'élancent sur la mer à bord de chaloupes et rament vers le mammifère :

*« Quand les sentinelles ont découvert la Balene, laquelle ils reconnoiffent au bruit & fouffle de la respiration qui exhale comme fumée ; lors ils excitent un grand tintamarre pour avertiffement aux autres Pefcheurs, lesquels accourent, & promptement fe lancent dans les baleiniers ou chaloupes huit ou dix en chacune. »*<sup>68</sup>

Les pêcheurs harponnent d'abord le baleineau sachant que sa mère va venir à son secours :

<sup>66</sup> PARE Ambroise, *Les œuvres de M. Ambroise Paré, Avec les figures et portraits tant de l'anatomie que des instruments de chirurgie et de plusieurs monstres*, Paris, Ed. Gabriel Buon, 1575, p.846.

<sup>67</sup> CAZEILS N, 2000, p.40.

<sup>68</sup> CLEIRAC E, 1671, p.127.

*« Or les femelles font plus faciles à prendre que mes mafles, pour ce qu'elles font foigeufes de fauver leurs petits. »<sup>69</sup>*

Et qu'il sera alors plus facile de la harponner à son tour parce qu'il fallait être près d'elle pour pouvoir bien viser, lancer le harpon vers elle ne suffisait pas il fallait le pousser pour qu'il pénètre le plus profondément possible pour la blesser :

*« Laquelle ils affrontent de prez, & l'attaquent vers le tefte au colet, afin de l'affener plus mortellement & à moins de danger pour eux, que vers la queuë, de laquelle ils redoutent les fouflets ou revers. »<sup>70</sup>*

Le harponneur tient un rôle majeur et est semble-t-il :

*« D'ordinaire le plus robuste & le mieux adroit de l'équipage, & à ce sujet grandement confidéré par les autres. »<sup>71</sup>*

Etienne Cleirac décrit avec une grande précision la technique et les outils employés par les marins pour venir à bout de ces grands mammifères. Son ouvrage est une mine d'informations, sa description est *« sans conteste la plus détaillée que l'on connaisse. »<sup>72</sup>*.

Ainsi il décrit le harpon comme :

*« Un grand javelot forgé de fer battu, long de cinq à fix pieds, ou plus, à la pointe acérée & tranchante, aiguë & triangulaire en fer de fagette, au bout eft gravé dans le fer la marque de l'Harponneur ou du Maître, & fur ce bout eft un petit anneau de fer foudé, auquel eft noüé un cordeau ou ligne qu'ils laiffent filer promptement après avoir feru. »<sup>73</sup>*

L'utilisation du harpon serait une technique transmise qu'ils ont su mettre à profit :

*« Les pêcheurs basques, qui avaient sans doute appris la technique du harpon des Vikings, devinrent rapidement d'excellents baleiniers. »<sup>74</sup>*

Une fois harponnée la baleine s'agite, généralement elle plonge, elle est alors très dangereuse parce qu'au harpon est fixé une corde longue d'une centaine de mètres accroché à la chaloupe que l'animal entraîne dans son sillage *« quelques fois elle les coule et écrase les hommes. »<sup>75</sup>*

Au bout d'un moment lorsqu'elle refait surface pour respirer les pêcheurs la harponnent de nouveau en s'appliquant à viser le mieux possible pour abréger la lutte et ainsi de suite

---

<sup>69</sup> PARE A, 1575, p.847.

<sup>70</sup> CLEIRAC E, 1671, p.127.

<sup>71</sup> *idem*

<sup>72</sup> CAZEILS N, 2000, p.38.

<sup>73</sup> CLEIRAC E, 1671, p.127.

<sup>74</sup> BIDART Pierre (dir.), *Société, politique, culture en Pays basque*, Bayonne, Elkar, 1986, p.98.

<sup>75</sup> CAZEILS N, 2000, p.36.

jusqu'à ce que l'animal à bout de force succombe à ses blessures. Alors les pêcheurs la remorquent pour la ramener sur le rivage :

*« Lors les Pêcheurs la toïent & pouffent à terre. »<sup>76</sup>*

Une fois échouée sur la plage la baleine est dépecée et on commence à récupérer tout ce qu'il est possible de récupérer sur l'animal. Les produits fournis par les cétacés sont très recherchés, selon l'époque on les utilise de multiples façons :

*« Les cétacés procuraient à la fois l'indispensable et le futile. »<sup>77</sup>*

Par exemple on utilise l'huile pour s'éclairer, pour faire du savon, de la margarine, de l'encre d'imprimerie, des bougies, des cosmétiques, des lubrifiants :

*« Les tanneurs et corroyeurs emploient son huile pour l'apprêt des cuirs, les peintres pour délayer les couleurs, les marins pour graisser le brai qui enduit leurs vaisseaux, les architectes et sculpteurs pour en faire avec de la céruse et de la chaux un mastic durcissant qui garantit la pierre des injures atmosphériques. (...) Elle sert à la fabrication des savons verts. Excellent combustible elle fournit à l'éclairage sous diverses formes. (...) Excellent remède contre les affections de poitrine, le blanc de baleine pourrait rivaliser avec l'huile de foie de morue ; on l'emploie à l'état de cosmétique, dans le fard, dans les pommades ; il a le don d'adoucir la peau et d'embellir le teint. »<sup>78</sup>*

Elle est récupérée par la fonte de morceaux de lard que *« les hommes réduisent en petits morceaux qu'ils portent dans une grande chaudière placée sur un fourneau en pierres ou en briques, construit près du rivage. »<sup>79</sup>*

Les fanons servent pour les corsets de femmes, pour faire des brosses à cheveux et à parquets, des armatures de robes, de parapluies, des panaches de casques et plumets, des cravaches :

*« Sans ses fanons, plus de parapluie, de buscs ni d'ombrelles, plus de ces capotes étoffées qui encadrent les gracieux minois de nos contemporaines, plus de supports pour les robes ondoyantes de nos bisaïeules (...) plus de cravaches ouvragées (...) et les robes de bal savamment modelés, et les bonnets montés avec art, et mille autres délicieux prodiges de la mode !... »<sup>80</sup>*

L'utilisation des os est ancienne pour des constructions et ornements comme le soulignent plusieurs auteurs :

---

<sup>76</sup> CLEIRAC E, 1671, p.128.

<sup>77</sup> CAZEILS N, 2000, p.4.

<sup>78</sup> DE LA LANDELLE Guillaume, in NETTEMENT Alfred (dir.), *La semaine des familles : revue universelle hebdomadaire*, vol. 8, Paris, J. Lecoffre et cie, 1866, p.231.

<sup>79</sup> CAZEILS N, 2000, p.41.

<sup>80</sup> DE LA LANDELLE G, 1866, p.231.

*« Les os de cétacés ont toujours été utilisés comme matériaux de charpente des constructions. Au temps d’Alexandre le Grand, des habitants des régions côtières de l’Iran et du Pakistan employaient déjà des mâchoires de cétacés pour leurs portes et la charpente de leurs toits. »<sup>81</sup>*

*« Quant aux os, ceux du pays en font des cloftures aux jardins, & des vertèbres, des marches & felles à feferoir en leurs maifons. »<sup>82</sup>*

On fait des bijoux et des objets d’artisanat avec l’ivoire des dents, des cannes, des couteaux, des pendentifs, des peignes à cheveux etc. Les différents morceaux et bénéfices sont partagés entre les marins, les armateurs et les propriétaires des chaloupes qui ont participé à la chasse :

*« Chacun ayant fa portion felon le devoir qu’il aura faict : qui fe cognoift pour la quantité des dards, qu’ils auront ietté, & fe feront trouuer, lefquels demeurent dedans, & les recognoiffent à leur marque. »<sup>83</sup>*

*« L’Harponneur qui le premier la lancée, reçoit en fon particulier de preciput ou d’honoraire, fur le prix total de la proye la fomme de douze livres, la Pinaffe qui l’a porté trente livres, partageable entre l’Harponneur, & le reste de l’équipage par égales parts & portions. »<sup>84</sup> etc.*

La langue est un morceau de choix qui fournit grande quantité à manger puisqu’elle peut peser jusqu’à une tonne. Considérée comme le meilleur dans la baleine elle revient au clergé et aux nobles :

*« Ceux-ci étoient dans l’usage de donner à l’église, par dévotion, les langues des baleines et des baleineaux. »<sup>85</sup>*

La pêche à la baleine au large du littoral gascon et du Pays basque français connaît un déclin au cours du XVIe siècle. Elle permet aux cités de prospérer pendant un certain temps, mais la stratégie de pêche qui consiste à tuer les baleineaux et les femelles nuit à la population des cétacés :

*« La reproduction est très lente les naissances sont espacées de trois à quatre ans. »<sup>86</sup>*

*« La grande pêche n’est donc redoutable que pour les espèces qui, comme la baleine, ne se reproduisent qu’avec lenteur. »<sup>87</sup>*

---

<sup>81</sup> CAZEILS N, 2000, p.42.

<sup>82</sup> PARE A, 1575, p.847.

<sup>83</sup> *idem*

<sup>84</sup> CLEIRAC E, 1671, p.128.

<sup>85</sup> DE LA MORINIERE Simon Barthélemy Joseph Noel, *Histoire générale des pêches anciennes et modernes, dans les mers et les fleuves des deux continents*, Vol.1, Paris, Imprimerie Royale, 1815, p.229.

<sup>86</sup> CAZEILS N, 2000, p.17.

<sup>87</sup> MICHELET J, 1983, p.229.



Il n'en reste que très peu et les baleines finissent par disparaître du paysage des côtes du golfe de Gascogne. Pour autant on ne peut pas en attribuer la disparition aux seuls pêcheurs :

*« On a bien évidemment accusé les pêcheurs basques d'en être responsable. Mais les historiens, dans leur majorité, admettent que leurs prises n'ont jamais dépassé la dizaine annuellement. Il nous faut enfin tenir compte de la possibilité d'une modification majeure de l'habitat provoquée par certaines conditions climatiques générales qui auraient agi sur la température des océans ou sur la direction des courants marins. »<sup>88</sup>*

La diminution du nombre de mammifères dans la région a conduit les chasseurs de baleine à « pousser toujours plus loin dans l'Atlantique Nord à la recherche de nouveaux territoires de chasse. »<sup>89</sup>. C'est ainsi que commence la chasse à la baleine dans les eaux froides des côtes du Labrador et à Terre-Neuve vers les années 1530 :

*« Le XVIIe siècle, avec ses campagnes de Terre Neuve et dans le Grand Nord, marque l'apogée de la chasse à la baleine chez les basques. »<sup>90</sup>*

Ils y chassent la baleine de Biscaye et la baleine du Groenland plus grande que la précédente. Elle peut atteindre 18 à 22 mètres, sa tête fait jusqu'à un tiers de la longueur totale du corps possède environ sept cent fanons longs de 3 à 4 mètres. La saison de chasse dure du mois de juin aux mois de novembre-décembre.

De nombreux documents et auteurs attestent de la présence basque dans les eaux de l'Atlantique Nord en voici quelques exemples, d'abord Etienne Cleirac suivi de Diderot et plus récemment Michel Mollat du Jourdin :

*« Les grands profits, & la facilité que (...) les Basques de Guyenne ont trouvé dans la pefcherie des Balenes, ont fervi de Leurre & d'amorce à les rendre hasardeux à ce point, que d'en faire la quefte fur l'Océan, par les longitudes & les latitudes du monde ; à cet effet ils ont cy-devant équipé des Navires, pour chercher le repaire ordinaire de ces monftres. »<sup>91</sup>*

*« Les Basques, et surtout ceux qui habitent le pays de Labour, sont les premiers qui l'aient entreprise, malgré l'âpreté des mers du Nord et les montagnes de glace, au travers desquelles il fallait passer. »<sup>92</sup>*

*« A partir de 1540, les baleiniers furent nombreux, accoutumés qu'ils étaient aux pratiques d'une chasse où, depuis trois siècles, ils avaient fait preuve de maîtrise*

---

<sup>88</sup> SOULAIRE Jacques, *Les baleines franches : Kronos n° 65*, Paris, Editions SPM, 2012, p. 32.

<sup>89</sup> BIDART P, 1986, p.98.

<sup>90</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/baleine.htm>

<sup>91</sup> CLEIRAC E, 1671, p.129.

<sup>92</sup> DIDEROT Denis - D'ALEMBERT Jean Le Rond, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, 1779, Volume 2, Article Baleine p.33-34.

*dans le golfe de Gascogne riche en cétacés. Les Basques ont suivi les migrations atlantiques des animaux et ont transposé leur technique baleinière à Terre-Neuve, dans le golfe de Saint-Laurent et sur les côtes du Labrador ; les fouilles récentes de la Red Bay y ont retrouvé une de leurs installations et un de leurs bateaux »<sup>93</sup>*

La réputation des marins basques en la matière n'est plus à faire :

*« Grâce à cette pêche, la réputation des pêcheurs basques peut être considérée sans égale. Leur notoriété dépasse le seul cadre du Labourd »<sup>94</sup>*

*« Cet éloge des pêcheurs basques n'a rien de gratuit. Ceux-ci étaient en effet considérés à juste titre, comme les meilleurs pêcheurs de baleine du monde. »<sup>95</sup>*

Les qualificatifs employés pour les décrire traduisent une certaine admiration pour ces marins qui partaient vers l'inconnu pour une chasse pour le moins périlleuse. On utilise des termes tels que *« hardiment & avec grand adresse »<sup>96</sup>*, *« forts et puissants »<sup>97</sup>* ou encore *« les plus hardis et les plus expérimentés »<sup>98</sup>*, on parle de *« hardis navigateurs »<sup>99</sup>*, de *« rodeurs de la mer »<sup>100</sup>*, etc.

Il leur faut un à deux mois de navigation pour rejoindre le nouvel espace de pêche, la logistique est énorme pour préparer un tel voyage.

*« La campagne durant pratiquement 6 mois, les navires partent chargés en approvisionnement, armements, matériels de pêche et de transformation, barils, briques et tuiles pour construire les fours, sans oublier le cidre et la coutellerie servant pour les échanges dans le commerce et les relations avec les tribus autochtones. »<sup>101</sup>*

---

<sup>93</sup> MOLLAT du JOURDIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Editions du Seuil, 1993, p.208.  
<http://whc.unesco.org/fr/list/1412>

<sup>94</sup> ROBIN Dominique, *L'histoire des pêcheurs basques au XVIIIe siècle, Saint-Jean-de-Luz, Cibouze, Biarritz, Bayonne*, Donostia, Bayonne : Elkarlean, 2002, p.66.

<sup>95</sup> ROBIN Dominique, « Les pêches maritimes en Labourd au début du XVIIIe siècle, d'après le rapport de Lemasson du Parc (1727), in *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 106, n°205, Luchon, station thermale à l'époque romaine et sous le second empire, 1994, p.198.

<sup>96</sup> CLEIRAC E, 1671, p.119.

<sup>97</sup> PARE A, 1575, p.847.

<sup>98</sup> ROBIN Dominique, "La pêche à la baleine à Saint-Jean-de-Luz au XVIIIe siècle. A propos de deux textes trouvés à la bibliothèque de Saint Brioux", *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Tome 102, n°1, 1995, p.50.

<sup>99</sup> BIDART P, 1986, p.98.

DE LA LANDELLE Guillaume in NETTEMENT Alfred (dir.), *La semaine des familles : revue universelle hebdomadaire*, vol. 8, Paris, J. Lecoffre et cie, 1866, p.232.

<sup>100</sup> MICHELET J, 1983, p.229.

<sup>101</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/baleine.htm>

Michel Péry<sup>102</sup> lors de notre entretien nous avait expliqué que les chaloupes pouvaient être chargées en pièces détachées puis remontées sur place. Ils s'installent petit à petit le long du littoral du Labrador, ainsi :

*« Au moins six ports du Labrador - dont Red Bay – s'animaient dès la fin du printemps avec des centaines de pêcheurs. (...) Environ une vingtaine de navires basques y faisaient la chasse chaque année de 1550 à 1580, employant de 1500 à 2000 hommes dont plus de la moitié étaient stationnés à Red Bay. (...) L'île aux Basques (...) devient entre 1580 et 1630 le plus important des établissements basques de l'estuaire. »<sup>103</sup>*

En prenant en compte le nombre de navires sur place qui devaient capturer environ une douzaine de baleines par bateaux en une saison, entre 1530 et 1610 on estime entre 25000 et 40000 le nombre de baleines capturées. Le grand nombre de baleiniers sur place entraîne une capture massive des cétacés qui se raréfient. Ils portent leur terrain de chasse plus au Nord, dans les eaux de Norvège, du Spitzberg, au début du XVIIe siècle ils sont au Nord du Groenland. Les Basques n'étaient pas les seuls à chasser la baleine dans ces eaux, Anglais et Hollandais sont présent mais contrairement aux Basques ils ne maîtrisent pas du tout la technique de chasse. Ce sont les Basques eux-mêmes qui vont les aider :

*« Déjà en 1576, la reine Elisabeth autorisait les marchands anglais à s'adjoindre des Basques pour apprendre l'art de chasser la baleine dans les nouvelles terres. »<sup>104</sup>*

mais bientôt ils deviennent leur plus féroces concurrents :

*« Les Basques sont encore les premiers qui aient enhardi aux différents détails de cette pêche les peuples maritimes de l'Europe, et principalement les Hollandais qui en font un des plus importants objets de leur commerce, et y emploient trois à quatre cents navires, et environ deux à trois mille matelots... »<sup>105</sup>*

allant jusqu'à les gêner dans leur travail :

*« Leurs pêches devinrent bientôt assez florissantes pour éveiller la jalousie des Anglais. Ceux-ci les molestèrent, s'efforcèrent de les entraver et finirent par les empêcher de prendre terre en Islande et au Groenland où nos Basques s'établissaient pour dépecer les baleines. »<sup>106</sup>*

---

<sup>102</sup> Michel Péry, commandant dans la Marine marchande, vice-président de l'association Itsas Begia, rencontré en compagnie de Christian Ondicola permanent de l'association à Ciboure en 2014. « *Donc ils embarquaient des chaloupes, soit ils les embarquaient en pièces détachées réassemblées sur place.* » Extrait de l'entretien, passage p.23, annexe 2, p.143.

<sup>103</sup> CAZEILS N, 2000, p.48-49. [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-171/%C3%8Ele\\_aux\\_Basques.html](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-171/%C3%8Ele_aux_Basques.html), [http://www.provancher.qc.ca/upload/file/126\\_1%20p%2004-08.pdf](http://www.provancher.qc.ca/upload/file/126_1%20p%2004-08.pdf)

<sup>104</sup> CAZEILS N, 2000, p.53.

<sup>105</sup> DIDEROT - D'ALEMBERT, 1779, Volume 2, Article Baleine, p.34.

<sup>106</sup> DE LA LANDELLE G in NETTEMENT A, 1866, p.248.

Les pêcheurs s'en plaignent auprès du roi Louis XIII et du cardinal de Richelieu, mais la situation entre la France et l'Angleterre étant déjà suffisamment problématique aucune suite n'est donnée :

*« A leur grand détriment, ils se résignèrent donc à dépecer la baleine en pleine mer et à revenir en France pour l'opération de la fonte des graisses. De là, encombrement, infection et perte de produits, car un tiers de la cargaison se composait inévitablement de résidus inutiles. »<sup>107</sup>*

Malgré tout ils continuent leur activité. Une invention technique leur permet de reprendre l'avantage pendant un moment, le système de fonte de la graisse à bord même du navire qui les dispense de la nécessité de revenir à terre. C'est vers 1637 François Soupite, bourgeois de Ciboure, fit part de cette ingénieuse trouvaille :

*« [II] a trouvé l'invention, laquelle a fort utilement réüffi, de cuire & fondre les greffes à flot & en pleine mer, loin des terres, toujours flotant fans mouiller l'ancre, ce qui leur revient à grand profit. »<sup>108</sup>*

Le four est bâti sur le second pont du navire, on imagine bien le risque encouru par l'équipage, les bateaux sont des voiliers en bois, un tel procédé semble déraisonnable et pourtant :

*« Les Basques sont les seuls à oser faire cette opération, très dangereuse sur un bateau en bois (...) Les risques d'incendie à bord sont évidemment considérablement augmentés. Les Basques, grâce à ce procédé audacieux, ont pris une grande avance sur leurs concurrents anglais et hollandais car les huiles, extraites immédiatement après le dépeçage, étaient de bien meilleure qualité. »<sup>109</sup>*

La baleine est attachée solidement le long du bateau et dépecée à flot, les morceaux de lards sont hissés à bord. Pendant qu'une partie de l'équipage s'occupe de la fonte de la graisse, une autre partie arrose à grandes eaux le pont supérieur pour éviter tout risque d'incendie.

Malgré tout la chasse à la baleine reste dominée par les Hollandais qui arment énormément de navires :

*« En 1684, les Hollandais envoient vers le Nord 242 baleiniers, une année record. »<sup>110</sup>*

Quant à Saint-Jean-de-Luz et Ciboure, les deux cités n'en expédient qu'une dizaine, les concurrencer n'est pas possible :

---

<sup>107</sup> DE LA LANDELLE G in NETTEMENT A, 1866, p.248.

<sup>108</sup> CLEIRAC E, 1671, p.130.

<sup>109</sup> ROBIN D, 2002, p.69.

<sup>110</sup> CAZEILS N, 2000, p.61.

*« En dépit de ces louables efforts, les Basques ne sont plus les maîtres de la chasse à la baleine. Les Hollandais, à qui ils ont appris à chasser au début du siècle, leur imposent une invincible tutelle. »<sup>111</sup>*

Les derniers navires basques armés pour la chasse à la baleine partent au milieu du XVIIIe siècle. Désormais armer des navires pour chasser la baleine n'est plus rentable. Lorsqu'ils sont arrivés pour la première fois dans les eaux du Grand Nord, les pêcheurs en même temps qu'un grand nombre de baleines avaient aussi eu la surprise de découvrir de grands bancs de morue. Le glas de la chasse à la baleine ayant sonné pour les Basques, armateurs et pêcheurs se tournent alors vers la pêche à la morue :

*« Quoi qu'il en soit, il est certain qu'ils découvrirent, dans les mers qui font au nord de l'Amérique, un grand nombre de baleines, mais en même temps, qu'ayant aussi reconnu qu'elles font encore plus abondantes en morues, ils préférèrent la pêche de ce dernier poisson, à la pêche de l'autre. »<sup>112</sup>*

*« Cette mutation s'est faite d'autant plus facilement que les armateurs pour la pêche à la morue sont exactement les mêmes que ceux de la pêche à la baleine. »<sup>113</sup>*

## **2. La grande pêche**

La morue ou cabillaud, connue sous le nom scientifique de *Gadus morhua*, est un poisson qui évolue au fond des eaux froides de l'Atlantique Nord :

*« Son dos est verdâtre, parsemé de points jaunes qui passent par degrés au blanc argenté sur les flancs et sur le ventre ; elle porte au bout de la mâchoire inférieure un barbillon charnu. (...) avec l'âge elle peut atteindre une longueur de un mètre à un mètre et demi et un poids de quarante à cinquante kilogrammes »<sup>114</sup>*

Elle est pêchée par les Basques dès le Moyen Age sur leur littoral :

*« Comme les Normands de la Manche, les Basques qui habitaient le fond du Golfe de Gascogne avaient pratiqué la pêche de la morue sur leur littoral »<sup>115</sup>*

et au large de l'Ecosse :

---

<sup>111</sup> TURGEON Laurier, « Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle) : ports, routes et trafics », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2000, p.172.

<sup>112</sup> DIDEROT - D'ALEMBERT, 1779, Volume 2, Article Baleine, p.36.

<sup>113</sup> ROBIN D, 1994, p.200.

<sup>114</sup> GROSSETETE Abbé, *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, Réédition de l'édition originale de 1921, Editions Ancre de Marine, 2001, p.109.

<sup>115</sup> BELLET Adolphe, *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve, Depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIVe siècle*, Paris, Augustin Challamel Editeur, 1901, p.15.

*« Les Basques venoient pêcher eux-mêmes, à la faveur des concessions qu'ils avoient obtenues des lairds ou seigneurs des îles ; car ils en usoient encore ainsi dans le XIVe siècle. A cette époque, et par une sorte de continuation de leurs anciens privilèges, ils pêchoient eux-mêmes. »<sup>116</sup>*

A leur arrivée dans le Grand Nord, en plus du grand nombre de baleine ils ont découverts d'immenses bancs de morue. Devant la quantité de ressource, ils ont vite saisi le potentiel commercial :

*« Les morues sont si abondantes au grand banc de Terre-Neuve, qu'un feul homme en prend en un jour trois à quatre cents. »<sup>117</sup>*

*« Il n'est donc nullement surprenant qu'à l'annonce de la découverte de nouveaux lieux de pêche où la morue foisonnait, ils s'y soient immédiatement portés en assez grand nombre. »<sup>118</sup>*

Et là encore ils marquent les premiers leur empreinte :

*« Cette grande pêche de la morue à Terre-Neuve dont les Basques furent les véritables inventeurs. »<sup>119</sup>*

*« La pêche à la morue est l'autre grande spécialité des pêcheurs basques du Labourd. Là aussi les basques prétendent avoir été les premiers à exploiter les zones de pêche de la morue dans la région de Terre-Neuve. (...) Pour la pêche de la morue les témoignages abondent encore en faveur des marins basques. »<sup>120</sup>*

A bord chaque marin a un rôle bien établi, Maïté Lafourcade en fourni la description :

*« L'équipage d'un morutier comprenait généralement un capitaine de navire, parfois un second, un trancheur qui éventrait et ouvrait le poisson, un décolleur qui coupait les têtes, un saleur qui empilait les morues tête-bêche couvrant chaque couche de sel, quatre à dix compagnons pêcheurs, un ou deux novices de seize à vingt-deux ans, un mousse de douze à seize ans, un charpentier pour monter sur place les chaloupes transportées en pièces détachées, les cabanes de pêcheurs sur la grève et les échafaudages pour faire sécher le poisson, un maître et des garçons de grève. »<sup>121</sup>*

Grâce aux pêches lointaines, la morue devient le poisson le plus consommé en France remplaçant ainsi le hareng jusque-là préféré. Le meilleur moment pour la pêcher est l'hiver

---

<sup>116</sup> DE LA MORINIÈRE S, 1815, p.254.

<sup>117</sup> DIDEROT - D'ALEMBERT, 1779, Volume 10, Article Morue, p.735.

<sup>118</sup> DE LOTURE Robert, *Histoire de la grande pêche à Terre-Neuve*, Ed. Ancre de Marine, 1949, p.11.

<sup>119</sup> BELLET A, 1901, p.17.

<sup>120</sup> ROBIN D, 2002, p.70.

<sup>121</sup> LAFOURCADE Maïté, « Saint-Jean-de-Luz, port de pêche au XVIIIe siècle » in *Zainak. Cuadernos de Antropologia-Etnografia*, La pêche et la mer en Euskal Herria, 21, Donostia-San Sebastian : Eusko Ikaskuntza, 2002, p.298.

parce que l'eau est froide. Mais du temps de la marine à voile pour des raisons de sécurité on pêchait plutôt l'été :

*« on n'y commence la pêche que vers le 20 de mai. »<sup>122</sup>  
« La saison se terminait le jour de la saint Michel, le 29 septembre »<sup>123</sup>*

La pêche se déroule de deux façons, la pêche sédentaire organisée à partir de bases à terre principalement situées le long des côtes du Labrador :

*« [Elle] a son siège sur la partie du littoral de l'île de Terre-Neuve (...) c'est la Pêche sédentaire avec sécheries ou Pêche à la côte. »<sup>124</sup>*

Le navire stationne à l'abri pendant qu'une partie des marins vont pêcher en mer à bord de chaloupes. Le poisson est ensuite ramené à terre pour être vidé et séché par d'autres marins, puis entreposé sur le navire qui sert d'entrepôt :

*« La pêche à la côte fut la seule pratiquée à l'origine par les Basques qui commençaient, en arrivant dans ces parages, par mettre leurs navires à l'abri dans une des nombreuses rades que présentent les côtes si découpées de Terre-Neuve et du cap Breton. Puis quand le bâtiment était en sureté, une partie de l'équipage descendrait dans les chaloupes pour pêcher (...) tandis que l'autre partie, descendue à terre, préparait le poisson rapporté par les pêcheurs. »<sup>125</sup>*

On trouve la morue en banc le jour, la nuit elle se disperse. Elle est pêchée avec de longues lignes garnies d'hameçons et tenues à la main ce que l'on imagine aisément très difficile:

*« Chaque pêcheur ne pêche qu'une morue à la fois ; mais on en prend depuis 350 jusqu'à 400 par jour. La pesanteur du poisson & le grand froid rendent ce travail fatigant. »<sup>126</sup>*

La deuxième façon de pêcher sur les bancs (c'est-à-dire sur les hauts plateaux sous-marins) au large de Terre-Neuve est dite « pêche errante » ou « à la morue verte ». Dans ce cas il n'y a pas besoin de base à terre, la morue est salée à bord au lieu d'être séchée :

*« [Cette pêche] se pratique au large sur les nombreux bancs que présentent ces régions (...) c'est une pêche errante dont les produits sont préparés sur le bateau et salés au vert ; on lui donne le nom de Pêche au banc. »<sup>127</sup>*

---

<sup>122</sup> BUISSON, *Dictionnaire universel de commerce, banque, manufactures, douanes, pêche, navigation marchande, des lois et administration du commerce*, Volume2, 1805, 1091 pages. Article Morue p.153.

<sup>123</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.298.

<sup>124</sup> BELLET A, 1901, p.50

<sup>125</sup> *idem*

<sup>126</sup> DIDEROT - D'ALEMBERT, 1779, Volume 10, Article Morue, p.736.

<sup>127</sup> BELLET A, 1901, p.49-50.

Cette pêche était pratiquée par les pêcheurs breton et du nord de la France mais pas par les pêcheurs basques :

*« Les ports basques étant trop éloignés des bancs de morue pour que les pêcheurs puissent ramener sans perte le poisson frais. »<sup>128</sup>*

Une fois décrochée de l'hameçon le pêcheur ôte la langue du poisson qu'il garde de côté pour comptabiliser sa pêche à la fin de la journée :

*« Aussitôt la morue décrochée, (...) s'aidant de son couteau, il lui arrachait la langue, qui était la pièce à conviction servant à établir son compte de morues chaque soir à la fin de la pêche. »<sup>129</sup>*

Le développement de cette pêche donne un essor important à l'économie du Pays Basque :

*« Cette activité faisait vivre de nombreux marins provenant des paroisses environnantes et enrichissait les armateurs en même temps négociants. Elle avait aussi donné naissance à des chantiers de construction navale et à une importante industrie de salaison. »<sup>130</sup>*

De même que la baleine elle produit aussi une huile de bonne qualité recueillie par l'étêteur qui dépose les foies dans un baril:

*« On ne doit pas mépriser l'huile qu'on retire de leurs foies, d'autant qu'elle est beaucoup plus estimée que celle de la baleine, & que cette vente fait un objet assez intéressant. »<sup>131</sup>*

On laisse les foies se décomposer ce qui permet à l'huile de se dégager. Ensuite on déverse l'huile dans des barils *« de boiffon qui ont été vidés pour la conformation de l'équipage. »<sup>132</sup>*. Elle a la même utilité que l'huile de baleine, pour l'éclairage et elle sert au travail des *tanneurs* *« elle nourrit mieux le cuir que toute autre, parce qu'elle ne fêche point. »<sup>133</sup>*, mais elle a le défaut de sentir mauvais. On lui prête également des vertus médicinales :

*« Quoique l'huile de foie de morue ait été employée depuis un temps immémorial, comme remède populaire, contre le rhumatisme, la goutte et le rachitisme »<sup>134</sup>*

En France on la prescrit dans le courant du XIXe siècle :

---

<sup>128</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.299.

<sup>129</sup> DE LOTURE R, 1949, p.37.

<sup>130</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.296.

<sup>131</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.70.

<sup>132</sup> *idem*

<sup>133</sup> *idem*

<sup>134</sup> DE JONGH Ludovicus Josephus, *L'huile de foie de morue envisagée sous tous les rapports comme moyen thérapeutique*, Paris, Librairie de Victor Masson, 1853, p.2.



*« C'est de cette huile épurée, qu'en 1845 un médecin français, M. le docteur Sales-Giron, revenant d'une mission médicale en Angleterre, rapporta le premier flacon à Paris. (...) A partir de ce jour, la médecine française, considérant l'huile de foie de morue comme un médicament d'un emploi possible dans la pratique civile, en adopta l'usage, et le multiplia assez pour stimuler l'intérêt de l'industrie productrice. »<sup>135</sup>*

Malheureusement la pêche morutière basque décline rapidement au tournant du XVIIIe, les pêcheurs basques ne sont pas les seuls dans la zone, les ports Normands, bretons et de la Manche arment également des navires. Pour faire face à la concurrence anglo-américaine, l'Etat français soutient les pêches lointaines par une série de mesure mais qui ne profitent qu'aux ports normands. De plus, le traité d'Utrecht en 1713 qui mit fin à la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) coûta à la France au profit de l'Angleterre les abords du Canada, le territoire de Terre-Neuve, l'Acadie et les territoires de la baie d'Hudson. Plus tard en 1763 par le traité de Paris qui achève la guerre de Sept Ans (1756-1763) entre la France et l'Angleterre, cette dernière récupère les colonies françaises en Inde et en Amérique principalement le Canada et la Louisiane orientale :

*« Le traité d'Utrecht, en 1713, fut un rude coup pour Saint-Jean-de-Luz »<sup>136</sup>*

*« Les traités d'Utrecht en 1713, puis de Paris en 1763 avaient privé les pêcheurs basques des eaux poissonneuses du golfe d Saint-Laurent et des abords de l'Acadie. (...) Ces traités furent désastreux pour l'économie luzienne. »<sup>137</sup>*

Toutefois le contexte géopolitique même s'il n'est pas sans conséquence sur l'activité de pêche « (...) avait pour conséquence de transformer baleiniers et morutiers basques en soldats et corsaires, signifiait la disparition de nombreux marins (prisonniers, tués), ou l'augmentation des invalides. »<sup>138</sup>. Cependant cette situation n'explique pas à elle seule le déclin de la pêche lointaine, l'arrière-pays souffre des conditions de vie difficiles couplées aux dégâts des guerres:

*« Les courbes démographiques témoignent de l'ampleur de la crise qui frappe l'économie du Labourd tout au long du XVIIIe siècle. Les populations maritimes restent enfermées dans le cycle infernal des grandes mortalités aggravées par les guerres du XVIIIe siècle. (...) En temps de guerre, les marins devenant soldats, la source de revenus que constituait la pêche disparaît pour la famille, entraînant la sous-alimentation et l'endettement. »<sup>139</sup>*

---

<sup>135</sup> HOGG Thomas Paul, *Etude sur l'huile de foie de morue naturelle*, Paris, Victor Masson, 1856, p.5.

<sup>136</sup> CUZACQ René, « La pêche à Saint-Jean-de-Luz » in *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 4, fascicule 2, 1933, p.289.

<sup>137</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.297.

<sup>138</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.155.

<sup>139</sup> *ibid* p.154

Les marins au XVIII furent pour beaucoup occupés par la guerre de course :

*« Lorsque survenait une guerre, les armateurs transformaient leur flotte de pêche en corsaires. »<sup>140</sup>*

*« Du coup, le XVIIIe siècle fut le siècle des corsaires. La course commença à s'organiser en grand dans ces régions, à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, dès la fin du règne de Louis XIV. Durant la guerre de Sept Ans, Saint-Jean à elle seule arma 14 navires avec 117 canons et 1383 hommes d'équipage. »<sup>141</sup>*

Les pêcheurs français à la faveur du traité d'Utrecht conservent cependant une partie de la côte sud de Terre-Neuve, dite « French Shore »<sup>142</sup>, mais ne peuvent y stationner que lors de la saison de pêche. Quelques armements partent encore pêcher la morue mais les marins basques disparaissent progressivement du paysage terre-neuvien ainsi « au XVIIIe siècle, les armements basques du Labourd connaissent une décadence progressive. »<sup>143</sup>.

En se concentrant essentiellement sur la pêche lointaine, les armateurs et marins basques ont négligé le potentiel que pouvait leur offrir la pêche côtière. Cela ne va pas durer, les marins pêcheurs basques ont démontré que malgré les revers ils avaient su se renouveler :

*« Une nouvelle ère s'ouvre alors, dominée, comme dans l'Espagne voisine, par la pêche côtière (...) A travers cette mutation, c'est une véritable civilisation qui meurt pour en laisser apparaître une nouvelle. »<sup>144</sup>*

## **B. Retour sur les côtes et départ vers l'Afrique**

### **1. La sardine**

La sardine (*Sardina pilchardus*) évolue en mer Méditerranée et dans l'océan, principalement dans le golfe de Gascogne :

*« c'est une redevance océanique dont le golfe de Gascogne est pour elle l'exclusif réservoir. »<sup>145</sup>*

---

<sup>140</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.301.

<sup>141</sup> CUZACQ R, 1933, p.289.

