

**LA CONSTRUCTION NAVALE VERNACULAIRE EN BOIS, L'ART  
DE LA CHARPENTERIE DE MARINE :  
LE DORIS DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON**

		
<p><i>Pose du 4<sup>e</sup> bordage de l'Acajou. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><i>Calfatage d'une virure de sole du Pierre Alexandre avec de l'étaupe. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</i></p>	<p><i>Le Saint-Etienne et le Larry, propriétés de l'association Les Zigotos sur leurs bois de saillage devant les salines de l'anse à Rodrigue, Saint-Pierre. © Anne-Sophie Rieth, 2023</i></p>

**Description sommaire**

Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon destiné à la petite pêche est dérivé des doris des Bancs. D'un point de vue de la forme, on distingue le doris de Saint-Pierre du doris de Miquelon. Ce dernier a notamment été équipé à partir des années 1950 d'une "cabane" servant d'abri et située plus ou moins au centre de la coque.

Le paysage de l'archipel est ainsi façonné par l'espace du plain, organisé autour des salines et des doris avec les cabestans comme éléments centraux. Le plain est une grève de galets assez haute qui constitue la zone primordiale du retour de pêche. Les salines, alignement de cabanons polychromes, situées en front de mer, étaient à la fois des lieux de construction, ainsi que des lieux d'hivernage et d'entretien.

Jusqu'au milieu des années 1980, les constructeurs de doris appartenaient à un groupe d'artisans spécialisés et reconnus qui pratiquaient leur activité constructive en même temps qu'une autre activité liée à la mer, principalement la pêche. Du fait de la disparition de son usage premier, la petite pêche, il n'y a plus de constructeurs professionnels de doris dans l'archipel. La construction et la réparation des embarcations sont désormais pratiquées à des titres divers : patrimoine, pêche amateur, plaisance. Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon, élément identitaire fort de l'archipel, est devenu un objet patrimonial et de loisir.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

#### I.1. Nom

*En français*

La construction navale vernaculaire en bois, l'art de la charpenterie de marine : le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon.

*En langue régionale*

Sans objet

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

- Savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel ;
- Traditions et expressions orales ;
- Pratiques sociales, rituels ou événements festifs ;
- Connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers.

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

La construction et la réparation des embarcations sont pratiquées à des titres divers (patrimoine, pêche amateur, loisir) en plus des activités professionnelles (ill. 1-2-3). Les constructeurs amateurs sont soit regroupés en association, soit pratiquent leur passion individuellement. Nombre d'entre eux sont autodidactes. Néanmoins, ils peuvent discuter avec d'anciens constructeurs de doris, comme Cyril Franché, qui nostalgiques d'un temps disparu et conscients d'une disparition progressive des savoir-faire traditionnels de la construction des doris de Saint-Pierre-et-Miquelon ont la volonté de transmettre leurs connaissances.

Dans ce cadre général, Rosiane de Lizarraga, cheffe de la Mission aux Affaires Culturelles (MAC) de Saint-Pierre-et-Miquelon, indique que la principale association qui fédère la communauté est l'association saint-pierraise Les Zigotos. Celle-ci, créée en 1990, utilisait initialement le doris à des fins sportives ou de loisirs. En 2013, l'association s'est inscrite dans une nouvelle dynamique et œuvre depuis lors pour la sauvegarde du patrimoine maritime en entreprenant un important travail de maintien de la pratique (savoir-faire constructifs et usages). La même année, elle ouvre un atelier de réparation et de fabrication de doris dans l'esprit d'un atelier collectif avec pour objectif de collecter les doris en déshérence et les restaurer. En dix ans, les membres des Zigotos ont permis aux bénévoles d'apprendre le travail sur bois et de manier les outils traditionnels contribuant ainsi au maintien des compétences en charpente marine : "c'est notre patrimoine" est inscrit dans l'atelier du Père Pierre à destination des visiteurs. La flotte de l'association compte aujourd'hui 11 doris. L'association les fait vivre lors de sorties en mer organisées pour ses membres (dès que la météo le permet), mais également pour la promotion de l'activité dorissière et de l'archipel. En plus des constructeurs, les usagers des doris, gens de mer, ainsi que celles et ceux qui les entourent et les accompagnent, constituent un autre pan de la communauté, encore actif.

Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon est d'abord perçu par les "anciens" pour sa valeur d'usage, c'est-à-dire comme un outil de travail. "Un doris est un doris mais tous les doris sont pas pareils", raconte Michel de Lizarraga, ancien pêcheur miquelonnais, "On faisait tout avec". Il s'agit d'un "bateau qui s'adapte à toutes les pêches". Michel de Lizarraga ajoute que quand l'embarcation "retombait sur la lame, le clin jouait" permettant d'assurer sa solidité. Le travail de Désiré Briand est resté dans les

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

mémoires. Les souvenirs de retour de pêche et de salage de la morue dans les salines, “une manufacture de casse-couilles”, sont omniprésents. A travers l’idée d’“être les meilleurs”, d’intégrer les rangs des “cachalots”, on affirmait l’idée que “c’est le travail qui payait”. Par ailleurs, on voit se dessiner à travers le doris, un lien fort entre territoire et patrimoine. Lauriane Detcheverry, directrice de l’Arche Musée et Archives de la Collectivité Territoriale, rappelle ainsi que le doris est “un symbole fort de l’archipel, un élément identitaire”. Marc Dérible, bénévole au sein de l’association Les Zigotos, affirme, quant à lui, que “raconter le doris c’est raconter Saint-Pierre-et-Miquelon”.



**Ill. 2.** Gérard Hélène travaillant sur la réplique du 2 Pierres. © Les Zigotos, 2024.



**Ill. 2.** Yannick Autin dans son garage transformé en atelier pour la construction de son doris l’Acajou. © Yannick Autin, 2011.



**Ill. 3.** Stéphane Perrin et Alain Cormier en train de changer la sole du Pierre-Alexandre. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2014.

### I.4. Localisation physique

*Lieu(x) de la pratique en France*

Archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon (Amérique du nord)

*Pratique similaire en France et/ou à l’étranger*

En France hexagonale, la construction de navires à clins de type doris est encore présente sur les rivages de la Manche et de la mer du Nord, notamment en Normandie, en Rance, ou dans les Hauts-de-France.

A l’échelle européenne, la pratique de construction de navires à clins perdure en Scandinavie insulaire et maritime. Elle a fait l’objet d’une inscription sur la *Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l’humanité* de l’Unesco en 2021 ([dossier d’inscription n°01686](#), co-porté par les Îles Féroé, le Danemark, l’Islande, la Suède et la Norvège, intitulé : « Les traditions nordiques des bateaux à clins »).

En Amérique du nord, sur les côtes atlantiques des États-Unis et surtout du Canada, la construction des doris est toujours en vigueur. Ces pratiques bénéficient de nombreuses initiatives de préservation et valorisation, par exemple sur la presqu’île de Nouvelle-Ecosse (Halifax), ou sur l’île de Terre-Neuve (*Wooden boat museum* de Winterton).

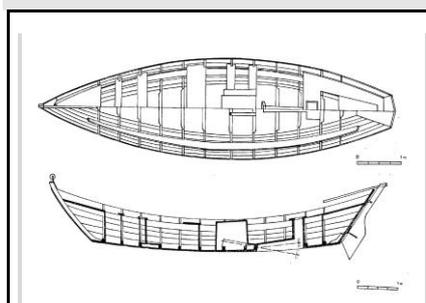
### I.5. Description détaillée de la pratique

Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon est un dérivé des doris des Bancs qui étaient embarqués sur des goélettes armées pour la Grande pêche par les Terre-neuvas. Progressivement, il est devenu l’embarcation des petits pêcheurs artisans de l’archipel, qui l’ont utilisée jusque dans les années

