

L'ART DE LA CHARPENTERIE DE MARINE EN BRETAGNE.

		
<p><i>Taille d'une queue d'aronde, 06 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</i></p>	<p><i>Coque mise en chantier, 31 janvier 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</i></p>	<p><i>Pose d'un bordé étuvé, 04 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</i></p>

Description sommaire

Les bateaux en bois en Bretagne adoptent pour la plupart la construction dite à franc-bord « sur membrure », une technique qui se développe à partir du XV^e siècle. Ils se caractérisent par une grande diversité d'embarcations adaptées aux besoins des pêcheurs locaux.

Cet art de la charpenterie marine, menacé par la substitution progressive du bois par d'autres matériaux relève d'un savoir pratique spécifique complexe, qui met à la fois en jeu des savoirs (géométrie descriptive, art du tracé, connaissances architecturales, hydrodynamique) et des savoir-faire (taille du bois, précision des assemblages, capacité à l'harmonisation des formes).

La communauté concernée comprend un nombre non négligeable d'entreprises. L'inventaire réalisé en 2010 par la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes en Bretagne recensait 83 chantiers de construction navale en bois sur le littoral breton. Ce chiffre témoigne d'un certain dynamisme dans un secteur profondément touché par plan Mellick.

La sauvegarde des savoirs et des savoir-faire repose actuellement sur des initiatives associatives et des politiques patrimoniales (création du centre de formation des Ateliers de l'Enfer en 1984 ; création du Port-Musée de Douarmenez en 1992). Il faudrait développer ces initiatives et relancer la construction en bois. Chaque bateau en bois créant un marché de l'entretien.

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

L'art de la charpenterie de marine en Bretagne

En langue régionale

Arz ar c'halvezerezh-vor e Breizh (langue bretonne)

I.2. Domaine(s) de classification, selon l'UNESCO

Savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel

I.3. Communauté(s), groupe(s) et individu(s) liés à la pratique

La construction navale est pratiquée par les charpentiers de marine. Ceux-ci constituent un corps de métier, prenant parfois la forme d'une corporation, qui détient des savoirs et des savoir-faire précis, dont le domaine d'application est avant tout destiné à la construction et à l'entretien de bateaux en bois de différentes échelles et aux usages divers : cabotage, bornage et pêche. C'est ce dernier domaine qui fournit traditionnellement la majeure partie du travail.

Autrefois, différents groupes d'artisans cohabitaient au sein d'un même chantier. Les tâches étaient plus spécialisées et le mode de rémunération différait : les charpentiers de marine, attachés au chantier, étaient payés à la journée ; les scieurs étaient payés au volume débité ; les calfats, dont la tâche se limitait uniquement au calfatage des coques, étaient payés à la longueur de calfatage commandée et s'organisaient selon une hiérarchie forte (le maître-calfat dirigeait son équipe de calfat, et allait de chantier en chantier en fonction des contrats). Aujourd'hui la diminution de la production en charpente traditionnelle a nécessité un redéploiement des compétences du charpentier de marine, qui s'emploie désormais au débit de bois comme au calfatage final.

Selon l'étude réalisée en 2010 par la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes en Bretagne, on dénombrait dans cette région 83 chantiers navals bois utilisant des techniques traditionnelles et modernes. Néanmoins, il a été observé un changement d'orientation de l'activité (plaisance/pêche) et de la forme structurelle des chantiers eux-mêmes (création de chantiers employant une à deux personnes, création de sociétés coopératives). L'étude fait apparaître une moyenne de deux charpentiers de marine par chantier. Il s'agit d'un métier essentiellement masculin, mais qui s'ouvre de plus en plus. On observe un nombre de femmes croissant dans les centres de formation, tels que les Ateliers de l'Enfer. Cela indique une féminisation progressive de la profession. D'après les praticiens eux-mêmes, c'est un métier physique et usant.

Il convient également de mentionner des différents métiers qui coexistent autour des charpentiers de marine. Les marins, bien sûr, principalement les marins pêcheurs, avec qui les charpentiers travaillent en étroite collaboration. Le marin pêcheur est le commanditaire du bateau, il est le demandeur, fort de ses contraintes et de ses nécessités, auxquelles le charpentier doit répondre. On peut mentionner aussi les forestiers et les exploitants de bois, qui apportent la matière première, le bois et en particulier le bois-tors, nécessaire à la production du futur bateau. La charpenterie de marine nécessite en effet des besoins particuliers auxquels la production traditionnelle de bois ne peut répondre.

I.4. Localisation physique

Lieu(x) de la pratique en France

On trouve en France des identités culturelles fortes liées aux savoir-faire techniques anciens de la construction navale en bois : le Nord, la Normandie, la Bretagne, la Provence, le Pays basque. Historiquement, deux cultures techniques se distinguent. Celle de la construction « à clin » et celle de la construction « à franc bord ». Cette dernière est rattachée aux façades méditerranéenne et atlantique. Elle est attestée depuis la fin du V^e-VI^e siècle en Méditerranée et à partir du XV^e siècle en Atlantique. Pour la façade méditerranéenne, il faut compter aujourd'hui avec les chantiers de construction navale Scotto Di Perrotolo Daniel et Borg à Marseille ; pour la côte atlantique, le chantier naval marin Ciboure au Pays basque français et celui d'Albaola au Pays Basque espagnol.

Sur la façade atlantique, le littoral breton constitue quant à lui un maillage riche de nombreux ateliers et chantiers de charpente marine. Cette succession de chantiers au fil de la côte bretonne est l'héritière d'un passé où les chantiers de différentes échelles étaient en activité. Ces chantiers répondaient à une demande hyper-locale, c'est à dire que sa production était développée en fonction des pratiques de pêche et des besoins locaux. Les chantiers avaient ainsi une production spécifique, axée sur un type de construction, faisant leur renommée. Aujourd'hui cette riche concentration n'est que souvenir. Les chantiers sont amenés à travailler sur un plus grand nombre de types de bateaux et leur sphère d'action est beaucoup plus large qu'auparavant. Il reste encore quelques chantiers emblématiques de la production bretonne : le Chantier Jézéquel, le Chantier Hénaff, Le Chantier du Guip de l'île aux Moines, le Chantier Tanguy. Le Finistère est dorénavant le lieu de concentration majoritaire des chantiers en activité.

L'étude porte sur deux chantiers. Si ces chantiers ne peuvent représenter de façon exhaustive les pratiques de charpenterie de marine en Bretagne, ils permettent toutefois d'en relever certaines caractéristiques.

- Le Chantier du Guip de l'île aux Moines.

Le chantier est fondé par Francis Duwez en 1976, rejoint en 1981 par Yann Mauffret et Alex Abarrategui, puis par Paul Bonnel. Il est désormais localisé en trois lieux : Lorient, aujourd'hui en sommeil, où l'accès à un grutage de 600 tonnes permet le travail sur de grosses unités ; Brest, le lieu le plus actif où sont notamment centralisés les stocks de bois ; et le site historique du Chantier du Guip à l'Île aux Moines. Situé au cœur du Golfe du Morbihan, ce dernier dispose d'un terrain de 2.700 m² et d'un hangar de 300 m² permettant l'hivernage en plus de l'atelier de 1000 m². Frédéric Bouges assure désormais la gestion du site de l'Île aux Moines avec 5 salariés sous sa direction. Le chantier du Guip a grandi conjointement avec le renouveau de la culture maritime de la voile de travail opéré depuis les années 70 et jouit aujourd'hui d'une notoriété internationale pour la qualité de son savoir-faire, en témoigne son partenariat avec la Marine Nationale pour l'entretien des unités classées MH.

- Le Chantier Tanguy.