<sup>142</sup> En 1904, la France et l'Angleterre par une convention, dite « Entente cordiale » règlent leur antagonisme. La France cède alors ses droits de pêche de la French Shore et ne conserve plus que Saint-Pierre et Miquelon.

<sup>143</sup> BARRE (collectif) *Mer et marins en France d'autrefois*, Paris, Editions Archives et Culture, 2004, p.78.

<sup>144</sup> ROBIN Dominique, « Les pêches maritimes en Labourd au début du XVIIIe siècle, d'après le rapport de Lemasson du Parc (1727), in *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 106, n°205, 1994, Luchon, station thermale à l'époque romaine et sous le second empire, p.201.

<sup>145</sup> GREHAN Amédée, *La France maritime*, Tome 2, Paris, Dutertre Libraire-Editeur, 1855, p.98.

Les pêcheurs bretons et espagnols de Fontarrabie pratiquent déjà cette pêche depuis longtemps. La sardine est un poisson saisonnier, de passage, elles se rassemblent en banc et sur la côte basque se pêche l'hiver :

*« Lorsque la pêche donnait à cette côte, la faïfon dans laquelle on prenait le plus de fardines, était depuis le 11 novembre jusqu'à la fin de mai l'année fuivante. »<sup>146</sup>*

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle la Bretagne, où la sardine est présente en abondance, alimente une grande partie du pays. Les pêcheurs espagnols quant à eux fournissent, entre autres, les ports basques français :

*« On peut donc assurer généralement que la pêche de la sardine par ses circonstances naturelles et ordinaires a toujours été, est, et doit être dans les mains des Basques Espagnols. Ils en remplissent leurs barques en y jetant un peu de sel, et la portent toute fraîche à Saint-Jean-de-Luz »<sup>147</sup>*

Les sardines ainsi récupérées étaient vendues par les femmes des marins autrement nommées *kaskarots* qui forment *« un spectacle curieux, mais bruyant »<sup>148</sup>* pour Du Monceau et dont Guibert fourni une description précise :

*« Arrivée des bateaux de sardines fraîches à St. Jean de Luz, (...) Foule et empressement de toutes les femmes et filles basques, à qui en achètera la première, pour les porter à Bayonne. Elles en emportent chacune un panier sur leur tête, dans lequel il peut en tenir mille, et ce panier est recouvert d'une toile bien blanche. J'ai vu partir le convoi. Elles sont cinquante ou soixante à la file l'une de l'autre, lestes, bien mises, avec des corsets rouge et des jupons de couleur tranchantes, toutes avec du linge blanc et fin, toutes en tresses, toutes jambes et pieds nus, toutes allant à la course, de manière qu'elles font les trois lieues qu'il y a de St-Jean-de-Luz à Bayonne, en moins d'une heure et demie. Leur intérêt est d'arriver avec leur poisson bien frais, et d'arriver les premières, pour vendre plutôt et mieux leur cargaison. »<sup>149</sup>*

Avant d'aller vendre le fruit de la pêche à Bayonne les marchandes fixaient au préalable le prix des ventes :

*« Les marchandes de poisson passaient entre elles des accords devant notaire. Elles fixaient les prix et conditions de la vente que toutes devraient respecter sous peine d'amende. »<sup>150</sup>*

---

<sup>146</sup> BERTRAND Jean-Elie, *Description des arts et métiers*, Tome 11, Neuchâtel, Imprimerie de la Société Typographique, 1779, p.216.

<sup>147</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.158. Passage extrait d'un document des archives départementales des Pyrénées Atlantiques, C 338, retranscrit par M. Goyhenetche.

<sup>148</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.440.

<sup>149</sup> GUIBERT Jacques-Antoine-Hippolyte de, *Voyages de Guibert dans diverses parties de France et en Suisse, faits en 1755, 1778, 1784 et 1785*, Paris, D'Hautel, 1806, p.299.

<sup>150</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.305.

On situe en 1750 l'invention d'un nouvel outil de pêche qui va remplacer le filet maillant\* jusque-là utilisé. Il s'agit d'une senne\* tournante appelée le coulisseau. Maité Lafourcade fait référence à un mémoire du 18 juillet 1750 qui en attribue l'invention à un pêcheur labourdin :

*« La pêche de la sardine s'était particulièrement développée depuis 1750 date à laquelle un pêcheur labourdin avait inventé un filet et un genre de manœuvre pour pêcher ce poisson. »<sup>151</sup>*

*« Le filet droit, quel que soit le type de bateau qui l'emploie, est utilisé par tous les pêcheurs de la côte. Seuls les pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz se servent d'un filet dit « sardinière » qui entoure le banc de poisson et le capture. »<sup>152</sup>*

Duhamel du Monceau dans la partie de son article qui traite de la pêche des sardines en pays de Labourd fait aussi référence sans le nommer à ce filet :

*« Je favois bien qu'en quelque sendroits on fe feroit pour cette pêche d'espèces de faines qui fe fermoient comme une bourfe. »<sup>153</sup>*

Grâce à ce nouveau procédé, le volume de pêche et le débarquement de sardines augmente considérablement, Saint-Jean-de-Luz s'occupe des salaisons. L'activité connaît un tel développement que les concurrents bretons en prennent ombrage et décident de porter le problème aux autorités. Ils veulent interdire l'importation des sardines d'Espagne qui se vendent meilleur marché et dans un premier temps ils obtiennent gain de cause :

*« A la suite des remontrances que les Etats de Bretagne lui avaient adressées, le contrôleur général des finances, Necker, prohiba l'introduction de la sardine de pêche espagnoles à Saint-Jean-de-Luz. »<sup>154</sup>*

Cette décision provoque une vive contestation de la part des marchandes luziennes qui décident d'en référer également auprès de la direction générale des finances, à la faveur d'une ordonnance elles obtiennent l'annulation de la décision précédente :

*« Le 10 juillet 1767, l'intendant d'Auch, d'Etigny, un représentant de la monarchie donc, prend une ordonnance qui permet l'entrée à Saint-Jean-de-Luz et Ciboure, en Labourd, des sardines fraîches de pêche étrangère. »<sup>155</sup>*

---

<sup>151</sup> *idem*

<sup>152</sup> KERZONCUF Joseph, *La pêche maritime : son évolution en France et à l'étranger*, Paris, Editorial Maxtor, 1917, p.277.

<sup>153</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.440.

<sup>154</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.307.

<sup>155</sup> ROBIN Dominique, « La querelle entre Bretons et Languedociens à propos du commerce de la sardine pressée au XVIIIe siècle », *Annales de Bretagnes et des Pays de l'Ouest*, 112-3, 2005, p.32.

Les doléances bretonnes resteront vaines, les pêcheurs espagnols continuent à approvisionner Saint-Jean-de-Luz:

*« N'ayant pas obtenu satisfaction, ils s'adressèrent directement au roi en 1785, mais en vain. »*<sup>156</sup>

Cependant les marins pêcheurs luziens ne sont pas resté longtemps en dehors de cette pêche, selon un document mis en lumière par Manex Goyhenetche: *« les luziens pratiquèrent assez vite la pêche de la sardine »*<sup>157</sup> et ce dès 1752. Duhamel du Monceau nous renseigne sur la manière dont les marins pêcheurs basques du Labourd repèrent un endroit propice à la pêche, en effet ces derniers ne disposaient pas comme aujourd'hui de quelconques instruments, ils se fiaient à la nature elle-même<sup>158</sup> :

*« Dès que la chaloupe, qui doit être équipée de douze bons Rameurs, aperçoit des oifeaux qui fourrent leur bec dans l'eau, d'autres qui y plongent fort avant, ou des Marfouins qui fe montrent de temps en temps à la surface, les Pêcheurs font assurés qu'il y a à cet endroit un banc de sardines. »*

Pour capturer la sardine les pêcheurs s'aident des marsouins :

*« Les sardines épouvantées par les Marfouins qui fe trouvent presque toujours aux environs, donnent dans le filet en grande quantité. »*<sup>159</sup>

Si le XVIIIe siècle a été difficile pour la pêche basque, le déclin total de la pêche basque lointaine s'opère au tournant du XIXe siècle :

*« Au début de XIXe s, Saint-Jean-de-Luz et Ciboure vivent la fin d'une époque, celle de la Grande Pêche. Au-delà de 1830 il n'y a plus d'armement pour cette pêche. »*<sup>160</sup>

Et la pêche à la sardine n'échappe pas aux difficultés dues elles aussi aux guerres. Mais le plus gros problème posé par la pêche à la sardine est la raréfaction soudaine et temporaire de la ressource :

*« les sardines, & les autres poiffons de paffage, abandonnent quelquefois, pendant plusieurs années, une côte où ils fe portoient en abondance, & qu'enfuite ils y reviennent. »*<sup>161</sup>

*« Pêche très erratique, son histoire est jalonnée de séries de disparitions plus ou moins prolongées. »*<sup>162</sup>

---

<sup>156</sup> LAFOURCADE M, 2002, p.307.

<sup>157</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.158.

<sup>158</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.441.

<sup>159</sup> *idem*

<sup>160</sup> LABORDE S, 2007, p.180.

<sup>161</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.440.

<sup>162</sup> Marie Hélène Durand in CURY Philippe – ROY Claude, *Pêcheries Ouest Africaines : Variabilité, Instabilité et changements*, IRD Editions, 1991, p.26.

On ne connaît pas véritablement les raisons exactes de ces variations, tantôt imputées aux prédateurs des sardines, qui les feraient désertier la côte en question, tantôt attribuées aux travaux engagés dans la baie ou encore aux conditions climatiques :

*« Ce qui paroît le plus vraisemblable, c'est que différents poiffons voraces (...) fe portoient abondamment dans ces parages & y faifoient une grande destruction de Sardines, ce qui leur a fait abandonner cette côte. (...) Quelques-uns imaginent que les travaux qu'on a fait pour bâtir des digues & établir un Port, ont effarouché ces poiffons, d'autres enfin attribuent ces variétés aux vents d'Ouest, qui, régnaient depuis plusieurs années, les ont déterminés à aller chercher ailleurs un afyle plus tranquille. »<sup>163</sup>*

*« Le premier directeur du Musée de la Mer, un chercheur dénommé Arne, émet une thèse : tous les 25 ans le Gulf Stream modifiera son parcours ce qui entraînerait des changements importants dans les courants et la ressource halieutique. »<sup>164</sup>*

L'arrivée à la fin du XIXe siècle des réfugiés d'Espagne fuyant les guerres carlistes relance l'activité et dans le même temps la force motrice fait son apparition :

*« A partir des années 1870, l'arrivée des réfugiés des guerres carlistes en provenance des ports de Biscaye et de Guipuscoa, notamment de Bermeo et de Fontarabie, réactiva la production de la pêche et sa modernisation. (...) En 1886, le premier bateau de pêche à vapeur, le Trois Frères, fit son apparition, suivi en 1888 de l'Alice-Albert et, en 1896, du Denek bat, appartenant tous à l'armement Pierre Latamendia. »<sup>165</sup>*

En ce début de XIXe siècle, malgré la crise que connaît ce secteur d'activité Saint-Jean-de-Luz va de l'avant :

*« En 1903, Pascal Elissalt avait installé aux Récollets la première unité moderne de salaison de sardine et s'était engagé dans une politique de dynamisation du port de Saint-Jean-de-Luz, mettant à l'eau des sardinières vapeurs, faisant naturaliser des marins émigrés de Biscaye et de Guipuscoa. »<sup>166</sup>*

Une première conserverie à l'huile est construite à Ciboure :

*« En 1917, la première conserverie à l'huile s'installe à Ciboure, dénommée « anciens établissements Chancerelle », tenue par une famille de conservateurs Bretons de Douarnenez (Chancerelle) sur l'emplacement des locaux actuels Hegokoa. »<sup>167</sup>*

---

<sup>163</sup> DU MONCEAU D, 1772, p.440.

<sup>164</sup> EPALZA Mikel, « La mémoire des pêcheurs », *Revue Altxa Mutillak*, Le magazine des jeunes pêcheurs basques, n° 9&10, 2008, p.6.

<sup>165</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.159.

<sup>166</sup> *idem*

<sup>167</sup> <http://www.ciboure.fr/patrimoine/port-de-peche.php>

Une grande partie de la main d'œuvre employée dans les usines est d'origine bretonne :

*« L'essor de la pêche luzienne nécessita l'arrivée à Saint-Jean-de-Luz d'une main d'œuvre qualifiée, ouvrières ou même marins venus de la côte Sud de la Bretagne. »<sup>168</sup>*

Les pêcheurs de Fontarrabie améliorent le système du coulisseau et inventent la bolinche\* dont l'utilisation est dans un premier temps interdite en France mais « *les pêcheurs luziens obtinrent même en 1922 une dérogation et adoptèrent la nouvelle technique.* »<sup>169</sup>. Le filet tournant est plus long et plus profond, il permet par conséquent de capturer un plus grand nombre de poissons et donne une impulsion à l'activité :

*« L'utilisation au début du XXe siècle de la bolinche (filet tournant plus long) amena des prises beaucoup plus conséquentes, qui nécessitèrent la construction d'usines. »<sup>170</sup>*

L'usage du bateau à moteur diesel à partir des années 1930 va contribuer grandement à l'essor de cette pêche jusqu'à atteindre le sommet en 1947 date à laquelle Saint-Jean-de-Luz devient le premier port sardinier de France :

*« Avec 6249 t de sardines débarquées, St Jean de Luz devient en 1947, le premier port sardinier de France. »<sup>171</sup>*

*« Le nombre de conserveries ne fit qu'augmenter sur la côte basque : 7 en 1932, 11 en 1940, 15 en 1948 avec 1500 personnes. C'était l'apogée. »<sup>172</sup>*

Malheureusement le succès va être de courte durée, à partir des années 1950 c'est le déclin :

*« En 1950, plusieurs centaines de pêcheurs et 1500 ouvriers et ouvrières d'usines furent touchées par cet effondrement des captures et durent observer cause un arrêt de travail hivernal de plusieurs mois. »<sup>173</sup>*

Grâce à la pêche étrangère « *du Maroc et Mauritanie* »<sup>174</sup>, Saint-Jean-de-Luz retrouvera le sommet en 1966 en devenant à nouveau le premier port sardinier de France avec 6750 tonnes de poisson pêché. Pour autant, la sardine n'était pas la seule ressource halieutique du Pays basque, les pêcheurs luziens pêchent également le thon :

---

<sup>168</sup> CUZACQ R, 1933, p.293.

<sup>169</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.159.

<sup>170</sup> <http://www.ciboure.fr/patrimoine/port-de-peche.php>

<sup>171</sup> EPALZA M, 2008, p.6.

<sup>172</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.159.

<sup>173</sup> LABORDE S, 2007, p.223.

<sup>174</sup> EPALZA M, 2008, p.84.

*« la sardine d'abord, le thon ensuite, demeurent l'essentiel de la pêche luzienne ; le petit vapeur de pêche se transforme indifféremment en sardinier ou en thonier. »<sup>175</sup>*

## **2. Le thon**

D'abord exploité entre les campagnes de pêche à la morue : *« Il y a plus de 300 ans, les bateaux basques exploitaient déjà le thon blanc près de leurs côtes, entre deux campagnes de pêche à la morue de l'Atlantique Nord-Ouest. »<sup>176</sup>*, la pêche au thon rouge, et au thon blanc (germon) permet d'alterner avec la pêche à la sardine puisqu'on le pêche entre mai et octobre :

*« Le port luzien comportait des embarcations à vapeur dont l'originalité était de pêcher la sardine en hiver, et le plus souvent, le thon rouge à la fin du printemps et au début de l'été alors que la campagne du germon prenait la suite et pouvait durer jusqu'à l'automne. »<sup>177</sup>*

Guy de la Tourrasse<sup>178</sup> explique que, là encore, c'est grâce aux oiseaux que les pêcheurs repèrent la possible présence du butin convoité :

*« Comme indicateurs, les oiseaux jouent, ici encore, leur rôle, en se rassemblant au-dessus des bancs d'anchois, ou d'autres animaux pélagiques dont les thons font leur principale nourriture. Mouettes et goélands sont visibles à grande distance »*

Et l'auteur poursuit en décrivant la façon dont *« le thon lui-même se manifeste de façons plus ou moins apparentes, que l'on peut ramener à trois par ordre de visibilité décroissante : « Sardara » ; « Balbaya » ; « Légouna » ». Le sardara est le nom donné au bruit que font les thons lorsqu'ils sautent pour chasser en surface, « ces sauts et ces cabrioles en tous sens provoquent des gerbes d'eau, qui se voient et s'entendent de très loin, si la mer est calme ». Le balbaya correspond au mouvement de la mer au passage d'un banc, « celle-ci est soulevée par une sorte de clapotis, dû aux interférences entre les sillages des poissons (...) très visible si la mer est assez lisse ». Enfin le légouna ferait prendre à la mer un aspect de tache d'huile en présence d'un banc « spécial au thon rouge, d'après les pêcheurs luziens ! (...) la surface de la mer présente une aire de calme relatif, qui ferait croire à une grande tache d'huile*

---

<sup>175</sup> CUZACQ R, 1933, p.292.

<sup>176</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/thon.htm>

<sup>177</sup> LABORDE S, 2007, p.221.

<sup>178</sup> DE LA TOURRASSE G, 1951, p.9.



*extrêmement légère, et qui naturellement apparaît d'autant plus nette que le vent est plus fort »*<sup>179</sup>

A l'origine la pêche est pratiquée à bord de chaloupes puis de traînieres fonctionnant à voile et aviron, l'arrivée de la vapeur au début du XXe siècle permet aux pêcheurs de porter plus loin leurs zones de pêche. Initialement le thon est capturé avec la technique des lignes trainantes munies d'hameçons recouverts d'un leurre :

*« Le bateau traîne quinze lignes fixées à quatre tangons ou perches aussi longs que le bateau en général »*<sup>180</sup>

*« La paille de maïs artistement tressée sert cette fois d'appât. »*<sup>181</sup>

Ensuite on a utilisé la méthode « *alecian* » qui signifie « à l'anchois » qui consiste à capturer à l'aide du filet un banc de poisson destiné à appâter le thon capturé lui avec des lignes :

*« C'est-à-dire appâter avec du poisson bleu (anchois, sardine, chinchard...) maintenu vivant dans un filet amarré sur le flanc du navire et capturer le poisson avec des lignes à la main de moins de 5 mètres. »*<sup>182</sup>

Mais c'est encore une avancée technique qui va donner un véritable essor à cette pêche. Importée de San Diego cette méthode, mise au point par des pêcheurs portugais des Açores immigrés en Californie, consiste comme la précédente à utiliser un appât vivant :

*« L'action de pêche, dans la nouvelle méthode, ne diffère en rien de celle-là. Mais la faculté de pouvoir transporter l'appât vivant, sur des dizaines de milles, jusqu'à la rencontre du thon, allait la rendre incomparablement plus régulière et plus sûre. »*<sup>183</sup>

*« Cette méthode de pêche au thon a été remplacée à partir de 1948 par la pêche à la canne et à l'appât vivant conservé à bord. »*<sup>184</sup>

Le navire part en mer déjà chargé d'un vivier de poisson à bord, une fois rendu sur le lieu de pêche le navire actionne des rampes d'arrosage pour faire écran entre le bateau et les

---

<sup>179</sup> DE LA TOURRASSE G, 1951, p.10.

<sup>180</sup> LABORDE S, 2007, p.70.

<sup>181</sup> CUZACQ R, 1933, p.292.

<sup>182</sup> EPALZA M, 2008, p.29.

<sup>183</sup> DE LA TOURRASSE G, 1951, p.16.

<sup>184</sup> LABORDE S, 2007, p.70.

L'Institut Culturel Basque dispose d'une galerie de photo illustrant cette pêche visible à l'adresse suivante : [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/albums-photos/peche-au-thon-a-lappat-vivant](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/albums-photos/peche-au-thon-a-lappat-vivant).

De plus Séverine Dabadie, photographe professionnelle a réalisé un magnifique reportage photo à bord de l'*Airosa*, navire thonier, classé Monument Historique, seul héritier de cette pêche traditionnelle encore en activité, disponible au lien suivant : <https://www.youtube.com/watch?v=Zf0xb5UHNLo>

poissons. Les pêcheurs appâtent le thon en jetant à l'eau le poisson du vivier, les thons attirés sont alors pêché à la ligne montée sur une canne de trois à sept mètres de long.

C'est à un armateur luzien, Gaston Pomereau, que revient l'idée d'entreprendre ce type de pêche à Saint-Jean-de-Luz :

*« Gaston Pomereau (...) qui parla de cette technique au Musée de la Mer de Biarritz, le 16 mai 1935, et qui fut pris pour un illuminé lorsqu'il montra le film aux pêcheurs de St Jean de Luz, au cinéma Rex, en 1946. Il fallu attendre la fin de la guerre pour faire les premiers essais au port de St Jean de Luz. »<sup>185</sup>*

Plutôt sceptiques les pêcheurs dans un premier temps ne sont pas vraiment très enthousiastes. Un navire va cependant accepter de faire un essai, Albert Elissalt avec Juanito Olazcuaga dit « Zaputza » patron pêcheur du *Marie Elisabeth* et son équipage sont « les premiers ayant accepté d'apprendre cette technique et de réaliser les premiers essais en 1947. »<sup>186</sup>. Aléatoire aux premiers essais à cause de quelques problèmes techniques dus principalement à la conservation du poisson dans le vivier, la méthode est perfectionnée grâce à Albert Elissalt :

*« Au printemps 1949, Albert Elissalt fut chargé d'une mission d'étude en Californie, avec l'aide financière de la Fédération des Conserveurs. Il y établit de nombreux contacts avec les pêcheurs, les armateurs, les usiniers, rapporta une documentation complète sur les procédés techniques utilisés par les américains. »<sup>187</sup>*

La méthode prend peu à peu auprès des marins pêcheurs luziens :

*« A la fin de l'été 1948, la presque totalité des bateaux du port improvisait des viviers en bois et se lançait cahin-caha dans une aventure qui allait révolutionner notre port et les ports du golfe de Biscaye. En 1949 tout le monde s'équipe de viviers. »<sup>188</sup>*

Alors que la sardine commence à se raréfier la pêche au thon devient la principale activité du port :

*« Car depuis 1950, époque à laquelle la sardine d'hiver a commencé à leur faire défaut, nos marins basques ont été amenés à concentrer leurs efforts et leurs espoirs sur la pêche aux thons. »<sup>189</sup>*

et le succès ne se fait pas attendre. Saint-Jean-de-Luz devient le premier port thonier de France, les usines de traitement du poisson fleurissent, et la flotte se modernise :

---

<sup>185</sup> EPALZA M, 2008, p.26.

<sup>186</sup> *idem*

<sup>187</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.160.

<sup>188</sup> EPALZA M, 2008, p.30.

<sup>189</sup> DE LA TOURRASSE G, 1957, 21(4), p.561.

*« En 1950, pour la troisième campagne à l'appât vivant, on voit apparaître des bateaux plus grands (de 16 à 19m) construits dans les chantiers locaux, des moteurs plus puissants, des viviers intégrés à la coque, des pompes plus robustes, des passerelles plus pratiques, les premiers postes émetteurs-récepteurs de TSF, et les premières glacières à poissons. C'est une des plis fortes vagues d'investissements qu'ait connu l'économie luzienne. »<sup>190</sup>*

*« en quelques années les apports augmentent très sensiblement et Saint-Jean-de-Luz est devenu le premier port thonier de France (...) l'accroissement de conserveries a suivi. Elles ont atteint le chiffre maximum de vingt-trois en 1956 donc 9 à Saint-Jean-de-Luz, 5 à Ciboure et une à Socoa / Urrugne. »<sup>191</sup>*

L'organisation du port de Saint-Jean-de-Luz, autrement nommé encan\*, est gérée par les patrons des conserveries et les armateurs. La situation devient problématique et les conflits avec les pêcheurs sont récurrents, notamment concernant notamment le prix des poissons à la criée. Les pêcheurs ont du s'organiser, et en 1953 de la coopérative Itsasokoa voit le jour :

*« Il fallait créer une coopérative pour défendre les intérêts des pêcheurs à l'Encan. (...) C'est ainsi qu'est créée la coopérative maritime Itsasokoa qui aura désormais le monopole de tout le poisson débarqué, avec la lourde tâche d'organiser les activités du port pour la seule défense des intérêts des pêcheurs, en collaboration étroite avec le Syndicat des Marins. »<sup>192</sup>*

Une coopérative déjà existante, La Basquaise, s'occupe de l'avitaillement, celle d'Itsasokoa gère les opérations du port et de la pêche :

*« une telle formule mettait les marins-pêcheurs à l'abri non seulement du risque, mais aussi des grosses compagnies. »<sup>193</sup>*

Le succès de la pêche ne suffit pourtant pas à entretenir le travail de l'industrie de la baie, c'est une pêche saisonnière qui laisse donc un manque à gagner hors saison. Les marins doivent trouver d'autres zones de pêche, et comme ils l'ont fait pour la baleine, ils recherchent les endroits où le poisson se trouve lorsqu'il n'est pas sur leurs côtes, c'est le début de l'aventure sur les côtes africaines :

*« Il fallut aussi prospecter de nouveaux lieux de pêche afin de permettre un meilleur équilibre de la production luzienne et un travail plus stable durant la longue saison d'hiver. La période coloniale et particulièrement la Seconde Guerre mondiale avaient fait connaître la richesse du littoral sénégalais en bancs de thon. »<sup>194</sup>*

---

<sup>190</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/thon.htm>

<sup>191</sup> LABORDE S, 2007, p.223.

<sup>192</sup> EPALZA M, 2008, p.38. Récit de Koxe Basurco relaté par M. Epalza.

<sup>193</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.161.

<sup>194</sup> *ibid* p.160

*« Les pêches du golfe se révélèrent alors insuffisantes pour satisfaire les capacités de transformation de ces conserveries. Aussi dès 1954, une mission d'étude des conserveurs locaux se déplaça sur la côte africaine et découvrit les possibilités de pêche de thons tropicaux au large du Sénégal. »<sup>195</sup>*

A partir de 1954 commencent les campagnes de pêche du thon albacore ou thon jaune. Albert Elissalt et Koxe Basurco vont à Dakar pour se rendre compte sur place de la viabilité de ce nouveau lieu de pêche. A bord du Danton, ils font une très bonne pêche, le résultat est concluant mais peut toujours être amélioré :

*« La pêche au thon dans les eaux d'AOF (Afrique Occidentale Française) était viable ! Mais avec des bateaux plus grands que le Danton. »<sup>196</sup>*

Dès 1955 « six thoniers luziens prirent la route de Dakar »<sup>197</sup> à bord de navires modernisés inspirée du modèle du clipper américain:

*« bateau d'environ 24 mètres, adapté pour le golfe durant la campagne d'été et l'hiver sur les côtes d'Afrique, le baby clipper,[est] appelé aussi « clipper basque ». »<sup>198</sup>*

En 1956 les choses s'accélérent pour le port basque qui voit se préparer 25 thoniers, tous les marins veulent profiter du bon rendement de cette pêche sur les côtes africaines. Toutefois se pose le problème de l'accueil sur place :

*« Il n'existait aucune infrastructure pour la pêche au port de Dakar pour accueillir plus de 6 thoniers »<sup>199</sup>*

Koxe Basurco, président du Syndicat des Marins et de la coopérative *Itsasokoa*, cherche une solution qui permettrait de conserver le produit de la pêche de la flotte luzienne le temps de la campagne, il « restait à mettre en place une organisation pour permettre aux équipages de naviguer, pêcher, congeler et écouler leurs pêches dans les meilleures conditions. »<sup>200</sup>. Il se procure à Bordeaux la coque d'un ex chalutier-corsaire allemand, après des travaux il devient le *Sopite*, premier navire congélateur en saumure en Europe :

*« Fin juin, les travaux commencèrent au chantier de la Stema, sur la rive gauche de Bordeaux. Le 24 novembre 1956, le Sopite fait route vers Dakar. (...) 52 m de long, 8*

---

<sup>195</sup> LABORDE S, 2007, p.224.

<sup>196</sup> EPALZA M, 2008, p.54.

<sup>197</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.161.

<sup>198</sup> EPALZA M, 2008, p.54. Témoignage de Michel Toral à ce propos disponible sur le site de l'Institut Culturel Basque : [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/lekukotasunak/klipper\\_toral](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/lekukotasunak/klipper_toral)

<sup>199</sup> EPALZA M, 2008, p.56, Propos de Koxe Basurco.

<sup>200</sup> *ibid* p.58.

*m de large, 199 tx de jauge, 5 m de tirant d'eau, équipé d'un moteur Deutz de 500 CV, 14 cuves de congélation d'une capacité de 325 m<sup>3</sup>, permettant de congeler 80t/jour. »<sup>201</sup>*

Quelques jours avant le grand départ, le 4 novembre 1956 s'est déroulé une grande cérémonie religieuse particulière, la cérémonie du pardon, qui a laissé un souvenir impérissable. Environ 5000 personnes sont rassemblées sur le quai du port de Saint-Jean-de-Luz pour écouter le discours du chanoine Narbaitz :

*« De toute l'histoire du Port de St Jean de Luz-Ciboure, c'est certainement le jour le plus marquant, celui dont on parle encore dans tous les foyers, celui où les marins pêcheurs et leurs familles ont pris conscience à la fois de leur dignité et de leur force collective, un moment unique de réconciliation entre gens de terre et gens de mer lesquels par leur attitude ont offert une image belle et noble de leurs valeurs, un moment sacré où on invoque le ciel au départ d'une aventure maritime exceptionnelle, le cœur serré de devoir quitter les siens et gonflé d'espérance pour mieux les servir. »<sup>202</sup>*

*« Et là le pardon, c'étaient 25 bateaux qui partaient à Dakar, tous les équipages venaient, ils écoutaient la messe avec les familles et le monde entier. Y'avait, allez trois quatre mille personnes réunies autour de l'autel, l'évêque venait célébrer la messe, on bénissait les bateaux puis ils partaient à Dakar, »<sup>203</sup>*

Le rendement de la pêche est tel dans les années qui suivent qu'en 1958 la France compte un excédent de 14000 tonnes. On a peine à imaginer la dureté du travail des équipages qui pratiquent une pêche artisanale à l'échelle industrielle. Pour ne pas perdre la marchandise, Koxe Basurco « relève un défi fou : congeler les excédents dans tous les frigos de la région y compris dans le *Sopite* qu'il fait entrer au port »<sup>204</sup>, mais ce n'est qu'une étape. En 1955 la coopérative Itsasokoa a racheté l'usine Chancerelle à Ciboure et décide en 1959 de faire des travaux pour en faire une usine-conserverie, « événement unique sur tout le littoral atlantique »<sup>205</sup>, qui démarre au début de l'été la même année :

*« Le 17 juillet 1959, l'usine est prête à démarrer avec 200 ouvriers et ouvrières capables de travailler journallement : 10t de sardines, 15 à 18 t de thon. »<sup>206</sup>*

La pêche luzienne est en pleine expansion mais constamment soumise à des défis. Le navire congélateur *Sopite* est interdit à Dakar, la coopérative réagit en s'associant avec « Pêcheurs de

---

<sup>201</sup> EPALZA M, 2008, p.59.

<sup>202</sup> *ibid* p.61-62 Une magnifique photo immortalise ce moment visible page 60.

<sup>203</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.2-3, annexe 1 p135

<sup>204</sup> EPALZA M, 2008, p.70.

<sup>205</sup> *ibid* p.90.

<sup>206</sup> *ibid* p.72

France »<sup>207</sup> dans la construction de la Conserverie du Mali inaugurée à Dakar en 1960, année de l'indépendance du Sénégal. Un problème persiste, celui du manque d'entrepôt frigorifique sur place. Le Sopite ayant été envoyé à la pêche à la sardine au large des côtes du Maroc, la solution va résider en un autre navire congélateur, l'*Iraty* :

*« En janvier 1961, la Coopérative Itsasokoa fit l'acquisition d'un ancien L.S.T (ex Tinian) (...) Baptisé Iraty, ce navire avait 105 m de longueur et 15 m de large, une capacité de stockage de 1200 tonnes et une possibilité de congélation de 100 t/jour. »*<sup>208</sup>

Le secteur de la pêche luzien profite pleinement des bonnes conditions de pêche au point de se hisser à nouveau au premier rang des ports de France pour la pêche de la sardine :

*« La construction des bateaux congélateurs transformait Saint-Jean-de-Luz en un véritable port industriel travaillant toute l'année avec des apports de sardines congelées à bord et avec du thon tropical. »*<sup>209</sup>

*« En 1966, Saint-Jean-de-Luz était même le premier port sardinier de France avec un total débarqué de 6750 tonnes. »*<sup>210</sup>

Les années 1970 marquent un tournant pour la pêche basque. La création de la politique commune de la pêche<sup>211</sup> en charge de la gestion de la flotte de pêche européenne et de la préservation de la ressource va, par ses divers règlements, compliquer l'activité de pêche dans son ensemble. Après avoir développé, à l'instar des pêcheurs américains, le système plus rentable de la pêche au thon à la senne tournante<sup>212</sup> dans les eaux tropicales, par manque de moyens l'activité s'arrête en 1975 *« la principale société d'armement de ces navires est mise en liquidation : c'est la fin de la pêche industrielle dans le port de Saint-Jean-de-Luz. »*<sup>213</sup> Les armements et conserveries de Saint-Jean-de-Luz subissent la décision prise par le Maroc qui *« stoppe unilatéralement l'activité des sardiniers congélateurs et des navires qui les approvisionnent »*<sup>214</sup> les privant de la principale ressource de travail puisque ces pêches en

---

<sup>207</sup> Organisme d'union des coopératives créée en 1959 et qui regroupe toutes les coopératives du littoral atlantique et dont l'objectif est la commercialisation en commun de la production des usines des coopératives.

<sup>208</sup> EPALZA M, 2008, p.90. L.S.T signifie Landing Ship Tank, navire utilisé pour débarquer les chars. Il est le plus grand navire à être entré au port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure en 1966. Quelques photos du navire sont disponibles sur le site de l'Institut Culturel Basque à l'adresse suivante : [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/albums-photos/le-navire-congelateur-iraty](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/albums-photos/le-navire-congelateur-iraty)

<sup>209</sup> GOYHENETCHE M, 2000, p.161.

<sup>210</sup> *ibid* p.160

<sup>211</sup> [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index_fr.htm)

<sup>212</sup> Ce sont des filets rectangulaires que l'on utilise en surface pour encercler les bancs de poissons. Elles peuvent dépasser une longueur d'un kilomètre pour une hauteur de 100 à 200 mètres.

<sup>213</sup> <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/thon.htm>

<sup>214</sup> LABORDE S, 2007, p.224.

constituaient l'essentiel, la pêche locale ne pouvait pas constituer un stock suffisant pour satisfaire les besoins. Une nouvelle équipe dirigeante à la tête du Syndicat des Marins et de la Coopérative *Itsasokoa* avec de nouveaux objectifs. En 1975 l'*Iraty* était vendu : « *Sans nul doute l'Iraty ce géant des ports de pêche armé par de simples pêcheurs a été et demeurera un symbole fort de la pêche du Pays Basque et de la coopération maritime dans son ensemble.* »<sup>215</sup>. Les usines ferment les unes après les autres dont celle de la Coopérative *Itsasokoa* en 1979 :

*« Une page de l'histoire du port de pêche venait d'être tournée, elle symbolisait la cohésion et la solidarité entre pêcheurs et la dynamique d'une époque. »*<sup>216</sup>

A tout page tournée une autre s'ouvre, le nombre de bateaux de pêche dans le port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure a considérablement chuté mais la pêche n'a pas disparu et reste l'activité principale du port. De plus en plus soumises à des réglementations, à l'ouverture des marchés mondiaux elle va devoir trouver son rythme. L'état préoccupant des stocks de la ressource va aussi perturber l'activité, la partie qui suit est sans doute une réponse possible à ce problème.

### **III. Petite pêche pour un grand combat**

#### **A. Une pêche durable**

La nature a donné à l'homme les ressources pour se nourrir, ce qu'il ne faudrait pas prendre pour acquis parce que si la ressource marine se renouvelle, elle n'est pas sans limites. Lorsque nous avons rencontré Mikel Epalza nous avons entre autre parlé de la pêche mais surtout de la ressource et il insistait que le fait que « *la mer n'est pas une banque, y'en a certains qui prennent la mer comme une banque on va retirer du poisson comme on va retirer de l'argent ou du charbon* »<sup>217</sup>. C'est un discours pédagogique qu'il répète souvent lors de ses interventions<sup>218</sup>, il est en effet très concerné par le respect de la ressource et par la nécessité morale et éthique de maintenir un équilibre entre la mer et l'homme. Des familles entières dépendent du fruit de la pêche, des milliers d'emplois y sont liés. Le poisson est une ressource

---

<sup>215</sup> EPALZA M, 2008, p.92.

<sup>216</sup> LABORDE S, 2007, p.224.