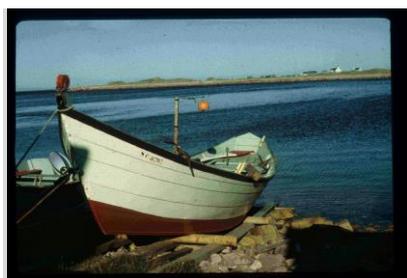
## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

1990. Associé aux heures de gloire de la pêche à la morue localement, le doris représente “l'embarcation emblématique” de l'archipel comme le rappelle Alain Orsiny, président de l'association Miquelon Culture Patrimoine. Il est un “symbole identitaire” de la communauté des saint-pierrais et des miquelonnais selon Ketty Orsiny, adjointe au Maire de Miquelon. Sa construction constitue une activité fédérative au sein de la communauté depuis plusieurs siècles, et malgré la fin de l'usage du doris pour la pêche, celle-ci perdure au sein d'ateliers privés ou associatifs, lieux de sociabilisation active, notamment en hiver, pour les habitants. Par ce biais, il est possible de “rendre hommage aux anciens et conserver leur savoir-faire” raconte Stéphane Perrin. La construction et la rénovation des doris permet également la conservation d'une flottille locale, largement employée l'été lors de sorties en mer collectives, elles aussi source de liens sociaux forts.

Le doris (ill. 1) est une embarcation à déplacement, de fort échantillon qui était tirée au sec au retour de pêche. Leur construction se faisait au cours de l'hiver pendant la période d'interruption de la campagne de pêche. Elle appartient au groupe des embarcations à sole et à virures axiales. D'un point de vue de la forme, on distingue le doris de Saint-Pierre (ill. 2) du doris de Miquelon (ill. 3). Ce dernier a plus de tonture, une étrave plus élancée et élevée, un écusson plus large et a été équipé à partir des années 50' d'une “cabane”. En ce qui concerne l'usage, Michel de Lizarraga nous rappelle que les “doris de Saint-Pierre-et-Miquelon étaient très bons à la mer mais qu'il ne fallait pas les maltraiter”.



**Ill. 1.** Plan et coupe longitudinale d'un doris à clins de Saint-Pierre-et-Miquelon, d'après un plan établi par la Direction de l'Équipement de Saint-Pierre-et-Miquelon en 1963. © Eric Rieth, 1987.



**Ill. 2.** Doris de Saint-Pierre. © Eric Rieth, 1979.



**Ill. 3.** Doris de Miquelon. © Eric Rieth, 1979.

### Chaîne opératoire traditionnelle de la construction d'un doris de Saint-Pierre-et-Miquelon

#### 1. La coque

A fond plat, la coque est constituée d'une sole et de virures axiales disposées à franc-bord et rendues cohérentes par les courbes de sole. La courbe de sole (élément horizontal) et les allonges (deux montants verticaux) sont assemblées au niveau du talon par des ferrures (ill. 1 à 5). L'assemblage est réalisé au moyen d'un gabarit propre à chaque constructeur (ill. 6). L'angle d'ouverture des allonges est constant. Seule la largeur de la courbe de sole varie. L'arrière de la coque est fermé par un tableau trapézoïdal (ill. 7).

#### 2. L'étrave sans râblure

Elle est renforcée sur sa face antérieure par une fausse étrave (ill. 8).

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### 3. Le bordé

Il comprend une série de cinq ou six virures assemblées à clins (ill. 9).

### 4. La serre

Elle est solidement fixée aux montants des courbes.

### 5. Le liston

Il est posé à l'extérieur de la coque dans le haut de la dernière virure.

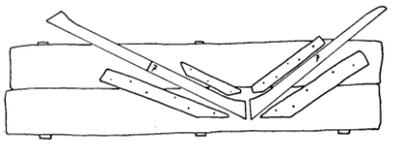
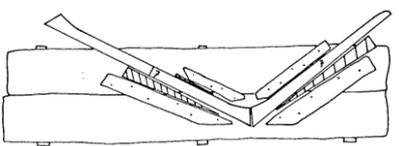
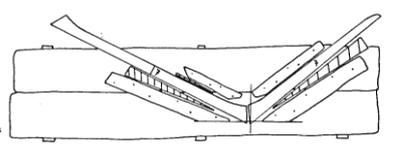
### 6. Les bancs (ill. 10)

Assemblés par clouage à la serre, ils assurent la rigidité transversale.