Il s'agit d'un chantier familial fondé en 1920 à l'Île de Sein par Félix Tanguy, lui-même formé au chantier Keraudren, à Camaret-sur-Mer. Ses deux fils prolongent l'histoire et Louis Tanguy ouvre son propre chantier quand Jean-Marie reprend le chantier paternel. Les deux hommes émigrent sur le continent et déplacent le chantier respectivement à Audierne et Douarnenez. Le Chantier de Douarnenez ouvre en 1964. Yves Tanguy, le fils de Jean-Marie, prend la direction du chantier en 1990. En 1993, subissant la conjoncture économique défavorable et les directives européennes empêchant la construction de nouvelles unités de pêche, Yves Tanguy est contraint de fermer le chantier. Celui-ci est ré-ouvert en 2003. Sa localisation au fond de l'anse du Port- Rhu permet la mise à l'eau des bateaux en face du chantier. Une nouvelle grue d'une capacité de 150 tonnes permet d'accueillir désormais de plus grosses unités. Le Chantier Tanguy profite de la proximité du

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Port-Musée de Douarnenez pour opérer à l'entretien d'unités classées. Il travaille également sur des unités de plaisance, mais c'est son travail avec le monde de la pêche qui le caractérise.

Pratique similaire en France et/ou à l'étranger

Tout le territoire littoral possède ou a possédé une production de bateaux vernaculaires, répondant aux besoins spécifiques de leur côte et aux usages de leurs habitants. On peut donc dire qu'il existe des pratiques similaires, puisque les échanges techniques et technologiques ne s'arrêtent pas aux bornes géographiques cadastrales. La méthode de construction à franc-bord n'est pas exclusive de la Bretagne et l'on peut l'observer sur d'autres bassins de navigation dont la Méditerranée qui est le bassin maritime « original » (Espagne, Maroc, Tunisie, Algérie, Égypte, Liban).

I.5. Description détaillée de la pratique

La technique traditionnelle de la construction à franc-bord sur membrure première

La production de bateaux bois en Bretagne se singularise avant tout par le développement de la construction dite à franc-bord « sur membrure première », qu'on tend à dater du XV^e siècle. Celle-ci a cohabité avec une construction à clin « sur bordé premier » avant de devenir majoritaire. La rencontre avec les maîtres charpentiers du chantier du Guip de l'île aux Moines et du chantier Tanguy a permis d'interroger à la fois la pensée technique et le savoir-faire de cette pratique constructive, identifiant ainsi « le faire ancien et actuel » à travers la reconstitution de la chaîne opératoire de la construction d'un bateau à franc-bord (de l'ossature à la pose des membrures, en passant par le bordage, le vaigrage et les ponts, tout en tenant compte du calfatage de la coque et des finitions).

La chaîne opératoire reconstituée à partir de l'observation des chantiers du Guip et Tanguy, peut être décomposée en sept moments clés :

- 1) Le projet architectural ;
- 2) La mise en place de la charpente axiale ;
- 3) La mise en place de la charpente transversale ;
- 4) La pose des renforts (longitudinaux internes et transversaux) ;
- 5) L'élévation du bordé ;
- 6) Le calfatage du bordé ;
- 7) Les finitions.

1) La phase de projet correspond à celle de la conception du bateau. Elle comprend différentes séquences :

La commande.

La commande est faite par un client. En fonction des souhaits de celui-ci, le projet architectural est défini et réalisé par le maître charpentier. La conception et la construction sont étroitement associés. Il faut distinguer ce type de commande, des commandes dans lesquelles les bateaux sont conçus par un architecte naval et réalisés par un maître charpentier. Si ce type de commandes étaient autrefois exceptionnelles dans les chantiers navals bretons, elles sont aujourd'hui proportionnellement plus grandes. D'une part en raison de la chute de demande de construction neuve pour la pêche, et d'autre part en raison de la part de plus en plus importante prise par la plaisance.

Le plan de formes.

La construction sur plan en Bretagne n'était pas commune. A l'exception des caboteurs et de certaines unités de yachting, très peu de bateaux étaient construits sur plan au début du siècle. Le

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

basculement se fait en 1930 lorsque les Affaires Maritimes rendent obligatoire le dépôt d'un plan pour la construction d'un bateau.

Traditionnellement le plan de formes réalisé par le maître charpentier ou l'architecte naval dans les grands chantiers, est constitué par trois familles de courbes qui représentent les intersections de la coque : par des plans horizontaux équidistants, parallèles à la flottaison (horizontal) ; par des plans verticaux équidistants, parallèles au plan de symétrie du navire (vertical longitudinal) ; par des plans verticaux équidistants, perpendiculaires à la flottaison (vertical transversal). On peut également observer (ce n'est toutefois pas systématique), un quatrième réseau de lignes correspondant aux diagonales, constituées par l'intersection de plans obliques par rapport à la flottaison.

Ces trois familles de courbes, horizontales, verticales longitudinales et verticales transversales permettent en fait de former un réseau de points d'intersections qui, une fois situés en trois dimensions, constituent un nuage de points correspondant à la forme de la coque. *Régler* le tracé, c'est procéder à la vérification de la bonne justesse des positions de chaque point, qui doivent correspondre sur les trois réseaux de courbes. Il ne suffit pas d'en vérifier la justesse. Le travail principal de contrôle des tracés consiste avant tout à vérifier visuellement la bonne harmonie de chaque courbe. La modification de n'importe quelle dimension influe sur les points formant les différentes courbes, et le travail du concepteur consiste ici à trouver une harmonie dans son tracé, gage d'une belle carène : le trait doit *filer*.

Les plans sont la plupart du temps tracés *hors membres*, c'est à dire que les traits représentent l'enveloppe du bateau sans son bordage. C'est de ce tracé que le charpentier a besoin pour construire son navire, et non de l'enveloppe définitive du bateau. La définition du type d'assemblage et du positionnement exact des différentes pièces est assurée à une étape ultérieure.

Ce type de plan s'oppose à celui que fournit un architecte naval à un chantier de construction en vue de la construction du bateau. Ces plans sont la plupart du temps *hors bordés*, et contiennent plus d'informations quant à la structure du bateau, l'échantillonnage des pièces, l'aménagement de la coque et du pont. Le degré de définition des pièces constituant la structure du bateau est plus ou moins variable en fonction des architectes, et laisse plus ou moins de marge de manœuvre au charpentier dans ses choix techniques de construction.

OU la demi coque.

Historiquement, la demi-coque était pour le constructeur un véritable outil au service de la conception de la future construction. L'utilisation croissante du plan de formes fait qu'elle est de moins en moins utilisée aujourd'hui.

C'est grâce aux formes définies par la demi-coque que le charpentier va pouvoir relever les lignes du bateau. Il s'agit d'un bloc de bois sculpté, constitué de plusieurs planchettes de bois superposées, qui sont liées entre-elles soit par collage, soit, plus classiquement, par chevillage. Elles sont traditionnellement faites des chutes de bordés ou autre, en chêne bien sec, nombreuses dans les chantiers. Le bois dur est ici préféré car il permet un travail par tâtonnement plus long mais permettant moins d'erreurs. Un bois tendre tel qu'un résineux peut également être utilisé. Il permet un travail plus rapide mais pardonne moins d'erreurs de manipulation d'outils. Aussi, certains résineux ont des écarts de dureté entre les cernes de croissance, et cela perturbe la bonne mise en forme de la demi-coque.

Il n'est pas rare de voir l'épaisseur des planchettes formant la demi-coque dédoublée sous la ligne de flottaison afin de permettre un meilleur tracé ultérieur des œuvres vives du bateau. Ce bloc de planchettes fixées entre elles est ensuite sculpté par le charpentier, afin d'aboutir à la forme de la coque désirée.

Une fois la demi-coque réalisée, celle-ci est démontée afin de pouvoir en tirer la forme de la coque à construire. On enlève les chevilles qui permettaient de fixer ensemble les planchettes et on pose alors ces planchettes sur une surface plane pour y tracer la courbe que dessine chaque planchette.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Comme toutes les planchettes ont été rabotées à la même épaisseur, ou dédoublées, on obtient une superposition de courbes horizontales parallèles au plan de flottaison. La coupe de ces différents plans donne ensuite les points d'intersection permettant de former les coupes transversales verticales.

Le tracé de l'épure (Ill. 1 et 2).