<sup>217</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.4, annexe 1 p.135

<sup>218</sup> Par exemple auprès de lycéens : <http://www.sudouest.fr/2012/06/12/l-ocean-n-est-pas-un-e-banque-740451-4018.php> ou encore lors d'une conférence en 2011 :

<https://www.youtube.com/watch?v=YDzOOEVz7M8&index=21&list=PL83336C6B09ED9CAD>

naturelle dont l'homme dispose, mais qu'advierait-il si la ressource se tarissait voire disparaissait ? Comme l'indique Stéphan Beaucher avec un certain humour :

*« Le combat pour la préservation des espèces marines sauvages n'est pas le combat pour la protection des poissons. C'est d'abord et avant tout un combat pour la survie de l'homme, le plus mal élevé des occupants de la planète terre. »*<sup>219</sup>

Opposée au « pillage des océans » une pêche responsable tente de se faire entendre, Anne Marie Vergez<sup>220</sup> que nous avons rencontrée est une de ces voix qui prônent une pêche saine, sélective, dans le respect de la ressource, une pêche responsable, durable et humaine. Précisons pour la suite que par petite pêche nous entendons pêche artisanale, c'est-à-dire une pêche pratiquée à la journée sur des bateaux de moins de 12 mètres.

Anne Marie Vergez est la seule femme patron pêcheur du port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, venue à la pêche après avoir goûté au métier par loisir. Elle a laissé son activité dans un laboratoire photo pour devenir marin pêcheur *« je suis devenue matelot à 30 ans. »*<sup>221</sup>. Parallèlement à la pêche elle a étudié à l'école de pêche de Ciboure<sup>222</sup>. C'est une femme de caractère qui a pris sa place dans ce milieu d'hommes à force de travail. Elle n'aime pas être enfermée, elle aime la mer qui offre *« un cadre de travail plutôt sympa non ? »*. Elle pratique le métier qu'elle aime et se bat pour le valoriser parce que c'est *« un beau métier »*.

A bord du Nahikari, ligneur de 8 mètres, elle pêche principalement le merlu et pratique la pêche à la palangre, c'est-à-dire qu'elle utilise de longues lignes sur lesquelles les hameçons sont suspendus à de petits fils, tous les 15 hameçons sont intercalés un flotteur et un poids de manière à ce que la ligne soit légèrement décollée du fond. Parce que le merlu est une espèce de poisson démersale\*, c'est-à-dire ni de fond, ni de surface c'est pourquoi la ligne doit se trouver au-dessus du fond, *« en dents de scie »*. En pêchant de cette manière elle respecte la faune, la flore et ne détruit pas l'habitat. Il n'y a pas de prises accessoires et pas de rejet *« contrairement aux pélagiques et fileyeurs qui ont énormément de rejets »*. Le poisson est attrapé vivant, si un poisson pêché ne convient pas, parce que trop petit ou d'une autre espèce,

---

<sup>219</sup> BEAUCHER Stéphan, *Plus un poisson d'ici 30 ans?*, *Surpêche et désertification des océans*, Paris, Ed. Les petits matins, 2011, p.3.

<sup>220</sup> L'entrevue avec Anne Marie Vergez s'est déroulée à Saint-Jean-de-Luz en juin 2014, au retour de sa sortie de pêche en début d'après-midi, après avoir bu un café, nous sommes montées à bord de son navire, le *Nahikari*, et avons longuement discuté, nous n'avons pas fait d'enregistrement il n'y a donc pas de transcription. Le magazine *Thalassa* lui a consacré un volet dans une émission en 2013 dont un extrait est disponible à l'adresse suivante <https://www.youtube.com/watch?v=zs5aoTtQLmA>, Greenpeace a fait un portrait : <http://oceans.greenpeace.fr/anne-marie-patron-pecheur-a-saint-jean-de-luz>, un lien vers son propre site <http://www.merlu.de.ligne.free.fr/>

<sup>221</sup> EPALZA M, 2008, p.273. Extrait d'un article fait par la revue *Eki* en 1991 reproduit dans l'ouvrage.

<sup>222</sup> *idem*



la plupart du temps « *il est remis à l'eau vivant, contrairement à d'autres techniques de pêche qui prennent tout et n'importe quoi, trient ensuite et rejettent des poissons morts* ». Elle nous expliquait qu'en utilisant les hameçons « *chaque poisson pêché est vraiment venu mordre tout seul à l'hameçon, il n'a pas été piégé ou fait prisonnier comme avec les filets* ». Et elle ne pêcherait pas autrement « *je ne veux pas faire la pêche à n'importe quel prix* » nous disait-elle. Elle apprécie le jeu de la pêche et considère que si un poisson « *a été suffisamment vorace pour mordre à l'hameçon et se faire prendre alors tampus pour lui* », ajoutant qu'à son sens il n'y a pas de façon « *plus noble pour capturer un poisson* ». Sur une trentaine de bateaux à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, ils sont une dizaine à pratiquer ce type de pêche. La meilleure saison pour pêcher le merlu est au printemps :

*« il y en a plus ou moins toute l'année mais les plus grosses pêches s'effectuent au printemps ».*

La journée commence tard dans la nuit vers 4 h du matin ou tôt le matin aux alentours de 7 heures. Elle se relaye avec un autre bateau sur la même zone, l'un part la nuit, l'autre arrive dans la matinée et prend la suite. Lorsque nous l'avons rencontrée elle partait pêcher la nuit.



Deux heures de route sont nécessaires pour se rendre sur le lieu de pêche, à la Fosse de Capbreton. Ce temps est mis à profit pour accrocher aux hameçons les sardines qui servent d'appât et qui sont « *congelées parce que c'est plus simple pour les accrocher* ». Une par une à main nue en ce qui la concerne « *sans gants*

*parce que je n'aime pas travailler avec des gants* ». Environ 1300 hameçons sont utilisés, représentant une centaine d'euros d'appât par jour.

Les poissons pris sont soigneusement récupérés un par un. De retour le soir, le poisson est débarqué à la criée, il est étiqueté avec un pin's qui indique « *Merlu de ligne* »<sup>223</sup> sur le poisson pour spécifier qu'il est issu de ce type de pêche, et revendu le lendemain. Elle est à l'origine de la pose de ce signe particulier, pratique qu'elle avait observée pour le bar en Bretagne. Un cahier des charges<sup>224</sup> doit être respecté pour être autorisé à le poser :

<sup>223</sup> [http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/il\\_etait\\_une\\_fois/merlu-luz.php](http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/il_etait_une_fois/merlu-luz.php)

<sup>224</sup> <http://www.merludeligne.fr/le-poisson/> onglet « *Une production très encadrée* »

*« [Le pêcheur est] astreint à un cahier des charges assez rigoureux, par exemple le pêcheur s'engage à ne pas faire plus de douze heures de mer, à soigner le poisson (l'étripper, le nettoyer, le glacer au fur et à mesure), on le bichonne »*

Cette pêche donne une valeur ajoutée au poisson, sa valeur commerciale est supérieure à celle d'un merlu pêché autrement *« cependant ça reste bien en-deçà de ce que ça devrait »* considère-t-elle. Son bateau consomme peu de gasoil et donc pollue peu, mais lorsque nous l'avons vue elle n'en consommait plus du tout. En effet elle navigue à l'huile végétale<sup>225</sup> et ne cause aucun rejet CO2 ce qui lui permet aussi d'avoir *« moins de frais donc pas besoin de pêcher beaucoup pour être rentable »*. Elle ne se contente pas de protéger la ressource, pour elle il s'agit d'un tout, d'un respect de la nature et de l'humanité, il s'agit de pratiquer un métier intelligemment pour qu'il puisse perdurer.

Dans les années 1990 de nombreux chaluts pélagiques se lancent dans la pêche du merlu qu'ils pratiquent à outrance, ils abiment les fonds marins, occasionnent beaucoup de rejet et de pollution ce qui engendre une diminution considérable de la ressource<sup>226</sup>. A tel point qu'au début des années 2000 une alerte est lancée sur l'espèce en danger.

Mikel Epalza considère que cette pêche ne se fait que par appât du gain :

*« en mer on peut, on peut passer vite dans la démesure, c'est-à-dire mettre des gros bateaux, ne penser qu'à l'argent (...) l'autre mentalité c'est aller en mer pour faire des sous, prendre la mer pour une banque, comme une mine de charbon »<sup>227</sup>*

Mais il nuance ses propos en expliquant que les gros armements ne sont pas les seuls responsables :

*« il peut y avoir un petit bateau qui pense à ne pas respecter la ressource, la période des pontes etc. (...) celui qui met les filets en pleine période de ponte, qui respecte pas les mailles, qui déclare pas ce qu'il pêche, etc., etc. »<sup>228</sup>*

Anne Marie Vergez nous dit simplement :

*« nous on parle en kilos, les pélagiques eux parlent en tonnes, tout s'explique... »*

## **B. Un combat inégal**

En 2003, des mesures d'urgence sont prises pour la reconstitution du stock de merlu<sup>229</sup> telles que la mise en place de quotas, plus de contrôle, un système de licences pour limiter la

<sup>225</sup> <http://www.sudouest.fr/2010/08/17/deux-bateaux-de-peche-se-convertissent-a-l-huile-162535-4099.php>

<sup>226</sup> <http://wwz.ifremer.fr/content/download/62843/851949/file/Le%20point%20sur%20les%20p%C3%A0ches%20profondes%20dans%20les%20eaux%20europ%C3%A9ennes.pdf> p.2

<sup>227</sup> Extrait de l'entretien réalisé en juillet 2012, passage p.8-9, annexe 1 p 135

<sup>228</sup> *idem* passage p.10, annexe 1 p135

puissance de la flottille des états pêcheurs par exemple. Au début des années 2010 l'espèce est de retour, la reconstitution des stocks s'est faite de manière importante, « *la disparition des pélagiques dans le coin coïncide avec le retour du poisson* », coïncidence ou conséquence ?, les petits pêcheurs semblent penser que c'est la conséquence.

Pour autant les problèmes ne sont pas résolus, à nouveau confrontés à des problèmes de surpêche causés par les bateaux soumis aux nouveaux quotas et qui ne pouvant plus pêcher certaines espèces « *sont venus exploiter le merlu, des chalutiers, des pélagiques, des gros fileyeurs* ». L'abondance de merlu sur le marché causée par cette surpêche a fait baisser les cours à tel point que le merlu se vend en criée entre « *0,80 centimes et 1 euros le kilo, ce qui est une aberration* ».

Les petits pêcheurs sont très préoccupés par le problème de la surpêche qui « *dilapide l'espèce jusqu'au jour où on nous dira encore qu'on peut plus pêcher le merlu* ». Malgré l'instauration de quotas « *il y a énormément de fraude* », à ce moment-là nous pensons à l'Espagne, condamnée en 2011 pour sa surpêche<sup>230</sup>, mais Anne Marie Vergez nuance en nous expliquant que l'Espagne n'est pas la seule à frauder. De plus le système des droits de pêche outre une incohérence totale, révèle un problème d'ampleur pour les petits pêcheurs, ils y sont soumis également sauf que lors des attributions les droits de pêche « *s'en vont aux gros bateaux, à ceux qui ont spolié la mer, qui sont représentés et qui ont plus d'influence* ». Les droits de pêche sont transférables, ainsi un vieux bateau peut valoir plus cher à la vente qu'un bateau neuf simplement pour les droits de pêche qu'il possède. Les petits pêcheurs pensent que ces droits devraient être octroyés à ceux qui pratiquent une pêche durable et non l'inverse. Ce qui est d'autant plus surprenant dans cette situation c'est que la pêche artisanale représente 80% des embarcations en France<sup>231</sup>, mais comme elle le souligne « *on [les pêcheurs] n'a pas le temps s'organiser etc., on est nombreux à tenir un discours sur la pêche responsable mais on n'est pas entendus* »

---

<sup>229</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A5-2004-0024+0+DOC+XML+V0//FR>, [http://www.lemonde.fr/planete/article/2010/08/23/le-merlu-en-convalescence-sur-la-cote-atlantique\\_1401731\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2010/08/23/le-merlu-en-convalescence-sur-la-cote-atlantique_1401731_3244.html)  
<http://wwz.ifremer.fr/content/download/62843/851949/file/Le%20point%20sur%20les%20p%C3%A0ches%20profondes%20dans%20les%20eaux%20europ%C3%A9ennes.pdf>

<sup>230</sup> <http://oceans.greenpeace.fr/lunion-europeenne-epingle-lespagne-pour-sa-surpeche>

<sup>231</sup> <http://presse.greenpeace.fr/oceans/les-pecheurs-artistans-deurope-demandent-un-futur-pour-les-oceans-3153-19112012>

A partir de 2012, les choses ont cependant évolué, la WWF<sup>232</sup> approche Anne Marie Vergez et lui explique que tous les petits pêcheurs rencontrés éprouvent les mêmes difficultés et qu'il serait bien qu'ils se regroupent pour se faire entendre. Puis l'association Greenpeace<sup>233</sup> l'a contactée, « *ils nous ont aidé à nous regrouper* ». En juin 2012 est créée la plateforme de la petite pêche<sup>234</sup> qui rassemble « *les professionnels soucieux de la sauvegarde de cette catégorie de pêche* » et qui enfin porte au niveau des hautes instances politiques la voix des pêcheurs artisanaux :

*« Les Etats ont trop longtemps laissé filer ce secteur en refusant d'y jouer un rôle de régulateur. Il est plus que temps qu'ils prennent enfin en charge cette responsabilité qui est la leur en procédant au rééquilibrage des politiques publiques vis-à-vis de la petite pêche. »*<sup>235</sup>

En septembre 2012 une proposition de résolution du parlement européen sur la petite pêche côtière, la pêche artisanale et la réforme de la politique commune de la pêche est adoptée<sup>236</sup>.

Le WWF et Greenpeace ont donné aux petits pêcheurs les moyens de se rendre au parlement européen à Strasbourg, puis à Bruxelles où en novembre, toujours en 2012, AM Vergez propose une communication<sup>237</sup>.

En 2013 le Parlement commence à penser à interdire les chaluts de fond dans les zones vulnérables et aider à une transition vers des engins de pêche plus sélectifs<sup>238</sup>. Malheureusement l'adoption de l'interdiction des chaluts est rejetée<sup>239</sup>, le Parlement ne s'est engagé que sur un principe de limitation du chalutage.

En avril 2014 la réforme de la politique commune de la pêche est adoptée par les députés européens<sup>240</sup>. Le Parlement reconnaît ainsi la nécessité de soutenir la pêche artisanale, d'encourager et valoriser ceux qui pratiquent une pêche sélective en respect avec la ressource

---

<sup>232</sup> World Wide Fund, Fonds mondial pour la nature, ONG créée en 1961 pour œuvrer à la protection de l'environnement et valoriser le développement durable.

<sup>233</sup> ONGI créée en 1971 et qui milite pour la protection de l'environnement

<sup>234</sup> <http://www.lepecheurresponsable.com/defense-mer-et-ecologie/la-plateforme-de-la-petite-p%C3%AAche-artisanale.html>

<sup>235</sup> BEAUCHER S, 2011, p.3

<sup>236</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0291+0+DOC+XML+V0//FR>

<sup>237</sup> <http://www.merlu.de.ligne.free.fr/merlu-de-ligne-parlement-europeen.html>, l'intervention d'Anne Marie Vergez commence à 1'29'51. Moment relayé par Greenpeace sur leur site : <http://oceans.greenpeace.fr/les-pecheurs-artisans-europeens-font-front-commun-a-bruxelles>. Lien vers la campagne menée par Greenpeace sur la petite pêche : <http://oceans.greenpeace.fr/tag/petitepeche>

<sup>238</sup> <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20131206IPR30022/html/P%C3%AAche-en-eau-profonde-interdire-les-chaluts-de-fond-dans-les-zones-vuln%C3%A9rables>

<sup>239</sup> [http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/12/10/le-parlement-europeen-rejette-l-interdiction-du-chalutage-en-eaux-profondes\\_3528525\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/12/10/le-parlement-europeen-rejette-l-interdiction-du-chalutage-en-eaux-profondes_3528525_3244.html)

<sup>240</sup> <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20140411IPR43503/html/Politique-de-la-p%C3%AAche-les-d%C3%A9put%C3%A9s-adoptent-la-derni%C3%A8re-phase-de-la-r%C3%A9forme>

et l'environnement. Mais AM Vergez ne se fait pas trop d'illusion et même si elle espère voir un jour les politiques réagir et enfin ouvrir les yeux elle nous indiquait que « *la France est une très mauvaise élève et ne respecte pas les directives* ».

C'est un combat difficile, les lobbies sont puissants mais malgré tout les pêcheurs en s'organisant ont réussi à se faire entendre. Toutefois il est surprenant que de nos jours, dans un monde préoccupé par les défis écologiques, les pouvoirs publics ne conçoivent pas pleinement la richesse de telles activités. La filière de la pêche artisanale représente une grande majorité des pêcheurs en France soucieux de préserver des métiers, des techniques de pêche responsables qui garantissent le respect de l'écosystème.

La pêche en Pays Basque a connu des périodes fastes et des périodes plus sombres, ils ont cependant toujours allé de l'avant et aujourd'hui encore même s'ils sont peu, ils répondent à une volonté de voir le métier perdurer encore longtemps :

*« Aujourd'hui, sardiniens et thoniers perpétuent la tradition de la pêche, même si Terre-Neuve et le Groenland ne sont plus qu'un vague souvenir réactualisé, de temps à autre, au moment des fêtes, par des courses de traînieres. »<sup>241</sup>*

### **C. Poisson en fête**

Nous n'avons pas fait de recherche sur ce thème en particulier mais nous voulions signaler que Saint-Jean-de-Luz/Ciboure propose chaque année une fête où l'élément central est le poisson. En été, en juillet plus précisément il y a la fête du thon, de la sardine et depuis peu en avril celle du merlu. Aucun de ces trois événements n'a fait l'objet d'un terrain pour nos recherches. Toutefois nous nous rappelons que plus jeune lorsque nous venions en vacances en famille à Saint-Jean-de-Luz nous ne manquions pas la fête de la sardine, nos grands-parents étant de fervents amateurs de ce petit poisson. Il y a également à la fin de l'été, la fête du Toro, couplée avec les fêtes de la mer que nous avons déjà traitée dans notre premier mémoire. Elle n'est pas directement liée à une espèce mais à un plat traditionnel des pêcheurs, une soupe à base de poisson. Les personnes que nous avons interrogées dont nous avons parlé en introduction, sont très enthousiastes à propos de ces fêtes.

---

<sup>241</sup> TURGEON L, 2000, p.178.

## 1. Fête du Thon



La fête du thon<sup>242</sup> se déroule au début du mois de juillet, c'est une fête traditionnelle dont l'animation se déroule sur le port et ses alentours. Au programme des festivités, un grand repas proposé par les associations luziennes, à base de thon bien entendu, et des animations de bandas. La préparation du repas sur le port est une animation en lui-même.

## 2. La Nuit de la Sardine

Créée au début des années 1980, la fête<sup>243</sup> se nomme ainsi parce qu'elle se déroule à partir de 20h, 21h sous le chapiteau de jai alai Campos Berri. Elle est organisée par le club de football de l'Arin Luzien. La fête propose plusieurs animations musicales et bien entendu une dégustation de sardines grillées pour un prix très raisonnable.

## 3. Fête du Merlu

La fête du merlu<sup>244</sup> est une fête récente, dont la première édition a lieu en 2012 et qui se déroule le temps d'un week-end en avril, des deux côtés du port. A l'initiative de cette fête on retrouve Anne Marie Vergez qui considérait que c'était un bon moyen de promouvoir le merlu de ligne et le métier de pêcheur à la palangre. Au départ elle voulait que la fête ne soit consacrée qu'au merlu de ligne ce qui a été le cas pour les trois premières éditions, mais cette année elle est couplée à la fête du port<sup>245</sup>. L'évènement permet néanmoins de valoriser l'activité.

---

<sup>242</sup> [http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/cote\\_detente/fetes\\_thon.php](http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/cote_detente/fetes_thon.php)

<sup>243</sup> [http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/cote\\_detente/nuit\\_sardine\\_saintjeandeluz.php](http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/cote_detente/nuit_sardine_saintjeandeluz.php),  
<http://www.sudouest.fr/2015/07/18/riche-en-sardines-2031357-4383.php>

<sup>244</sup> <http://www.merludeligne.fr/>, [http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/il\\_etait\\_une\\_fois/merlu-fete-luz.php](http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/il_etait_une_fois/merlu-fete-luz.php),  
<http://www.merludeligne.fr/la-fete-du-merlu-du-samedi-26-avril-au-dimanche-28-avril-2014r/>

<sup>245</sup> <http://www.sudouest.fr/2015/04/13/en-images-la-premiere-fete-du-port-a-saint-jean-de-luz-et-ciboure-1890571-4171.php>

#### 4. Fête du Ttoro



chapiteau devant les Halles.

La fête du Ttoro<sup>246</sup> est un évènement couplé aux fêtes de la mer, le premier à lieu le samedi, le second le dimanche. Le Ttoro est le nom donné à une soupe à base de lotte, merlu et congre, préparée au départ par les marins pêcheurs eux-mêmes à bord des bateaux. La fête, organisée par l'amicale des anciens marins, consiste en un concours de préparation des soupes sous un



groupes Tamborrada Marinelak et Kaskarrot Banda.

Les différents plats sont goûtés et départagés par un jury qui après délibérations rend son verdict. Les trois meilleures préparations sont récompensées d'un prix remis par le maire. (Ici sur la photo 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> prix en partant de la gauche, sur la droite Monsieur le maire Peyuco Duhart). Le soir un repas de dégustation de la soupe à lieu à la grillerie du port. Le tout animé en musique par les

<sup>246</sup> <http://www.stjeandeluz-paysbasque.com/agenda.php?id=332>

## Chapitre III

### De la terre à la mer



## I. De l'arbre au bateau

Tenter de dater l'origine de la navigation serait une gageure, pourtant malgré le peu de sources à disposition il serait vraisemblable de la situer à l'époque préhistorique :

*« L'invention des premiers moyens de transport par eau, remonte à une époque préhistorique qui a laissé trop peu de traces (...) On ne possède de ces époques reculées qu'un petit nombre de documents, qui tous appartiennent au nord de l'Europe et nous apprennent de quels genres de bateaux on se servait sur les bords de la Baltique. »<sup>247</sup>*

Des traces attestent que la navigation en mer<sup>248</sup> était pratiquée régulièrement en Méditerranée dès l'époque pharaonique<sup>249</sup>, de son côté l'océan atlantique doit attendre le Moyen Age pour se voir pratiquer en haute mer. Quoiqu'il en soit l'homme a très tôt navigué, que ce soit près des côtes ou au large. L'évolution de la construction navale a dépendu de l'usage que l'on faisait de la mer, comme le souligne Michel Mollat du Jourdin :

*« C'est l'adaptation du navire à ses missions qui commande son évolution technique. »<sup>250</sup>*

Les savoirs et techniques de construction navale sont aux mains d'hommes qui au gré des besoins vont perfectionner encore et encore les embarcations pour toujours les rendre plus fonctionnelles et sûres pour les hommes qui les utilisent :

*« Rappelons les exigences qui s'imposent universellement, aux choix d'un type de navire : la sécurité, la vitesse, la capacité, trois conditions, inconciliables dans l'absolu, partout solidaires ; la palme revient au bâtiment qui les associe en un équilibre satisfaisant. »<sup>251</sup>*

### A. La charpente maritime : un métier d'art

C'est au cours du XVIIIe siècle que la marine française va atteindre une puissance inédite grâce à Colbert qui, à l'instar de Richelieu qui avait essayé avant lui, a su donner une véritable impulsion à la construction navale :

---

<sup>247</sup> TROGNEUX Georges, *Histoire des navires, Des origines au XXe siècle*, Saint-Malo, Ed. L'Ancre de Marine, 2001, p.2-3.

<sup>248</sup> Sujet que nous avons traité dans notre premier mémoire.

<sup>249</sup> FOUILLE Georges, *L'histoire des bateaux*, Paris, Nathan, 1960, p.2.

<sup>250</sup> MOLLAT du JOURDIN M, 1993, p.127.

<sup>251</sup> *ibid* p.126.

« En France, l'organisation régulière de la marine ne date réellement que de Louis XIV »<sup>252</sup>

« Avec lui [Colbert], en moins de cinq ans, la France posséda une marine triomphante. »<sup>253</sup>

Il s'agissait surtout de posséder une flotte suffisamment puissante pour faire face aux puissances dominantes de l'époque, l'Angleterre et la Hollande :

« La grande ambition de Colbert avait donc été de combler l'écart qui séparait la France des deux puissances maritimes dominantes du moment. »<sup>254</sup>

Dominer sur les mers, notamment dans les domaines du commerce et de la guerre, constituait un avantage stratégique et politique, c'était synonyme de grande puissance :

« La marine était devenue un rouage essentiel des structures de l'Etat et, en même temps, l'emblème visible de la puissance française sur les mers. »<sup>255</sup>

Par l'ordonnance de 1681<sup>256</sup> Colbert règlemente les professions liées à la marine et pose les jalons d'un enseignement des techniques de construction navale par les maîtres-charpentier. C'est Duhamel du Monceau qui institutionnalise l'enseignement en créant en 1741 une école de construction navale<sup>257</sup> au Louvres à Paris où sont enseignés les mathématiques, la géométrie, la physique et le dessin. Des traités sont écrits sur le sujet, comme celui de Bouguer en 1746<sup>258</sup> mais c'est en 1752 que Du Monceau « structure les connaissances des charpentiers de marine »<sup>259</sup> avec son traité « *Les éléments d'architecture navale* ». C'est la construction de navires marchands et militaires qui est surtout concernée par ses institutions. Mais une profession qui jusque-là reposait sur un savoir empirique possède désormais ses manuels. Pour autant dans les petits ateliers traditionnels, et comme c'est le cas dans nombre de métiers d'artisans, la transmission des gestes et des techniques demeure une transmission orale :

---

<sup>252</sup> RENARD Léon, *Les merveilles de l'art naval*, Paris, Hachette, 1866, p.22.

<sup>253</sup> *idem*

<sup>254</sup> LEVILLAIN Charles-Edouard, *Vaincre Louis XIV, Angleterre, Hollande, France : Histoire d'une relation triangulaire 1665-1688*, Seyssel, Champ Vallon, 2010, p.157.

<sup>255</sup> *ibid.* p.159.

<sup>256</sup> FRANCE, *Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681*, ([Reprod.]/[France], Paris, C. Osmont, 1714, Livre Second, IX, p.179

<sup>257</sup> *Métiers d'Arts*, 2010, p.21, école qui deviendra l'Ecole nationale supérieure de techniques avancées (ENSTA ParisTech) <https://www.ensta-paristech.fr/fr>

<sup>258</sup> BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction, et de ses mouvements*, Paris, Jombert, 1746, 682 pages.

<sup>259</sup> [http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues\\_maritime/491/3ENSTA-et-genie-maritime.pdf](http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues_maritime/491/3ENSTA-et-genie-maritime.pdf), p.22.

*« Des petits chantiers traditionnels aux grands arsenaux contrôlés par l'Etat, les « maîtres de hache » baignent longtemps dans une culture orale »<sup>260</sup>*

*« En matière de construction navale, le secret a toujours été la tradition. Chaque praticien garde jalousement son savoir (...) Seuls peuvent bénéficier de ses connaissances ses fils ou de proches disciples, véritables enfants adoptifs. »<sup>261</sup>*

Ce que nous a confirmé Julien Marin<sup>262</sup> lors de notre entretien lorsqu'il nous expliquait que *« c'est un métier qui a beaucoup d'astuces et chacun a les siennes en fonction des matériaux »* ajoutant que *« c'est une transmission orale de l'expérience, de la gestuelle et des techniques »*.

De plus la construction de navire à l'époque, se fait la plupart du temps sans plans :

*« L'usage d'en dresser commence à peine à se répandre fin XVIIIe siècle. »<sup>263</sup>*

Le charpentier de marine, autrefois nommé *« maître de hache »<sup>264</sup>*, est un spécialiste de la construction de navires en bois destinés de nos jours à l'activité de pêche et la navigation de plaisance. Grâce au regain d'intérêt pour la chose maritime au début des années 1980<sup>265</sup>, ce précieux savoir-faire traditionnel a pu s'exprimer dans toute sa splendeur en recréant les navires d'autrefois dans la pure tradition des charpentiers de l'époque.

Le charpentier de marine travaille principalement dans un atelier mais peut aussi œuvrer en plein air ou même être embarqué comme nous l'avons vu dans le cas des pêches lointaines :

*« [Il et un] ouvrier propre à exécuter toutes les pratiques de la construction d'un navire et de ses diverses parties : quand il est embarqué, il est chargé des réparations du bâtiment, de celles des mâts, des vergues, du gouvernail, des pompes, du cabestan et des divers travaux de menuiserie à bord. »<sup>266</sup>*

Si le charpentier travaille la plupart du temps à terre il doit cependant avoir une bonne connaissance de la mer et du bois. Il va sans dire que le comportement du bateau sur l'eau

---

<sup>260</sup> Métiers d'Arts, 2010, p.18.

<sup>261</sup> BARRE, 2004, p.100.

<sup>262</sup> Charpentier de marine, rencontré en 2014 à Ciboure dans son atelier. La partie suivante lui est en partie consacrée. Pour des raisons techniques il n'y a pas de transcription de l'entretien.

<sup>263</sup> BARRE, 2004, p.100. Quelques gravures de l'album de Colbert donnent une idée de ce que pouvait être un chantier naval à l'époque, visible à l'adresse suivante :

[http://www.epaves.corsaires.culture.fr/mobile/fr/uc/02\\_04-Le%20charpentier%20de%20marine](http://www.epaves.corsaires.culture.fr/mobile/fr/uc/02_04-Le%20charpentier%20de%20marine)

<sup>264</sup> VERGE-FRANCESHI Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire de la marine*, Paris, Laffont, 2002, 2 vol., p.332, Métiers d'Arts, n°252, Juillet-Août 2010, p.18.

<sup>265</sup> Mentionné dans le chapitre suivant relatif aux chants marins, et dont nous avons en ce qui concerne les bateaux, un exemple très récent avec l'aventure de la reconstruction de la frégate l'*Hermione* : <http://www.hermione.com/accueil/>, très largement relayée dans la presse.

<sup>266</sup> DE BONNEFOUX Pierre-Marie-Joseph, *Dictionnaire de marine à voile et à vapeur*, Volume 2, Paris, Ed. Arthus Bertrand, 1859, p.184.

dépend de sa réalisation, tout défaut est susceptible d'être fatal à l'équipage à bord. Le choix du bois est donc aussi déterminant pour la solidité du bateau.

*« Le métier de charpentier de marine nécessite avant tout une connaissance de la mer et du bois. Il en va de la qualité et de la sécurité des marins. »<sup>267</sup>*

*« Le charpentier de marine doit savoir lire le bois, son grain, sa courbe afin de trouver les bonnes courbures qui offriront au bateau la plus grande résistance mécanique. »<sup>268</sup>*

Construire un bateau demande une quantité variable de bois selon sa taille, néanmoins c'est un art qui en exige une grande quantité :

*« Sous l'Ancien Régime, pour construire un vaisseau de 30m de long et de 8 m de large, cela nécessite pas moins de 1000 beaux arbres, soit 50 hectares de forêt. »<sup>269</sup>*

*« Jusqu'à l'apparition de navires à structure entièrement métallique ou plastique, la construction navale est particulièrement gourmande en bois de nature et d'utilisations diverses. »<sup>270</sup>*

C'est un métier qui demande une certaine polyvalence et une grande précision dans les coupes et les gestes :

*« Choix des bois, réalisation des gabarits, façonnage, assemblage et calfatage\* sont la spécialité du charpentier de marine (...) il doit maîtriser la géométrie et le dessin industriel (...) et faire preuve d'une extrême rigueur et vigilance dans les tracés et dans la découpe du bois. »<sup>271</sup>*

Et qui est harassant parce que très physique, manier les outils, porter le bois, se tenir dans des positions parfois improbables pour travailler sur de longues durées etc., et qui est également très bruyant. Que ce soit sur un chantier au XVIIe siècle ou dans un atelier aujourd'hui manier des outils fait du bruit, et Julien Marin pour justifier le port d'un casque sur les oreilles a mis en route un appareil qui fonctionne lorsqu'il travaille et qui fait un bruit assourdissant.

Après avoir choisi le bois qu'il va utiliser l'étape suivante pour le charpentier est la réalisation de l'épure qui consiste à tracer le plan de chaque pièces de la charpente à taille réelle. Ensuite sur le modèle de l'épure, il fabrique les gabarits, pièce grandeur nature, qui va

---

<sup>267</sup> file:///D:/Downloads/Charpentier\_de\_marine-Fiche\_metier\_INMA\_1.pdf

<sup>268</sup> *idem*

<sup>269</sup> BARRE, 2004, p.100.

<sup>270</sup> GOYHENETCHE Manex- ITSAS BEGIA, « La construction navale en Pays Basque Nord : état de la recherche et portrait chronologique », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 1998, p.151.

<sup>271</sup> <http://www.institut-metiersdart.org/metiers-d-art/metiers-lies-a-l-architecture/charpentier-de-marine>

permettre « *au charpentier de sélectionner parmi les blocs de bois à sa disposition les mieux adaptés pour réaliser chaque pièce du navire.* »<sup>272</sup>.

Les pièces découpées se voient ensuite assemblées les unes aux autres, usuellement avec des chevilles en bois mais aujourd'hui clous, boulons et rivets font partie des matériaux utilisés. On dispose en premier la quille\* sur laquelle on pose à l'avant l'étrave\* et à l'arrière l'étambot\*. Les membrures sont ensuite fixées transversalement, l'ossature est terminée. Vient ensuite le bordage qui fait partie « *des savoir-faire particuliers des charpentiers* »<sup>273</sup>, pour cette opération le charpentier pratique l'étuvage\*, les bordés pour être plus malléables sont chauffés dans une étuve pour pouvoir être « *formés à chaud sur les membrures.* »<sup>274</sup>, cette opération d'assemblage des bordés est appelée le rivetage. Il peut se faire selon deux manières, à clin c'est-à-dire que « *les bordés sont superposés et rivetés entre eux avant la pose de la charpente intérieure* »<sup>275</sup>, ou à franc-bord lorsque les bordés sont disposés et fixés côte à côte sur les membrures.

Ensuite on pose le pont. Enfin pour assurer l'étanchéité du bateau, le charpentier procède au calfatage\* en utilisant de l'étoupe\*. Une fois le gréement\* mis en place, on termine le bateau par les aménagements intérieurs.

Nous tenons à souligner avec insistance qu'il ne s'agit pas ici d'une description exhaustive de la réalisation d'un navire. Construire un bateau est un travail très exigeant, extrêmement minutieux, chaque pièce du bateau est travaillée pendant de longues heures :

« *Un bateau d'une dizaine de mètres nécessite par exemple plus de 4000 heures de travail* »<sup>276</sup>

Chaque étape exige le meilleur des artisans, c'est un métier que l'on pratique par passion qui se transmet de génération en génération. Et malgré la pénibilité, la fierté du travail accompli panse courbatures et autres blessures.

Le métier a pâti de la crise de la pêche des années 1990. Suite au Plan Mellick<sup>277</sup> de 1991 de nombreux bateaux sont détruits, « *des centaines de navires disparaissent, brûlés ou broyés par une pelleteuse* », emportant avec eux leur histoire. Cette réduction de la flotte de pêche

---

<sup>272</sup> file:///D:/Downloads/Charpentier\_de\_marine-Fiche\_metier\_INMA\_1%20(1).pdf

<sup>273</sup> *idem*

<sup>274</sup> *idem*

<sup>275</sup> *idem*

<sup>276</sup> *idem*

<sup>277</sup> Sous la pression européenne la France doit réduire sa flotte de pêche, le Plan Mellick organise cette réforme, les marins acceptent de détruire leur outil de travail mais reçoivent des subventions en compensation. <http://archimer.ifremer.fr/doc/1992/rapport-4172.pdf>

artisanale a fait perdre aux chantiers une bonne part de leur activité. Beaucoup d'ateliers subsistent grâce au développement de la navigation de plaisance à bord d'embarcations en bois et la restauration de navires traditionnels. Si les premiers navires destinés à la pêche, au commerce ou à la guerre étaient construits en bois, aujourd'hui la grande majorité des bateaux sont en acier, aluminium ou composite. Le métier évolue en fonction des avancées techniques. Il ne reste que peu d'atelier où l'on travaille encore le bois de façon traditionnelle :

*« Actuellement, on ne compte pas plus d'une quinzaine de chantiers navals en France construisant ou réparant des bateaux en bois. »*<sup>278</sup>

Un bateau en bois, selon nos témoins, « *est mieux* » pour diverses raisons telles qu'une meilleure qualité de navigation ou une plus grande solidité, « *mais nécessite un entretien régulier et doit naviguer pour ne pas s'abîmer trop vite* ». En restant à quai il subit une érosion plus rapide, il exige donc un investissement financier considérable qu'il vaut mieux être en mesure d'assumer. Le chantier naval Marin Frères est un chantier qui perpétue la tradition du bois.