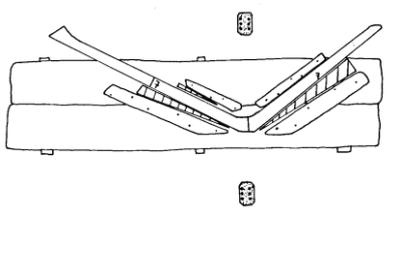
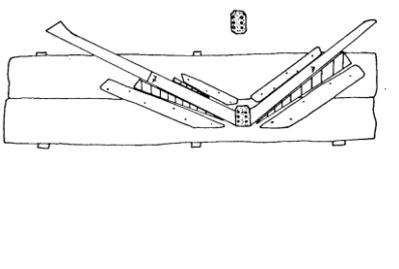
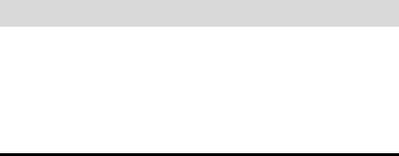
### 7. Aménagements intérieurs (ill. 11)

- pontage avant et arrière (tilles) ;
- caisson établi à peu près au centre de la sole qui est destiné à protéger le moteur ;
- caisse à hélice qui sert de cage de protection au levier de l'arbre à hélice ;
- conduit en forme de U inversé qui recouvre l'arbre de couche.

Cyril Franché, ancien constructeur de doris, estime la construction d'un doris à 400-440 heures de travail à deux personnes et la durée de vie d'une embarcation entretenue régulièrement à 30-40 ans. Selon lui, on ne travaille plus de la même façon aujourd'hui. De manière plus générale, il faut souligner que le caractère insulaire de Saint-Pierre-et-Miquelon entraîne la nécessité "de faire avec ce que l'on a", d'où une réutilisation des matériaux du quotidien pour fabriquer une gaffe avec un bâton de hockey ou une écope avec un bidon de javel découpé comme cela est présenté dans la saline d'exposition n°16 des Zigotos par exemple.

		
<p><b>III. 1.</b> Reconstitution de la séquence d'assemblage d'une courbe à son allonge à partir des enquêtes réalisées auprès de Désiré Briand à Miquelon et Joseph Heudes à Saint-Pierre. La courbe de sole et son allonge sont placées sur la forme. © Eric Rieth, 1982.</p>	<p><b>III. 2.</b> Reconstitution de la séquence d'assemblage d'une courbe à son allonge à partir des enquêtes réalisées auprès de Désiré Briand à Miquelon et Joseph Heudes à Saint-Pierre. Les deux courbes sont bloquées avec des coins. © Eric Rieth, 1982.</p>	<p><b>III. 3.</b> Reconstitution de la séquence d'assemblage d'une courbe à son allonge à partir des enquêtes réalisées auprès de Désiré Briand à Miquelon et Joseph Heudes à Saint-Pierre. Deux traits de scie sont exécutés pour régulariser les surfaces d'assemblages et réaliser la vidonnière. © Eric Rieth, 1982.</p>

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>Ill. 4.</b> Reconstitution de la séquence d'assemblage d'une courbe à son allonge à partir des enquêtes réalisées auprès de Désiré Briand à Miquelon et Joseph Heudes à Saint-Pierre. Les ferrures sont préparées. © Eric Rieth, 1982.</p>	<p><b>Ill. 5.</b> Reconstitution de la séquence d'assemblage d'une courbe à son allonge à partir des enquêtes réalisées auprès de Désiré Briand à Miquelon et Joseph Heudes à Saint-Pierre. Assemblage des courbes avec la première ferrure. © Eric Rieth, 1982.</p>	<p><b>Ill. 6.</b> Gabarit d'une courbe de l'atelier de Désiré Briand. © Eric Rieth, 1982.</p>
		