Il est effectué à l'échelle 1:1 (grandeur d'exécution) en vue de pouvoir fabriquer les gabarits indispensables à la découpe des pièces formant le bateau.

La construction des gabarits (Ill. 3).

Autrefois, les gabarits constituaient la véritable richesse d'un chantier de charpente navale. En effet, il était rare pour un chantier de procéder au tracé d'un nouveau plan ou de réaliser une nouvelle demi-coque à chaque fois qu'une était commandée. Le charpentier se servait la plupart du temps des gabarits qu'il possédait et les adaptait en fonction des exigences du client. Souvent les gabarits étaient légués de père en fils, et étaient soumis à une succession de modifications et d'améliorations empiriques. Pourtant les bateaux n'étaient jamais les mêmes en fonction du client : en rapprochant ou en éloignant les gabarits, en les modifiant légèrement, en changeant leur répartition, le charpentier obtenait un bateau tantôt plus ventru, tantôt plus élancé, en fonction de la commande. L'usage de ces gabarits a pu être observé dans les chantiers visités.

Pour construire un bateau, formé d'un ensemble de pièces de bois, il est nécessaire au charpentier de disposer des gabarits de chaque pièce majeure et en particulier de celles de la charpente transversale (les membrures). Le charpentier se sert ensuite de ce gabarit pour débiter la pièce de bois finale qui est amenée à s'assembler aux autres.

2) La mise en place de la charpente axiale.

Mise en place de la quille.

Il s'agit de l'étape symbolique qui marque le début de la construction. La quille est débitée traditionnellement dans une pièce de chêne ou une pièce d'orme. Ce dernier bénéficie en effet d'un séchage plus rapide que le chêne et a moins de chances de contenir des *gerces*, fentes parallèles au fil du bois qui apparaissent lors du séchage du bois. Par ailleurs ses qualités de résistance en mer sont similaires. Cette quille n'est pas toujours découpée à l'aide d'un gabarit. C'est en effet la seule pièce du bateau à être parfaitement rectiligne. Aussi l'échantillonnage défini suffit la plupart du temps, sauf avec des formes de quille plus complexes. Parfois, la quille est d'une dimension ne permettant pas sa fabrication à l'aide d'un seul plateau de bois. Il faut alors assembler plusieurs pièces au moyen d'un écart en *trait de Jupiter* pour obtenir la longueur nécessaire.

Tracé de la râblure.

La râblure est la rainure qui se développe tout le long de la quille, afin de permettre au galbord de venir mourir dans la structure axiale et de permettre une bonne étanchéité. Cette rainure en forme de triangle est évolutive, son angulation se modifie tout au long de la quille et de l'étrave.

C'est une tâche particulièrement complexe et importante à effectuer pour le charpentier puisque d'elle dépend toute l'étanchéité des fonds du bateau.

Pose de l'étrave.

Elle est définie par le gabarit préalablement dessiné et découpé. A l'exception des petites unités, l'étrave est renforcée par une pièce que l'on appelle marsouin, un massif qui vient renforcer l'assemblage entre la quille et l'étrave qui subit de fortes contraintes.

Pose de l'étambot.

Dans la même logique que l'étrave à l'avant, on assemble à l'extrémité arrière de la quille l'étambot.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Il est consolidé par un massif d'étambot qui joue le même rôle que le marsouin, à un endroit lui aussi soumis à de fortes contraintes.

Pose du tableau arrière.

Il est fixé sur l'étambot et recevra ultérieurement l'extrémité des bordages. Pour les petites unités, il est confectionné dans une seule pièce de bois et nécessite alors un plateau d'une grande dimension. Mais la plupart du temps le tableau est constitué d'un ensemble de plusieurs planches, assemblées par rainures et languettes. Sur certains types de constructions, comme les dundeas, on peut observer la présence d'une voûte à la poupe du bateau. Pour se faire, le charpentier réalise une structure arrière en appui sur l'étambot et le massif. Prolongée par des allonges de voûte, cette structure est fermée par un petit tableau arrière sur lequel sont fixés les bordages.

3) La mise en place de la charpente transversale. La charpente transversale du bateau est formée par l'ensemble de ce que l'on appelle les couples du bateau. Ces couples à double épaisseur sont formés par deux membrures identiques, négatifs l'une de l'autre, juxtaposées et assemblées entre elles.

Découpe des membrures.

La membrure est façonnée à l'aide des gabarits préalablement fabriqués avant le début de la construction. Sa courbure est évolutive. Le charpentier s'emploie donc à trouver une pièce de bois tors correspondant à la forme de la membrure qu'il souhaite découper. La découpe des pièces structurelles doit être effectuée en suivant le fil du bois pour une raison de solidité, car sinon la pièce pourrait se fendre en raison des forces mécaniques qui s'exerceraient en opposition à son fil. Le charpentier est donc dépendant de son stock de bois et il n'est pas rare que la membrure soit constituée d'un assemblage de plusieurs pièces chevillées ensemble, afin de répondre à cette contrainte de sens du fil. Par ailleurs, comme le bateau se caractérise par sa coque *en forme*, les courbes extérieures sur lesquelles vont s'appuyer les bordages imposent un *équerrage* de la membrure.

Pose des membrures (Ill. 4).

Elles constituent un ensemble prenant appui sur la varangue qui est assemblée la quille. Sur les grosses unités, l'on observe la présence d'une carlingue. La carlingue est une longue pièce qui vient se poser sur les varangues et vient recevoir le boulonnage de quille. La carlingue et la quille enserrant ainsi les différents couples.

4) La mise en place des renforts.

Renfort longitudinal interne.

Cela correspond à la pose des serres. La serre-bauquière est située juste sous le pont, tandis que la serre-de-bouchain est fixée au niveau du bouchain, qui subit de fortes contraintes. C'est le premier endroit de la coque à se déformer à l'usage. Les serres viennent rigidifier la structure du bateau par l'intérieur et maintenir l'écartement des membrures.

Renfort transversal.

Cela correspond à la pose du barrotage. En appui sur la serre-bauquière, on assemble la structure du pont, appelée barrotage. Elle est constituée des barrots et de barrotins assemblés à la serre-bauquière par demi-queue d'aronde.

5) L'élévation du bordé. Le bordé est en quelque sorte la *peau* du bateau, qui vient prendre appui sur les membrures. Il consiste en un assemblage de pièces développables que sont les virures. Une

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

virure est une « planche », souvent constituée de plusieurs éléments assemblés ensemble en longueur, qui sont installés d'un bout à l'autre du bateau, de l'étrave jusqu'au tableau arrière.

Pose des lisses.

Avant l'élévation du bordé, le charpentier vient apposer sur l'extérieur des membrures de fines lattes en bois, les lisses, qui vont symboliser les différentes arrêtes des virures. C'est à ce moment que se déploie toute la qualité de visualisation du charpentier de marine. En effet, par la pose de ces lattes, le charpentier dessine littéralement la forme extérieure de la coque, et notamment la tonture du bateau au niveau du pavois. De la qualité de la pose des lisses dépend, d'une part, l'harmonie des courbes du bateau, mais également la forme finale du développé des futures virures. Les virures doivent être cohérentes entre elles, équilibrées, et le passage à certains endroits de courbures complexes nécessite une division particulière des courbes entre les virures. C'est donc souvent le charpentier le plus expérimenté qui procède à cette étape cruciale ou, tout du moins, il conseille et modifie le travail de son collègue dans cette tâche qui requiert avant tout une expérience visuelle conséquente pour sa bonne réalisation. La pose des lisses permet de vérifier le bon équerrage des membrures.

Le brochetage.