## **B. Chantier naval Marin Frères : une tradition familiale**

Grégoire Marin, formé au métier de charpentier de marine au chantier de Gnagni Hiribarren de Socoa, crée en 1937 son propre atelier à Ciboure. C'est alors une période faste de la pêche dans la baie et le chantier œuvre à la construction de traînnières motorisées, embarcations traditionnelles de la pêche à la sardine à la bolinche qui fonctionnaient jusque-là à voile et aviron. Dans les années 1950, la pêche au thon bat son plein et la technique du thon à l'appât vivant entraîne des avancées techniques telles que la présence de viviers intégrés à la coque plus volumineuse. Le chantier entre 1937 et 1957 construit une quarantaine de sardiniers et thoniers avec la même technique de construction sur membrures ployées<sup>279</sup>. Des navires fleurons de la flotte de pêche basque comme les thoniers caneurs-bolincheurs le *Begnat*, construit en 1954, et le *Vagabond*<sup>280</sup>, un « baby-clipper » de plus de 20 mètres, le plus grand bateau construit par le chantier en 1957 :

---

<sup>278</sup> <http://www.institut-metiersdart.org/metiers-d-art/metiers-lies-a-l-architecture/charpentier-de-marine>

<sup>279</sup> <http://itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/constcibourex.html>

<sup>280</sup> EPALZA M, 2008, quelques photographies du *Begnat* p.47 et p. 210 et du *Vagabond* p.45 sortie du chantier, p.64 avec l'équipage à Dakar. Autre photo disponible [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/albums-photos/dominique-lavillard/lavillard\\_portua\\_28.jpg/view](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/albums-photos/dominique-lavillard/lavillard_portua_28.jpg/view) Un site entièrement consacré au Begnat :

« Par la pureté et l'harmonie des lignes, par le soin de l'exécution jusque dans le détail, ces constructions représentaient le sommet de la technique des membrures ployées. »<sup>281</sup>

Ou encore le thonier-sardinier *Boga Boga* construit en 1955 et qui ont tous trois connu le triste sort de la destruction en 2002 après avoir été retirés des registres des unités navigantes<sup>282</sup> pour les deux premiers, en 2012<sup>283</sup> pour le troisième. En 1959 ils construisent le *Patchiku*<sup>284</sup>, thonier ligneur, dont l'histoire fait elle aussi la fierté du chantier, et dont le destin est plus heureux. Sa forme est typique de la construction traditionnelle basque avec l'arrière rappelant la forme des traînières.

En 1976, son fils, Kusto prend la suite avec un de ses fils Pantxo, au décès de Kusto l'année suivante c'est avec son frère Luisito qu'ils continuent. C'est à ce moment qu'ils renomment le chantier, Chantier naval Marin Frères<sup>285</sup>. Ils participent à la construction en 1991 de la txalupa handi *Brokoa*<sup>286</sup> pour l'association Itsas Begia.



Julien<sup>287</sup> succède à son oncle Pantxo auprès de son père Luisito. Nous les avons rencontrés dans l'atelier à Ciboure donc voici quelques photographies. Aujourd'hui Julien est seul à la tête de l'entreprise, mais reçoit toujours l'aide de son père. A l'inverse de ce dernier, Julien est passé par un cycle scolaire avec une formation

---

<http://askatasuna.eklablog.com/accueil-c559426>, interview de Michel Toral à propos des clipper : [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/lekukotasunak/klipper\\_toral](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/lekukotasunak/klipper_toral)

<sup>281</sup> <http://www.sudouest.fr/2010/09/21/je-voulais-sauver-ce-bateau-190496-4900.php>

<sup>282</sup> LE GALL Jean Yves, *Engins, techniques et méthodes des pêches maritimes*, Lavoisier, 2008, p.236.

<sup>283</sup> « Ciboure : un vrai constat d'échec » article paru dans le journal Sud-Ouest le 16 juillet 2012 concernant la destruction de trois navires dont le *Boga Boga* relayé par Itsas Begia : <http://www.itsas-begia.com/tag/2012/>

<sup>284</sup> Michel Toral interviewé par Terexa Lekumberri parle du Patchiku : [http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/lekukotasunak/patchiku](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/lekukotasunak/patchiku)

<sup>285</sup> EPALZA M, 2008, p.210. [http://www.patchiku.com/histoire/chantier\\_navail\\_marin.php](http://www.patchiku.com/histoire/chantier_navail_marin.php)

<sup>286</sup> Txalupa handi signifie *grande chaloupe*. Construit pour participer au concours lancé par le Chasse-Marée à Douarnenez en 1992, passage p. 25, annexe 2 p.143.

<https://www.fondation-patrimoine.org/fr/aquitaine-2/tous-les-projets-166/detail-chaloupe-brokoa-a-ciboure-2164>

<http://www.lejpb.com/idatzia/20060805/art175394.php>

<sup>287</sup> EPALZA M, 2008, p.210.



de charpentier naval à Arcachon.



Lorsque je demandais à son père, qui nous a rejoints au cours de l'entretien, s'il avait lui aussi suivi un cursus de formation, il nous a répondu avec humour : « *je suis allé à l'université oui, l'université du travail !* », ajoutant plus sérieusement qu'il avait commencé à travailler avec son père à 14 ans et qu'il a tout appris « sur le tas » par transmission directe. Même s'il a été formé au métier du bois, Julien nous confiait avoir commencé dès 13 ans « *à traîner dans les pattes de son père et son oncle et travailler à l'atelier* », il indique également « *avoir appris l'essentiel ici [à l'atelier]* ». Ils sont tous deux passionnés par ce métier et sont fiers de voir perdurer leur savoir-faire depuis 4 générations maintenant. Après avoir évoqué avec nostalgie le triste sort du *Mariñela*<sup>288</sup>, du *Boga Boga*, du *Begnat* et du *Vagabond*, un sourire illumine



leurs visages à l'évocation du *Patchiku*.

Construit nous l'avons dit en 1959, il porte d'abord le nom de *Suzanne* jusqu'en 1977 où il devient le *Patchiku*. Désarmé en 2000, il est classé Monument historique en 2002, mais faute d'entretien il s'abîme. En 2005, Philippe Fautous, ancien mousse

<sup>288</sup> Autre navire de la flotte luzienne détruit lui aussi. Construit en 1955, il est sauvé de la casse en 1993 grâce à l'association Itsas Begia puis classé au titre des Monuments Historiques. La DRAC soutient le projet de restauration, un plan de financement est établi, mais par manque de volonté des pouvoirs publics locaux, le projet n'aboutit pas et le *Mariñela* est déclassé « *on a le seul cas en France, le seul cas en France de déclassément (...)* La procédure n'existait pas, ils ont réuni la commission de classement et ils l'ont rebaptisée *commission de déclassément* » nous expliquait Michel Péry, passage p.36 annexe 2, p.143. En 2002 le navire classé puis déclassé est détruit.



et matelot sur ce navire sous le commandement de Michel Toral<sup>289</sup>, le rachète et crée l'*Association pour la sauvegarde du Patchiku*. Il récolte suffisamment de fonds et confie en 2010 la restauration au même chantier Marin qui l'a autrefois construit<sup>290</sup>. Remis à l'eau, flambant neuf, en 2011 il est aujourd'hui le digne représentant de la construction navale et du patrimoine maritime basque. Il va sans dire que Julien et Luisito Marin sont très heureux du sort du Patchiku et fier de lui avoir redonné vie dans le même atelier, dans la tradition du métier cinquante ans plus tard.

## II. Traînières et batteleku : de la pêche au sport

### A. La traînière

La traînière est une embarcation en bois de la même famille que le batteleku, aux mêmes formes typiques :

*« les formes arrières, le renvoi devant, le tulipage\*, la tonture\* qui est particulière et les formes arrières qui sont vraiment quasiment unique (...) qui se referment, qui sont arrondies, y'a une inversion de courbure »<sup>291</sup>*

Elle fonctionne à voile et aviron, mesure entre 12 et 15 mètres de long, et compte généralement 14 rameurs. Elle naît du besoin d'adapter la nouvelle technique de pêche au filet tournant pour la pêche à la sardine, et succède aux anciennes chaloupes sardinières alors dépassées :

*« La traînière c'est une embarcation qui a été faite pour une pêche spécifique (...) avec un outil, avec un filet tournant, donc le bateau a été conçu pour permettre de développer cette pêche de manière plus, plus rationnelle et plus efficace (...) les formes c'est l'extrapolation d'une embarcation qui existait déjà, ils l'ont agrandi, ils l'ont extrapolé pour s'adapter à un nouvel outil »<sup>292</sup>*

---

<sup>289</sup> <http://www.sudouest.fr/2010/09/21/je-voulais-sauver-ce-bateau-190496-4900.php>

<sup>290</sup> <http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-maritime/patchiku,>  
[http://www.patchiku.com/restauration/,](http://www.patchiku.com/restauration/)

[http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa\\_itsas\\_ondarea/lekukotasunak/patchiku\\_arraberritza](http://www.eke.eus/fr/culture-basque/patrimoine-basque/patrimoine-immateriel-basque/eleketa/eleketa_itsas_ondarea/lekukotasunak/patchiku_arraberritza)

<sup>291</sup> C. Ondicola et M. Péry, extrait de l'entretien 2014, passage p.22-23, annexe 2, p.143.

<sup>292</sup> Extrait de l'entretien avec Christian Ondicola et Michel Péry de l'association Itsas Begia, 2014, passage pages 22-23, annexe2, p.143. L'association a consacré une partie d'une exposition à cette famille d'embarcation en 1995 : <http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/expositions.htm#Ancragemerdesbasques>

*« Les chaloupes sardinières employées jusqu'alors se prêtent mal à la nouvelle technique de pêche, qui requiert une grande vélocité »<sup>293</sup>*

Longtemps associée au terme chaloupe, « *c'était un terme générique* » souligne Christian Ondicola, c'est pourquoi dans les textes on retrouve le terme de chaloupe quand cela désigne en fait une traînière.

*« Force est donc de conclure que le terme « traînière » n'existe pas encore au milieu du XIXe siècle, ou du moins il ne désigne pas encore le bateau associé au filet tournant. »<sup>294</sup>*

Elles seraient les héritières des anciennes chaloupes baleinières à bord desquelles les marins basques chassaient la baleine, qui pourtant n'avaient pas la même particularité de forme. Néanmoins Christian Ondicola nous confirme que la chaloupe baleinière « *est l'ancêtre de tous les bateaux qui ont suivi.* »<sup>295</sup>

Jusqu'à la fin du XIXe siècle marqué par l'avancée technique de la vapeur, les pêcheurs basques fonctionnent à ce que François Beaudouin appelle « *le moteur humain* »<sup>296</sup> expliquant que l'architecture de l'embarcation et plus précisément « *la morphologie de la coque s'adapte* », parfaitement au fonctionnement à l'aviron :

*« Si les sections sont assez rondes au maître-bau\*, les extrémités en revanche ont des façons joliment pincées qui favorisent la marche [à l'aviron] »<sup>297</sup>*

Sa forme élancée lui permet d'atteindre une vitesse relativement élevée, rappelons que les nombreux pêcheurs repéraient les zones de pêche à l'aide des oiseaux et marsouins, il fallait donc être capable de se rendre rapidement sur place :

*« il faut alors faire force d'avirons pour s'inviter au banquet avant que les cétacés n'aient décimé le banc de sardines »<sup>298</sup>*

Le passage à la force motrice au début du XXe siècle marque l'abandon des embarcations de pêche traditionnelles à voile et aviron pour une plus grande performance des bateaux à vapeur<sup>299</sup>, néanmoins elle laisse en héritage sa forme particulière qui se retrouve sur les bateaux de pêche construits à la fin des années cinquante.

---

<sup>293</sup> Chasse-Marée, n°161, Juin 2003, p.22.

<sup>294</sup> Chasse-Marée, n°161, Juin 2003, p.23.

<sup>295</sup> Extrait de l'entretien, 2014, passage pages 22-23, annexe2, p.143

<sup>296</sup> BEAUDOIN François, *Bateaux des côtes de France, Histoire des voiles d'Europe à travers les bateaux des côtes de France*, Grenoble, Ed. Glénat, 1990, p.171.

<sup>297</sup> Chasse-Marée, 2003, p.26.

<sup>298</sup> *ibid* p.28.

<sup>299</sup> <http://itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/constcibourex.htm>

Si elle ne trouve plus son utilité pour la pêche, la traînière ne disparaît pas pour autant du paysage maritime. Elle trouve un nouveau souffle dans le sport la construction en bois disparaît peu à peu au profit du carbone.



C'est lors des fêtes de la mer que nous avons eu l'occasion de voir les équipages en action. En effet, une course de traînières et de batteleku dans la baie fait partie du programme des animations proposées lors des fêtes. C'est un spectacle assez impressionnant qui plaît beaucoup au public et en particuliers aux enfants.

Si la côte luzienne a sa course de batteleku c'est de l'autre côté de la frontière, à San Sebastien<sup>300</sup> notamment que l'engouement pour les courses de traînières est plus fort, ce n'est pas notre sujet donc nous ne développerons pas. Il existe à Saint-Jean-de-Luz un club d'aviron, Ur Joko<sup>301</sup> dont l'équipe participe à la régates de traînières organisée dans la baie<sup>302</sup> et qui prend part également aux différentes régates organisées sur la côte nord cantabrique.

## B. Le batteleku

Initialement le batteleku, que l'on peut trouver sous différentes dénominations telles que *batteliku*, *battel* ou encore *battelak*<sup>303</sup>, est une embarcation traditionnelle utilisée pour la pêche, manœuvré à voile et aviron et mesure entre 5 et 6 mètres de long pour environ 1,50

---

<sup>300</sup> <http://www.sansebastianiturismo.com/fr/que-faire/sport-city/sports-autochtones-et-traditionnels>

<sup>301</sup> <http://asso-donibane.pagesperso-orange.fr/asso-donibane/urjoko.htm>

<sup>302</sup> <http://www.sudouest.fr/2014/06/27/le-spectacle-des-trainieres-dans-la-baie-1598164-4383.php>

<sup>303</sup> CLOUET Alain, *Voiliers de travail : 2500 bateaux à voiles et à rames à travers les siècles et les océans*, La Découverte, 2008, p.40.



mètre de large. Compte tenu de la taille réduite de l'embarcation il s'agit d'une utilisation pour une pêche côtière, « une pêche complémentaire »<sup>304</sup>.

Construits à l'origine en bois, aujourd'hui pour des raisons souvent économiques ils sont pour la plupart en résine polyester. De même que

dans le cas de la traînière, sa forme particulière en fait une embarcation typique de la construction navale du Pays basque :

*« Les lignes du batteliku sont représentatives de la longue tradition de construction navale basque. »*<sup>305</sup>

Son utilisation pour la pêche s'interrompt dans le courant du XXe siècle, dès lors on ne trouve plus que quelques embarcations restantes. Il doit son renouveau à l'intérêt d'un homme, Jean-Pierre Laquèche au début des années 1970 qui est à l'origine de la restauration de l'*Ago Lo*<sup>306</sup>. L'association Itsas Begia construit en 1985 une embarcation nommée *Itsas Begia* et c'est au début des années 1990 que leur retour prend son véritable essor.

Leur construction est désormais surtout pensée pour l'utilisation de l'aviron dans un cadre sportif, illustré notamment par la démonstration offerte chaque année par le trophée Teink devenu un évènement incontournable de l'été luzien.

### C. Le Trophée Teink

Le trophée Teink est une course, un raid de batteleku à la rame, organisé par l'association Ur Ikara<sup>307</sup> dont le président est Jean-François Irigoyen. C'est une « *expérience unique, une aventure* »<sup>308</sup> née de l'expérience de trois amis Philippe Martiarena, Pascal Hariscain et Alexandre Dunoyer.

<sup>304</sup> file:///D:/Downloads/Ethno\_Fance\_2011\_545\_b\_Fiches.pdf, p.33.

<sup>305</sup> file:///D:/Downloads/Ethno\_Fance\_2011\_545\_b\_Fiches.pdf, p.9.

<sup>306</sup> file:///D:/Downloads/Ethno\_Fance\_2011\_545\_b\_Fiches.pdf, p.4.

<sup>307</sup> [http://www.ur-ikara.com/menu\\_general.php](http://www.ur-ikara.com/menu_general.php)

<sup>308</sup> Nous précisons que tous les propos de Jean-François Irigoyen ont été recueillis lors d'un entretien mené par téléphone en septembre 2014.

En 1991 ils décident de reconstruire un batteleku, pour partir faire un reportage-photo en ralliant les ports entre Saint-Jean-de-Luz et Bilbao. La construction du batteleku est lancée à Socoa au chantier Ordoqui<sup>309</sup> et s'appelle le *Teink*<sup>310</sup>. En 1992 le départ est lancé, ils s'arrêtent dans tous les ports à la rencontre des habitants avec lesquels « *ils établissent un fort contact* ». Le périple dure un peu moins de trois semaines. A leur retour, au détour d'une discussion avec Jean-François Irigoyen ils décident de renouveler l'expérience, c'est de cette façon qu'est née l'idée de monter le raid dont la première édition se déroule en 1993.

La construction de batteleku s'intensifie, les premières années environ 8 équipes prennent le départ, mais depuis le raid compte environ une quinzaine d'équipages. Leur nombre est allé jusqu'à vingt-trois mais Jean-François Irigoyen nous expliquait que « *pour des raisons de sécurité et de gestion il est préférable de rester aux alentours d'une quinzaine d'embarcations.* ». L'organisation de l'évènement s'est améliorée au fil des éditions, elle implique les membres de l'association presque toute l'année, « *c'est une famille, tout le monde donne un coup de main* » explique JF Irigoyen, la logistique est importante. Il y a tout ce qui se passe en mer mais aussi toute l'organisation de l'accueil des rameurs à terre. Il faut loger et nourrir tout le monde pendant une semaine et cela demande une gestion en amont mais aussi sur place.

Le budget de la course est d'environ 60000 euros, la ville de Saint-Jean-de-Luz aide au financement ainsi que quelques sponsors mais « *plus par sympathie pour la cause que pour les retombées financières* » précise Jean-François Irigoyen. Une bonne partie de l'argent est réuni grâce à la vente de tee-shirt, chaque édition voit en effet la création d'un nouveau tee-shirt nous explique-t-il « *on vend presque mille tee-shirts, ce qui est facile parce qu'une grande majorité en achète depuis le début et ne veut pas en manquer un pour avoir toute la collection* ». La course mobilise aujourd'hui aux alentours d'une centaine de personnes. Les équipages comptent chacun 3 rameurs, toutes générations confondues, une dizaine de navires<sup>311</sup> d'assistance en mer, des équipes qui font le lien à terre, un médecin.

Le début de la saison se situe au mois d'avril-mai, les équipes inscrites font de petites courses d'entraînement, par exemple lors des fêtes de Socoa, de Saint-Jean-de-Luz ou encore à l'occasion des fêtes de la mer. Quelques sorties sont organisées « *surtout pour les nouveaux, pour voir les capacités* » parce qu'une grosse préparation physique et un mental à toute

---

<sup>309</sup> <http://itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/constcibourex.htm#ortiz>

<sup>310</sup> Expression de pêcheurs au moment où ils ferment le thon qui signifie « tiens bon »

<sup>311</sup> <https://www.facebook.com/460170900729632/photos/a.463270733752982.1073741830.460170900729632/919285321484852/?type=1&theater>

épreuve sont obligatoires tant l'exercice est difficile. Il faut cependant souligner que l'objectif en participant à la course n'est pas le même pour tous les équipages, certains s'entraînent pour gagner, d'autres simplement pour le plaisir. Jean-François Irigoyen a lui-même été rameur, il a participé à plus d'une dizaine d'édition, en a remporté quelques-unes puis a arrêté lorsqu'il a pris la direction de la course.

La course sait aussi se renouveler, chaque édition procède à quelques réglages et changement ainsi, Olivier Azarete nous disait que « *toutes les éditions ne sont pas les mêmes, la course se renouvelle, par exemple avant on s'arrêtait pour manger maintenant on mange à bord, les navires assistance nous donnent la bouffe.* »<sup>312</sup>. Jean-François Irigoyen nous explique qu'il s'agit là de gagner du temps pour pouvoir arriver plus tôt le soir. Cela prend beaucoup de temps d'amarrer tous les bateaux, de tout ranger etc., « *les équipes préfèrent pouvoir profiter de la soirée et de l'ambiance* » nous dit-il. Ils doivent repartir tôt le matin et être en forme, de cette façon ils peuvent profiter de l'accueil chaleureux et être prêts pour le lendemain. La course compte 5 étapes de 30 kilomètres, chaque étape procède d'une phase de ralliement et une phase de course qui termine l'étape.



Assister à une étape a été pour nous de l'une de nos plus marquantes expériences de terrain. Au départ nous devions rencontrer Jean-François Irigoyen à la mairie de Saint-Jean-de-Luz. Nous l'avons contacté pour confirmer le rendez-vous et lorsqu'il a su que nous venions pour l'arrivée du trophée il nous a proposé de venir les rejoindre à Hendaye et d'embarquer à bord d'un des

navires assistance, pour voir la dernière étape aux premières loges. Il est difficile de décrire l'enthousiasme qui s'est emparé de nous à partir de ce moment. Nous avons avec grand plaisir accepté l'invitation, le rendez-vous était fixé à Hendaye aux alentours de 12h-12h30. La course faisait escale avant de repartir vers 14h30.

Une fois débarqués, nous rencontrons Jean-François Irigoyen qui nous propose de nous restaurer avec tout le monde, nous le remercions mais pas question d'avalier quoique ce soit. L'excitation autant que l'appréhension nous avait nouée. Exceptée la traversée de la Manche en ferry pour rejoindre l'Angleterre lors d'un voyage scolaire il y a longtemps, notre seule

---

<sup>312</sup> Propos recueillis en mer à bord du Patchiku le 9 août 2014.



même année. De crainte d'être malade à bord, nous avons donc suivi les recommandations d'usage glanées ici et là, et avec dans le sac à dos un stock de précieuses granules homéopathiques contre le mal des transports nous étions prête pour l'aventure. JF Irigoyen



expérience à bord d'un bateau s'était résumée à une balade dans la baie de Saint-Jean-de-Luz à bord du *Kasko-Gori* de Bernard Josie président de l'association Egurrezkoa<sup>313</sup> lors des fêtes de la mer 2013, et la sortie des bateaux en mer pour le lancer de la gerbe en l'honneur des marins péris en mer des fêtes de Saint-Jean-de-Luz (dans la baie) et de Capbreton (à la sortie du port) la

reviens vers nous et nous annonce que nous allons monter à bord du *Patchiku* et nous présente Didier Munduteguy qui accompagne le raid depuis quelques années aux commandes du navire. Nous discutons un moment à propos de notre sujet de recherche.

Une fois restaurés les rameurs se reposent un peu, certains s'étirent, d'autres s'allongent. Ils profitent également de la pause pour se faire soigner les blessures diverses, c'est au niveau des mains qu'elles sont le plus impressionnantes.

Vient le moment du départ, les rameurs regagnent leurs embarcations et se regroupent. Les accompagnants rejoignent leurs bateaux. Nous montons à bord du *Patchiku*, en compagnie de plusieurs personnes. Soudain, les klaxons des bateaux retentissent, dans un concert de sifflets les rameurs dressent leurs avirons à la verticale puis s'élancent, en route pour Saint-Jean-de-Luz<sup>314</sup>.

<sup>313</sup> <http://www.egurrezkoa.com/>

<sup>314</sup> <https://youtu.be/tfLV59WEIbI>





A bord nous nous trouvons une place à l'avant du bateau pour profiter pleinement du spectacle qui s'offre à nous pour les deux heures à venir. Entre discussions avec nos compagnons de route, prise de photos et vidéos nous n'avons pas vu le temps passer. L'effort produit par les équipages est remarquable, la mer était belle et

propice à une belle course en raison d'une météo radieuse, nous avons eu de la chance. Les conditions de navigation dépendent de la météo qui peut rendre la course très compliquée si elle est mauvaise.



Le raid est rejoint par la *Kaskarot Banda*<sup>315</sup> qui vient accompagner en musique les derniers coups d'aviron avant d'arriver au large de la baie de Saint-Jean-de-Luz.

Les batelleku se rejoignent et s'alignent puis s'élancent pour le « sprint » final et entrent port, sous les encouragements d'une foule enthousiaste.



<sup>315</sup> <https://www.facebook.com/kaskarot.banda>





Jean François Irigoyen est à l'arrivée, les concurrents passent la ligne d'arrivée<sup>316</sup> en musique et sous les applaudissements des nombreux spectateurs présents sur le quai du port.



De même qu'au départ, les équipages se rejoignent, dressent leurs avirons et acclament les vainqueurs qui brandissent l'ikurrina<sup>317</sup>.

Le trophée est remis aux vainqueurs plus tard sur le quai dans une ambiance de fête. Julien Marin et ses compagnons, Olivier Azarete et Vincent Cousi ont remporté à bord du *Martta*<sup>318</sup> l'édition 2015, ce qui porte à 6 le nombre de leur victoire.

L'esprit de cette course n'est pas tant basé sur la performance, il s'agit avant tout d'une aventure humaine. A chaque temporalité sportive succède une temporalité sociale marquée par la rencontre de l'autre, la réunion pour un moment festif autour d'un repas collectif suivi d'un repos réparateur où tout le monde est logé à la même enseigne quelle que soit sa condition sociale<sup>319</sup>. La convivialité reste l'élément moteur de l'évènement, JF Irigoyen résume l'aventure :

*« C'est une course de copains, déjà les trois sur l'embarcation multiplié par tout le reste, c'est un grand moment de partage, on rame puis le soir on se réunit pour boire un coup, faire la fête et rencontrer les gens des ports, c'est une ambiance particulière. »*

<sup>316</sup> <https://youtu.be/NNLWc2M4Vyg>

<sup>317</sup> <https://youtu.be/EH9tBRFYpEE>

<sup>318</sup> Batteleku que Julien Marin a construit lui-même

<https://www.facebook.com/460170900729632/photos/pcb.923633864383331/923633694383348/?type=1&theater>

<sup>319</sup> Sont mis à disposition des gymnases, trinquets etc.

## Chapitre III

### Au-delà des mots

## I. Les chants marins

### A. Généralités

Le début des années 1980 est marqué par un regain d'intérêt pour la culture maritime et par extension pour le patrimoine maritime en général sous l'impulsion d'une politique culturelle plus appuyée. La Bretagne où l'empreinte identitaire maritime est très forte va être le berceau du mouvement de renouveau du patrimoine culturel maritime. A l'initiative de l'équipe de la revue maritime *Le Chasse-Marée*<sup>320</sup> naissent deux rendez-vous maritimes dont le succès a de loin dépassé les espérances. Il s'agit des fêtes maritimes de Douarnenez<sup>321</sup> dont la première édition a lieu en 1986, et depuis 1996 se tient tous les deux ans, puis les fêtes maritimes de Brest<sup>322</sup> célébrées pour la première fois en 1992 et qui se déroulent tous les quatre ans. Toujours en Bretagne mais cette fois-ci à Paimpol une fête exclusivement consacrée aux chants de marins voit le jour en 1989 à l'initiative cette fois-ci de l'Association pour le Développement Economique de Paimpol et de sa région (ADEPAR) et se tient tous les deux ans depuis 1997.<sup>323</sup> L'association Phare Ouest organise depuis 2000 le festival Les Bordées de Cancale<sup>324</sup> exclusivement consacrée aux chants de marins :

*« Interprétés sans la moindre sonorisation et mettant en valeur des répertoires inédits. »*<sup>325</sup>

Ce sont là des événements considérables incontournables pour les amateurs de culture maritime. L'édition 2008 des fêtes maritimes de Douarnenez a rendu hommage aux marins basques :

*« Le Pays Basque était l'invité d'honneur de ces fêtes du patrimoine maritime international. (...) L'ambiance, les chants, les musiques ont été très appréciées par les milliers de visiteurs. Bref, un succès sur tous les plans. »*<sup>326</sup>

De magnifiques navires, des marins du monde entier se croisent le temps des fêtes dans un décor grandiose, elles offrent un brassage de culture particulièrement caractéristique du

---

<sup>320</sup> <http://www.chasse-maree.com/content/35-presentation>

<sup>321</sup> <http://www.tempsfete.com/>

<sup>322</sup> Renommées *Les tonnerres de Brest* à l'occasion des 20 ans en 2012. <http://www.fetes-maritimes-brest.fr/>

<sup>323</sup> Renommé *Festival du chant des marins* en 2007. <http://www.paimpol-festival.fr/edito.php>

<sup>324</sup> <http://www.lesbordees.fr/>

<sup>325</sup> Michel Colleu, « Une chanson dans chaque port » in *Chasse-Marée*, n° 197, Juin 2007, p.30.

<sup>326</sup> EPALZA M, 2008, p.364-365. <http://www.itsas-begia.com/article-31846313.html>

monde maritime. Qu'ils soient marins au long cours, de la Marine nationale ou marins pêcheurs, l'ouverture à l'autre et les échanges sont un fait intrinsèque à la culture maritime. La mer offre la sensation d'un ailleurs permanent, l'immensité s'étend sur un horizon qui appelle aux rêveries qui éveillent l'imaginaire sur un monde que l'on sait rude mais qui fait toujours rêver. Ces fêtes sont une manière de préserver le patrimoine oral de cette culture particulière et de le transmettre à petite et grande échelle. Les chants sont la mémoire d'une certaine façon de naviguer et plus largement le reflet des conditions de vie des marins d'autrefois.

L'utilisation de chant pour aider au travail remonte à longtemps, en atteste un texte du philosophe romain et homme d'Etat Sénèque (vers 4 av. J.C - 65 ap. J.C) à propos du travail de filage des Parques :

*« Phoebus est là, les aide de son chant, se réjouit de ce qui va venir, et, tout joyeux manie le plectre, tantôt sert les quenouillées. Son chant les garde attentives et leur fait oublier leur effort ; pendant qu'elles portaient aux nues la cithare et les vers de leur frère, leurs mains ont filé d'avantage qu'à l'ordinaire, et le glorieux ouvrage dépasse la destinée humaine. »*<sup>327</sup>

Le chant de travail n'est pas l'apanage des marins, les métiers de dur labeur (agriculteur, forgeron etc.) s'exercent souvent en chanson. Pour autant comme le souligne Yves Defrance<sup>328</sup> « *c'est probablement chez les marins que les chants de travail ont atteint leur plus haut degré d'efficacité* », peut-être parce qu'essentiels au travail :

*« Les chants de travail se révèlent peu à peu indispensables pour les hommes à qui l'on demande des efforts harassants. »*<sup>329</sup>

Au passage à la force motrice vers la fin du XIXe siècle, les chants ont alors perdu leur fonction première d'aide au travail sans pour autant disparaître, le répertoire traditionnel s'étoffe même avec de nouvelles chansons inspirées de la vie actuelle des marins. La transmission orale rend difficile tout travail de listage, toutefois « *on le [chant de marin] retrouve chez tous les peuples.* »<sup>330</sup> comme aime à le souligner Guillaume De La Landelle, et c'est au cours du XIXe siècle que les plus connus sont écrits :

---

<sup>327</sup> Apothéose satirique du divin Claude, chapitre 4, § 1, lignes 15-20.

<sup>328</sup> DEFANCE Yves, « Le genre court en littérature orale : chansonnettes de Haute-Bretagne » [Recherche effectuée pour la Mission du patrimoine ethnologique], Paris, Ministère de la Culture et de la Communication, 1988, p.40.

<sup>329</sup> COLLEU Michel-COUILLOU Nathalie, *Chants de Marins, A la découverte d'une tradition vivante*, Douarnenez, Editions du Chasse-Marée, 2003, p.34.

<sup>330</sup> DE LA LANDELLE Guillaume, *Le langage des Marins. Recherches historiques et critiques sur le vocabulaire maritime*, Paris, E. Dentu Libraire-Editeur, 1859, p. 292.

*« C'est dans les années 1820-1860 que sont nés la plupart des chants de travail du bord qui nous sont parvenus. »<sup>331</sup>*

A l'époque de la marine à voile, dont l'apogée se situe entre les années 1820 et 1860, manœuvrer les navires nécessitait beaucoup d'efforts physiques. Les chants donnent du cœur à l'ouvrage des matelots pour les longues et pénibles manœuvres. Les équipages chantaient pour donner un rythme collectif à une manœuvre effectuée en cadence avec l'effort à fournir :

*« Il servit en premier lieu à donner un rythme collectif au mouvement général des manœuvres, à limiter certains efforts, à les réguler ou à les exacerber. »<sup>332</sup>*

Les chants les plus spécifiques en matière de manœuvre sont les chants à hisser\*, à virer\* (au guindeau\*, au cabestan\*), à déhaler\* ou à nager\*. Nul besoin d'être un chanteur qualifié, seul le rythme importe. Le rythme du chant varie selon la vitesse à laquelle la manœuvre doit être effectuée mais tient compte aussi de l'effort à fournir et de la fatigue des hommes. Le meneur du chant commence puis est repris en chœur par ses compagnons sur les refrains au moment clé de l'effort. L'instrument principal est la voix et il en faut pour couvrir le bruit du navire fendant les flots, celui du vent dans les voiles, ou encore celui des compagnons à d'autres postes etc. :

*« Il fallait chanter très fort pour couvrir le bruit des vagues, des manœuvres, du vent dans le gréement... »<sup>333</sup>*

Une distinction s'opère entre les chants de marins et les chants de bord. Ces derniers sont composés par les marins à bord, traitent de leur conditions de vie et n'appartiennent qu'à eux :

*« La chanson de bord est presque un code secret des matelots, c'est leur monde. Revenus à terre, ils ne la chanteront plus, leur femme ne l'entendra pas. »<sup>334</sup>*

*« Y'a des chants qu'on chante à bord mais qui sont interdits (...) tous ceux qui sont un peu tendancieux (...) Un peu salaces, en fait c'est des chants qui ne sont pas autorisés (...) Et ou du moins certains je pense qu'ils avaient le droit de les chanter à bord mais ils ne pouvaient pas les chanter à terre. »<sup>335</sup>*

Ils se transmettent oralement et souvent emploient un vocabulaire assez brut :

*« Les chants de bord ont parfois des paroles très crues. »<sup>336</sup>*

---

<sup>331</sup> COLLEU-COUILLOU, 2003, p.34.

<sup>332</sup> CHATARD J, 2011, p.12.

<sup>333</sup> Michel Colleu in YVART Jacques, *Florilège de la chanson de mer*, Ed. Maritimes & D'Outre-Mer, 1980, p.12.

<sup>334</sup> *ibid* p.9

<sup>335</sup> Extrait de l'entretien de Jean-Luc Casteret réalisé en Août 2014, passage p.36-37, annexe 3, p.148.

<sup>336</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.9.

*« Assez grossiers, c'est ras des pâquerettes (...) ils racontent des histoires très crues. »*<sup>337</sup>

Il faut souligner que ces marins partaient en mer pour de longues périodes et le manque de « tendresse » se faisait ressentir, ils y remédiaient en chanson :

*« Les matelots conçurent des refrains dont la vocation, si elle était d'ordre pratique dans un premier temps, et permettait par son rythme, d'accompagner les manœuvres du bord, mettait aussi en évidence, dans un second temps, un besoin naturel d'exprimer une virilité latente. »*<sup>338</sup>

Le répertoire des chants de bord contient une multitude de textes dont une grande partie a été répertoriée par le capitaine au long cours Armand Hayet dans son ouvrage *Chansons de bord* publié en 1927. Son important travail de collecte permet aux chants de dépasser le seul cadre du navire et de se diffuser à terre... dans une version moins colorée. Plus ou moins tous les chants ont plusieurs versions, certains même appartiennent dans leur version crue au répertoire des chansons paillardes :

*« Dans l'abstinence durant des mois, leurs pulsions amoureuses se concrétisaient sous forme de chansons qui n'avaient d'autre but que d'extérioriser une force virile qu'ils ne pouvaient concrétiser d'une manière différente. »*<sup>339</sup>

La diffusion des chants s'opérait lors des permissions et des escales, parce que l'on chante aussi à terre, dans les tavernes, bistrots et autres lieux de rencontre les marins chantaient quelle que soit la nationalité, les uns se joignaient aux autres et vice versa:

*« Si les marins chantaient la mer pour passer le temps (...) ils chantèrent également arrivés au port. »*<sup>340</sup>

*« Les répertoires voguent d'un bord à l'autre et aussi entre terre et mer. »*<sup>341</sup>

Mais les marins une fois le travail fini chantaient également pour passer le temps, pour le plaisir ou pour tromper la mélancolie. Les thèmes des chansons sont tout aussi divers que l'océan est vaste, mais quel que soit le pays certains sujets sont récurrents parce que les sentiments éprouvés par les marins sont les mêmes. Ils chantent sur les conditions de vie, la nourriture, la mer et ses caprices, la nostalgie, le mal du pays etc. :

---

<sup>337</sup> Extrait de l'entretien de Jean-Luc Casteret réalisé en Août 2014, passage p.11, annexe 3, p.148.

<sup>338</sup> CHATARD J, 2011, p.161.