Il s'agit de relever la forme de la pièce qui s'inscrit entre les arrêtes de deux lisses. Il existe plusieurs méthodes afin de définition du brochetage mais la plus observée est celle qui consiste à poser une succession de fines planches de contreplaquée assemblées grossièrement entre elles sur toute la longueur de la coque entre deux des lisses posées précédemment. Cette « planche », s'inscrit entre les deux lisses sans toutefois les toucher. Le charpentier fixe cette planche de façon provisoire sur la coque du bateau et lui fait ainsi prendre la courbure de la coque. Il vient ensuite clouer sur la planche de petites chutes rectangulaires de contreplaqué ou autre qui viennent elles prendre appui sur les arrêtes des lattes. Il bénéficie ainsi d'une suite de petits segments de la largeur de la chute clouée qui trace la courbe de la lisse supérieure et inférieure. Lorsque le charpentier enlève sa « planche », c'est-à-dire la latte sur laquelle sont fixés les petits rectangles de contreplaqué, il lui fait alors reprendre sa forme plate. Il ne lui reste plus qu'à poser cette latte sur une planche de bois brute et les segments formés par les petits rectangles lui donnent le contour de la forme développé qu'il désire obtenir. D'autres techniques existent, notamment avec l'aide d'un compas. Cela consiste à poser également une latte entre deux lisses. Sur cette latte est ensuite tracé un certain nombre de courbes au compas. La pointe du compas vient s'appuyer sur des points définis, par exemple le point d'intersection des arrêtes des lisses et le centre de chaque membrure. Une fois cette latte remise à plat, les points d'intersection sur la latte permettent, à l'aide du compas, de redéfinir un certain nombre de points définissant la courbure développée des lisses. La forme est trouvée

L'étuve.

Tous les bordages ne relèvent pas de la même difficulté de pose. Certains, comme le galbord, qui suit la courbe du fond de coque, doivent être fortement ployés et vrillés. On dit qu'il « trévière ». Afin d'aider à ployer et vriller un bordage, le charpentier dispose de l'étuve, aussi parfois appelée alambic. Il s'agit tout simplement d'un volume fermé, souvent fait de façon artisanale, qui emprisonne de la vapeur obtenue à l'aide d'un feu. Les pièces à courber sont installées dans cet espace clos, dans lequel on laisse le bois s'imprégner de la vapeur obtenue à l'aide d'un feu. Une fois la pièce bien imprégnée et devenue souple, le charpentier ne dispose que de peu de temps pour aller installer en force sa pièce et lui faire prendre sa forme.

Fixation des bordages (Ill. 5).

La technique la plus ancienne utilise ce que l'on appelle une gournable. Il s'agit d'une grosse cheville idéalement faite en acacia, sinon en chêne, octogonale, taillée à la plane ou avec un autre outil. Sa forme en pans coupés est voulue. Un trou est percé dans le bordage et vient finir sa course en traversant la membrure. Une partie dépasse à l'extérieur du bordé et une autre à l'intérieur de la coque. Une entaille, préalablement faite, permet d'insérer un petit coin de bois qui est enfoncé en

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

force de chaque côté. La gournable est ensuite arasée. C'est une technique longue et fastidieuse mais particulièrement efficace. Pour le gain de temps offert, on utilisait parfois des carvelles. Ce sont des longs clous en fer forgé, de section carrée, qui sont enfoncés au marteau. Leur durée de vie est plus faible mais, puisque le bordage est régulièrement changé, cela ne pose pas nécessairement problème. Enfin, la démocratisation de l'inox de qualité marine permet depuis quelques années d'utiliser des vis inox pour la fixation des bordages.

5) Le calfatage du bordé (Ill. 6).

Ouverture des coutures du bordé.

Lors de la taille des bordages, le charpentier de marine s'est évertué à chanfreiner légèrement chaque arrête extérieure des bordages. Ce chanfrein, qui ne va pas jusqu'au fond de l'arrête du bordage est en fait nécessaire pour pouvoir y loger l'étaupe du calfatage. Nécessaire pour garantir l'étanchéité du bateau, le calfatage est une opération qui mobilise beaucoup de temps et exige de la précision.

Mise en place de la première couche d'étaupe.

Le charpentier ou le calfat insère au fond du chanfrein une première étaupe, faite de fibres de chanvre, qu'il a préalablement grossièrement tissé en ficelle. Cette opération se fait à l'aide du fer travaillant et d'un maillet en bois. C'est un maillet allongé, fait en bois dense, qui a la particularité d'avoir une partie percée et évidée en son cœur. Cela rend le maillet résonnant : c'est principalement grâce au son que le calfat sait s'il a enfoncé l'étaupe comme il fallait ou pas.

Mise en place d'une seconde couche d'étaupe.

Le charpentier ou le calfat insère une seconde couche d'étaupe, qui est beaucoup moins tassée. Plus lâche, elle est insérée progressivement en enfonçant l'étaupe par coups successifs accolés, afin de former des boucles qui sortent de la couture avant d'être ensuite tassées. Pour se faire, le calfat utilise un maillet à calfat.

Mastiquage des coutures.

Auparavant, on utilisait du brai, qu'on faisait chauffer. On utilise désormais du mastic de vitrier, du silicone, pour remplacer le vieux goudron qui embaumait avant les chantiers de charpente marine.

6) Les finitions.

Lissage.

Il s'agit d'une étape laborieuse effectuée à l'aide de rabots, ponceuses, cales à poncer, qui consiste à achever les finitions au bordé de la coque.

Peinture de la coque.



FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p>Ill.1. Plombs pour tracer l'épure, 07 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.2. Fragment d'épure dessiné sur une planche de contreplaqué peinte en blanc, 31 janvier 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.3. Gabarits, 03 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>
		
<p>Ill.4. Collage membrure lamellé-collé, 04 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.5. Pose d'un bordé étuvé, 04 février 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.6. Croquis calfatage, 31 janvier 2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>

I.6. Langue(s) utilisée(s) dans la pratique

Le langage utilisé dans les chantiers est le français.

Toutefois, il est évident que le breton était employé dans les chantiers avant la massification de l'usage du français courant dans les provinces bretonnes. Les données sur l'oralité passée des lieux de production manquent et apparaissent comme de plus en plus inaccessibles.

La constitution d'un langage spécifique à la pratique du métier est ancrée dans les habitudes et les traditions orales. Celui-ci amène à une infinie variation en fonction des lieux et des espaces géographiques. Par exemple, l'usage du terme *alambic* afin de définir l'étuve, celui de *Chasse-Moine* pour désigner le marteau dédié aux carvelles, clous carrés forgés. Cette richesse du langage déploie un certain imaginaire, montre les variations parfois très subtiles dans les usages des charpentiers.

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

La pratique de la charpente marine en Bretagne a marqué le paysage littoral breton. En effet, le chantier de charpente marine se doit d'être au plus proche de l'eau pour permettre la mise au sec et la mise à l'eau des bateaux en travaux ou en construction. C'est donc naturellement sur les grèves que les chantiers se sont d'abord installés. Ces chantiers se trouvaient sur un grand nombre de grèves de Bretagne, au plus proche de l'eau, finissant souvent plus ou moins inondés par les grandes marées (Ill. 1 et 2).

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Cette localisation tient avant tout à une contrainte technique : le déplacement d'un bateau est complexe et les dispositifs de grutage n'existaient pas encore. Peu à peu, le littoral est adapté : on édifie des digues, on constitue des cales de mises à l'eau. Les chantiers se montent en dur, chantiers couverts et chantiers extérieurs cohabitent.

Aujourd'hui, la plupart des chantiers disposent d'un lieu clos et couvert de travail, toujours au plus proche de l'eau. Ces bâtiments façonnent le paysage portuaire et littoral breton. L'exemple du chantier Tanguy est assez représentatif en cela qu'il se trouve au fond de l'anse du Port Rhu, à Douarnenez, face à une cale de mise à l'eau. Sa disposition est idéale à la manutention des bateaux. De même, le Chantier du Guip de l'Îles aux Moines, se trouve à la côte, sur l'Île, proche d'une cale de mise à l'eau permettant le grutage (Ill. 3).

Le chantier est le lieu de déploiement de la charpenterie de marine. C'est un espace modulable, mouvant, en constante évolution en fonction des travaux en cours ou à venir. Le chantier est protéiforme et son aménagement est optimisé en fonction de projets en cours (Ill. 4, 5 et 6).

		
<p>Ill.1. Carte postale ancienne.</p>	<p>Ill.2. Carte postale ancienne.</p>	<p>Ill.3. Vue extérieure du chantier du Guip de l'Îles aux Moines, 31/01/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>
		
<p>Ill.4. Vue intérieure du chantier du Guip de l'Îles aux Moines, 31/01/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.5. Espace dédié aux espars, chantier du Guip de l'Îles aux Moines, 31/01/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.6. Espace de travail, chantier du Guip de l'Îles aux Moines, 03/02/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>

Objets, outils, matériaux supports

L'outillage du charpentier de marine est constitué pour sa plus grande part d'un outillage traditionnel de travail du bois : ciseaux, rabots, scies, serres-joints (Ill. 1). Ceci est valable également pour l'outillage électroportatif : ponceuse, perceuse, scies circulaires, rabots électriques, affleureuses. Le matériel stationnaire est également classique : dégauchisseuse (Ill. 2), déligneuse,

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

toupie. Une particularité est observable sur la scie à ruban (Ill. 3) : celle-ci, afin de permettre l'équerrage des membrures dès le débit de celles-ci, dispose d'une lame dont les volants peuvent pivoter afin de donner de l'angle à la coupe.

		
<p>Ill.1. Rack à serre-joints, 31/01/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.2. Dégauchisseuse, 03/02/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>	<p>Ill.3. Scie à ruban, 03/02/2020. © Hugo Le Flahec, 2020.</p>

Le bateau, et à fortiori sa construction, s'inscrit dans un complexe technique beaucoup plus vaste. La production d'un bateau ne se limite pas à la temporalité de la construction de celui-ci. Bien au contraire, elle s'inscrit dans une filière de production extrêmement longue qui inclue la production du bois. Produire un beau chêne adapté à la construction navale, c'est semer trois siècles plus tôt un gland, au sein d'un lieu de croissance soigneusement choisi. Les besoins en charpente navale sont en effet bien spécifiques et différent de ceux de l'ébénisterie, de la menuiserie ou de la charpente bâtiment. En effet, là où le charpentier de bâtiment souhaite un fût bien droit, le charpentier de marine veut lui des courbes. Là où l'ébéniste désire un grain fin, le charpentier de marine veut un bois gras, aux cernes larges, qui a donc poussé en prairie, qui a pris le vent, qui est tortueux. Les besoins du charpentier de marine s'opposent aux besoins des autres artisans et par conséquent à la filière de production du bois actuel.

A cause des volumes marginaux que représente la demande des charpentiers de marine, il n'existe plus qu'un seul fournisseur de bois tors en France, Thierry Juliot, gérant de la sarl Bois Idéal. Les charpentiers du chantier du Guip de l'Île aux Moines et du chantier Tanguy se fournissent majoritairement chez lui, pour le bois tors, tout du moins. On observe également l'usage pour un certain nombre de charpentiers d'aller sélectionner leur bois sur pied, en forêt. Cette pratique révèle bien la filiation entre la production de bois et la construction navale.

Il faut également parler de la filière nécessaire à la production de l'accastillage et des pièces de forge nécessaires à la construction d'un bateau. Auparavant, il existait dans les chantiers un forgeron de marine, spécialisé dans la production de ces pièces. Si cela est encore visible dans une structure comme celle du Guip de Brest, nous n'avons pas connaissance, à l'exception du chantier de l'Hermione à Rochefort, de l'existence de forgeron de marine en tant que salarié dédié à cette tâche à l'heure actuelle dans un chantier. En revanche, on observe souvent dans les chantiers la préférence pour tel charpentier pour le travail du métal comme cela est le cas au sein du chantier Tanguy.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

II.1. Modes d'apprentissage et de transmission

L'apprentissage de la charpente marine, tout comme la majorité des métiers artisanaux, s'effectuait traditionnellement au sein même des chantiers. L'apprenti, parfois très jeune, engageait un lent processus d'apprentissage fait d'observation, de mimétisme et de démonstration de la part des ouvriers du chantier. Il semble indispensable de rappeler la dimension effective et nécessaire de l'apprentissage au sein du lieu de pratique qui s'opère dans le cadre de l'apprentissage de la charpente marine. L'institutionnalisation de l'apprentissage et la reconnaissance administrative de certaines formations pourrait tendre à moins considérer l'apprentissage à travers la pratique de chantier, mais il n'en est rien. Il existe à ce jour trois lieux d'apprentissage en tant que structures dédiées : un CAP au Lycée de Concarneau (avant 2014 à Plouhinec), une formation de Brevet Professionnel aux Ateliers de l'Enfer, fondé en 1984, et une formation de Brevet Professionnel à Skol Ar Mor, à Mesquer. Ces trois formations révèlent la nécessité pour la transmission du savoir-faire de la charpente marine de la pratique encadrée. Dans ces trois lieux, la pédagogie consiste en la formation de groupes d'apprentis. Ces groupes ont en charge la construction ou la restauration d'une petite embarcation, encadrée par un formateur issu du monde professionnel. De plus, chacune des formations impose un stage de durée variable par semestre en entreprise.

Le savoir-faire technique propre à la charpente marine relève pour beaucoup d'un savoir-faire incorporé, en tant que savoir-faire non totalement décomposable et « théorisable », qui deviendrait alors savoir. Ainsi, le partage de la connaissance du tracé, qui était au début du XX^e siècle la propriété exclusive de tout au plus un ou deux charpentiers du chantier, savoir précieux caché du reste des autres charpentiers (les anecdotes relatant des maîtres charpentiers se cachant pour calculer les équerrages ne sont pas rares), a permis de développement progressif de cette méthode de construction dans la pratique actuelle de la charpente marine, grâce notamment à la transmission « massive » qui en a été faite à la génération de charpentiers que nous pouvons qualifier de *nouvelle vague*, à l'ère de la patrimonialisation. Pour autant, la spécificité du travail du charpentier, par-delà les différentes méthodes et procédés évoqués précédemment, que l'on peut eux théoriser, n'est pas transmissible autrement que par la pratique et l'observation des pratiquants. Car la spécificité du charpentier de marine semble se trouver avant tout dans le développement d'une sensibilité et d'une justesse dans le regard et le toucher. Si l'on peut théoriquement apprendre à brocheter un bordage dans un livre, jamais ce dernier ne pourra nous apprendre à faire filer une courbe, à sentir la bonne répartition du bordage, et surtout à développer les capacités de visualisation dans l'espace que nous avons évoqué. Cette capacité à la visualisation dans l'espace, à la définition d'une juste courbe, à la compréhension d'une future voûte, c'est cela même qui constitue l'essence de ce qu'il y a à transmettre à l'apprenti.

II.2. Personnes/organisations impliquées dans la transmission

Les trois lieux de formation reconnus par l'État sont :

- Les Ateliers de l'Enfer, à Douarnenez ;
- Le lycée Pierre Guéguin à Concarneau ;
- Skol Ar Mor, à Mesquer.

Ces formations permettent de structurer et de reconnaître les compétences du charpentier de marine en devenir, toutefois cette transmission se déploie surtout dans les chantiers. Les structures professionnelles, riches du désir fortement observable de transmission et de préservation du savoir-faire des charpentiers par les charpentiers eux-mêmes, restent les premiers acteurs de la transmission de ces savoir-faire spécifique, palpable seulement dans la pratique. Les charpentiers rencontrés se sont souvent définis comme des « passeurs de geste ». Cette transmission sur le

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

terrain tend à être démultipliée par la mobilité forte des pratiquants qui se nourrissent des pratiques en usage au sein des différents chantiers, chacun regorgeant de variations dans la pratique

III. HISTORIQUE

III.1. Repères historiques

Du point de vue technique, l'histoire de la charpenterie marine bretonne est marquée par le développement de la construction à franc-bord « sur membrure ». Cette technique se diffuse à partir du XV^e siècle. Elle se juxtapose alors avec la construction dite à clin, longtemps utilisée pour les petits bateaux.