<sup>339</sup> *idem*

<sup>340</sup> *ibid.p.112*

<sup>341</sup> BARRE (collectif) *Mer et marins en France d'autrefois*, Paris, Editions Archives et Culture, 2004, p.31.

*« De nombreux chants reviennent sur les misères des hommes de mer. Ils disent la vie du matelot en haute mer. »<sup>342</sup>*

L'imaginaire construit à travers les diverses représentations du monde maritime donne une vision romantique du marin montant à bord du navire, sac sur l'épaule partant pour l'aventure. Cette vision poétique prend tout son sens pour le terrien non averti qui voit à travers le prisme de ses représentations. Le marin lui, sait qu'il embarque pour un voyage dont il ne connaît pas encore l'histoire. Parce qu'en matière de chants marins c'est bien d'histoire qu'il s'agit, les chants révèlent un monde qu'il est difficile d'appréhender pour les non-initiés. Que ce soit par les termes techniques employés ou les expressions fleuries, les marins s'expriment sans vergogne dans un langage qui leur est propre :

*« Se forgea alors un langage spécifique qui n'avait cours qu'à bord des bateaux. »<sup>343</sup>*

*« Tout comme les autres corps de métier, le marin eut son langage spécifique et les vocables qu'il utilisa (...) étaient compréhensibles que de quelques initiés, ce qui ne fut pas sans entretenir une certaine ambiguïté. »<sup>344</sup>*

Or le langage est une expression de la communauté sociale, il sert à la communication, il donne un cadre structurel au groupe d'individus :

*« La langue maritime est l'ensemble des termes techniques employés par les gens de mer, des locutions propres que nécessitent leurs travaux ou les accidents de leur vie, et des expressions figurées qui découlent de ces sources diverses. »<sup>345</sup>*

La vie en mer est rude et précaire, ce langage leur permet de se détacher moralement de la terre et d'exister sans retenue dans ce huis-clos en pleine mer.

La figure de la femme est présente dans un grand nombre de chansons et comme le souligne Jean Chatard : *« Omniprésente dans la plupart des plaintes maritimes, la femme occupe une place privilégiée dans la pensée des matelots. »<sup>346</sup>*, ce que soulignent ces paroles rapportées dans l'ouvrage de Jacques Yvart :

*« – Ils ont toujours, pour leur bonne femme de mère,  
Une larme d'enfant, ces héros de misère ;  
Pour leur Douce-Jolie, une larme d'amour !... »*

---

<sup>342</sup> BARRE, 2004, p.31.

<sup>343</sup> CHATARD J, 2011, p.14.

<sup>344</sup> *ibid.p.12*

<sup>345</sup> DE LA LANDELLE G, 1859, p. 45.

<sup>346</sup> CHATARD J, 2011, p.191.

*Au pays – loin – ils ont, espérant leur retour,  
Ces gens de cuivre rouge, une pâle fiancée  
Que, pour la mer jolie, un jour ils ont laissée. »*<sup>347</sup>

Elles ont un statut particulier dans ce monde pourtant très masculin :

*« Dans les milieux maritimes, les disparitions précoces et les absences fréquentes des hommes modifient, de fait, la fonction et le statut des femmes. »*<sup>348</sup>

Elles sont le pilier sur lequel les hommes se reposent lorsqu'ils sont absents :

*« réglant en chef de famille tous les problèmes familiaux. »*<sup>349</sup>

Elles sont ce qu'ils ont de plus précieux, elles incarnent le lien terre-mer, elles sont l'élément stable du foyer. Qu'elles soient angoissées, tristes ou même malades elles tiennent bon la barre et prennent l'entière charge du foyer. Cependant, à l'instar de leurs pères, frères ou maris, le collecteur-ethnographe Michel Colleu souligne que *« Les femmes de marins chantent souvent, elles aussi, de merveilleuses balades. »*<sup>350</sup>. Pourtant si l'on ne retient que les textes collectés auprès des marins eux-mêmes, hors des chants gaillards, l'image de la femme triste voire en pleurs regardant l'horizon au bord du rivage est prégnante :

*« Les femmes pleurent beaucoup dans les chants de marins. »*<sup>351</sup>

D'ailleurs ne dit-on pas *« femme de marin femme de chagrin »* ?, si l'image est quelque peu stéréotypée, il est vrai que leur quotidien est fait d'angoisse et d'attente :

*« Rares sont les femmes ou les mères de marins dont les yeux sont secs tant elles sont, leur vie durant, confrontées aux attentes et aux drames. »*<sup>352</sup>

Une autre femme occupe l'esprit du marin, celle d'un soir, celle des escales :

*« Filles de ports, filles de joie mais aussi souvent fille de peine et de misère, elles accueillent les matelots et les soulagent d'un trop plein de tendresse accumulée durant des jours et des jours de mer. (...) Filles et marins jouissent de l'instant présent en refusant de songer à l'avenir. »*<sup>353</sup>

---

<sup>347</sup> YVART Jacques, *Florilège de la chanson de mer*, Ed. Maritimes & D'Outre-Mer, 1980, p.137. Extrait du poème *Matelots* de Tristan Corbières. <http://www.poesie-francaise.fr/tristan-corbiere/poeme-matelots.php>

<sup>348</sup> CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large, Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup>)*, Paris, Aubier coll. Historique, 1995, p.151.

<sup>349</sup> RECHER Jean, *Le grand métier, Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Plon, Coll. Terre humaine, 1977, p.289.

<sup>350</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.10.

<sup>351</sup> CHATARD J, 2011, p.192.

<sup>352</sup> *ibid.*p.195.

<sup>353</sup> *ibid.*p.209



Nous devons toutefois, pour rendre justice ou entretenir un cliché c'est selon, exclure de cette généralité les marins pêcheurs - qui pour la plupart et hors pêches lointaines - du port d'où ils partent naviguent vers leur lieu de pêche puis, selon un délai plus ou moins long reviennent au port d'attache.

Les relations entre marins et prostituées sont un thème abordé dans de nombreuses chansons :

*« Il se trouvait toujours un gai compagnon pour inventer quelques couplets bien sentis, évoquant la femme et ses charmes, le port et ses putains. »<sup>354</sup>*

notamment dans *Jean-François de Nantes*, pour autant on ne note pas de mépris:

*« Les bourgeois les montrent du doigt, mais rares sont les marins qui les considèrent avec dédain. Les putains tout comme eux, connaissent les véritables données de la tragédie humaine. »<sup>355</sup>*

Après ces quelques généralités la partie qui suit détaille les chants utilisés pour telle ou telle manœuvre et également les chants de détente. Mais il n'est pas question pour nous de traiter ici de tous les chants de marin, nous n'utiliserons comme support que les chants livrés par le Chœur des Marins de la Base navale Adour lors d'un concert donné à l'occasion des fêtes de la mer de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, le 7 septembre 2013. Nous étions présente et nous avons filmé le concert, d'habitude lorsque nous disposons de sources orales il nous est conseillé de produire un CD-rom. Nous avons opté pour une solution différente qui nous paraissait plus intéressante. Afin que le lecteur puisse écouter le chant en même temps qu'il lit le texte nous avons considéré plus pratique de renvoyer la vidéo vers un lien privé, signifié à chaque fois dans le contenu par une note de bas de page.

## **B. Le répertoire classique**

Hormis la fonction du travail pour laquelle nous ne manquons pas de sources, nous avons eu beaucoup de mal à trouver des informations sur l'origine des chants, leurs auteurs, une date éventuelle, un contexte etc. Le chant de marin est un chant populaire, très peu ont une origine certaine avec un auteur attitré, il fonctionne à l'identique de ce que Patrice Coirault<sup>356</sup> a écrit sur la chanson de tradition orale et il est donc sujet à interprétation voire surinterprétation par

---

<sup>354</sup> CHATARD J, 2011, p.157.

<sup>355</sup> *ibid* 209

<sup>356</sup> COIRAULT Patrice, *Chansons françaises de tradition orale. 1900 textes et mélodies collectés par Patrice Coirault*, Ouvrage révisé et complété par Marlène Belly et Georges Delarue. Paris : BNF, 2013. 544 pages.

les chanteurs ou directeurs de chœur qui veulent trouver une origine à toute chose. La plupart des groupes modernes qui les chantent ont plus ou moins chacun leur version de l'histoire, et même chez les auteurs que nous avons lu certains disent ceci, d'autres cela. C'est un point que nous avons abordé avec Jean-Luc Castéret lors de notre entretien, lui aussi subit l'inexistence ou l'abondance d'histoires sur les origines des chants :

*« Après y'a beaucoup aussi de mythes quoi qui se sont créés et là moi ça me pèse particulièrement (...) ils racontent absolument n'importe quoi sur les origines des chants etc. Parce qu'ils me racontent des trucs Jeiki, Jeiki ! Ils me disent que c'est un chant qui remonte je sais pas quoi au XVIIIe siècle (...) Je sais pas où ils les piochent eux leurs informations en tout cas toutes les chorales racontent ce genre de conneries au public avant de chanter les chants. »<sup>357</sup>*

Nous avons classé les chants par fonction et choisi de mettre les paroles des chants entiers. Nous avons pensé qu'il était intéressant une fois compris le principe de la manœuvre d'avoir le texte pour mieux imaginer les hommes en action.

## ***1. Chants de travail***

### *Les chants à hisser :*

*« [ils] ... sont certainement les plus beaux et les plus prenants de tous. Les plus purs aussi, les plus caractéristiques des chants de marins. »<sup>358</sup>*

La surface de voile des navires de la marine ancienne était très importante et nécessitait un grand nombre d'hommes. Le matelot affecté au travail de manœuvre de la voilure et à l'entretien du gréement\* est le gabier\*. Ils étaient nombreux à bord, dirigés par le chef de hune\* et répartis en équipes entre bâbordais et tribordais. Ils étaient spécialisés, par exemple gabier de misaine\*, de grande hune\*, d'artimon\* etc.

Les chants à hisser sont rythmés pour donner aux matelots une cadence adéquate pour déployer un maximum de force afin de mener la manœuvre à bien. Il faut imaginer que ces manœuvres s'effectuent alors que le navire lui-même est en mouvement et par n'importe quel temps. La manœuvre s'effectue par à-coups, l'effort à fournir est considérable, tout le monde doit être synchronisé, là est l'utilité du chant qui permet une coordination :

*« Et c'est tout un art car le meneur doit se raccorder tant sur les variations de l'effort que sur le roulis de la mer. »<sup>359</sup>*

---

<sup>357</sup> Extrait de l'entretien réalisé en Août 2014, passage p.17, annexe 3, p.143.

<sup>358</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.11.

« Le chanteur doit être capable de sentir ces finesses (...) Un bon chanteur arrivait à faciliter réellement la manœuvre. »<sup>360</sup>

La prestation du Chœur des Marins de la Base navale Adour lors du concert a fourni l'exemple du célèbre *Jean-François de Nantes*<sup>361</sup> sur un rythme à deux temps composé. En se basant sur l'effort de la manœuvre le chant se découpe ainsi :

*Le meneur entonne* : C'est Jean-François de Nantes

*La bordée\** : Oué, oué, oué !

*Le meneur* : Gabier sur la Fringante oh mes boués

*La bordée* : Jean-François !

Les matelots hissent la voile sur les deux refrains et ainsi de suite aussi longtemps que la manœuvre l'exige. L'origine de ce chant très populaire est indéterminée.

C'est Jean-François de Nantes  
oué, oué, oué !  
Gabier sur la Fringante oh mes bouées  
Jean-François !

En vidant sa bouteille  
oué, oué, oué !  
Tout son or appareille oh mes bouées  
Jean-François !

Débarque de campagne  
oué, oué, oué !  
Fier comme un roi d'Espagne oh mes bouées  
Jean-François !

Montre et chaîne se baladent  
oué, oué, oué !  
Jean-François est malade oh mes bouées  
Jean-François !

En vrac dedans sa bourse  
oué, oué, oué !  
Il a vingt mois de course oh mes bouées  
Jean-François !

A l'hôpital de Nantes  
oué, oué, oué !  
Jean-François se lamente oh mes bouées  
Jean-François !

Une montre, une chaîne  
oué, oué, oué !  
Qui vaut une baleine oh mes bouées  
Jean-François !

Pauv'Jean-François de Nantes  
oué, oué, oué !  
Gabier sur la Fringante oh mes bouées  
Jean-François !

Branl'bas chez son hôtesse  
oué, oué, oué !  
Caramboles et largesses oh mes bouées  
Jean-François !

---

<sup>359</sup> BARRE, 2004, p.30.

<sup>360</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.12.

<sup>361</sup> (François se prononce François). Vidéo disponible à l'adresse suivante : <https://youtu.be/CAysrey94JM>  
Le texte de la version paillarde est disponible en annexe 5, p.152

### Les chants à virer

Les chants à virer au guindeau et au cabestan sont utilisés pour des manœuvres telles que hisser les voiles, remonter les chaînes d'ancre, remonter les filets, maintenir les aussières\* tendues et pour tout ce que la seule force des bras ne permet pas de faire, mais également lors de la longue opération de dépeçage de la baleine qui peut durer plusieurs heures. Le répertoire est assez fourni :

« *Les chants à virer était très nombreux, et souvent assez divertissants dans les paroles...* »<sup>362</sup>

Les chants à **virer au guindeau** sont plus anciens parce que le guindeau était utilisé avant le cabestan. Le guindeau était une pièce cruciale du navire utilisé pour de nombreuses manœuvres surtout sur les navires de pêches à Terre-Neuve :

« *Le virage au guindeau occupe donc une place importante dans la vie quotidienne des terre-neuvas, comparée à celle des marins au long-cours.* »<sup>363</sup>

Le bateau mouillait l'ancre dans une zone précise et les marins partaient pêcher à bord de chaloupes, mais le bateau devait régulièrement changer de zone de pêche, donc il manœuvrait souvent :

« *Les nombreux changements de mouillage qu'implique une campagne de pêche sur les bancs obligent en effet à relever l'ancre fréquemment, une opération qui peut durer plusieurs heures.* »<sup>364</sup>

Pour la manœuvre, les hommes, à deux ou plus, poussent alternativement et en cadence sur les bringuebales (leviers), comme une sorte de balancier. Le chant est scandé pour rythmer l'effort exercé sur les bringuebales, le tempo est lent et saccadé :

« *L'important, pour appuyer bien en cadence, était d'employer des chants appropriés, au rythme saccadé.* »<sup>365</sup>

Les chants intitulés *Nous irons à Valparaiso*<sup>366</sup> et *Le port de Tacoma*<sup>367</sup> sont deux exemples de chant à virer au guindeau. *Nous irons à Valparaiso* est un des plus célèbres chants de marins, composé en 1811, classé dans les chants à hisser par Michel Colleu mais parmi les

---

<sup>362</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.11.

<sup>363</sup> *ibid.* 10

<sup>364</sup> COLLEU -COUILLOUD, 2003, p.54.

<sup>365</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.10.

<sup>366</sup> Vidéo disponible: [https://youtu.be/ZIyB-8\\_VHjw](https://youtu.be/ZIyB-8_VHjw). On peut le trouver également sous le titre *Hardi les gars* ! par exemple dans l'ouvrage suivant : LÉ MOYNE François, *Chantons la mer*, Les Editions Ouvrières, 1964, p.10.

<sup>367</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/O1y3E4iKdns>

chants à virer dans le répertoire d'Armand Hayet et l'analyse de Jean Chatard. Nous avons déjà souligné que seul le rythme compte pour la manœuvre, ainsi il n'est pas surprenant qu'un même chant puisse correspondre à plusieurs types d'action.

### **Nous irons à Valparaiso**

Hardi les gars, vire au guindeau  
Good bye, farewell, good bye, farewell  
Hardi les gars, adieu Bordeaux  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Au cap Horn, il ne fera pas chaud  
Haul away, hé, oula tchalez !  
A faire la fête aux cachalots  
Ha l'matelot, hé, ho hisse hé ho

Plus d'un y laissera sa peau  
Good bye, Farewell, good bye, farewell  
Adieu misère, adieu bateau  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Et nous irons à Valparaiso  
Haul away, hé, oula tchalez !  
Où d'autres y laisseront leurs os  
Ha l'matelot, hé, ho hisse hé ho

Ceux qui reviendront pavillon haut  
Good bye, Farewell, good bye, farewell  
C'est l'premiers brin de matelot  
Hourra, oh Mexico, oh oh oh  
Pour la bordée ils seront à flot  
Haul away, hé, oula tchalez !  
Bon pour le rack la fille l'couteau  
Ha l'matelot hé, ho hisse hé ho

Daté du milieu du XIXe siècle, l'origine du chant suivant intitulé *Le port de Tacoma* est américaine. La mélodie est empruntée au chant intitulé *The Banks of Sacramento*, dont il existe plusieurs versions selon la profession de celui qui le chantait. On doit la version française à Henri Jacques.<sup>368</sup> Jean Chatard explique que dans ce chant : « *Sur un rythme très soutenu, cinq vérités sont exposées sans fioriture aucune, avec seulement le désir d'efficacité.* »<sup>369</sup>

---

<sup>368</sup> (1886- 1973) marin, homme de lettres, musicologue, journaliste. Grand voyageur, il passe deux fois le Cap Horn en vivant la vie des cap-horniers. Il raconte ses expériences dans des romans et des poèmes.

<sup>369</sup> CHATARD J, 2011, p.111.

## Le port de Tacoma

C'est dans la cale qu'on met les rats, houla houla  
C'est dans la cale qu'on met les rats, houla houlala

*Refrain: Parés à virer*

*Les gars faudrait haler*

*On s'repos'ra quand on arriv'ra*

*Dans le port de Tacoma*

C'est dans la mer qu'on met les mâts, houla houla,  
C'est dans la mer qu'on met les mâts, houla houlala

*Parés à virer*

*Les gars faudrait haler*

*On s'repos'ra quand on arriv'ra*

*Dans le port de Tacoma*

C'est dans la pipe qu'on met l'tabac, houla houla,  
C'est dans la pipe qu'on met l'tabac, houla houlala.

*Parés à virer*

*Les gars faudrait haler*

*On s'repos'ra quand on arriv'ra*

*Dans le port de Tacoma*

C'est dans la gueule qu'on se met l'tafia, houla houla,  
C'est dans la gueule qu'on se met l'tafia, houla houlala.

*Parés à virer*

*Les gars faudrait haler*

*On s'repos'ra quand on arriv'ra*

*Dans le port de Tacoma*

Mais les filles, ça s'met dans les bras, houla houla,  
Mais les filles, ça s'met dans les bras, houla houlala.

*Parés à virer*

*Les gars faudrait haler*

*On s'repos'ra quand on arriv'ra*

*Dans le port de Tacoma x2*

**Virer au cabestan** est la manœuvre : « *qui a suscité le plus vaste répertoire de chants de travail à bord des navires français.* »<sup>370</sup>. Autre forme de treuil le cabestan succède au guindeau. L'axe vertical du treuil est actionné avec des barres enfoncées horizontalement sur lesquelles les marins par groupe de trois ou quatre poussent en marchant :

« *Il pouvait ainsi y avoir douze hommes et plus à virer au cabestan.* »<sup>371</sup>

Principalement utilisé pour relever l'ancre, mais aussi pour toute manœuvre pour laquelle la force des bras ne suffit pas. Les marins devaient avancer en cadence, régulièrement pour éviter les à-coups. Les chants utilisés pour cette manœuvre ont un rythme de marche :

« *Lent ou rapide, selon l'effort à fournir.* »<sup>372</sup>

<sup>370</sup> COLLEU -COUILLOUD, 2003, p.58.

<sup>371</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.11.

<sup>372</sup> COLLEU -COUILLOUD, 2003, p.58.

Au début de la manœuvre le navire avance lentement vers l'ancre, les marins avancent assez vite, puis ralentissent au fur et à mesure que le navire se rapproche. Une fois l'ancre à pic l'effort à fournir est tel que:

*« Les chants cessent alors et laissent place à des exclamations énergiques et à des cris sauvages pour obtenir le grand effort collectif qui va enfin arracher l'ancre du fond. »*<sup>373</sup>

Ce sont des chants dits « à répondre », c'est-à-dire que le meneur entonne un ou deux vers répétés ou répondus par la bordée qui reprend aussi le refrain en chœur. Ce sont souvent des chants assez longs et :

*« tous les chants à virer sont naturellement enjoués et épousent un rythme vaillant. »*<sup>374</sup>

Au 31 du mois d'Août qu'a livré le Chœur des Marins de la Base navale Adour en est un exemple. Cette chanson vraisemblablement écrite au début du XIXe siècle commémorerait le combat du 31 août 1800 au cours duquel le célèbre corsaire Robert Surcouf (1773-1827) aux commandes de la Confiance, prit le navire anglais le Kent, armé de trente-huit canons et comptant quatre cents hommes, dans le Golfe du Bengale. Le doute sur la véracité de ces propos vient du fait que le Kent était un gros navire marchand à trois ponts et non une frégate comme dit dans le chant. Certains auteurs<sup>375</sup> classent ce chant dans la catégorie des chants de détente, l'un n'empêche pas l'autre. Les chants ont une utilité dans le travail mais peuvent également être chantés pour le plaisir.

---

<sup>373</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.58.

<sup>374</sup> CHATARD J, 2011, p.108.

<sup>375</sup> GISSEROT Jean-Paul, *Les plus célèbres chansons de marins*, Luçon, Editions Jean-Paul Gisserot, 1999, p.30.  
LE MOYNE François, *Chantons la mer*, Les Editions Ouvrières, 1964, p.116.

## Au 31 du mois d'août<sup>376</sup>

Au 31 du mois d'août  
Nous vîmes venir sous l'vent à nous (bis)  
Une frégate d'Angleterre  
Qui fendait la mer et les flots  
C'était pour attaquer Bordeaux  
*Refrain : Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*  
Le capitaine en un instant  
Fit appeler son lieutenant (bis)  
Lieutenant te sens-tu capable  
Dis-mois te sens-tu assez fort  
Pour prendre l'anglais à ton bord  
*Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*  
Le lieutenant fier et hardi  
Lui répondit capitaine oui (bis)  
Faites branle-bas à l'équipage  
Je vais hisser no't pavillon  
Qui rest'ra haut nous le jurons  
*Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*

Le maître donne un coup d'sifflet  
Pour faire monter les deux bordées (bis)  
Tout est paré pour l'abordage  
Hardis gabiers fiers matelots  
Braves canonnières, mousses et petiots  
*Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*  
Vire lof pour lof en un instant  
Nous l'attaquerons par son avant (bis)  
A coup de haches d'abordage  
De pique, de sabre, de mousqueton  
Nous l'avons mis dans la raison  
*Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*  
Que dira-t-on de lui tantôt  
En Angleterre et à Bordeaux (bis)  
Qu'a laissé prendre son équipage  
Par un corsaire de dix canons  
Lui qui en avait trente et si bon  
*Buvons un coup, buvons en deux*  
*A la santé des amoureux*  
*A la santé du roi de France*  
*Et merde pour le roi d'Angleterre*  
*Qui nous a déclaré la guerre*

### Les chants à haler ou déhaler :

« [Ils] ... habitent eux à la frontière entre le monde de la mer et celui de la terre ferme. »<sup>377</sup>

Selon la configuration des ports les navires ne pouvaient parfois pas rentrer à quai sous voile. Pour parvenir jusqu'au quai on faisait alors appel à des haleurs « *marins retraités, gamins du quartier des pêcheurs, « garçonnnes »* (...), tous sont les bienvenus pour mener à bien cet

<sup>376</sup> Vidéo disponible : [https://youtu.be/J9\\_Ts7gq8ZA](https://youtu.be/J9_Ts7gq8ZA) Texte de la version paillarde disponible en annexe 6 p.153

<sup>377</sup> BARRE, 2004, p.30.



*effort collectif.* »<sup>378</sup>. En file indienne les haleurs tiraient le bateau, la cordelle sur l'épaule. Les chants étaient souvent des improvisations, mêlant onomatopées et vers très courts sur un rythme à deux temps :

*« C'est à l'unisson, sans le moindre sentiment autre que celui de l'ensemble, que les cris de hâlage ou guindage sont poussés par les marins. »*<sup>379</sup>

### Les chants à nager

Les matelots à bord des chaloupes doivent avancer en cadence, les chants servent à rythmer et coordonner le mouvement des avirons :

*« Chanter en épousant bien le rythme de la nage, pour permettre aux rameurs de coordonner leurs efforts et de soutenir parfaitement la cadence est tout un art. »*<sup>380</sup>

Le répertoire est vaste, le tempo du chant à nager est plutôt lent sur un rythme à quatre temps :

*« Le répertoire englobe toutes les chansons pouvant s'adapter au rythme de la nage. Une des plus appréciées était A la claire fontaine, dans la version aujourd'hui apprise par les élèves de toutes les écoles françaises ! »*<sup>381</sup>

## **2. Chants de détente**

Les chants de détente appelés aussi chants du gaillard\* d'avant sont souvent accompagnés par des instruments tels que l'accordéon, le violon ou la guitare. Ils ne sont pas caractérisés par des rythmes spécifiques puisqu'ils n'ont d'autre usage que de distraire les marins pendant les temps de repos, surtout valable dans la marine au long cours ou sur les navires de la Marine nationale. Même si l'on chante beaucoup sur les navires de pêche, le repos est rare puisqu'une fois le poisson pêché il faut le travailler et il ne reste plus beaucoup de temps pour s'amuser :

*« Peu [le chant] en vigueur à bord des voiliers de pêche, car dans ce métier les loisirs étaient rares. »*<sup>382</sup>

*Adieu, cher camarade*<sup>383</sup> est une chanson de gaillard d'avant. Elle n'était pas du tout appréciée des officiers parce que les paroles encouragent à l'indiscipline si ce n'est à la mutinerie. Les conditions de vie à bord des navires, particulièrement à l'époque de la marine à voile, étaient

---

<sup>378</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.38.

<sup>379</sup> DE LA LANDELLE G, 1859, p.292.

<sup>380</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.68.

<sup>381</sup> *idem*

<sup>382</sup> Michel Colleu in YVART J, 1980, p.13.

<sup>383</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/UpEAPDoEf3k>

très difficiles. La précarité, le manque des siens, de nourriture, d'activités autres que le travail etc. pouvait conduire à des conflits potentiellement dangereux pour l'équipage. La moindre étincelle pouvait déclencher le chaos. La chanson décrit la pénibilité du métier de marin et finit par être interdite à bord :

*« Ce véritable réquisitoire était une des chansons favorites des marins français. Elle finit par être interdite sur les navires de la Marine nationale... Tant et si bien qu'aujourd'hui, on la chante encore... ! »<sup>384</sup>*

### Adieu cher camarade

Adieu, cher camarade adieu, faut nous quitter  
Faut quitter la bamboche, à bord il faut aller  
En arrivant à bord, en montant la coupée  
A l'officier d'quart faudra se présenter,  
Faudra se présenter !

Coup de sifflet du maître : Poste  
d'appareillage

Autour du cabestan se range l'équipage  
Un jeune quartier maître, la garcette à la  
main

Aux ordres d'un premier maître nous astique  
les reins,  
Nous astique les reins !

Ah qu'elle est triste et dure la vie du matelot  
On y mange que des briques, on y boit que  
de l'eau  
On couche à la dure sur un vieux lit de camp  
On fait triste figure quand on n'a pas  
d'argent,  
Quand on n'a pas d'argent !

Et vous jeunes fillettes, qui avez des amants  
Bourlinguant tout là-bas à bord des bâtiments  
Ah soyez leur fidèle, gardez bien votre cœur  
A ces marins modèles qui ont tant de  
malheurs,  
Qui ont tant de malheurs !

Et toi, ma pauvre mère qu'as-tu fais de ton  
fils  
Marin c'est la misère marin c'est trop souffrir  
J'ai encore un petit frère qui dort dans son  
berceau  
Je t'en supplie ma mère n'en fait pas un  
matelot,  
N'en fait pas un matelot !

Et si je me marie et que j'ai des enfants  
Je leur bris'rai un membre avant qu'ils ne  
soient grands  
Je ferai mon possible pour leur gagner du  
pain  
Le restant de ma vie pour pas qu'ils soient  
pas marins,  
Pour pas qu'ils soient pas marins !

Parmi les figures types que l'on rencontre dans les chants de marin, le forban est celui qui attire tout autant qu'il répulse et pourtant il est le symbole d'une certaine liberté vers laquelle, finalement, les pensées du marin peuvent parfois s'envoler. Le forban a choisi son mode de vie et pour rien ne s'en détournerai. Il est totalement libre, il ne répond qu'aux exigences de mère nature et fait fi des règles et des lois des hommes :

<sup>384</sup> YVART J, 1980, p.30.

« *Le forban ne se fait guère d'illusion quant au sort qui lui est réservé, si d'aventure il est capturé.* »<sup>385</sup>

Le chant consacré à cette figure du monde maritime n'appartient pas au répertoire traditionnel, il est généralement présenté comme un chant du bagne de Brest mais aujourd'hui il fait partie du répertoire des chants marins :

« *Cette chanson, aujourd'hui très appréciée des amateurs de chants de marins, ne provient pas du fond traditionnel. Le style des paroles, comme celui de la musique, fait penser à une composition d'opérette populaire ou de revue musicale de la fin du XIXe siècle.* »<sup>386</sup>

### Le forban<sup>387</sup>

A moi forban que m'importe la gloire  
Les lois du monde et qu'importe la mort  
Sur l'océan j'ai planté ma victoire  
Et j'bois mon vin dans une coupe d'or  
Vivre d'orgie est ma seule espérance  
Le seul bonheur que j'ai su conquérir  
Si sur les flots j'ai passé mon enfance  
C'est sur les flots qu'un forban doit mourir.

*Refrain : Vin qui pétille, femme gentille  
Sous tes baisers brûlant d'amour  
Plaisir bataille vive la canaille  
Je bois, je chante et je tue tour à tour*

Peut-être au mât d'une barque étrangère  
Mon corps un jour servira d'étendard  
Et tout mon sang rougira la galère  
Aujourd'hui fête et demain le hasard  
Allons esclave debout mon brave  
Buvons la vie et le vin à grands flots  
Aujourd'hui fête et demain peut être  
Ma tête ira s'engloutir dans les flots

*Vin qui pétille, femme gentille  
Sous tes baisers brûlant d'amour  
Plaisir bataille vive la canaille  
Je bois, je chante et je tue tour à tour*

Peut-être un jour par un coup de fortune  
Je capturerai l'or d'un riche galion  
Riche à pouvoir vous amener la lune  
Je partirai vers d'autres horizons  
Là respecté tout comme un gentilhomme  
Moi qui ne fus qu'un forban qu'un bandit  
Je pourrais comme un fils de roi tout comme  
Finir peut-être dedans un bon lit.

*Vin qui pétille, femme gentille  
Sous tes baisers brûlant d'amour  
Plaisir bataille vive la canaille  
Je bois, je chante et je tue tour à tour (bis)*

Nous ne sommes pas parvenue à trouver quelconque information à propos du chant suivant. Lors du concert de septembre 2013 donné par le Chœur des Marins de la base navale Adour, le public a accueilli ce morceau avec beaucoup d'enthousiasme. Le décalage était surprenant entre les hommes en uniformes et ce chant aux paroles si légères.

<sup>385</sup> CHATARD J, 2011, p.95.

<sup>386</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.104.

<sup>387</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/AQz5Cgjdhg>

## Allons à Messine<sup>388</sup>

Autrefois jadis mais y'a bien longtemps  
Y'avait sur la mer un beau bâtiment ah !ah !ah !  
*Refrain : Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
La coque du navire était en diamants  
Et tout l'équipage des filles de quinze ans ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
Mon copain de droite était commandant  
Mon copain de gauche était lieutenant ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
Les toisons des filles faisaient des haubans  
Et nos mains habiles les gabiers dedans ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
Leurs robes de dentelle faisaient voile au vent  
Quand leurs avantages venaient au couchant ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
Le pont du navire comme un ventre blanc  
Avec un grand mât qu'on plantait dedans ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng*  
Toutes les filles du pont disaient en chantant  
Ouvrez les écluses pour qu'ils mouillent dedans ah !ah !ah !  
*Allons à Messine, pêcher la sardine*  
*Allons à Lorient, pêcher le hareng x3*

### 3. Chansons d'auteurs

Dans cette partie nous avons réuni les deux chants suivants écrits par des auteurs sans lien direct avec les métiers de la mer. Elle les inspire et ces chansons sont ajoutées aux répertoires des groupes contemporains de chants marins. Nous avons discuté de cela avec Jean-Luc Casteret et il nous avait confirmé que tous les chants dits « de marins » ne sont pas chantés par les marins eux-mêmes :

*« tous les chants qui racontent les histoires fabuleuses des marins, c'est des chants qui n'étaient pas chantés par les marins eux-mêmes (...) C'est des chants qui étaient chantés par des chansonniers ou par des, par des gens qui vivaient à terre et qui*

---

<sup>388</sup> Vidéo disponible : [https://youtu.be/aUvDh\\_LlB9Y](https://youtu.be/aUvDh_LlB9Y), la version paillardes est disponible en annexe 6, p.153.

*racontaient (...) l'histoire des marins etc. mais en fait les marins ne chantaient pas. »<sup>389</sup>*

François Budet est un auteur-compositeur-interprète, écrivain et poète de langues française et bretonne. Un de ses plus grand succès est la chanson intitulée *Loguivy-de-la-Mer* composée dans les années 1960, désormais un classique de la chanson bretonne :

*« Paris, un dimanche de 1965, François Budet a le cafard. Il compose une chanson nostalgique sur son port de Loguivy, près de Paimpol, puis la chante à une amie qui l'enregistre pour s'en souvenir. Elle ramène la bande dans le petit port breton... et quand le jeune revient au pays, il découvre avec surprise que tous les pêcheurs du port ont adopté sa chanson, qui fait déjà partie de la culture locale ! Depuis le succès de « L'homme-qui-vit-de-la-mer », comme cela est écrit dans un cahier de chansons, ne s'est jamais démenti ! »<sup>390</sup>*

Il évoque avec nostalgie l'époque de la marine à voile, des terre-neuvas, des cap-horniers tout en gardant espoir en la jeunesse pour prendre la relève.

### **Loguivy de la mer**

Ils reviennent encore à l'heure des marées  
S'asseoir sur le muret, le long de la jetée  
Ils regardent encore au-delà de Bréhat  
Respirant le parfum du vent qui les appelle  
Mais s'il est révolu le temps des Terres  
Neuvas

La race des marins, chez nous ne s'en va pas

*Refrain: Loguivy de la mer, Loguivy de la  
mer*

*Tu regardes mourir les derniers vrais marins  
Loguivy de la mer au fond de ton vieux port  
S'entassent les carcasses des bateaux déjà  
morts*

Ils ont connu le temps où la voile était reine  
Ils parlent des haubans, des focs et des  
misaines  
De tout ce qui a fait le charme de leur vie  
Et qu'ils emporteront avec eux dans l'oubli  
Mais s'il s'est révolu le temps des cap-  
horniers  
Il reste encore chez nous d'la graine  
d'aventurier

*Loguivy de la mer, Loguivy de la mer  
Tu regardes mourir les derniers vrais marins  
Loguivy de la mer au fond de ton vieux port  
S'entassent les carcasses des bateaux déjà  
morts*

Je n'ai jamais su dire ce que disent leurs yeux  
Perdus dans ce visage buriné par le vent  
Ces beaux visages d'hommes, ces visages de  
vieux

Qui savent encore sourire et dire à nos vingt  
ans

Remettez vos cabans, et larguez les amarres  
Allez-y l'avant et tenez bon la barre

*Loguivy de la mer, Loguivy de la mer  
Tu regardes mourir les derniers vrais marins  
Loguivy de la mer au fond de ton vieux port  
S'entassent les carcasses des bateaux déjà  
morts*

<sup>389</sup> Extrait de l'entretien réalisé en Août 2014, passage p.36-37, annexe 3, p.148.

<sup>390</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.117.

*Fanny de Laninon*<sup>391</sup> composé par Pierre Dumarchey, dit Mac Orlan (1882-1970), écrivain français, évoque la ville de Brest avant-guerre par un marin amoureux de Fanny :

*« Dans les ports, plus qu'ailleurs, les œuvres de Pierre Marc Orlan sont si rapidement intégrées qu'elles semblent y avoir toujours retenti : c'est le cas de Fanny de Laninon sur Brest »*<sup>392</sup>

### Fanny de Laninon

A l'aube sur le quai Gueydon Devant l'petit pont Chantait la chanson Le branle-bas de la croisière Et sur sa blanche baleinière Jean Bouin notre brigadier Son bonnet caplé Un peu sur l'côté Me rappelle mon bâtiment C'était le bon temps Celui de mes vingt ans	Ah! Fanny de Recouvrance J'aimais tes yeux malins Quand ton geste plein d'élégance Balançait des marsouins Je n'étais pas d'la maistrance Mais j'avais l'atout en mains Quand tu v'nais m'voir le dimanche Sur le Duguay Trouin
Le fidèle capitaine d'armes Et son cahier d'punis Dans la cayenne f'sait du charme A je ne sais quelle souris Mais j'ai dans l'cœur une souffrance Quand le quartier-maître clairon Sonnait du haut d'Recouvrance Aux filles de Laninon	A c'theure je suis retraité Maître Timonier aux Ponts et Chaussées Je fais le service des phares Et j'écoute la fanfare De la mer en son tourment D'Molène à Ouessant Quand souffle le vent Tonnerre de Brest est tombé Pas du bon côté Tout s'est écroulé Dans c'qui reste de Recouvrance N'entrerait pas un Sako Et Fanny ma connaissance Est morte dans son bistrot J'n' ai pu rien en survivance Et quand je bois un coup d'trop Je sais que ma dernière chance S'ra d'faire mon trou dans l'eau
La plus belle de Laninon Fanny Kersauson M'offrit un pompon Un pompon de fantaisie C'était elle ma bonne amie Elle fréquentait un bistrot Rempli de mat'lots En face du dépôt Quand je pense à mes plaisirs J'aime mieux m'étourdir Que d'men souvenir	

<sup>391</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/QKcGWs8QncQ>

<sup>392</sup> COLLEU-COUILLOUD, 2003, p.116.