La construction navale se développe progressivement. A partir du XIX^e siècle, on peut observer sur tout le pourtour du littoral breton l'usage de « chaloupes », non pontées pour la plupart, en usage pour la pêche côtière. A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, des types plus spécifiques de bateaux voient le jour, répondant à des usages précis en fonction des pratiques de pêches propres à chaque localité. L'essor croissant de la construction navale est amplifié par le développement du commerce du poisson, rendu possible par des procédés techniques comme la conserve ou encore le développement du rail permettant un acheminement rapide de la pêche du jour. Ce développement de l'économie de la pêche est massif et s'accompagne de nouvelles pratiques, comme la pêche au long cours. La Grande Pêche à Terre-Neuve et en Islande fournit du travail aux charpentiers de marine qui doivent construire et entretenir des bateaux dans les localités affiliées à cette pêche : Paimpol, Binic, Pays de Saint Malo.

Les chantiers de charpente marine formaient un chapelet de chantiers tout le long du littoral breton. Ces chantiers étaient liés à des localités et étaient donc spécialisés dans la production de bateaux répondant à la pratique de pêche exercée localement : les constructeurs Douarnenistes construisaient des chaloupes sardinières et des dundeas, quand les constructeurs de Brest construisaient des gabares et des goémoniers. Les constructeurs répondaient ainsi à une demande locale précise et étaient donc spécialisés dans la production d'un type de bateau. Dans ce cadre, l'usage des gabarits dans les chantiers faisait leur signature. Cet usage récurrent de mêmes gabarits reflète tout à fait l'extrême spécialisation des productions des différents chantiers. Un chantier était réputé pour tel type de construction et tous les bateaux qui sortaient de ce chantier étaient des dérivés et des adaptations de ce type particulier. Cette spécialisation avait un intérêt économique certain, d'une part pour optimiser le coût de construction, d'autre part pour faciliter l'entretien du bateau. Il existait inévitablement des inégalités dans la qualité de construction des navires.

La grande rupture dans le monde de la construction navale traditionnelle se situe au dans les années 1970 et 1980. Si le bateau à voile en bois appartenait déjà au passé, la construction neuve, l'entretien et la réparation occupaient encore les chantiers de charpente navale. L'arrivée, dans les années 1970, de bateaux en fibre de verre et résines polyuréthanes (les bateaux « plastique ») donne un premier coup à la charpente marine traditionnelle. Au même moment, le monde de la pêche est touché par l'absence de politique de gestion des populations de poissons ; la ressource s'effondre. Cela impacte durement le secteur connaît une crise sévère jusqu'aux années 1990. Le deuxième coup dur porté à la construction navale traditionnelle résulte du plan Mellick. En mars 1991, le gouvernement limite la flotte de pêche pour favoriser le renouvellement de la ressource. Si la démarche est salutaire, elle signe l'arrêt d'activité d'un certain nombre de bateaux de pêche. Afin de limiter l'augmentation de la flottille, elle interdit par ailleurs toute construction navale nouvelle, si un bateau de même puissance ou plus n'est pas détruit. Dès lors, l'activité de charpente marine s'effondre : la flottille diminue et la flottille ancienne en construction bois est détruite au profit de constructions plus modernes en fibre ou acier.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

En France, la sensibilité au patrimoine maritime naviguant s'est développée de façon assez tardive en comparaison de ce que l'on observe en Angleterre et aux États-Unis. Elle a de façon assez logique émergé dans la population littorale, au sein de groupes d'individus familiers du monde maritime. La Bretagne, attachée à son identité d'une part et à sa richesse maritime passée de l'autre, a été le foyer de ce regain d'intérêt pour les bateaux à caractère patrimoniaux, la voile de travail et la construction navale traditionnelle. Le basculement s'opère à une période de transition générationnelle, dans les années 1970, période à laquelle les jeunes habitants du littoral entendent encore parler des grandes heures de la voile de travail par leurs parents, leurs voisins, les recoupant parfois avec leurs souvenirs d'enfants. Par ailleurs, ils peuvent également contempler les coques ~~qui pourrissent~~ abandonnées au fond des vasières. Des figures comme François Vivier, architecte naval, Jean Le Bot, Henry Kerisit, Bernard Cadoret, le groupe Ar Vag et d'autres encore, entreprennent alors de faire des relevés de coques. Ils commencent à recueillir des témoignages et des documents. Une dynamique patrimoniale naît. S'en suit la publication de revues comme *Le Petit Perroquet*, qui donne naissance à la revue du *Chasse-Marée* en 1981. Les populations - sont aisément mobilisées dans les enquêtes ; elles s'investissent, ancrant toujours plus ce mouvement dans une dynamique citoyenne. Douarnenez, bastion du renouveau maritime de la voile de travail, voit la première reconstruction d'un bateau traditionnel en 1983 : Telenn Mor, chaloupe sardinière douarneniste. D'autres projets suivent : la Cancalaise en 1987 ; la Granvillaise trois ans plus tard. Fort de cette dynamique, le *Chasse-Marée* développe l'idée d'un *Concours des Bateaux des Côtes de France*. Dans la perspective du renouveau effectif des grandes fêtes maritimes, telles celle de Douarnenez ou de Brest, le *Chasse-Marée* invite toutes les municipalités à procéder à la reconstruction d'un bateau emblématique de leur port historique. L'opération est un succès et tous se donnent rendez-vous pour Brest 92.

Mais le développement de la sensibilité de la population au patrimoine maritime ne suffit pas à dynamiser le secteur. La charpente marine traditionnelle ne joue plus un rôle économique important. Elle se tourne désormais de façon beaucoup plus importante vers la plaisance.

III.2. Évolution/adaptation/emprunts de la pratique

La pratique des charpentiers de marine bretons s'inscrit dans une tradition technique ancienne. Son évolution s'opère sur un temps long. Elle s'est progressivement adaptée aux évolutions de la demande, aux nouvelles pratiques de pêche, ainsi qu'aux nouveaux progrès techniques. Toutefois les gestes, les procédés et la chaîne opératoire restent très stables et n'ont pas fondamentalement changé.

L'évolution la plus visible tient certainement à l'usage plus moderne d'outils électroportatifs, tels que scies sauteuses, circulaires, perceuses, défonceuses, affleureuses, rabots électriques. Si ces outils tendent à faciliter l'effort du charpentier, il convient de remarquer qu'ils permettent avant tout d'effectuer la même action que les outils manuels d'antan. L'outil change mais l'opération reste la même.

Un autre changement remarquable se trouve dans le développement des produits de finition associés au domaine chimique : peinture, vernis, antifouling. Le traditionnel couple coaltar et minium de plomb a laissé place à des apprêts epoxydiques et des peintures polyuréthanes. L'offre est grande et le nombre de produits employés tend à se multiplier, souvent au regret des praticiens.

Ce développement des produits issus de l'industrie pétrochimique est particulièrement visible dans les différentes colles employées. Les progrès effectués en la matière, avec des produits comme la resorcine en son temps et désormais les résines epoxy, ont permis le développement de techniques nouvelles tel que le lamellé-collé, le strip-planking fibré, etc. Ces nouvelles pratiques entrent en écho avec le développement de matériaux tels que les panneaux de contreplaqués qui permettent une construction dite *bois-moderne*, ou, de façon plus traditionnelle, remplacent aisément la sous-face d'un pont.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

IV.1. Viabilité

Vitalité

Aujourd'hui, c'est en partie grâce au monde associatif que la charpente marine est dynamisée. Des événements, tels le Concours des *Bateaux des côtes de France* contribuent à sa reconnaissance et à sa revalorisation. Citons l'A.J.D, l'Association des Amis de Jeudi Dimanche, fondée par le père Jaouen. Localisée à l'Aber Wrac'h, l'association fait naviguer ses membres sur des bateaux traditionnels partout dans le monde avec notamment le célèbre *Bel Espoir* ou encore le *Rara Avis*. A l'intérieur des locaux de l'association se trouve un atelier de charpente marine auquel participent de nombreux jeunes qui, parfois, poursuivent leur apprentissage aux Ateliers de l'Enfer, comme l'ont fait cette année trois personnes. Il faut également mentionner de nombreuses petites associations, telles *Les Amis du Sinagot* de Séné ou l'association *Treizour* à Douarnenez, qui font naviguer et entretiennent nombre de reconstructions et de vieux gréements. Bien sûr, les membres participent à l'entretien du bateau avec soit d'apprentissage et il n'est pas rare de les voir travailler sous la direction d'un charpentier de marine qu'ils embauchent pour les guider dans leur tâche. Ils font ainsi d'une pierre deux coups : économie de moyens, et transmission de savoir-faire.