Ces chants font les beaux jours des groupes de musique qui transmettent ces textes à un public élargi, transporté dès les premières notes dans un monde sans fioritures. Certains chants font partie nous l'avons dit du répertoire de chansons paillardes et dépassent le cadre maritime, les vestiaires sportifs et autres festivités d'après match entre autres exemples s'en font le relai. Qu'elle que soit l'origine locale du chant, le répertoire est vaste et à l'image du milieu maritime n'a pas de frontière. Le chant peut être un marqueur d'identité et un moyen de la véhiculer. Au-delà de l'aspect artistique, qui n'est pas la considération première de ces chants, destinés en premier lieu au travail, le chant est un moyen d'expression, de diffusion d'une culture spécifique. En l'occurrence le monde marin et pour ce qui suit le monde marin basque.

### C. Chants basques

Un proverbe dit : *« un basque : un béret, deux basques : une partie de pelote, trois basques : une chorale »*. Le chant en pays basque est une tradition de longue date, il est un moyen de préserver une tradition mais aussi la langue. Pour Mikel Epalza<sup>393</sup> avec qui nous avons discuté du chant basque et des chants marins : *« la langue est fondamentale pour communiquer mais le chant est fondamental pour montrer l'appartenance la communauté. »* Le chant basque porte en lui une forte valeur identitaire, il relève du rituel et n'a que faire des contingences. En cette période de débats sociétaux sur l'identité, sur la laïcité, le chant basque pourrait faire figure de « rebelle ». En effet, M. Epalza nous expliquait que le chant basque est un tout, certains chants appartiennent au répertoire religieux, d'autres non mais en définitive peu importe le chant ou le lieu, *« on peut chanter des chants d'église au bistrot »*. Il nous racontait que par exemple au fronton lors d'une partie de pelote, s'il est midi la partie s'interrompt quel que soit le score, le moment du jeu, il n'y a plus d'adversaire, tout le monde s'arrête pour chanter l'Angelus : *« ouvert sur le ciel, tous sous la même protection, la même prière »*. Nous nous rappelons que nos grands oncles bergers en haute Soule n'avaient pas besoin de raison pour chanter. Ce à quoi M. Epalza a acquiescé ajoutant : *« on chante si on veut chanter et quand on veut chanter, il n'y a pas de règle, la seule chose c'est que l'on ne chante pas sur commande, on n'aime pas chanter sur commande. »* Il a précisé l'aspect

---

<sup>393</sup> La discussion s'est tenue lors d'un entretien téléphonique, il n'y a donc pas de transcription, tous les propos de Mikel Epalza sont inscrits en italique sans référence systématique en note de bas de page. A cette occasion il nous a signalé que l'Institut Culturel Basque a réalisé en 2001 une exposition consacrée au chant basque, « Kantuketan » ou « en quête du chant » qui a voyagé jusqu'en 2005. Pour des informations complémentaires consulter : <http://www.eke.eus/fr/institut-culturel-basque/expositions-de-linstitut-culturel-basque/kantuketan> ou [http://www.eke.eus/eu/eke/leihotik/leihotik\\_artxiboak/leihotik\\_18](http://www.eke.eus/eu/eke/leihotik/leihotik_artxiboak/leihotik_18)

spontané du chant qui étonne souvent le spectateur non averti. Lors de notre discussion, étant tous les deux d'accord sur le fait que le chant basque est un chant dont l'empreinte identitaire est la principale valeur, il a beaucoup insisté sur le fait que l'élément fondamental du Pays basque est le peuple, les basques eux-mêmes. Et le chant est une marque d'appartenance à ce peuple, « *cette civilisation basque* ». « *C'est un rite qui n'est pas imposé par un chef, n'importe qui entonne un chant, on enlève les bérets et on chante tous* ». Il a insisté également sur le fait que chanter va au-delà du chant lui-même, « *on s'investit* » concluant la conversation sur le fait que l'identité n'est pas cérébrale, ni même du cœur : « *c'est dans les tripes* ». Sur le sujet de la construction identitaire basque bâtie par les basques eux-mêmes ou par le biais des images touristiques, il faut nuancer dans la mesure où cette pratique du chant collectif, spontané, ancré en l'homme n'est pas propre au Pays Basque. Ces modalités s'appliquent à d'autres régions.<sup>394</sup>

Sur le thème des chants marins, M. Epalza nous a confirmé qu'il existe un grand répertoire de chants basques liés à la mer. En revanche lorsque nous avons abordé la question du chant à bord il nous a répondu : « *non en mer on ne chante pas, on travaille* », avant de nous confier qu'avec un « *copain parfois on chantait pour mettre l'ambiance mais que non à bord on travaille* ».

Le Chœur des Marins de la Base navale Adour a livré pour le concert trois chants basques, *Agur Jaunak*, *Hegoak* et *Boga boga*, le dernier étant lié à l'univers maritime. Nous avons décidé de rajouter à cette liste le chant intitulé *Jeiki Jeiki* que nous avons évoqué avec Jean-Luc Casteret au cours de notre entretien bien qu'il n'ait pas été chanté lors du concert ; parce que si l'on se fie aux informations à son sujet, il est en lien direct avec l'histoire maritime luzienne.

*Agur Jaunak*<sup>395</sup> est une chanson chantée lors de cérémonies particulières visant à accueillir une personne chère ou en l'honneur d'une personne. Elle est chantée par des chœurs d'hommes, principalement en église. Mais nous l'avons dit, il n'y a pas de règle et « *si on veut chanter Agur Jaunak avant un repas, on chante Agur Jaunak* »<sup>396</sup>

---

<sup>394</sup> Patricia Heiniger-Casteret nous a conseillé à ce propos la lecture de l'ouvrage de Jean-Jacques Casteret *La polyphonie dans les Pyrénées gasconnes, Tradition, évolution, résilience*, L'Harmattan, 2012, 367 pages et de l'article « *Quan s'i presta... ! (Quand ça s'y prête !) : Modèles, et perception de la polyphonie dans les Pyrénées gasconnes* », in Charles-Dominique Luc et Cler Jérôme (éds.), *La vocalité dans les pays d'Europe méridionale et dans le bassin méditerranéen*, Actes du colloque international de la Napoule/Université Nice-Sophia-Antipolis, Modal, FAMDT, 2001, pp.145-169.

<sup>395</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/8p6Kn8Rwc6I>

<sup>396</sup> Propos toujours tenu par Mikel Epalza



*Agur Jaunak*

Agur Jaunak  
Jaunak agur (bis)  
Agur terdi

Jaungoikoak  
Eginakgire  
Zuek eta  
Baigu ere

Agur Jaunak  
Agur, agur terdi emen gire

Jaungoikoak  
Eginakgire  
Zuek eta  
Baigu ere

Agur Jaunak  
Agur, agur terdi emen gire

Agur Jaunak

*Adieu Messieurs!*

Adieu Messieurs!  
Messieurs adieu (bis)  
Adieu à tous

Nous sommes les fils  
Du père Dieu  
Lui nous aime,  
Il nous a créés

Adieu Messieurs  
Adieu ! Adieu à tous

Nous sommes les fils  
Du père Dieu  
Lui nous aime,  
Il nous a créés

Adieu Messieurs  
Adieu ! Adieu à tous

Adieu Messieurs

*Hegoak*<sup>397</sup> est un poème écrit par Joxean Artze en 1965 et mis en musique par Mikel Laboa<sup>398</sup>. En 1968 ce dernier est allé dîner avec sa femme dans un restaurant de San Sébastien. Le poème n'était pas encore paru était imprimé sur les serviettes. C'était un acte de résistance contre l'interdiction faite par le régime franquiste d'utiliser la langue basque. Sa femme et lui l'ont beaucoup aimé, en rentrant il le mettait en musique<sup>399</sup>. Il a présenté pour la première fois la chanson au théâtre Astoria de San Sébastien. Internationalement connue, Joan Baez en a même fait une version<sup>400</sup>.

---

<sup>397</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/w67bvpH19i8>

<sup>398</sup> <http://baladeenpaysbasque.centerblog.net/121-une-chanson-hegoak>

<sup>399</sup> <http://www.lehall.com/galerie/hegoak/cahier/pages/b.htm>

<sup>400</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=63GO1URJKOs>

### *Hegoak*

Hegoak ebaki banizkio  
Neria izango zen  
Ez zuen aldegingo (bis)

Bainan honela  
Ez zen gehiago txoria izango (bis)

Eta nik  
Txoria nuen maite (bis)

### *Les ailes*

Si je lui avais coupé les ailes  
Il aurait été mien  
Il ne serait pas parti

Mais alors  
Il n'aurait plus été un oiseau

Et moi  
C'est l'oiseau que j'aimais

Boga boga<sup>401</sup> est un chant écrit par le compositeur basque espagnol Jesus Guridi Bidalao (1886-1961). Il insiste sur le sentiment de mélancolie qui envahi le marin qui appareille pour voyager jusqu'aux Indes.

### *Boga boga*

Boga, Boga, Mariñela, Mariñela !  
Joan behar dugu urrutira, urrutira  
Bai indietara, bai indietara

Ez det, ez det, ez det, nik ikusiko  
Zure kai ederra, kai ederra,  
Agur, agur, agur Donibaneko itsa itsaso  
bazterra  
Mariñela, Boga ! Mariñela

### *Vogue, vogue*

Vogue, vogue, marin  
Nous devons partir loin,  
Jusqu'aux Indes, jusqu'aux Indes

Je ne reverrai plus  
Ton joli port, joli port  
Adieu, adieu, adieu rivage de Saint-Jean

Marin, vogue ! marin

Les marins basques nous l'avons vu ont dès le Moyen Age bravé l'inconnu et sont partis très loin de chez eux pour de très longues campagnes de pêche. Mais s'ils furent les pionniers, ils sont concurrencés à partir du XVIIe siècle par d'autres nations, en particulier l'Angleterre et la Hollande, dont le chant Jeiki Jeiki serait l'illustration :

*« Mais à partir du XIIe siècle, des concurrents, Anglais et Hollandais surtout, utilisant les techniques mises au point par les Basques, leur disputèrent les terrains de chasse. (...) Cette haine des Hollandais, dont la chanson porte témoignage, trouva au moment des guerres de course d'autres occasions de se manifester ; les corsaires bayonnais et luziens avaient leur ennemi héréditaire. »<sup>402</sup>*

<sup>401</sup> Vidéo disponible : <https://youtu.be/osNsKztuydg>

<sup>402</sup> YVART J, 1980, p.46.

### *Jeiki, jeiki*

*Jeiki, jeiki etxeakoak,  
Argia da zabala,  
Argia da zabala!*

Itchasotik mintzaten da  
Zilharrezko trumpeta  
Bai eta're ikharatzen,  
Olandresen ibarra!  
Olandresen ibarra!

*Jeiki, jeiki etxeakoak,  
Argia da zabala,  
Argia da zabala!*

Itsasotik hurbiltzen da  
Untzi bat kargatua;  
Gaitzen denak mentura  
Haren atakatzera!  
Haren atakatzera!

*Jeiki, jeiki etxeakoak,  
Argia da zabala,  
Argia da zabala!*

Itsasoan agiri da  
argi gozo biguna,  
Bere aurrean beldurtuta  
Ihes doa iluna !  
Ihes doa iluna !

### *Debout, debout*

*Debout, debout gens de la maison,  
Il fait grand jour  
Il fait grand jour !*

Sur la mer résonne  
La trompette d'argent  
Et aussi tremble  
Le rivage des Hollandais !  
Le rivage des Hollandais !

*Debout, debout gens de la maison,  
Il fait grand jour  
Il fait grand jour !*

Depuis la mer s'approche  
Un navire chargé,  
Allons tous avec l'intention  
De l'attaquer !  
De l'attaquer !

*Debout, debout gens de la maison,  
Il fait grand jour  
Il fait grand jour !*

Sur la mer apparaît  
Une douce lueur,  
Après avoir eu peur devant elle  
L'obscurité s'enfuit !  
L'obscurité s'enfuit !

A la question : On chante encore en mer aujourd'hui ? <sup>403</sup> que nous avons posé à Jean-Luc Casteret, il nous a répondu : « *Plus beaucoup* », la raison première est que le passage à une marine motorisée a mis fin aux manœuvres pénibles effectuées nous l'avons vu la plupart du temps en chanson. Les marins ont continué à chanter « *pour l'animation sur les bateaux* » jusqu'à l'apparition des baladeurs portatifs puis d'internet qui a fait que chacun pouvait désormais écouter sa propre musique :

*« D'après ce que j'ai compris le, ce qui a tué un peu le chant (...) dans les carrés (...) à bord c'est l'apparition d'internet (...), c'est-à-dire qu'à bord les mecs ils écoutent leur musique »*

<sup>403</sup> Extrait de l'entretien réalisé en Août 2014, passage p.10, annexe 3, p.147.

La féminisation des équipages dans la marine contemporaine pourrait être aussi une des raisons, l'irrévérence de certains chants vis-à-vis de la gente féminine peut en effet froisser les sensibilités. Pour autant comme nous l'avons indiqué en début de chapitre, les chants marins continuent de se diffuser à terre et au-delà des mers et océans. Les mêmes moyens de communication qui rendent les carrés silencieux donnent accès à une réserve sans fond de chants marins du monde entier en un clic, de même que pour les ex-voto pour lesquels nombre d'images sont facilement accessibles.

## II. Les ex-voto

### A. Symboles de la frontière matériel/immatériel

Le dépôt d'ex-voto en général et dans le milieu maritime en particulier est une pratique attestée dès l'Antiquité « *tant par les sources écrites que par les découvertes archéologiques.* »<sup>404</sup>, les premiers remonteraient aux Phéniciens<sup>405</sup> qui offraient des statuettes aux divinités de la mer.

Les mots ex-voto sont une contraction de l'expression latine *ex voto suscepto* qui signifie « suivant le vœu fait », l'ex-voto est donc une offrande faite à Dieu suite à une demande ou en remerciement d'une grâce obtenue.

Sans cesse confronté au danger potentiel qu'implique le travail en mer, la perspective de la mort est très prégnante dans le monde maritime, à terre comme en mer :

*« La mort en mer reste toujours présente dans les esprits, que ce soit à bord ou à terre, et chacun a ses rites pour tenter de la conjurer. »*<sup>406</sup>

Face au danger imminent, les marins soumis à des forces qui les dépassent font alors appel aux divinités pour qu'elles intercèdent en leur faveur. Ils prononcent des prières, font des vœux, des promesses :

*"C'est toujours l'image du danger, de la mort qui se dessine avec plus ou moins de netteté et rend plus pressantes encore ces demandes d'intercession et de miséricorde."*<sup>407</sup>

---

<sup>404</sup> Lucien Basch in COLLECTIF, Catalogue d'exposition, *Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours*, Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Paris, 1981, 204 pages.

<sup>405</sup> BOULLET François et Collette, *Ex-voto marins*, Rennes, Ed. Ouest-France, 1996, p.11.

<sup>406</sup> BARRE, 2004, p.28.

*« Probablement plus que les autres, les gens de mer, pris collectivement, sollicitent le ciel sans se lasser, invoquent le soutien de la cour céleste à la mesure des dangers qu'ils affrontent. »*<sup>408</sup>

Et en dépit des progrès techniques supposés assurer une certaine sécurité, le risque d'accident demeure, *« le navire constitue encore un instrument fragile »*<sup>409</sup>. Cette épée de Damoclès qui pèse sur les marins engendre un rapport particulier avec la religion, mêlé de croyances dogmatiques et rituelles plus ou moins magiques, voire superstitieuses :

*« Les marins on le sait, sacrifieraient à un certain nombre de rites que l'on qualifierait volontiers de magique. Mais les talismans embarqués, les cierges bénis, les reliques précieuses aux usages précis pendant un danger ne revêtent pas de réelle étrangeté. »*<sup>410</sup>

*« les ex-voto propitiatoires, assez rarement conservés, peuvent compléter l'inventaire des attitudes à la fois magiques et chrétiennes, souvent enchevêtrées. »*<sup>411</sup>

*"Les gens de mer étaient réputés former le milieu le plus superstitieux qui puisse exister"*<sup>412</sup>

La spiritualité des gens de mer est faite de contradiction, l'absence des marins tend à les éloigner de la doctrine quand dans le même temps le recours à une divinité s'impose. L'Eglise a très tôt pris en compte les contraintes liées à l'exercice du métier de marin et s'est accordée avec ses spécificités<sup>413</sup>. En outre, les familles à terre maintiennent le lien entre les hommes et Dieu. Toutefois, le don d'ex-voto reste *« en dehors de toute initiative, de tout encadrement religieux. »*<sup>414</sup>

De nos jours la mortalité en mer est nettement inférieure à ce qu'elle fut, néanmoins c'est une éventualité qui hante encore les marins et leurs familles parce que cela signifie une mort sans autre sépulture que le fond des océans. Cela implique pour les familles de ne pas pouvoir se recueillir ou rendre hommage au défunt, c'est une disparition sans adieu.

---

<sup>407</sup> CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large, Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup>)*, Paris, Aubier coll. Historique, 1995, p.145.

<sup>408</sup> CABANTOUS Alain, *Le ciel dans la mer, Christianisme et civilisation maritime (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 1990, p.123.

<sup>409</sup> MASSON Philippe, *La mort et les marins*, Grenoble, Ed. Glénat, 1995, p.108.

<sup>410</sup> CABANTOUS A, 1995, p.139.

<sup>411</sup> CABANTOUS A, 1990, p.130.

<sup>412</sup> BOTTET Béatrice, *Croyances et superstitions des gens de mer*, Alternatives, 2008, p.10.

<sup>413</sup> MASSON P, 1995, p.86.

<sup>414</sup> CABANTOUS A, 1990, p.171.

Recourir à la bonté céleste en cas de danger est une procédure qui se décompose trois en temps immuables :

- d'abord le temps de l'épreuve où l'homme constate son impuissance et demande une protection surnaturelle, moment de grande intensité et de ferveur particulière « *un vœu ne se prononce pas à la légère, surtout quand il est collectif. Il s'accomplit selon des formes rituelles* »<sup>415</sup>,
- ensuite la promesse solennelle d'un acte de reconnaissance,
- enfin l'accomplissement de cette promesse.

C'est à cette dernière temporalité que correspond l'acte votif<sup>416</sup>. Cette démarche se fait sans tarder, on ne revient pas sur une telle promesse probablement par crainte de se voir refuser une nouvelle intervention divine si besoin. L'ex-voto est remis « *avec solennité, selon un cérémonial établi* »<sup>417</sup>. Le don est une démarche personnelle, qui peut être individuelle ou collective et qui relève de l'intime. Elle crée un lien entre le ou les déposant(s) et la divinité. C'est une action en lien direct avec un événement lors duquel le danger fut tel que le recours à une divinité s'est imposé :

*« Face aux dangers affrontés, la dimension miraculeuse demeure l'élément obligé de la croyance en l'intercession des saints. »*<sup>418</sup>

Il y a plusieurs catégories d'ex-voto :

- un ex-voto est dit propitiatoire s'il est donné pour solliciter la grâce ou la protection d'un saint ou d'une sainte :  

*« en groupe ou seuls, les marins font célébrer une messe pour demander une bonne navigation, une bonne pêche. »*<sup>419</sup>
- l'ex-voto gratulatoire est remis en remerciement du vœu exaucé, de la vie sauvée,  

*« démarches probablement les plus fréquentes ou tout au moins celles qui laissèrent le plus de traces »*<sup>420</sup>.
- l'ex-voto surrogatoire est offert sans rien attendre en retour.

---

<sup>415</sup> BOULLET F et C, 1996, p.48.

<sup>416</sup> COUSIN Bernard, « L'Ex-voto, document d'histoire, expression d'une société », in *Archives de sciences sociales des religions*, n° 48/1, 1979, p.108.

<sup>417</sup> BOULLET F et C, 1996, p.51.

<sup>418</sup> CABANTOUS A, 1990, p.153.

<sup>419</sup> *ibid* p.152.

<sup>420</sup> *ibid*, p.153

Au regard du droit canonique les ex-voto sont des objets précieux car ce sont des témoignages de piété<sup>421</sup>. Les ex-voto se situent à la frontière du sacré et du profane, c'est la démarche dépositaire du donateur qui confère le caractère sacré à l'ex-voto, l'objet en lui-même n'a de valeur sacrée qu'aux yeux de celui qui le donne. C'est le vœu qui accompagne de dépôt qui lie le dépositaire à Dieu à travers l'objet qui prend alors une dimension sacrée :

*« Les ex-voto, ce sont d'abord des objets sacrés et, à ce titre, ils méritent un respect impératif. »<sup>422</sup>*

Les ex-voto marins se présentent sous de multiples formes. Cela peut être une maquette de bateau sauvé du naufrage ; un tableau représentant le sauvetage et qui consacre la divinité invoquée tout en renseignant sur la dangerosité du métier ; une pièce de navire (bouée, cordage, ancre, filet etc.) ; une statuette ; une plaque apposée sur laquelle on peut trouver inscrits le nom des marins sauvés ou de ceux qui ne sont pas revenus :

*« Les ex-voto marins décrivent la mer, les bateaux, la nature océane, la manœuvre des navires, les risques d'un métier où l'on ne fait pas toujours de vieux os. »<sup>423</sup>*

Aujourd'hui si le don d'ex-voto est une pratique désuète ils n'en demeurent pas moins le témoignage intemporel d'un acte de foi et le symbole matériel du lien immatériel qui uni les hommes à la mer et à Dieu.

## **B. Catalogue**

Il ne s'agit pas là d'un catalogue exhaustif de l'ensemble des ex-voto maritimes. Nous nous sommes contentés de prendre les exemples rencontrés dans le cadre de notre terrain. Nous n'avons pas beaucoup d'informations les concernant.

### ***1. Eglises Saint-Jean-de-Luz et Ciboure***

---

<sup>421</sup> Propos tenu par Pascale Leroy-Castillo qui travaille au bureau de dépôt des ex-voto à Lourdes lors d'un séminaire du laboratoire ITEM, « Construire/déconstruire les frontières du religieux » en octobre 2013

<sup>422</sup> BOULLET François et Collette, *Ex-voto marins*, Rennes, Ed. Ouest-France, 1996, p.7.

<sup>423</sup> *idem*



Ce navire suspendu dans l'église Saint-Jean Baptiste à Saint-Jean-de-Luz est une réplique du *Chamois*, offerte par l'Impératrice Eugénie qui survit en 1867 au naufrage du navire impérial qui se brise sur la côte luzienne<sup>424</sup>.



Accroché dans l'église Saint-Vincent de Ciboure, ce navire serait selon les sources soit un sardinier, soit un navire de commerce<sup>425</sup>.

## 2. Chapelle Bordagain



L'édifice nommé la tour de Bordagain se compose de deux éléments, une église, qui date du XIIe siècle et d'une tour accolée au XIVe siècle à des fins défensives militaires, restaurée en 2010<sup>426</sup>. Elle servait également d'atalaye pour guetter au loin la présence de baleines.

<sup>424</sup> <http://visites.aquitaine.fr/eglise-saint-jean-baptiste-9766>

<sup>425</sup> Un sardinier pour Mikel Epalza, un navire de commerce ici : <http://www.ex-voto-marins.net/pages/lieupage64Ciboure.html>

<sup>426</sup> <https://www.fondation-patrimoine.org/fr/aquitaine-2/tous-les-projets-166/detail-tour-de-bordagain-a-ciboure-1478>





Les ex-voto sont disposés à l'extérieur dans une chapelle.



### 3. Chapelle Socorri



La chapelle Notre Dame de bon secours, située sur les hauteurs d'Urrugne, aurait été construite en 1627 en remerciement d'un vœu exaucé par les marins sauvés. Le



navire est une chaloupe portant le nom local de Notre Dame de bon secours *Sokorriko ama*<sup>427</sup>



<sup>427</sup> <http://www.ex-voto-marins.net/pages/licupage64Urrugne.html>

## Conclusion

A travers ces quelques pages nous avons tenté de dresser un portrait de la mémoire luzienne que nous estimons constitutive de l'identité culturelle maritime de la cité en mettant en avant quelques-unes de ses spécificités. Dans un monde où l'information circule à grande vitesse, nous voulions revenir sur ce qui fait sens localement pour le groupe social concerné par la préservation de la mémoire maritime. Nous ne prétendons pas avoir fait le tour de tout ce qu'il y aurait à dire loin s'en faut. Nous voulions aborder les thèmes qui s'étaient dégagés de nos recherches de première année et qui nous semblaient constituer une tradition spécifique. Beaucoup de sujets restent à traiter et d'autres à approfondir.

Par le thème consacré aux différentes pêches pratiquées par les pêcheurs basques nous voulions souligner, peut être une évidence, qu'ils sont le repère identitaire de la cité. L'activité de pêche est ancienne et malgré le déclin on retiendra qu'elle a fait la renommée des pêcheurs basques et permis le développement de la baie luzienne. Pionniers dès leurs débuts et pionniers encore aujourd'hui l'identité culturelle de la cité forgée par les pêcheurs luziens est forte parce que leur mémoire l'est aussi. Le maintien de certaines traditions montre leur volonté de perpétuer des métiers malgré les difficultés et démontre surtout une volonté de transmettre la passion qui les habite. La qualité du travail est un propos récurrent, de même que le respect de la ressource, avec l'idée de transmettre une façon de faire traditionnelle respectueuse de l'environnement.

Aujourd'hui la flotte de pêche luzienne compte une trentaine de bateaux. Le secteur de la pêche est soumis à des réglementations toujours plus contraignantes et parfois incohérentes avec les réalités du terrain. La pêche artisanale fait actuellement la renommée du port, de nombreux reportages sont consacrés aux derniers artisans de la mer, dignes représentants des techniques de pêche traditionnelles. L'Europe a entendu les doléances des petits pêcheurs et semble vouloir mener une politique en leur faveur, il ne reste plus qu'à appliquer les décisions prises. Leur combat pour une pêche responsable et durable ne s'arrête pas avec les quelques progrès européens, ils ne cesseront que lorsqu'ils auront atteint leur objectif. Leur méfiance à l'égard des hautes instances n'a d'égale que les revers subis.

Le chapitre consacré à la charpente maritime et aux embarcations traditionnelles avait pour ambition d'une part d'essayer de comprendre comment se construit un bateau, d'autre part de mettre en avant la transmission d'une technique traditionnelle typique de construction navale basque, ce depuis quatre générations à travers l'exemple de l'atelier Marin Frères ; et de revenir sur un grand moment de notre terrain qui nous fait encore sourire aujourd'hui. Nous nous sommes confrontée à diverses difficultés dues en grande partie à un cuisant manque de sources en ce qui concerne le métier de charpentier de marine et la construction navale de la

zone étudiée. La grande complexité des termes techniques a aussi été un frein à l'écriture d'un chapitre plus développé. Il s'agit d'un métier que l'on ne peut pas comprendre en lisant des livres, la théorie ne sert pas à grand-chose sans assister à la partie pratique.

Nous avons néanmoins essayé de retranscrire le plus clairement possible ce que nous avons appris. Le temps des grandes constructions de bateaux est révolu, le chantier naval Marin Frères s'occupe des réparations diverses sur les bateaux de pêche, il fait aussi de la restauration de bateaux de plaisance. Sa renommée vient du talent d'avoir construit et reconstruit des navires, fleurons de la flotte de pêche basque des grandes années 1950. Son activité dépend de la bonne santé de l'activité de pêche du port et pour le moment il nous a confié vivre correctement de son métier.

Pour la partie qui concerne les chants de marins, la difficulté résidait dans le manque de sources sur l'origine des chants et leur histoire. Les ouvrages qui leur sont consacrés sont pour la plupart des recueils de chants. Au-delà du fait qu'ils consacrent le métier de marin et qu'ils illustrent les manœuvres de la grande époque de la marine à voile, les chants gardent leurs secrets. Lorsqu'il s'agit d'une culture orale, rien ne remplace le témoignage direct, l'écoute, il est difficile de ressentir l'intensité d'un chant en lisant le texte sur papier même si l'on imagine les marins en action. Leur transmission s'opère au grès des différentes fêtes et autres festivals dont le succès va croissant comme en témoigne par exemple le festival de Paimpol qui s'est déroulé à la mi-août dernière<sup>428</sup>. Les moyens de communication actuels donnent accès à une quantité incroyable de chants marins à travers le monde pour le plus grand plaisir des amateurs de cette culture musicale. Nous nous sommes contentée pour notre démonstration des chants proposés par le Chœur des Marins de la Base navale Adour du concert donné pour les fêtes de la mer 2013, lors duquel ils n'ont chanté que trois chants basques. Mikel Epalza nous a indiqué que le répertoire des chants basques liés à la mer est très vaste ce qui pourrait faire l'objet d'une autre étude.

Les ex-voto quant à eux sont nous l'avons dit un symbole éternel de dévotion, ils matérialisent un lien immatériel. Ils sont un pan essentiel de la culture maritime, une étude approfondie de certains d'entre eux (les tableaux par exemple) permet de comprendre, comme avec les chants, les conditions de vie des gens de mer. Ils relèvent de l'intimité d'un équipage qui aux prises avec le danger a mis son destin entre les mains d'une divinité. Ils sont un rappel de l'impuissance de l'homme face à la nature et une marque de reconnaissance de la faveur accordée.

---

<sup>428</sup> <http://www.ouest-france.fr/chant-de-marin-paimpol-edition-2015-vers-un-record-battu-3624503>

A la question : est-il besoin de patrimonialiser la mémoire pour sauvegarder et transmettre l'identité culturelle ? Nous répondons oui, mais comme nous l'avons signalé à différentes reprises, la mémoire se lit en miroir avec le temps présent, elle ne représente pas le passé mais le lien qui unit passé et présent. Il est donc impératif d'inclure dans le processus de patrimonialisation ce qui se fait aujourd'hui, en regard avec ce qui se faisait pour ancrer et transmettre l'identité culturelle maritime. La mémoire confère à la cité luzienne son identité maritime par la présence des marins pêcheurs qui en sont les garants.

Sur le terrain nous avons constaté les dissensions cristallisées autour de la notion de patrimoine culturel immatériel et plus encore sur l'intérêt même de la démarche. Ce ne sont pas là des réactions propres à la baie de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure. Dans la mesure où le patrimoine culturel immatériel entre dans le domaine de la sphère intime des porteurs de traditions, il n'est pas rare que cela crée des tensions.

C'est la communauté dans son ensemble qui doit accepter le projet pour que la transmission aux générations suivantes puisse avoir lieu sans porter avec elle les stigmates des « querelles de clocher ». Toute action de construction patrimoniale ne peut réussir que si elle bénéficie d'une forte conviction et d'une volonté politique assidue. L'identité culturelle de la cité dépend de la capacité à faire vivre la mémoire. Tel un palimpseste l'histoire du port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure se lit en partant d'aujourd'hui. Le *Patchiku* et l'*Airosa*, tous deux classés monuments historiques, sont les derniers représentants de la période des années 1950 et de la construction navale traditionnelle rappelant celle des traînières qui ont succédé aux chaloupes sardinières, héritières des chaloupes baleinières à bord desquelles les marins pêcheurs pêchaient la morue et chassaient la baleine à Terre-Neuve.

Du temps s'est écoulé entre notre période sur le terrain et ce moment précis où nous terminons l'écriture de ce mémoire. Nous nous devons donc avant de terminer rendre justice aux organisateurs des fêtes de la mer de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure 2015, parce qu'à en juger par le programme établi pour cette édition <sup>429</sup> nul doute que la fête a été repensée. Nous n'avons malheureusement pas pu y assister mais lors d'un contact téléphonique nous avons appris que malgré quelques « couacs » tout c'était bien passé. La sauvegarde du patrimoine maritime est en de bonnes mains, reste maintenant à espérer que la création d'un véritable lieu permanent dédié à la mémoire maritime voit le jour bientôt. L'obtention récente du label Ville

---

<sup>429</sup>[http://www.ciboure.fr/fileadmin/medias/images/FETES\\_DE\\_LA\\_MER/Programme\\_Fetes\\_de\\_la\\_Mer\\_2015.pdf](http://www.ciboure.fr/fileadmin/medias/images/FETES_DE_LA_MER/Programme_Fetes_de_la_Mer_2015.pdf)

d'Art et d'Histoire<sup>430</sup> pourrait débloquent la situation, l'aspect financier étant souvent un des arguments justifiant de l'impossibilité de faire.

Le littoral luzien est riche d'une histoire pluriséculaire qui a modelé la société et le paysage. La mémoire maritime se construit et reconstruit par l'action des hommes, elle évolue et se renouvelle, elle est vivante, dynamique et identitaire.

---

<sup>430</sup> [http://www.saintjeandeluz.fr/Detail\\_de\\_1\\_actualite.1128+M5cdd2f4bcfb.html](http://www.saintjeandeluz.fr/Detail_de_1_actualite.1128+M5cdd2f4bcfb.html)

## **Bibliographie et Webographie**



## Méthodologie

AUGE Marc, *La vie en double : ethnologie, voyage, écriture*, Paris, Ed. Payot & Rivages, 2011, 267 pages.

BENSA Alban, *Après Lévi-Strauss : pour une anthropologie à taille humaine*, Paris, Ed. Textuel, 2010, 126 pages.

BOURDIEU Pierre, *Réponses, Pour une anthropologie réflexive*, Paris, Editions du Seuil, 1992, 268 pages.

CALAME Claude – KILANI Mondher, *La fabrication de l'humain dans les cultures et en anthropologie*, Lausanne, Payot, 1999, 164 pages.

CEFAÏ Daniel (dir.), *L'engagement ethnographique*, Paris, Ed. EHESS, 2010, 637 pages.

CUCHE Denys, *La notion de culture dans les science sociales*, 4<sup>e</sup> ed., Paris, La Découverte « Repères », 2010, 128 pages.

COPANS Jean, *L'enquête et ses méthodes, L'enquête ethnologique de terrain*, Paris, 3<sup>e</sup> édition refondue, Colin, 2011, 128 pages.

DESCOLA Philippe, « L'anthropologie de la nature », In : *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 57<sup>e</sup> année, n°1, 2002, pp. 9-25.

DESCOLA Philippe, *Par-delà nature et culture*, Gallimard, 2005, 618 pages.

GALIBERT Charlie, *L'anthropologie à l'épreuve de la mondialisation*, Ed. L'Harmattan, 2007, 298 pages.

GHASARIAN Christian (dir.), *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive : nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*, Paris, Colin, 2002, 248 pages.

GODELIER Maurice, *L'énigme du don*, Paris, Flammarion, 2008, 315 pages.

KILANI Mondher, « Le discours anthropologique : observation, description, narration », In: *École pratique des hautes études, Section des sciences religieuses*. Annuaire. Tome 109, 2000-2001. 2000. pp. 203-205.

LABURTHE-TOLRA Philippe - WARNIER Jean-Pierre, *Ethnologie, Anthropologie*, Paris, PUF, 1993, 428 pages.

LESERVOISIER Olivier, *L'anthropologie face à ses objets : nouveaux contextes ethnographiques*, Archives contemporaines, 2007, 295 pages.

LEVI-STRAUSS Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1955, 504 pages.

LEVI-STRAUSS Claude, *La pensée sauvage*, Paris, Plon, 1985, cop.1962, 349 pages.

LOMBARD Jacques, *Introduction à l'ethnologie*, Paris, Colin, 2008, 255 pages.

MAUSS Marcel, *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1967, 285 pages.

MAUSS Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1950, 482 pages.

SARDAN Jean Pierre Olivier de, " La politique du terrain. Sur la production de données en anthropologie ", *Enquête, Les terrains de l'enquête*, n° 1, 1995, pp.71-109.

### **Dictionnaires**

BONTE Pierre - IZARD Michel (dir.), *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, 1991, 842 pages.

DE MONTFERRIER Alexandre V.S, BARGINET Alexandre, *Dictionnaire universel et raisonné de marine, Bureau du dictionnaire de marine*, 1841, 680 pages.

DE BONNEFOUX Pierre-Marie-Joseph, *Dictionnaire de marine à voile et à vapeur*, Volume 2, Paris, Ed. Arthus Bertrand, 1859, 756 pages.