De la pratique à la recherche, une dynamique de développement de nombreuses initiatives éditoriales menées en partie par les Éditions du Chasse-Marée permet un travail d'étude de ces savoir-faire de la charpenterie de marine exhaustif et de qualité.

Parallèlement à cela, la bonne réception du public permet de perpétuer les rendez-vous des fêtes maritimes nées à la fin des années 80 : Fêtes Maritimes de Brest, Fête du Golfe, Fêtes de Douarnenez.

Enfin les centres de formation ne manquent pas de personnes désireuses d'apprendre le métier. Ainsi, nous pouvons observer une multiplicité de profils de jeunes apprentis de plus en plus grande.

Menaces et risques

Aux dires de certains charpentiers rencontrés au cours de cette enquête, le risque le plus probable de perte de savoir-faire ne se trouve pas dans la perte des connaissances techniques ou des techniques employées à la construction traditionnelle, mais dans la capacité du charpentier à « jouer de l'herminette », à apprivoiser une projection dans l'espace et une anticipation de forme sans passer par un plan, en taillant la pièce directement, à l'aide du toucher et de l'œil comme seul repère. Ce type de pratique, qui permet de se passer de plan et qui relève d'une conception plus empirique, n'est plus beaucoup mise en œuvre. C'est un savoir-faire qui ne peut être formalisé, il ne vit qu'à travers la pratique et sa transmission ne s'opère que par le faire.

A côté de cela, l'essor et la multiplication des associations consacrées aux bateaux à caractère patrimonial se sont ancrées dans la dynamique des reconstructions initiées par le *Concours Bateaux des Côtes de France*. Or ces reconstructions arrivent pour la plupart à un âge où elles ont besoin de réparations coûteuses. Ces associations n'ont pas forcément le capital suffisant et selon certains, peinent à renouveler leurs membres.

Enfin, la dernière menace est liée à la dépendance des chantiers aux commandes issues de la plaisance. Lors d'instabilité économique c'est un secteur qui perd vite de son dynamisme et

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

n'implique pas d'entretien constant et régulier comme un bateau de pêche qui fournit du travail continuellement.

IV.2. Mise en valeur et mesure(s) de sauvegarde existante(s)

Modes de sauvegarde et de valorisation

Par-delà l'effervescence citoyenne, il faut rappeler l'existence d'initiatives politiques permettant la valorisation et la patrimonialisation de la charpente marine traditionnelle en Bretagne. On peut citer à titre d'exemple la délivrance de fonds pour mener à bien des reconstructions comme a pu faire la ville de Brest pour la construction de *La Recouvrance*. Cette politique s'exprime aussi par la création des Ateliers de l'Enfer, premier centre de formation à la charpente Marine en 1984 sur une initiative de la FRCPM, la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes. La formation installée à Douarnenez est d'abord composée d'une classe d'une dizaine d'élèves. Elle s'est progressivement développée pour accueillir désormais trois pôles : le pôle sellerie, le pôle voilerie, et le pôle charpenterie. En écho à cette institution, a été créé le Port-Musée de Douarnenez, en 1992. Fruit d'une collaboration entre l'État, la région et la ville de Douarnenez. Le Port- Musée cherche à se positionner comme le premier pôle de patrimonialisation et de muséification du patrimoine maritime breton et au-delà.

Actions de valorisation à signaler

La région Bretagne offre des subventions pour soutenir les travaux de restauration et d'entretien du patrimoine navigant breton inscrit dans une démarche de valorisation (sorties en mer au minimum 30 jours/an, accessibilité à un large public, démarches innovantes). Celle-ci peut être associée à l'aide « Skoaz ouzh skoaz » qui vise à encourager et reconnaître la capacité d'un porteur de projet à fédérer et à mobiliser la population locale autour de son projet.

Le Port-Musée de Douarnenez propose un certain nombre d'activités de valorisation dont des vidéos, telle « Restaurer un bateau du patrimoine, à quoi ça sert ? » qui met en scène notamment les chantiers et donc les artisans travaillant sur ces objets patrimoniaux. Citons encore le Festival maritime de Douarnenez qui réunit tous les deux ans des passionnés du patrimoine maritime et de la mer autour de centaines de bateaux traditionnels au port du Rosmeur. L'association « Ça cartonne à Douarnenez » organise des régates annuelles de bateaux en carton, construits par des amateurs. Des ateliers tenus par des représentants du Lycée professionnel Jean Moulin et des Ateliers de l'Enfer sont organisés en amont de façon à aider les apprentis maîtres charpentiers.

Certains chantiers ouvrent leurs portes au public le moment d'une journée, à l'image de ce qui a été fait en 2014 par le chantier de restauration, situé dans les locaux de la Charpenterie Marine du Légué, à Saint-Brieuc. Le président et les bénévoles de l'association Sport Nautique Saint-Quay-Portrieux ont permis aux visiteurs de se familiariser avec les étapes de restauration d'un voilier traditionnel et le métier de charpentier de marine. Le chantier Tanguy et les Ateliers de l'Enfer ont accueilli en 2019 un groupe d'étudiants de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne travaillant sur la codification des savoir-faire dans la charpenterie de marine.

Enfin, le Skol ar Mor - Centre international de transmission des savoir-faire traditionnels maritimes joue bien évidemment un rôle central dans toutes ces actions de valorisation : chantier école ; développement de notions d'identité et de responsabilité face à l'emploi grâce à la charpenterie marine traditionnelle ; activités touristiques maritimes sur le principe du tourisme culturel participatif.

Modes de reconnaissance publique

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Parallèlement à ces initiatives, se sont développées des labellisations comme celle d'« Entreprise du Patrimoine Vivant » qui permet la valorisation des chantiers de charpente marine qui en disposent, comme cela est le cas pour le Chantier du Guip. Cette revalorisation des chantiers de charpente marine semble trouver un écho favorable au sein des médias traditionnels et internet puisque l'on a pu observer de nombreux reportages de taille variables au sein des tv régionales mais aussi d'émissions de plus grande ampleur telles que *Thalassa* ou *Littoral*. Cette présence, constante et en essor, pourrait relever de l'anecdotique. Mais elle montre toutefois la bonne réception du public et sa sensibilité à la chose marine et à la charpenterie de marine traditionnelle.

La mise en place d'une labellisation des bateaux traditionnels est tout à fait bénéfique. Elle permet la valorisation de ces unités souvent devenues rares et aident à leur entretien et revalorisation, à travers les classements BIP (Bateau d'Intérêt Patrimonial) et MH (Monument Historique), qui permet pour ce dernier une aide financière à sa restauration. L'initiative est par ailleurs tout à fait valorisante pour le charpentier de marine chargé de sa restauration puisqu'il doit s'évertuer à une restauration raisonnée et qualitative de l'unité.

IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées

L'un des leviers de valorisation et de préservation du savoir-faire de la charpente marine en Bretagne tient dans une certaine mesure à la prise en compte par les populations locales de la richesse de ce savoir-faire en tant que patrimoine immatériel de la région Bretagne. Les initiatives impulsées par le Port-Musée vont dans ce sens en permettant l'apprentissage ou le ré-apprentissage de son histoire marine, de son héritage. Ce ré-apprentissage doit toutefois s'élargir à une part plus grande de la population. La région Bretagne semble inciter son économie à l'essor du tourisme, il convient de profiter du passage temporaire de ces individus pour les sensibiliser et leur faire découvrir cet héritage. En ce sens, l'initiative du « Telenn-Mor » semble tout à fait appropriée. La chaloupe sardinière est une reconstitution à l'identique des canots qui armaient le port de Douarnenez au début du siècle dernier. D'une longueur de 10 mètres, ce bateau du patrimoine peut accueillir 10 personnes. L'organisation de sorties en baie de Douarnenez et en mer d'Iroise pendant lesquelles le public peut participer aux manœuvres permet de financer l'entretien du bateau.

Il serait judicieux de développer une politique active envers un développement vertueux de la filière pêche en faveur d'une pêche plus qualitative et artisanale. La production bois est relativement rentable pour les bateaux au tonnage modéré et semble favorisée pour les bateaux type caseyeur disposant d'un vivier. Il s'agirait de faire l'inverse du plan Mellick (limiter la flotte de pêche pour favoriser le renouvellement de la ressource) en somme.

Il serait également intéressant de travailler à la revalorisation des labellisations des entreprises du patrimoine vivant tels que les chantiers de charpente marine tout en luttant contre une muséification excessive des bateaux du Patrimoine. Tout comme un instrument de musique, un bateau se conserve en étant utilisé. Le figer ne semble pas au service de la dynamisation du secteur. Il faudrait créer un nouvel usage autour du développement touristique de la région pour les bateaux construits de manière traditionnelle en dehors de leur valeur muséographique. Au-delà des sorties ponctuelles en mer sur des bateaux traditionnels, l'organisation de croisières le long de la côte bretonne avec escales pour découvrir l'intérieur des terres pourrait être envisagée. Il s'agirait d'associer un moyen de déplacement à l'histoire d'une région.

IV.4. Documentation à l'appui

Récits liés à la pratique et à la tradition

- Joseph Perrin, *Le Charpentier de Rostellec*, ed. France Empire, janvier 1974.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- Entretiens réalisés auprès des charpentiers des chantiers du Guip et Tanguy, et des Ateliers de l'Enfer par Hugo Le Flahec pour la réalisation de la fiche d'inventaire PCI du Ministère de la Culture *L'Art de la charpenterie de marine en Bretagne*, 2020.
- Hugo Le Flahec, *La construction navale vernaculaire en bois. L'Art de la charpenterie de marine : la Bretagne*, 2020.

Inventaires réalisés liés à la pratique

La principale source de données thématiquement compilée, analysée et étudiée au sujet de la charpenterie de marine traditionnelle en Bretagne se trouve dans l'ouvrage collectif *Ar Vag, Voiles au Travail* dirigé par Bernard Cadoret, Dominique Duviard, Jacques Guillet et Henry Kérisit, riche de son exhaustivité.

Il faut également souligner l'*Inventaire des chantiers de construction navale en bois en Bretagne. Étude comparative des chantiers de construction navale bois 1990/20210* réalisé par la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes en Bretagne en 2010.

Bibliographie sommaire

- Cadoret Bernard, Duviard Dominique, Guillet Jacques, Kérisit Henry, *Ar Vag, Voiles au Travail*, Tome I, II, III, IV, V, ed. Chasse-Marée.
- Cadoret Bernard, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*, n° 2, 1984.
- Chasseboeuf Gildas, *Le Bois fait Bateau*, ed. Locus Solus, mai 2013.
- Couilloud Nathalie, *Voiles de Bretagne, de Cancale à Brest*, ed. Chasse- Marée, 2006.
- Morin Jacques, *Charpentiers de Marine au Pays de Saint Malo*, ed. Picollec, novembre 2002.
- Philippe Jean-Pierre, *Le Guide de la Construction en Bois*, ed. Chasse-Marée Glénat, novembre 2002.

Filmographie sommaire

- « Littoral, mes mains, cet outil de travail », Production France 3 Bretagne, mars 2020, 25:56 min, https://www.youtube.com/watch?v=OqQsg_01ISc
- « Littoral, la mer, le bois et les Hommes », Production France 3 Bretagne, 19 novembre 2018, 26:00 min, <https://www.youtube.com/watch?v=fwZh1OJLpQo>

Sitographie sommaire

- Histoire Maritime du Légué, consulté le 15 octobre 2019, <http://www.histoiremaritimedulegué.fr>.
- Inventaire Historique des Bateaux de Pêche de Douarnenez, consulté le 11 septembre 2019, <http://bagoucozdz.fr>.

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

V.1. Praticien(s) rencontré(s) et contributeur(s) de la fiche

Chantier du Guip de l'Île aux Moines

Nom

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Frédéric BOUGES

Fonctions

Patron du chantier du Guip de l'Ile aux Moines

Coordonnées

02. 97.26.33.10

Nom

Eric

Fonctions

Charpentier de marine au chantier du Guip de l'Ile aux Moines

Nom

Eric (2)

Fonctions

Charpentier de marine au chantier du Guip de l'Ile aux Moines

Nom

Olivier

Fonctions

Charpentier de marine au chantier du Guip de l'Ile aux Moines

Nom

Pierrick

Fonctions

Charpentier de marine au chantier du Guip de l'Ile aux Moines

Chantier Tanguy

Nom

Yves TANGUY

Fonctions

Patron du chantier Tanguy

Coordonnées

02. 98.92.11.01

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Fonctions

Tous les charpentiers de marine du chantier Tanguy

Ateliers de l'Enfer

Nom

Alain BOUGUENNEC

Fonctions

Formateur aux Ateliers de l'Enfer

Coordonnées

02. 98.92.14.20

Nom

Thomas ROBIN

Fonctions

Formateur aux Ateliers de l'Enfer

Coordonnées

02. 98.92.14.20

Nom

Jérémy

Fonctions

Apprenti aux Ateliers de l'Enfer

Nom

Angus

Fonctions

Apprenti aux Ateliers de l'Enfer

Nom

Simon

Fonctions

Apprenti aux Ateliers de l'Enfer

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

V.2. Soutiens et consentements reçus

Tous les praticiens rencontrés ont soutenu la démarche d'inventaire menée. Ils apparaissent sur tous les supports multimédias remis avec la présente fiche d'inventaire : 76 fichiers photos, 3 fichiers audio, 91 fichiers vidéos, 1 film de 28 mn.

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteur(s) de la fiche

Nom

Hugo LE FLAHEC

Fonctions

Étudiant en master Histoire des Techniques (École d'Histoire de la Sorbonne, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Coordonnées

27, rue Saint Martin – 78410 FLINS-SUR-SEINE

06.23.81.86.13

leflahechugo@gmail.com

Nom

Anne-Sophie RIETH

Fonctions

Doctorante en Histoire des Techniques (IHMC-Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne/CNRS/ENS)

Coordonnées

Centre Malher – 9, rue Malher – 75004 PARIS

06.13.97.18.48

Anne-Sophie.Rieth@univ-paris1.fr

VI.2. Enquêteur(s) ou chercheur(s) associés ou membre(s) de l'éventuel comité scientifique instauré

Nom

Hugo LE FLAHEC

Fonctions

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Enquêteur

Nom

Eric RIETH (Directeur de recherche émérite, CNRS)

Fonctions

Membre du comité scientifique

Nom

Valérie NEGRE (Professeur d'histoire des techniques, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Fonctions

Membre du comité scientifique

Nom

Anne-Sophie Rieth (Doctorante en Histoire des Techniques, IHMC-Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne/CNRS/ENS)

Fonctions

Membre du comité scientifique

Lieux(x) et date/période de l'enquête

L'enquête a été réalisée du 30 janvier au 8 février 2020 dans les lieux suivants :

- Le Chantier du Guip de l'Île aux Moines
- Le Chantier Tanguy, à Douarnenez
- Les Ateliers de l'Enfer, à Douarnenez

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

Mars 2022

Année d'inclusion à l'inventaire

2022

N° de la fiche

2022_67717_INV_PCI_FRANCE_00508

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvkswb</uri>