VERGE-FRANCESHI Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire de la marine*, Paris, Laffont, 2002, 2 vol., 1508 pages.

### **Revues**

Altxa Mutillak, n°9&10, 2008.

Chasse-Marée, n°161, Juin 2003.

Chasse-Marée, n° 197, Juin 2007.

Chasse-Marée, n°228, Novembre 2010.

Métiers d'Arts, n°252, Juillet-Août 2010.

Revue d'Histoire maritime, Les constructions navales dans l'histoire, n°7, Paris Presses Sorbonne, 2007.

Société des sciences, lettres & arts de Bayonne, n°108, 1965.

### **A**

ARCOCHA-SCARCIA Aurélie, « Itsassoco biayetaco othoicen araldea. [La série de prières pour les voyages en mer] de Joannes Etcheberri de Ciboure (1627) », *Lapurdum* [En ligne], 4, 1999, pp.9-44. <http://lapurdum.revues.org/1527>. Consulté en 2012.

ARCOCHA-SCARCIA Aurélie, « Thématique maritime et variations transtextuelles sur le motif de la tempête en mer dans les lettres basques des XVI-XVIIIe siècles », *Lapurdum*, 7, 2002, pp. 7-25.

ARMAND Rudy, *Socio-anthropologie des marins pêcheurs*, Paris, L'Harmattan, Coll. "Sociologies et environnement", 2011, 300 pages.

## B

BALIBAR Etienne, « Identité culturelle, identité nationale », *Quaderni*, n°22, Hiver 1994, Exclusion-Intégration : la communication interculturelle, pp. 53-65.

BARRE (collectif) *Mer et marins en France d'autrefois*, Paris, Editions Archives et Culture, 2004, 159 pages.

BEAUCHER Stéphan, *Plus un poisson d'ici 30 ans?, Surpêche et désertification des océans*, Paris, Ed. Les petits matins, 2011, 352 pages.

BEAUDOIN François, *Bateaux des côtes de France, Histoire des voiles d'Europe à travers les bateaux des côtes de France*, Grenoble, Ed. Glénat, 1990, 373 pages.

BELLET Adolphe, *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve, Depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIVe siècle*, Paris, Augustin Challamel Editeur, 1901, 284 pages.

BERTRAND Jean-Elie, *Description des arts et métiers*, Tome 11, Neuchâtel, Imprimerie de la Société Typographique, 1779, 692 pages.

BIDART Pierre (dir.), *Société, politique, culture en Pays basque*, Bayonne, Elkar, 1986, 199 pages.

BLADE Jean François, *Dissertation sur les chants héroïques des Basques*, Paris, Librairie A. Franck, 1866, 60 pages.

BOMBARD Alain, *La mer et l'homme*, Paris, Fayard, 1980, 260 pages.

BOTTET Béatrice, *Croyances et superstitions des gens de mer*, Alternatives, 2008, 135 pages.

BOULLET François et Collette, *Ex-voto marins*, Rennes, Ed. Ouest-France, 1996, 119 pages.

BOURGOIN Jean, *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, Ed. du CTHS, 1995, 426 pages.

BORTOLOTTI Chiara (dir.), *Le patrimoine immatériel. Enjeux d'une nouvelle catégorie*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2011, 251 pages.

BOUVET DE CRESSE, A.J.B., *Histoire de la marine de tous les peuples depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours*, Paris, Aimé André Libraire, 1824, 574 pages.

BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction, et de ses mouvements*, Paris, Jombert, 1746, 682 pages.

BUISSON, *Dictionnaire universel de commerce, banque, manufactures, douanes, pêche, navigation marchande, des lois et administration du commerce*, Volume2, 1805, 1091 pages. Article Morue pp.150-178. Article Thon pp.829-831.

## C

CABANTOUS Alain, *Le ciel dans la mer, Christianisme et civilisation maritime (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 1990, 432 pages.

CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large, Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup>)*, Paris, Aubier, Coll. Historique, 1995, 279 pages.

CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PERON Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup>*, Paris, Fayard, 2005, 902 pages.

CANDAU Joël, *Anthropologie de la mémoire*, Paris, Colin, 2005, 202 pages.

CAZEILS Nelson, *Dix siècles de pêche à la baleine*, Tours, Ed. Ouest-France, 2000, 127 pages.

CELERIER Pierre, *Histoire de la navigation*, Paris, PUF, Coll. Que Sais-je ?, 1968, 126 pages.

CHAHO Joseph Augustin, *Voyage en Navarre pendant l'insurrection des Basques (1830-1835)*, Bayonne, Editeur P. Lespés, 1865, 447 pages.

CHATARD Jean, *Les marins, Chants des équipages*, La Rochelle, Ed. La Découverte, 2011, 280 pages.

CHEVALLIER Denis – MOREL Alain, « Identité culturelle et appartenance régionale. », in *Terrain*, n°5, 1985, pp.3-5.

CLEIRAC Estienne, *Les us et Coutumes de la Mer, divisée en Trois Parties*, Rouen, Jean Berthelin, 1671, 256 pages.

CLOUET Alain, *Voiliers de travail : 2500 bateaux à voiles et à rames à travers les siècles et les océans*, La Découverte, 2008, 374 pages.

COLLECTIF, *Lapurdum VII*, Presses Universitaire de Bordeaux, 2002, 381 pages.

COLLECTIF, Catalogue d'exposition, *Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours*, Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Paris, 1981, 204 pages.

COLLEU Michel-COUILLOUD Nathalie, *Chants de Marins, A la découverte d'une tradition vivante*, Douarnenez, Editions du Chasse-Marée, 2003, 143 pages.

COMITE IZPEGI, *La politique du patrimoine en Pays basque: état des lieux et perspectives: colloque du 25 mai 1991 organisé par le Comité Izpegi*, Saint-Etienne de Baïgorry, Editions Izpegi, 1992, 283 pages.

COUSIN Bernard, « L'Ex-voto, document d'histoire, expression d'une société », in *Archives de sciences sociales des religions*, n° 48/1, 1979, pp. 107-124.

CURY Philippe – ROY Claude, *Pêcheries Ouest Africaines : Variabilité, Instabilité et changements*, IRD Editions, 1991, 525 pages.

CUZACQ René, « La pêche à Saint-Jean-de-Luz » in *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 4, fascicule 2, 1933, pp.287-296.

## D

DAVALLON Jean, « Comment se fabrique le patrimoine ? » *Sciences Humaines*, Hors-série n°36, mars-avril-mai 2002, « Qu'est-ce que transmettre ? »

DAVALLON Jean, *Le don du patrimoine : une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, Paris, Ed. Lavoisier, 2006, 222 pages.

DEFRANCE Yves, « Le genre court en littérature orale : chansonnettes de Haute-Bretagne » [Recherche effectuée pour la Mission du patrimoine ethnologique], Paris, Ministère de la Culture et de la Communication, 1988, 193 pages.

DEFRANCE, Yves, « Distinction et identité musicales, une partition concertante », in *Cahier d'ethnomusicologie*, n° 20, 2007, « Identités musicales », pp. 9-27.

DE LA LANDELLE Guillaume, *Le langage des Marins. Recherches historiques et critiques sur le vocabulaire maritime*, Paris, E. Dentu Libraire-Editeur, 1859, 442 pages.

DE LA LANDELLE Guillaume, *Poèmes et chants marins*, Ed. E. Dentu, 1861, 348 pages.

DE LA LANDELLE Guillaume, in NETTEMENT Alfred (dir.), *La semaine des familles : revue universelle hebdomadaire*, vol. 8, Paris, J. Lecoffre et cie, 1866, 828 pages.

DE LA MORINIERE Simon Barthélemy Joseph Noel, *Histoire générale des pêches anciennes et modernes, dans les mers et les fleuves des deux continents*, Vol.1, Paris, Imprimerie Royale, 1815, 428 pages.

DE NORA, Tia, « Quand la musique de fond entre en action », in *Terrain*, n°37 / 2001, « Musique et émotion », pp. 75-88,

DE LA TOURRASSE Guy, « La Pêche aux Thons sur la Côte Basque française et son évolution récente », *Revue des travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, 17(66), 1951, 42 pages.

DE LA TOURRASSE Guy, « La pêche au thon sur la côte basque poursuit sa modernisation », *Revue des travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, 1957, 21(4), pp.562-592.

DE LOTURE Robert, *Histoire de la grande pêche à Terre-Neuve*, Ed. Ancre de Marine, 1949, 254 pages.

DELHUMEAU Herveline, « Le label « bateaux d'intérêt patrimonial » », *In Situ*, [En ligne], 10/2009, <http://insitu.revues.org/pdf/4532>

DE JONGH Ludovicus Josephus, *L'huile de foie de morue envisagée sous tous les rapports comme moyen thérapeutique*, Paris, Librairie de Victor Masson, 1853, 262 pages.

DELONLAY Dick, *Les marins depuis les Gaulois jusqu'à nos jours*, Paris, Libraires Editeurs Garnier frères, 1886, 453 pages.

DIDEROT Denis - D'ALEMBERT Jean Le Rond, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, 1779. Article Baleine (Volume 2, pp.32-36.) Article Morue (Volume 10, pp.735-736.)

DI MEO Guy, *La géographie en fête*, Géophrys, 2001, 270 pages.

DUHAIME Gérard (dir.), *Le Nord, Habitants et mutations*, Presses de l'Université de Laval, 2001, 227 pages.

DU MONCEAU Duhamel, *Traité général des pesches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, Paris, Saillant & Nyon Libraires, 1772, 743 pages.

DU MONCEAU Duhamel, *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières. Dictionnaire de toutes les espèces de pêches*, Padoue, 1797, 323 pages.

DURNON Maurice, *Des mots de voile et de vent : un langage oublié*, Editions Autrement, 2003, 187 pages.

## **E**

ELDER Marc, *Le peuple de la mer*, Paris, Oudin & Cpie, 1914, 297 pages.

ESTIVAL Bernard, *Un siècle de navires scientifiques français*, Paris, Ed. du Gerfaut, Coll. Ifremer, 2003, 160 pages.

EPALZA Mikel, « La mémoire des pêcheurs », *Revue Altxa Mutillak*, Le magazine des jeunes pêcheurs basques, n° 9&10, 2008, 421 pages.

## **F**

FAURE Muriel, « Du produit agricole à l'objet culturel. Les processus de la patrimonialisation des productions fromagères dans les Alpes du Nord », Thèse de doctorat, Université Lyon II, 2000, 409 pages.

FICHOU Jean-Christophe, « La crise sardinière de 1902-1913 au cœur des affrontements religieux en Bretagne », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 116-4, 2009,

FOUILLE Georges, *L'histoire des bateaux*, Ed. Nathan, 1960, 62 pages.

FOURNIER Laurent Sébastien – CROZAT Dominique – BERNIE-BOISSARD Catherine-CHASTAGNER Claude (dir.), *Patrimoine et désirs d'identité*, Paris, L'Harmattan, 2012, 286 pages.

FOURNIER Laurent Sébastien, *La fête en héritage, enjeux patrimoniaux de la sociabilité provençale*, Aix-en-Provence, PUP, 2005, 182 pages.

FRANCE, *Ordonnance de la marine, du mois d'aoust 1681*, ([Reprod.])/[France], Paris, C. Osmont, 1714. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s/f199.tableDesMatières>

FRANCISQUE Michel, *Le pays basque : sa population, sa langue, ses mœurs, sa littérature et sa musique*, Didot Frères, Fils et Cie, 1857, 547 pages.

## G

GABARRA Jean-Baptiste, *Anciens marins de Capbreton*, Ed. PyrÉmonde (Edition des Régionalismes) (2006), 1922, 84 pages.

GISSEROT Jean-Paul, *Les plus célèbres chansons de marins*, Luçon, Editions Jean-Paul Gisserot, 1999, 127 pages.

GOYHENETCHE Manex- ITSAS BEGIA, « La construction navale en Pays Basque Nord : état de la recherche et portrait chronologique », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 1998, pp.147-168.

GOYHENETCHE Manex, « La pêche maritime en Labourd : survol historique », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2000, pp. 153-161.

GRAVARI-BARBAS Maria – GUICVHARD-ANGUIS Sylvie (dir.), *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXIe siècle*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2003, 952 pages.

GREHAN Amédée, *La France maritime*, Tome 2, Paris, Dutertre Libraire-Editeur, 1855, 402 pages.

GROSSETETE Abbé – GROSSETETE J-M, *La grange pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, Réédition de l'édition originale de 1921, Editions Ancre de Marine, 2001, 420 pages.

GUIBERT Jacques-Antoine-Hippolyte de, *Voyages de Guibert dans diverses parties de France et en Suisse, faits en 1755, 1778, 1784 et 1785*, Paris, D'Hautel, 1806, 414 pages.

GUILLERM Alain, *La Marine à voile*, Paris, PUF, Coll. Que Sais-je ?, 1997, 127 pages.

## H

HALBAWCHS Maurice, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Albin Michel, 1994, 374 pages.

HAMON Hervé - PUGET François, *A toutes voiles*, Morlaix, Ed. Le Télégramme, 2000, 136 pages.

HARITSCHELHAR Jean, « La chanson populaire basque, transmission orale, transmission écrite », *Revue Internationale des Etudes Basques*, Saint Sébastien, Eusko Ikaskuntza, 1986, pp. 883-890.

HERODOTE, *Histoire*, traduction de Pierre Henri Larcher ; revue et corrigée par Émile Personneaux, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5454961c/f26.image>

HIRIGOYEN-BIDART Marie, « Le chant basque monodique (1897-1990) : analyse musicologique comparée des sources écrites et musicales. », Thèse de doctorat, Université de Toulouse le Mirail, Toulouse II, 2012, 350 pages.

HOGG Thomas Paul, *Etude sur l'huile de foie de morue naturelle*, Paris, Victor Masson, 1856, 105 pages.

HOTTIN Christian, « Entre ratification et inscription. La mise en œuvre d'une politique du patrimoine immatériel en France (2006-2010) », *Terrain*, n°57, 2011, pp. 145-157.

## J

JEUDY Henri-Pierre (dir.), *Patrimoines en folies*, Coll. Ethnologie de la France, Cahier 5, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1988, 297 pages.

JOBE Joseph (dir.), *Les grands voiliers, Du XVe au XXe siècle*, Lausanne, Edita, 1967, 365 pages.

## K

KAPP Sébastien, « BORTOLOTTA Chiara, 2011. Le patrimoine culturel immatériel. Enjeux d'une nouvelle catégorie », *ethnographiques.org*, Comptes rendus d'ouvrages, 2012.

KERZONCUF Joseph, *La pêche maritime : son évolution en France et à l'étranger*, Paris, Editorial Maxtor, 1917, 492 pages.

## L

LABORDE Serge, « Les pêches maritimes basques entre déclin et reconstruction », Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Nantes, 2007, 324 pages.



LAFOURCADE Maïté, « Saint-Jean-de-Luz, port de pêche au XVIIIe siècle » in *Zainak. Cuadernos de Antropologia-Etnografia*, La pêche et la mer en Euskal Herria, 21, Donostia-San Sebastian : Eusko Ikaskuntza, 2002, pp.295-316.

LAZZAROTTI Olivier - OLAGNIER Pierre-Jacques, *L'identité, entre ineffable et effroyable*, Paris, Colin, 2011, 236 pages.

LE GALL Jean Yves, *Engins, techniques et méthodes des pêches maritimes*, Lavoisier, 2008, 376 pages.

LE MOYNE François, *Chantons la mer*, Les Editions Ouvrières, 1964, 189 pages.

LETELLIER Patrick, *Petite encyclopédie de la Marine ancienne*, 2014, 177 pages.

LEVILLAIN Charles-Edouard, *Vaincre Louis XIV, Angleterre, Hollande, France : Histoire d'une relation triangulaire 1665-1688*, Seyssel, Champ Vallon, 2010, 463 pages.

LEVI-STRAUSS Claude, *L'identité*, Paris, Ed. Grasset et Fasquelle, 1977, 344 pages.

LINON-CHIPON Sophie – REQUEMORA Sylvie, *Les tyrans de la mer : pirates, corsaires et flibustiers*, Presses Paris Sorbonne, 2002, 463 pages.

## M

MARIE Guillaume – PERON Françoise, « Le patrimoine bâti des littoraux : élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui », *Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne, Laboratoire Géomer, Festival international de géographie 2009*, [En ligne], Université de Bretagne Occidentale, <http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/43/00/09/PDF/fig.pdf>, consulté en 2012.

MARLIAVE Olivier de, *Fêtes et traditions du Pays basque*, Luçon, Ed. Sud-Ouest, 1998, 188 pages.

MASSON Philippe, *La mort et les marins*, Grenoble, Ed. Glénat, 1995, 394 pages.

MERRIEN Jean, *La grande histoire des bateaux*, Paris, Ed. Denoël, 1957, 254 pages.

MERRIEN Jean, *La vie quotidienne des marins au Moyen Age : des Vikings aux galères*, Paris, Hachette, 1969, 285 pages.

MICHELET Jules, *La mer*, Paris, Gallimard, (1861), 1983, 428 pages.

MOLLAT DU JOURDIN Michel, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXe-XVIe*, Hachette Littérature, 1983, 261 pages.

MOLLAT DU JOURDIN Michel (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, 407 pages.

MOLLAT DU JOURDIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Editions du Seuil, 1993, 348 pages.

MONOT Jean, *Les pêches méditerranéennes, Voyage dans les traditions*, Ed. Quae, 2011, 255 pages.

MOREL BOROTRA Natalie, « Le chant et l'identification culturelle des Basques (1800-1950) », *Lapurdum*, Bayonne, Iker, 2000, pp. 351-381.

MUNDUTEGUY Didier, *Sillage*, Anglet, Atlantica, 2002, 143 pages.

## N

NORA Pierre, *Les lieux de mémoire. I. La République*, Paris, Gallimard, 1984, 1642 pages.

## P

PARE Ambroise, *Les œuvres de M. Ambroise Paré, Avec les figures et portraits tant de l'anatomie que des instruments de chirurgie et de plusieurs monstres*, Paris, Ed. Gabriel Buon, 1575,

PAUGAM Serge, *Le lien social*, Paris, PUF, Coll. Que sais-je ?, 2009, 128 pages.

PAUGAM Serge, *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, PUF, Coll. Que sais-je ?, 2010, 128 pages.

PERON Françoise (dir.), *Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Presses Universitaires de Rennes, 2002, 538 pages.

POULET Charlotte « Le chant des mots. Ethnographie d'une pratique musicale irlandaise (Donegal) », *Cahiers d'ethnomusicologie* [En ligne], 24 | 2011, consulté en avril 2015, <http://ethnomusicologie.revues.org/1812>

POUSSIN Adeline, « Le chant militaire et sa pratique actuelle dans les Troupes de Marine. », Thèse de Doctorat, Université de Nice Sophia Antipolis, 2014, 559 pages.

## R

RECHER Jean, *Le grand métier, Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Plon, Coll. Terre humaine, 1977, 479 pages.

RENARD Léon, *Les merveilles de l'art naval*, Paris, Hachette, 1866, 313 pages.

ROBIN Dominique, « Les pêches maritimes en Labourd au début du XVIIIe siècle, d'après le rapport de Lemasson du Parc (1727), in *Annales du Midi : revue archéologique, historique et*

*philologique de la France méridionale*, Tome 106, n°205, Luchon, station thermale à l'époque romaine et sous le second empire, 1994, pp185-201.

ROBIN Dominique, « La pêche à la baleine à Saint-Jean-de-Luz au XVIIIe siècle. A propos de deux textes trouvés à la bibliothèque de Saint Brieux », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Tome 102, n°1, 1995, pp. 47-65.

ROBIN Dominique, *L'histoire des pêcheurs basques au XVIIIe siècle*, Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, Biarritz, Bayonne, Donostia, Bayonne : Elkarlean, 2002, 415 pages.

ROBIN Dominique, « La querelle entre Bretons et Languedociens à propos du commerce de la sardine pressée au XVIIIe siècle », *Annales de Bretagnes et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 112-3, 2005, pp.19-36, <http://abpo.revues.org/1113>, consulté en avril 2015.

## S

SALLABERRY Jean-Dominique-Julien, *Chants populaires du Pays Basque*, Imprimerie de Veuve Lamaignère, 1870, 415 pages.

SAVARY des BRUSLONS Jacques-SAVARY Louis-Philémon, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers*, Copenhague, Frères C.L. & Ant. Philibert, 1761, Tome III, 1202 pages. Article Morue pp.996-1021.

SEBILLOT Paul, *Le folklore des pêcheurs, coutumes, croyances, superstitions*, Saint-Malo, Ed. L'Ancre de Marine, 1997, 389 pages.

SEBILLOT Paul, *Le folklore de France : La mer*, Le Relecq-Kerhuon, Editions des Régionalismes, 2009, 209 pages.

SISCINIO Jean, *Chansons de la mer et de la voile*, Paris, Editions Henry Lemoine, 1947, 30 pages.

SOULAIRE Jacques, *Les baleines franches : Kronos n° 65*, Paris, Editions SPM, 2012, 560 pages.

STURMEL Philippe (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Age à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010, 332 pages.

## T

TROGNEUX Georges, *Histoire des navires, Des origines au XXe siècle*, Saint-Malo, Ed. L'Ancre de Marine, 2001, 231 pages.

TURGEON Laurier, « Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle) : ports, routes et trafics », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos des Pais Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2000, pp.163-178.

## V

VERNIERES Michel (dir.), *Patrimoine, patrimonialisation, développement local : un essai de synthèse interdisciplinaire*, Paris, Ed. Karthala, Coll. Gemdev, 2011, 174 pages.

VIDAL Denis, « Le prix de la confiance, Les renaissances du clientélisme », *Terrain*, n°21, 1993, pp.9-32.

## Y

YVART Jacques, *Florilège de la chanson de mer*, Ed. Maritimes & D'Outre-Mer, 1980, 227 pages.

YVON R.P., *Avec les pêcheurs de Terre-Neuve et du Groenland*, Ed. L'Ancre de marine, 1986, 204 pages.

## WEB

[http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-171/%C3%8ELe_aux_Basques.html#.VBYWD_1_vpA)

[171/%C3%8ELe\\_aux\\_Basques.html#.VBYWD\\_1\\_vpA](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-171/%C3%8ELe_aux_Basques.html#.VBYWD_1_vpA)

<http://www.archivesenligne.fr/chronologie/item/1960-la-grande-peche>

<http://archimer.ifremer.fr/doc/2001/rapport-1660.pdf>

<http://bcs.fltr.ucl.ac.be/Apo/apoco1.html> (Sénèque, *Apothéose satirique du divin Claude*)

<http://bertan.gipuzkoakultura.net/es/5/fran/1.php>

<http://blog.greenpeace.fr/tag/petitepeche>

<http://ceser-aquitaine.fr/portail-conjoncture/conjoncture/medias/2014/08/2014-CRPMEM-Note-conjoncture-regionale-peche-1e-semester.pdf>

[http://www.ciboure-paysbasque.com/il\\_etait\\_une\\_fois/chantier\\_marin.php](http://www.ciboure-paysbasque.com/il_etait_une_fois/chantier_marin.php)

<http://www.citevoile-tabarly.com/lexique-de-la-voile>

<http://www.cotesudmemoirevive.com/templates/cotesudmemoirevive.php>

<http://www.defense.gouv.fr/marine/decouverte/equipements-moyens-materiel-militaire>

<http://www.defense.gouv.fr/marine/ressources-humaines/ecoles-et-formations/ecole-d-officiers-mariniers-maistrance/ecole-de-maistrance/traditions>

<http://www.egurrezkoa.com/>

<http://ww.europe-en-aquitaine.fr/peche-et-cultures-marines>

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431583/IPOL-PECH\\_NT\(2010\)431583\\_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431583/IPOL-PECH_NT(2010)431583_FR.pdf)

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0291+0+DOC+XML+V0//FR>

<http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20140411IPR43503/html/Politique-de-la-p%C3%AAche-les-d%C3%A9put%C3%A9s-adoptent-la-derni%C3%A8re-phase-de-la-r%C3%A9forme>

<http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20140129IPR34101/html/Conclusion-d'un-accord-sur-le-financement-de-la-nouvelle-politique-de-la-p%C3%AAche>

<http://www.eusko-ikaskuntza.org/fr/publicaciones/coleccion/es/cuadernos/articulo.php?o=9170>

<http://www.fondation-patrimoine.org/fr/aquitaine-2/tous-les-projets-166/detail-chaloupe-brokoa-a-ciboure-2164>

<http://www.franceinter.fr/emission-la-bibliotheque-scientifique-ideale-la-pensee-sauvage-de-claude-levi-strauss>

<http://www.franceagrimer.fr/content/download/23161/191433/file/broch%20p>

[http://www.france3.fr/emissions/thalassa/videos/manuel\\_thalassa\\_reportage\\_11\\_070613\\_101\\_05062013085718\\_F3?onglet=tous&page=9](http://www.france3.fr/emissions/thalassa/videos/manuel_thalassa_reportage_11_070613_101_05062013085718_F3?onglet=tous&page=9) (Anne-Marie Vergez)

<http://www.greements.com/interface.htm>

<http://wwz.ifremer.fr/peche>

<http://www.ina.fr/video/CPF86632052> (Lévi-Strauss 1)

<http://www.ina.fr/video/CPF86632053> (Lévi-Strauss 2)

<http://www.ina.fr/video/CPB84051579> (Lévi-Strauss-Pivot Apostrophes)

<http://www.institut-metiersdart.org/metiers-d-art/metiers-lies-a-l-architecture/charpentier-de-marine>

<http://www.itsas-begia.com/>

<http://lapurdum.revues.org/1527>

<http://www.lemarin.fr/articles/detail/items/le-parlement-europeen-defend-la-peche-artisanale.html>

[http://www.lepoint.fr/societe/les-temoins-de-la-grande-peche-17-08-2014-1854392\\_23.php](http://www.lepoint.fr/societe/les-temoins-de-la-grande-peche-17-08-2014-1854392_23.php)

[http://www.lexilogos.com/dictionnaire\\_maritime.htm](http://www.lexilogos.com/dictionnaire_maritime.htm)

<http://www.mandragore2.net/dico/charpente/charpente.php>

<http://www.merlu.de.ligne.free.fr/>

<http://www.musee-marine.fr/virtuel/vernet/index.html>

[http://www.passerelleco.info/article.php?id\\_article=1251](http://www.passerelleco.info/article.php?id_article=1251)

<http://www.patchiku.com/>

<http://www.pc.gc.ca/fra/lhn-nhs/nl/redbay/natcul/basque.aspx>

[http://www.peche-dev.org/IMG/pdf/ne\\_pas\\_confondre\\_petite\\_peche\\_et\\_peche\\_artisanale-2.pdf](http://www.peche-dev.org/IMG/pdf/ne_pas_confondre_petite_peche_et_peche_artisanale-2.pdf)

<http://www.pirates-corsaires.com/>

<http://www.plateforme-petite-peche.fr/>

<http://remaclle.org/bloodwolf/orateurs/oratore1.htm> (CICERON, *De Oratore*, Livre premier, V)

<https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-4102>

<https://sites.google.com/site/devhemen/agriculture-paysanne/eh-laborantza-ganbara>

<http://teink2008.blog.fr/>

<http://whc.unesco.org/fr/list/1412>

[http://www.ur-ikara.com/menu\\_general.php](http://www.ur-ikara.com/menu_general.php)

<https://vimeo.com/10556456> (Père Yvon)

[https://www.youtube.com/watch?v=y0l\\_5MeHtFU](https://www.youtube.com/watch?v=y0l_5MeHtFU)

**TERRAIN** : Entretiens menés auprès de

- Olivier Azarete, patron marin pêcheur, coéquipier de Julien Marin pour le trophée Teink, interrogé de manière informelle à bord du Patchiku lors de la dernière étape du trophée Teink entre Hendaye et Saint-Jean-de-Luz/Ciboure édition 2014.
- Jean-Luc Castéret, musicien, chef de chœur du Chœur des Marins de la Base navale Adour, conseiller municipal de la Mairie de Saint-Jean-de-Luz délégué au spectacle vivant et au développement des pratiques artistiques et musicales, auprès de l'adjoint à la culture, 2014, Saint-Jean-de-Luz.
- Mikel Epalza, aumônier des marins et prêtre de Ciboure, 2012, Socoa.
- Jean-François Irigoyen, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Saint-Jean-de-Luz, délégué aux travaux, au développement durable, à l'accessibilité, à la mer et au littoral. Président de l'association Ur Ikara organisatrice du Trophée Teink. Marin pêcheur de plaisance, 2014, Saint-Jean-de-Luz.
- Itsas Begia représentée par Michel Péry, vice-président de l'association, commandant dans la Marine marchande et Christian Ondicola, charpentier de marine, permanent de l'association, 2014, Ciboure.
- Patrick Lafargue, patron pêcheur, patron du syndicat des marins pêcheurs, 2012, 2014, Capbreton.
- Jean Lartigue, président de l'association Mémoire Vive Côte Sud, membre de l'association Aquitaine Landes Récifs, marin pêcheur de plaisance, 2012, Capbreton.
- Julien Marin, charpentier de marine, 2014, Ciboure.
- Didier Munduteguy, navigateur (trois participations à la route du Rhum et deux au Vendée Globe), intégré en 2010 au port de Bayonne pour des missions de drainage de l'estuaire de l'Adour, de sécurité du port et de relation ville-port après avoir eu la charge de responsable de la concession sur le port de pêche de St-Jean-de-Luz/Ciboure depuis 1991, 2014, Hendaye.
- Jean-Baptiste Mourguy, 8<sup>eme</sup> adjoint au maire de Saint-Jean-de-Luz jusqu'en avril 2014, délégué à la mer, au littoral, à la pêche, à la population et aux actions patriotiques, en charge de l'organisation des fêtes de la mer. Membre de la confrérie du Toro, 2013, 2014, Saint-Jean-de-Luz.
- Jean-Yves Sorin, président du Comité des fêtes de Capbreton, 2012 Capbreton.
- Anne-Marie Vergez, patron pêcheur, militante pour une pêche durable, 2014, Saint-Jean-de-Luz.



# Annexes

## Annexe 1

### Extraits de l'entretien avec Mikel Epalza (ME), Socoa juillet 2012

#### Pages 2-3

ME : C'est très important donc euh qu'est-ce qui reste comme fête, les fêtes de la mer, ya la 15 août, dans beaucoup de ports c'est le 15 août, la Vierge dans la, du côté français, du côté espagnol euh c'est le 16 juillet qu'est Notre Dame du Mont Carmel qui est la Vierge des navigateurs hè, et après y'avait les saints particuliers, les saints de chaque ports qui avaient leur, en Bretagne en particuliers y'en a un paquet quoi. Donc lié à la religion, on peut dire qu'il y a eu depuis plus de deux cent ans de laïcité républicaine, hein, euh, il n'y a pas eu de transmission. Disons Mairie il y a une organisation depuis, c'est, c'est assez récent hein, chez nous ce qui est le plus ancien le plus ancien c'est en 56 donc le pardon en 1956, avant y'avait la fête de la Trinité euh à Socoa pendant des siècles, où les bateaux venaient, y'avait bénédiction. Et là le pardon, c'étaient 25 bateaux qui partaient à Dakar, tous les équipages venaient, ils écoutaient la messe avec les familles et le monde entier. Y'avaient allez trois quatre mille personnes réunies hè autour de l'autel l'évêque venait célébrer la messe, on bénissait les bateaux puis ils partaient à Dakar, là ils partaient à Dakar, le jour où ils partaient à Dakar, ils descendaient l'Atlantique

SSM : Ils partaient pour combien de temps ?, ils partaient tout court ou ?

ME : Ben ils partaient de de depuis c'était 2 novembre, 3 novembre, 4 novembre, pas 2 novembre c'est fête des morts, 3 novembre, 4 novembre, 5 novembre par-là et ils revenaient euh pour le mois de mars donc cinq mois, cinq six mois, mars avril, pour avril, venaient pour l'anchois et le thon. Et après ils sont restés à demeure à partir de 67 par-là, 68 ils sont restés sur place, et les équipages sénégalais donc y'avait pas donc cet engouement, hein. Voilà la, la grande fête ici c'était, qu'on retient comme vraiment appartenant au monde de la pêche c'étaient les pardons, et la messe, la messe, la bénédiction et tout ça. Après, il y a les fêtes de la mer avec les associations comme les anciens marins etc. pour jeter une gerbe euh, à, en mer en l'honneur de tous ceux qui sont morts, morts en mer on pense surtout à la Marine nationale, morts à la guerre et la pêche, la plaisance, enfin ça c'est étendu. Donc y'a un, un bateau officiel de la Marine nationale ou des officiels qui sont là et avec la SNSM, sauvetage en mer qui assure après c'est euh selon la volonté, selon la capacité de, de réunion, capacité de faire venir les gens. A Capbreton c'est assez impressionnant ya, ya tous les plaisanciers

pratiquement les professionnels ils sortent, à Saint-Jean peut-être cinq ou six ou sept et là c'est aucun professionnels voilà.

#### Page 4

ME : Voilà après ya patrimoine et valeurs de la transmission immatérielle ce sont, c'est pas qu'à travers la religion ou les rites, ya aussi les valeurs, la manière de vivre ensemble, avec la nature, avec la ressource, de traiter la ressource, de la partager, la manière aussi de mettre en valeur le produit. Donc dans la fête de la mer, il y a tout l'aspect gastronomique qui joue un rôle important, faire connaître le produit, le mettre en valeur, et aussi les structures qu'on peut mettre en place pour mutualiser les efforts, pour qu'il y ai l'esprit de coopération, de solidarité avec ceux qui s'en sortent pas, avec les malades, enfin il y a toutes ces valeurs, et puis d'arriver à pêcher, enfin à que la pêche, comme j'ai dit **la mer n'est pas une banque, y'en a certains qui prennent la mer comme une banque on va retirer de la du poisson comme on va retirer de l'argent ou du charbon.** La mer est un élément vivant donc rentrer dans, non là ya un rapport à la mort, à la mer qui, qui est très différent. Euh, avant y'avait un, un respect de la ressource, un respect de la mer quoi. C'est euh, y'avait pas cet, cet appât du gain effréné, l'appât du gain euh, comme on sait chaque, chaque pêcheur est un prédateur, donc il va en mer pour gagner, mais y'avait comme des, c'était canalisé, canalisé à travers une vie sociale, à travers des syndicats, enfin, qui disaient ce qu'on pouvait pêcher ou le partage qu'il fallait faire, tant de bon, **maintenant l'Europe a imposé un système, que les pêcheurs d'ailleurs ont du mal à faire avec parce que souvent il est déconnecté de la réalité, le système des quotas,** on nous dit par exemple « on peut pas pêcher ici plus de tant de X tonnes de thon rouge », donc très peu très peu de tonnage, soit disant qu'il n'y a pas de thon rouge en mer alors qu'on en voit en quantité. Alors bon si on pêche pas le thon rouge, bè faut se, se euh rabattre sur le Merlu ou sur un autre poisson donc ce qui fait que ya euh de l'autre côté la cofradia pour la pêche artisanale, les cofradia qui sont unies, très unies, très présentes au niveau des quotations, au niveau aussi de l'ensemble de l'Espagne et présentes en l'Europe les cofradia, tandis qu'ici la pêche artisanale a du mal à être représentée, la pêche artisanale elle est en même temps que , enfin y'a pas une représentation officielle de la pêche artisanale, euh tout est mélangé, y'a le comité national des pêches, au large, la semi-industrielle, industrielle, artisanale, donc ce qui fait que comment justement au jour, de nos jours, défense, patrimoine euh quelle, que sont les savoir-faire, les métiers, savoir-vivre, savoir gérer savoir résoudre les problèmes tout en tenant compte des autres et de la ressource, et de l'avenir, bon, voilà. Alors la fête de la mer là-dedans entre ne répond pas à ces questions-là, les fêtes de la mer elles sont

plutôt liées aux institutions, l'Eglise, les Mairies, offices du tourisme etc., parfois le comité local a son mot à dire, mais en tout cas ici à Saint-Jean, ce sont les réunions se font à la Mairie de Ciboure, parce que c'est Ciboure qui organise ou à la Mairie de Saint-Jean-de-Luz, où sont présents les invités des différentes associations, mais le programme ne déroge pas de ce qui est établi, ce que j'expliquais tout à l'heure.

### Page 6

ME : Pas dès le euh, on peut dire XVIIe 1400 fin XVII et 1600 et 1500 et quelques, y'a même des prières qui se faisaient pour pêcher la baleine, pour chercher la baleine, y'a tout un recueil de prières en basque.

### Pages 8-9

ME : Parce que tout va à la mer, d'autres attirés par l'océan, par ce que la mer contient comme capacité de rêve de projection dans l'aventure et la découverte, ils sont intéressés par ça parce que tous les films et d'autres parce que leur père était pêcheur, leur père était matelot, leur père était des marchands etc. Donc avant c'était le euh, une EAM c'est-à-dire une Ecole d'Apprentissage Maritime pour aller à la pêche, mais sur les 120 qui sont en initiale, il y a la formation continue et la formation initiale, je te dis peut-être à un sur cinq qui est originaire de la pêche, un sur quatre, un sur cinq, bon voilà. Quoiqu'il en soit on ne transmet pas, alors moi quand j'ai créé l'association des jeunes pêcheurs, ils voulaient savoir ce qui se faisait avant, ils voulaient donner la parole aux jeunes, puisque c'étaient les jeunes qui disaient qu'ils n'avaient pas la parole, et en même temps savoir ce que leurs grands-pères faisaient, ils étaient intéressés, il y a eu des enquêtes, on est allé chercher des témoignages, sortir les photos des tiroirs, il y a eu un grand travail de mémoire maritime qui a été fait, ce qui fait qu'à partir de là il y a l'Institut culturel basque aussi qui a pu prolonger avec des témoignages, mais en partant de là quoi et en lien avec Itsas Begia aussi qui est une grande association qui a fait un grand travail, voilà. La réalité c'est que euh, en montagne les bergers ils ont leur fête, c'était le 15 août, c'est la fête en montagne, et il y a un peuple, c'est compact, qui est lié à une vallée, y'a des estives, y'a toute une réalité anthropologique, un rapport à la montagne, euh puis des valeurs. En montagne, comme en mer, on rigole pas, mais seulement en mer on peut, on peut passer vite dans la démesure, c'est-à-dire mettre des gros bateaux, ne penser qu'à l'argent, là aussi il y a trois mentalités, il y a le pêcheurs qui va en mer pour gagner sa vie et nourrir sa famille, et qui va se satisfaire d'un petit bateau ou d'un bateau en tout cas qui va lui permettre de gagner la vie et puis l'autre mentalité c'est aller en mer pour faire des sous,

prendre la mer pour une banque, comme une mine de charbon, justement c'est là que la valeur religieuse, morale, éthique est vachement importante. Penser que la mer est un élément vivant, ce n'est pas une mine de charbon, une mine de charbon, une fois qu'on a pris le charbon, il n'y en a plus, en mer il faut penser qu'on ne peut prendre que dans la mesure où on permet à la vie de se poursuivre c'est cette image qui est soutenable, gérable.

### Pages 9-10

ME : Oui, mais il peut y avoir un petit bateau qui pense à ne pas respecter la ressource, la période des pontes etc. C'est cette mentalité-là, soit mentalité respectueuse, soit une mentalité mercantile elle est, elle peut exister dans la pêche industrielle, dans la pêche semi-industrielle, pêche au large comme dans la petite pêche, celui qui met les filets en pleine période de ponte, qui respecte pas les mailles, qui déclare pas ce qu'il pêche, etc., etc. Il y a mille manières, transfiler les chaluts c'est-à-dire les chaluts ils ont un maillage et tu peux transfiler (*une cloche sonne*) toute façon réduire le maillage, jeter par-dessus bord tout ce qu'on pêche pas, tous les rejets, bon. Tu sais que la, euh y'a eu un fait politique important en 1789 au niveau de la société, après il y a eu un fait économique très important, c'est le passage à l'acier et le passage au moteur, tant qu'on était à voile-aviron on ne pouvait pas prétendre, sauf des morutiers tout ça qui partaient et qui naviguaient là-bas mais de toute façon avec des chaloupes, les grands morutiers ils désarmaient une fois arrivé là-bas, on mettait les chaloupes à l'eau et les gars ils pêchaient la Morue à deux trois quoi. Mais après vient vers la fin du XIXe début XXe le passage au moteur, donc les machines, donc le chalut, un chalut hyper costaud et de plus en plus fort puisqu'il y avait des concurrences avec les Russes, avec les Espagnols, avec les Norvégiens etc. donc à qui pêchait plus jusqu'à ce qu'on arrive à se rendre compte que la mer n'en pouvait plus donc à partir des années, jusqu'aux années 70, après-guerre la mer, pendant la guerre s'était repeuplée de poissons, et puis il y eu ce changement technologique pour la détection, euh des outils qu'on avait jamais eu

SSM : Oui les radars pour les bancs de poissons

ME : Les radars, les sondeurs etc., pour la météo, savoir effectivement hein bon un tas de facilités, et puis la puissance hydraulique, pour les chaluts qui est énorme, la puissance des moteurs, on a triplé, on a bon, tout ça fait que il y a eu un développement technologique, mais sans conscience, arrive ça, sur ça l'Europe qui décide des quotas mais il n'y a jamais eu en fait de réflexion, de formation, de ce rapport de l'homme à la nature, et aux moyens etc. Comprendre que je ne suis pas tout seul en mer, qu'il y en a d'autres, que j'ai le droit de pêcher mais j'ai aussi des devoirs, j'ai des devoirs envers cette nature-là. La dimension

patrimoniale elle est vachement importante, c'est-à-dire, je dis que la dimension immatérielle, il faut pas la déconnecter de la dimension matérielle qu'est la ressource. Cette dimension matérielle, la ressource, est l'outil de production, et le bateau, la dimension matérielle, tout ce qu'on. Tant qu'on fait de la dimension immatérielle un souvenir du passé, des valeurs etc., qui seraient pour un musée et pour amuser la galerie aux fêtes de la mer, ça c'est justement ce qu'il ne faut pas faire.

## Page 11

ME : De côté, il faut pas s'étonner que, qu'elle soit manquante à l'occasion des fêtes de la mer. Comment on a intégré les pêcheurs dans le pouvoir de décision ?, si les pêcheurs n'ont pas le, on leur demande pas la parole ni pour le port, ni pour les quotas, ni pour les espèces, ni pour la mer, ils n'ont aucune envie de venir se pavaner à une fête de la mer, par contre s'ils sont pris en compte ça rentre, ça rentre dans une espèce d'harmonie, voilà il y a toute une logique là, une cohérence, voilà. Et avant, la fête de la Saint Pierre comme je disais, ces mêmes fêtes existaient sur le littoral, euh, euh la saint Nicolas etc. c'est tous les pêcheurs qui, qui portaient ça, c'étaient les familles, mais la société change donc, (*bruit de couverts*), voir qu'est-ce que dans ce changement, qu'est-ce qu'il y a comme permanence, permanent, **il n'y a de permanent que ce qu'on veut faire durer, voilà.**

SSM : Ce qui rapporte, sur le long terme, c'est ça qui est dommage parce qu'on voit tout par l'économie.

ME : Alors il y a des associations effectivement, et ici euh, sur Capbreton ils avaient mis en place un petit musée bon, euh, à Biarritz y'a un musée de la mer mais pas à vocation de la pêche, à San Sébastien, Berméo tu as des musées où la pêche est omniprésente, mais ici, moi **je me bats, je me bats pour qu'il y ai un musée de la pêche**, et on arrive pas, **les élus s'en foutent complètement.** On a de quoi avec Itsas Begia, avec les familles de pêcheurs, avec tout ce qu'on a récolté comme informations, comme photos, comme témoignages etc. Itsasturiak c'est extraordinaire, c'est une exposition magnifique quant au contenu, mais aussi à la forme, avec des vidéos, euh, des CD, une, très interactif, très ludique, très intéressant, plein de photos, plein de, et le problème, c'est que on n'a pas un endroit pour qu'elle soit vue en permanence de façon gratuite, alors actuellement il est à Irissary, après il va aller au musée de, l'an prochain au musée de San Sébastien, l'an prochain il ira sur Hendaye, mais pendant l'hiver les touristes qui veulent, voilà parce que on peut le reproduire ça, l'avantage qu'il y a, ces cassettes et tout ça, même le montage peut se reproduire, mais qu'il y ai un lieu fixe.

## Page 12

ME : Non parce que ce qui devrait se justifier, c'est ce qui existe à La Turballe, y'a un musée en plein port, en Bretagne y'a pas mal de coins où il y a un musée et comme je disais à San Sébastien y'a deux musées, à Berméo, ici à chaque fois qu'on a présenté le projet, un bateau pour la construction navale, on avait un local, un terrain, un terrain, euh, les élus n'ont pas voulu suivre, n'ont pas voulu suivre, parce que derrière y'a pas, y'a plus cet âme, et voilà moi je fais ce boulot énorme de cette bible-là de la mémoire maritime parce que j'ai pris conscience que tout ce monde nous échappait et que les générations qui ont vécu de ça méritaient très, méritaient reconnaissance et puis redorer un peu ce blason de la dignité maritime. Et je peux te dire que quand ils voient leur photo là-dedans, alors je dis souvent une photo, un témoignage c'est une perle mais ce qui est important c'est pas la perle c'est le collier. Une perle tout seule c'est jolie mais sur un collier, et donc pour qu'il y ai un collier il faut qu'il y ai un fil, et ce fil c'est justement ce que j'appelle moi le fil patrimonial c'est-à-dire le fil c'est ce qu'on veut transmettre aux générations futures, tant que la photo reste dans le tiroir c'est pas dans le patrimoine. Le patrimoine ça sort de là et ça rentre dans une histoire qu'on va comprendre. Voilà cette photo était à Dakar en 58 fait partie de tel équipage, voilà ce qu'il s'est passé à l'époque, voilà comment ils pêchaient, voilà pourquoi ils sont partis là-bas. Et voilà comment la coopérative Itsasokoa a mis en place une, un bateau, ils sont allé chercher aux Etats-Unis pour qu'il y ai un bateau, parce qu'à Dakar y'avait pas de froid, donc un congélateur, et tout ça dans la main des pêcheurs, comment les pêcheurs sont arrivés à être des, des maîtres de la criée, d'une usine, d'un bateau congélateur de tout ça, et c'est, c'est passionnant, et quand souvent le pêcheur lui-même qui a vécu cette histoire il retrouve un sens, parce qu'il y a la ligne mère de l'histoire qu'il la connaissait pas ou mal, on lui avait mal expliqué et il, il retrouve un sens, à sa petite ligne qui est très importante et qui est sur un bateau ou un truc de vie.

## Page 13

ME : Dernièrement ils m'ont dit que oui, j'espère qu'ils vont tenir parole. Dernièrement, l'an dernier un des plus vieux sardiniers de 48, qui est en Méditerranée et qui est encore en très bon état, on a voulu l'amener ici à Socoa où il y a une grande histoire maritime, avec conserveries et l'architecture navale et la construction navale et puis les pêcheurs, et mettre ce bateau en terre-plein on demandait, le bateau fait 17 mètres 20 mètres, le mettre sous verre pour que les gens puissent voir, avec le flan ouvert comment c'était construit et en hommage à toute cette ère de la Sardine, bon on va à la Mairie d'Urrugne, le présenter, ils étaient

emballés, très bien tout ça et on demandait seulement le terrain, on allait financer on se débrouillerait, avec les clés dans les offices du tourisme pour qu'ils puissent rentrer s'ils voulaient, *(pause)* refus.

SSM : Et quel motif ?

ME : On a même pas eu de courrier, rien

SSM : Rien du tout ?

ME : Quatre mois après, il dit alors on avait décidé que non parce que y'a une population qui est là, une population c'est vaste hè, ya de quoi mettre, vous avez mis deux balançoires, on peut mettre ça enfin. Enfin, il faut comprendre que cette histoire, ce passé est riche et important parce que ce sont nos racines, on a vécu de ça, ça nous a fait vivre.

#### Page 14

ME : Oui beaucoup. Il devrait y avoir des domaines, et je pense que la dimension patrimoniale maritime ou les choses de la montagne y'a beaucoup de choses devraient être des no man's land où on, ici laisse ton étiquette politique

SSM : De côté

ME : Ici on rentre avec un sens du sacré, un sens

SSM : Et œuvrer pour le bien commun et pas pour une étiquette

ME : Voilà, je pense qu'on gagnerait beaucoup et en même temps le tourisme gagnerait

SSM : Au final tout le monde serait gagnant

ME : Tout le monde serait gagnant

#### Page 15

ME : le problème c'est que le patrimoine maritime doit être, doit être, c'est une passion parce que comme disaient les pêcheurs un bon bateau c'est pas un morceau de bois c'est ma vie, ce sont mes tripes, ou c'est toute la famille qui l'a payé, moi, puis c'est des hommes, la sueur, c'est des on a une histoire, parce que le bateau c'est en même temps la maison, le lieu de travail, c'est euh, c'est beaucoup de chose, c'est un véhicule de beaucoup de choses hè. Et donc un bateau quand il s'en va, en plus c'est une belle coque, elle était, on voulait le conserver, on voulait le montrer aux générations futures, voilà comment on naviguait, voilà comment on faisait, donc il y a un amour. Le problème c'est quand, cet amour nécessaire, pour faire durer le patrimoine, quand cet amour ne suffit pas, quand cet amour euh, a une euh, est reçu avec une platitude et une ingratitude qui est désarmante, et que il faut lutter, combattre, pour que le patrimoine maritime se maintienne quoi



## Annexe 2

### Extraits de l'entretien avec Christian Ondicola (CO) et Michel Péry (MP) Itsas Begia, Ciboure juin 2014

#### Page 3

MP : Nous c'est pour collecter (*M. Péry sourit M. Ondicola aussi*)

SSM : Oui

MP : Collecter, conserver, valoriser, transmettre, tout ce qui constitue le patrimoine maritime de, alors ça a été une discussion au début, maritime local enfin basque et donc ça a été une discussion au début de l'asso donc on avait dit que Capbreton en faisait partie, pour revenir sur le sujet précédent

SSM : D'accord

MP : De Capbreton à Bilbao quoi

#### Page 21

CO : Pour en revenir à la traînière c'est une embarcation qui a été faite pour une pêche spécifique

SSM : Oui

CO : Et donc avec un outil, avec un filet tournant, donc le bateau a été conçu pour permettre de développer cette pêche de manière plus, plus rationnelle et plus efficace

MP : Ben c'est l'extrapolation, les formes c'est l'extrapolation d'une embarcation qui existait déjà, ils l'ont, ils l'ont agrandi, ils l'ont extrapolé pour s'adapter à un nouvel outil

SSM : D'accord

MP : Voilà, donc ce qui est le plus notable c'est, ce sont les formes arrière

SSM : Oui

MP : Hein, c'est ça qui est vraiment particulier, qu'on ne retrouve pas ailleurs

SSM : D'accord

MP : Même si en Norvège on trouve comme ça des arrières qui se referment, y'a pas les inversions de courbures, y'a pas voilà, après être affirmatif et dire ça vient d'ici, peut-être que c'est un basque qui un jour dans une navigation au long court, y'a très longtemps a vu quelque chose, enfin il faut pas être

SSM : Oui

CO : En fait de toute façon ils se sont dit les bateaux qu'ils utilisaient, parce que pendant très longtemps c'était le terme de chaloupe, c'était un terme générique donc savoir à quoi correspond exactement le bateau, c'est le bateau qu'ils utilisaient pour les pêches, qui se manœuvre à l'aviron et à la voile, et donc pour avoir plus d'efficacité à l'aviron, pour pouvoir mettre plus de rameurs il a fallu qu'ils rallongent le bateau

## Page 22

SSM : Parce que les petits à trois places, enfin les trois c'est les batteleku

MP : Les battel oui

SSM : Battel

MP : A trois

SSM : C'est la même chose en réduit quoi en fait

MP : Voilà, c'est la même famille d'embarcation

SSM : C'est le même principe

MP : On a un des rares cas puisque vous parlez de, puisque vous parlez de formes, je cherche je ne vois pas ici on a quelques maquettes qui traînent, on a un des rares cas d'extrapolation réussie de quatre mètres cinquante à vingt-deux mètres

SSM : Ah oui d'accord

MP : D'extrapolation il y a toujours des limites

SSM : Oui

MP : Y'a les assemblages, y'a les matériaux, y'a les échantillonnages, à moment donné ça marche plus. Dans l'architecture navale, l'extrapolation c'est un truc assez courant hein euh, les gens essayent de s'adapter pour faire plus gros, pour aller plus loin, pour amener plus de monde pour ramener plus de poisson etc., etc. et ici on est un des rares cas réussi dans un range de quatre mètres cinquante/vingt-deux voilà

SSM : Oui

MP : Ça c'est notable, c'est notable ça, c'est quelque chose dont on ne parle jamais, si vous regardez les formes du battel là qui fait, qui fait six mètres et on aurai pu vous montrer des maquettes beaucoup plus, bien plus, des modèles bien plus grands et euh, le cousinage enfin le voilà et notamment ses formes arrières hein, y'a le renvoi devant, le tulipage, la tonture qui est particulière et les formes arrière qui sont vraiment elles du coup quasiment uniques, puisqu'enfin unique même, je connais pas d'endroits ailleurs

SSM : Où ça se fait

## Page 23

MP : Ça, ça fait six mètres hein et si vous regardez vous voyez de suite

SSM : On voit de suite ouaih

MP : Donc la tonture c'est ça c'est cette courbe-là, le tulipage ici et les formes arrières qui se referment, qui sont arrondies et donc y'a une inversion de courbure quoi hein, ça fait ça et ça ressort

CO : Et avec ce qui a été rajouté c'est la partie pour la motorisation

MP : Voilà, voilà

SSM : D'accord

CO : Avec un étambot qui

MP : Voilà

SSM : D'accord

MP : Donc c'est la traînière c'est vraiment une forme particulière, particulièrement adaptée et a priori euh unique dans les descriptions, dans l'état actuel des choses

SSM : Adaptée à un type de pêche particulier

MP : Adaptée à un type de pêche et des conditions de mer et de vent et de oui

SSM : Oui parce que les marins pêcheurs de Saint-Jean pêchaient la baleine à Terre-Neuve

MP : Ouaih mais alors là ils avaient des chaloupes, Christian va vous parler des chaloupes baleinières, voilà ils avaient des chaloupes qu'ils embarquaient sur leur bateau pour les pêches lointaines, ça le sujet c'est les pêches lointaines

SSM : Oui

MP : C'est-à-dire avec une base avancée hein, ça aussi on était un peu curieux là-dedans

SSM : Oui, ben oui

MP : Ce qui se fait beaucoup aujourd'hui, donc ils embarquaient des chaloupes, soit ils les embarquaient en pièces détachées réassemblées sur place

## Pages 25

MP : On l'a construit parce qu'on avait envie de naviguer d'abord

SSM : Oui, oui bien sur

MP : Parce qu'on avait envie de reconstruire un bateau (*tousse*), on avait déjà construit un battel, donc on avait envie de construire un bateau plus gros

SSM : Et il a gagné un prix

MP : Et en 92 il y a eu un concours du Chasse-Marée, les bateaux des côtes de France, donc on s'est inscrits là-dedans, ça nous a permis de ben de, on avait le support pour trouver des subsides etc.

SSM : Ouaih

CO : Et c'est, ça a été à un moment où aussi justement y'avait une forte implication des communes et des

SSM : Ah oui

MP : Oui, ah oui

CO : Il a été construit avec l'aide des collectivités locales et du réseau des entreprises

MP : Dans cet élan on a commencé à collecter des coques, des grandes coques de plus de vingt mètres dans l'optique de la création d'un lieu d'évocation permanent etc. avec l'aide des mairies et après tout est parti en capilotade

SSM : Il mesure combien le Brokoa ?

MP : Treize mètres quatre-vingt

### **Page 36**

CO : Y'a eu un mémoire sur, y'a eu des études sur le Marinella, sur le classement et déclassement du Marinella, des choses comme ça

MP : Ouaih, ouaih, on a le seul cas en France, le seul cas en France de déclassement

CO : Mais oui ça peut être

MP : La procédure n'existait pas, ils ont réuni la commission de classement et ils l'ont rebaptisée commission de déclassement, ça n'existait pas

### Annexe 3

#### Extrait de l'entretien avec Jean-Luc Casteret, août 2014

##### Page 10

SSM : On chante encore en mer aujourd'hui ?

JLC : Plus beaucoup

SSM : Parce que la plupart des gens c'était des chants de manœuvre, des chants de travail

JLC : Pas que

SSM : Non y'avait des chants de détente

JLC : Ouaih

SSM : Des chants pour tromper l'ennui, pour s'amuser

JLC : Ouaih je pense

SSM : Mais on chante plus parce que c'est, les manœuvres sont plus, maintenant c'est des boutons

JLC : Ouaih, ben c'est-à-dire qu'on a arrêté des manœuvres avec la marine à voile

SSM : Oui

JLC : Enfin on a arrêté les manœuvres chantées quoi le, donc après ils ont continué à chanter euh pour l'animation quoi sur les bateaux

SSM : Oui voilà

JLC : Mais aujourd'hui

SSM : On chante plus ?

JLC : D'après ce que j'ai compris le, ce qui a tué un peu le chant comme ça dans les carrés quoi

SSM : Oui

JLC : A bord c'est l'apparition d'internet et de, c'est-à-dire qu'à bord

SSM : Ils ont leurs casques et ils écoutent ce qu'ils veulent

JLC : Voilà à bord les mecs ils écoutent leur musique

##### Page 11

JLC : Et ils ont, mais ça n'empêche pas qu'il y a quand même des chants de bord

SSM : Oui

JLC : Que tout le monde connaît, là ça va être intéressant parce qu'arrive à la base navale comme commandant dans les patrouilleurs une fille qui est capitaine de l'équipe de rugby de l'équipe de la marine nationale

SSM : D'accord

JLC : Donc elle était venue

SSM : Ça doit être un personnage

JLC : Ouaih cette fille était venue il y a deux ans, on avait chanté pour l'apéro, elles ont chanté pendant tout le repas mais des chants de rugby mais après elles se sont mises à chanter des chants de la marine que même moi, auxquels moi je n'ai pas eu accès encore parce que c'est des chants de transmission orale euh assez grossiers, enfin c'est très

SSM : Ça doit être

JLC : Ah ouaih c'est vraiment

SSM : Ça doit être drôle de voir ça dans la bouche d'une fille

JLC : C'est ras des pâquerettes mais c'est très sympa parce qu'ils les chantent tous les chants, enfin en réponse quoi et donc tout le monde répond, ça marche très bien, c'est très j'adore

SSM : Oui parce que justement une des propriétés des chants marins c'est le vocabulaire, il ne mâche pas ses mots, c'est parfois cru, certains

JLC : Ouaih alors

SSM : Y'en a certains qui sont très drôles d'ailleurs

JLC : Ouaih mais moi j'ai pas en

SSM : En fait j'ai trouvé un bouquin qui dit qu'on, que les, pour exprimer une virilité latente, ça va peut-être chercher un peu loin mais faut que je développe l'idée

JLC : Je sais pas, faudrait les voir, faudrait parler avec eux

SSM : Parce que la difficulté avec les chants justement

JLC : Je sais pas si une femme vous aurez accès déjà à

SSM : Hum

JLC : Je ne sais pas s'ils vous parleront de ça

SSM : Parce que, non ben non je ne pense pas

JLC : Ils racontent des histoires c'est très crues

## Page 17

JLC : Après y'a beaucoup aussi de mythes quoi qui se sont créés et là moi ça me pèse particulièrement parce que je vois dans mon chœur, alors il y a beaucoup de gascons qui sont dans ce chœur mais y'a quelques basques par contre les gens se disent plutôt basques même

s'ils portent des noms gascon parce que voilà, parce qu'il y a eu cette emprise de la culture basque et ils racontent absolument n'importe quoi sur les origines des chants etc.

SSM : Ah ouaih

JLC : Ah ouaih y'a une enfin

SSM : Parce que y'en a quelques chants basques Boga-boga

JLC : Ouaih mais ça remonte à quand ?

SSM : Je ne sais pas

JLC : Parce qu'ils me racontent des trucs Jeïki, Jeïki ! Ils me disent que c'est un chant qui remonte je sais pas quoi au XVIIIe siècle ils me

SSM : Je n'ai pas trouvé quoique ce soit comme information

JLC : Sur ces trucs là

SSM : Oui rien du tout, rien

JLC : Je sais pas où ils les piochent eux leurs informations en tout cas toutes les chorales racontent ce genre de conneries au public avant de chanter les chants

SSM : D'accord ce qui fait qu'après les informations se transmettent et après tout le monde dit tout et n'importe quoi

JLC : Bè ouaih ça se transmet et puis les gens ils y croient : « oh là là nous au Pays Basque c'est très vieux » ouaih, ouaih super c'est très vieux (*nous rions*)

### **Page 23**

SSM : Parce que même ça manque de chants sur le port, ça manque de chants

JLC : Oui mais parce qu'il y en a toute l'année

SSM : Oui

JLC : Et du coup j'ai l'impression que les fêtes de la mer ne sont pas un moment privilégié de la culture marine parce qu'elle est présente en permanence tout le temps

### **Page 36-37**

JLC : D'après ce que j'ai compris y'a le chant qui rythme le travail mais qui raconte rien de bien intéressant, des fois c'est des onomatopées c'est vraiment

SSM : Oui voilà c'est justement pour la manœuvre

JLC : Bon ça c'est du chant de manœuvre et après y'a euh, y'a des chants qu'on chante à bord mais qui sont interdits c'est-à-dire que je pense voilà tous ceux qui sont un peu tendancieux

SSM : Hum, hum

JLC : Un peu salaces, en fait c'est des chants qui ne sont pas autorisés

SSM : Aujourd'hui

JLC : Non qui n'étaient pas

SSM : Qui n'étaient pas

JLC : C'est-à-dire qu'ils les chantaient quand ils avaient picolé

SSM : D'accord

JLC : Et ou du moins certains je pense qu'ils avaient le droit de les chanter à bord mais ils ne pouvaient pas les chanter à terre, enfin y'a des histoires comme ça

SSM : D'accord

JLC : Euh et d'après ce que j'ai compris tous les chants qui racontent les histoires fabuleuses des marins, c'est des chants qui n'étaient pas chanté par les marins eux-mêmes

SSM : D'accord

JLC : C'est des chants qui étaient chantés par des chansonniers ou par des, par des gens qui vivaient à terre et qui racontaient

SSM : Qui ont entendu

JLC : Voilà qui racontaient l'histoire des marins etc. mais en fait les marins ne chantaient pas, ne chantaient pas ces chants là parce que, enfin d'après ce que je lisais dans ce bouquin, pour pas se filer le bourdon quoi

SSM : Oui

JLC : Parce que quand ils étaient en mer ils n'étaient pas là pour se chanter la tristesse

SSM : Chanter sur les naufrages, sur oui, oui

JLC : Ou des naufrages et déjà y'a tous les tabous de

SSM : Oui déjà ça porte malheur

JLC : Bien sûr

SSM : Y'a plein de choses, de superstitions encore aujourd'hui



## Annexe 4

Exemple de plaquettes que l'on peut trouver sur les parcours touristiques organisés à travers les deux cités



Photo de terrain © Stéphanie Saint Martin

- 1) Plaquette explicative devant la Chapelle de Capbreton
- 2) 3) 4) Plaquettes explicatives situées sur le pont qui rejoint Saint-Jean-de-Luz et Ciboure

## Annexe 5

### Prières dédiées à la chasse à la baleine par Joannès Etcheberri 1627

#### Balea colpatu eta

Iauna gueure arte baño guehiago [ç]ureaz,  
Balea çauritu dugu arpoñaren colpeaz.  
Arren bada eguiguçu (Iaun puchanta) gratia,  
Sarri guelditçeco arrain Itsassoco handia.  
Gutaric garabic çaurthu gabe bere indarraz,  
Sega detan dabillala butzan edo bulharraz.  
Edo chalupa irauli gabe guillaz gañera,  
Edo berequin eraman gabe vrtan behera.  
Arren beguira gaitçatçu gaitz hauc  
guztietaric,  
Esquerra dieçaçugun itçul lehorre[r]aric.  
Irabaçia da handi, perilla ere handia,  
Beguira dieçaguçu principalqui biçia.

#### Balea çallentçat

O Iaun Tobias gatzea vngui beguiratua,  
Guardaritçat bidalduric Archangelu Saindua.  
Eta costara arraña erakharraraçia,  
Harren hilltçeco eguiten ciñoela gratia.  
Guri ere ekharguçu hurbillera Balea,  
Segurquiago armaren landatçeco colpea.  
Biçiaren gatic dugu hurriscatçen biçia,  
Arren [e]guiguçu haren quelditçeco gratia.

#### Après avoir blessé la baleine

Seigneur, plus par votre art que par le nôtre,  
Nous avons blessé la baleine d'un coup de harpon.  
Faites donc (Seigneur tout puissant),  
Que bientôt nous immobilisions le grand poisson de la mer,  
Sans qu'il ne blesse aucun de nous,  
Tandis que, prisonnier dans les cordes, il remue avec force sa queue et ses flancs.  
Ou sans qu'il ne renverse la chaloupe quille au ciel,  
Ni qu'il ne l'entraîne avec lui au fond des eaux.  
Protégez-nous de tous ces maux,  
Afin que, revenus à terre, nous vous remercions.  
Grand est le gain, grand également est le péril,  
Par-dessus tout, préservez-nous la vie.

#### Pour les baleiniers

Ô Seigneur qui avez bien protégé le jeune Tobie,  
En lui envoyant comme gardien le Saint Archange.  
Et qui avez attiré le poisson vers la côte,  
En lui faisant la grâce qu'il soit tué.  
Amenez la baleine auprès de nous aussi,  
Afin que nous la frappions plus sûrement de notre arme.  
Pour vivre nous risquons notre vie,  
Faites-nous la grâce de l'immobiliser.

## Annexe 6

### Chants marins versions paillardes

#### Le 31 du mois d'août

Le 31 du mois d'août  
Nous aperçûmes, sous l'vent à nous (bis)  
Une capote d'Angleterre  
Qui s'en allait dessus les flots  
Comme un joli petit bateau.

*Buvons un coup, tirons en deux  
A la santé des amoureux,  
A la santé du roi de France,  
Et merde pour la reine d'Angleterre  
Qui nous a déclaré la guerre.*

Le capitaine immédiatement  
Fit arrêter son bâtiment (bis)  
Et la capote d'Angleterre  
Fut pêchée par des matelots  
Et remontée sur le bateau

*Buvons un coup, tirons en deux  
A la santé des amoureux,  
A la santé du roi de France,  
Et merde pour la reine d'Angleterre  
Qui nous a déclaré la guerre.*

Dans la capote y'avait un mot  
"Je suis au large de Bornéo (bis)  
Naufragé sur une île déserte  
Avec trent'filles au cul trop chaud  
Je n'ai plus qu'la peau et les os"

*Buvons un coup, tirons en deux  
A la santé des amoureux,  
A la santé du roi de France,  
Et merde pour la reine d'Angleterre  
Qui nous a déclaré la guerre.*

Le capitaine tout aussitôt  
Fit mettre le cap sur Bornéo (bis)  
Mais quand on débarqua dans l'île  
Le marin n'avait plus d'roustons  
Et les filles se suçaient l'bouton

*Buvons un coup, tirons en deux  
A la santé des amoureux,  
A la santé du roi de France,  
Et merde pour la reine d'Angleterre  
Qui nous a déclaré la guerre.*

En voyant débarquer les gars  
Les filles poussèrent des cris de joie (bis)  
Et réclamant tout l'équipage  
Chacune étendue sur le dos  
Se fit baiser par trois matelots

*Buvons un coup, tirons en deux  
A la santé des amoureux,  
A la santé du roi de France,  
Et merde pour la reine d'Angleterre  
Qui nous a déclaré la guerre.*

Tout l'équipage pendant un mois  
Baisa soixante-douze mille fois (bis)  
Et le navire revint en France  
Avec une vérole mes agneaux  
Qui fut donnée à tout Bordeaux.

Pour exemple : version par Colette Renard de 1963 : <https://www.youtube.com/watch?v=v22zTHIXLv8>

*Jean-François de Nantes*

C'est Jean-François de Nantes oué ! oué ! oué  
Gabier de la Fringante oh mes boués  
Jean-François

Son foutre qui déferle oué ! oué ! oué  
Etouffe les femelles oh mes boués  
Jean-François

Débarque en fin d'campagne oué ! oué ! oué  
Fier comm'un roi d'Espagne oh mes boués  
Jean-François

Son hôtesse se fâche, oué ! oué ! oué  
Mais il l'envergu'en vache oh mes boués  
Jean-François

En vrac dedans sa bourse oué ! oué ! oué  
Il a vingt mois de course oh mes boués  
Jean-François

Montr'et chaîne s'envolent, oué ! oué ! oué  
Mais il prend la vérole oh mes boués  
Jean-François

Une montre une chaîne oué ! oué ! oué  
Valant une baleine oh mes boués  
Jean-François

A l'hôpital de Nantes, oué ! oué ! oué  
Jean-François se lamente oh mes boués  
Jean-François

Branl'-bas chez son hôtesse, oué ! oué ! oué  
Bitte et bosse et largesse oh mes boués  
Jean-François

Et les draps de sa couche, oué ! oué ! oué  
Déchire avec sa bouche oh mes boués  
Jean-François

La plus belle servante, oué ! oué ! oué  
L'emmèn'dans sa soupente oh mes boués  
Jean-François

Son vît fendu en quatre oué ! oué ! oué  
Pleure dans un emplâtre oh mes boués  
Jean-François

Et Jean-François qui bande, oué ! oué ! oué  
Les couilles frémissantes oh mes boués  
Jean-François

On lui ouvr', on lui fouille, oué ! oué ! oué  
La plus bell'de ses couilles oh mes boués  
Jean-François

Met la fille en carène oué ! oué ! oué  
Lui plant'un mât d'misaine oh mes boués  
Jean-François

Il ferait de la peine, oué ! oué ! oué  
Mêm'à son capitaine oh mes boués  
Jean-François

Il vid'une bouteille oué ! oué ! oué  
Il reband'à merveille oh mes boués  
Jean-François

Pauvr'Jean-François de Nantes oué ! oué !  
oué  
Plus jamais ne rebande. oh mes boués  
Jean-François

La grand'Ursule il baise, oué ! oué ! oué  
Puis il encul'Thérèse oh mes boués  
Jean-François

C'est Jean-François de Nantes oué ! oué ! oué  
Gabier de la Fringante oh mes boués  
Jean-François

*(De même que dans la version traditionnelle François se prononce Françoüé)*

## Allons à Messine

Ils étaient deux amants qui s'aimaient tendrement  
Qui voulaient voyager, mais ne savaient comment ah ah ah

*Refrain : Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Qui voulaient voyager mais ne savaient comment

Le vît dit au con : tu seras bâtiment ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Le vît dit au con : tu seras bâtiment

Je serais le grand mât que l'on plante dedans ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Je serais le grand mât que l'on plante dedans

Les poils de mon cul serviront de haubans ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Les poils de mon cul serviront de haubans

Et les morpions grimperont dedans ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Et les morpions grimperont dedans

Mon rouston de droite sera Commandant ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Mon rouston de droite sera Commandant

Mon rouston de gauche sera Lieutenant ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Mon rouston de gauche sera Lieutenant

La peau de mes couilles fera voile au vent ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

La peau de mes couilles fera voile au vent

Le trou de mon cul soufflera dedans ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

Le trou de mon cul soufflera dedans

Ah ! Crénom de dieu ! Qu'ça puera là-dedans ah ah ah

*Allons à Messine, pêcher la sardine*

*Allons à Lorient, pêcher le hareng*

# Table des matières

Remerciements .....	1
Glossaire.....	3
Introduction.....	7
Chapitre I.....	19
Mémoire des pêches d’hier et d’aujourd’hui.....	19
I.    Conserver pour ne pas oublier.....	20
A.    Patrimoine culturel et patrimonialisation.....	20
B.    Une mémoire constitutive d’une identité culturelle.....	23
II.   La pêche une longue tradition .....	24
A.    Du Sud au Nord .....	25
1.    La baleine .....	25
2.    La grande pêche .....	35
B.    Retour sur les côtes et départ vers l’Afrique.....	40
1.    La sardine .....	40
2.    Le thon.....	46
III.  Petite pêche pour un grand combat.....	53
A.    Une pêche durable.....	53
B.    Un combat inégal .....	56
C.    Poisson en fête .....	59
1.    Fête du Thon.....	60
2.    La Nuit de la Sardine.....	60
3.    Fête du Merlu .....	60
4.    Fête du Ttoro .....	61
Chapitre II .....	62
De la terre à la mer .....	62

I.	De l'arbre au bateau .....	63
A.	La charpente maritime : un métier d'art.....	63
B.	Chantier naval Marin Frères : une tradition familiale.....	68
II.	Traînières et batteleku : de la pêche au sport .....	71
A.	La traînière .....	71
B.	Le batteleku.....	73
C.	Le Trophée Teink.....	74
	Chapitre III .....	80
	Au-delà des mots .....	80
I.	Les chants marins .....	81
A.	Généralités .....	81
B.	Le répertoire classique .....	87
1.	Chants de travail.....	88
2.	Chants de détente .....	95
3.	Chansons d'auteurs .....	98
C.	Chants basques.....	101
II.	Les ex-voto .....	106
A.	Symboles de la frontière matériel/immatériel.....	106
B.	Catalogue .....	109
1.	Eglises Saint-Jean-de-Luz et Ciboure .....	109
2.	Chapelle Bordagain .....	110
3.	Chapelle Socorri.....	112
	Conclusion.....	113
	Bibliographie et Webographie .....	118
	Annexes .....	135
	Table des matières .....	156