<p><b>Ill. 7.</b> Embarcation retournée sur laquelle on identifie la sole en rouge et l'écusson à l'envers au premier plan. © Eric Rieth, 1979.</p>	<p><b>Ill. 8.</b> Étrave sans râblure. © Eric Rieth, 1980.</p>	<p><b>Ill. 9.</b> Bordé à clins. © Eric Rieth, 1979.</p>
		
<p><b>Ill. 10.</b> Bancs, serres et courbes croisées. © Eric Rieth, 1980.</p>	<p><b>Ill. 11.</b> Du premier plan à l'arrière plan : caisse à moteur, caisse à hélice avec levier de l'arbre, pontage arrière. © Eric Rieth, 1980.</p>	

### Construction neuve, l'Acajou

Le processus de construction de l'Acajou n'a pas débuté de la même façon que celui d'une construction traditionnelle. En effet, le projet a eu pour point de départ le moteur hors-bord acheté avant le commencement de la construction. La sole et le plan général de l'embarcation ont été tracés par Yannick Autin sur un carton en tenant compte des caractéristiques du moteur (dimension, poids,

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

fonctionnement lié à la possibilité de lever le moteur à l'intérieur du doris). Il n'a jamais fait de calculs de cotes. Il explique qu'il s'est inspiré des "courbes" et des "pentes" d'autres doris de Saint-Pierre, dont il a dû réduire les dimensions de façon à adapter son doris à l'utilisation d'un moteur moderne hors-bord. Il a de fait été obligé de créer ses propres gabarits. Il estime son travail à 800 heures, sachant qu'il s'agissait d'une première construction, réalisée sur son temps libre en même temps qu'il travaillait et sans aide extérieure. Il évalue la durée de vie de son doris à "environ 10 ans, après, il faudra le retaper". Il poursuit en expliquant qu'il a "pêché avec, comme les anciens, mais en loisir". "Conscient du devoir de mémoire lié à cette embarcation traditionnelle" comme il le dit lui-même, il a fait don de l'Acajou à l'Association de Sauvegarde du patrimoine de l'archipel .

### 1. La sole en sapin d'une épaisseur comprise entre 2,5 et 2,7 cm

La construction a débuté par le tracé de la moitié de la sole sur un gabarit de contreplaqué de 6 mm d'épaisseur (ill. 1) sur lequel a été tracé également le contour du caisson/puits du moteur hors-bord. L'autre moitié du contour de la sole a été dessinée par effet de "miroir". Ensuite, a été réalisé un second gabarit destiné à donner à la sole sa "tonture" (sa courbure) (ill. 2). Après le découpage des virures et leur pose, des tasseaux servant à fixer provisoirement les virures ont été vissés sur la face intérieure de la sole (ill. 3). Après démontage des tasseaux, les trous des vis ont été bouchés. Les cans (tranches) des deux virures latérales de la sole ont été équerrées selon l'angle d'ouverture du bordé inférieur (galbord). Enfin, la sole a été ployée pour lui donner sa tonture à l'aide d'étais verticaux. Les virures de la sole ont été étoupées à l'aide d'un ciseau.

### 2. Les membrures en chêne

Le découpage des varangues a suivi. A partir, d'un gabarit reprenant le principe traditionnel des gabarits des constructeurs de doris de Saint-Pierre-et-Miquelon, varangues et allonges ont été assemblées. Des plaques en fer galvanisé ont été découpées pour assurer l'assemblage des varangues aux allonges (ill. 5-6). Ensuite, est intervenue la pose sur la sole d'un renfort de la base de l'étrave (ill. 7) et de la courbe d'écusson. Les membrures ont alors été posées et fixées sur la sole (ill. 8) de même que l'étrave et l'écusson (il. 9) également en chêne.

### 3. Le bordé en pin

Dans la mesure où il n'a pas été forcément possible d'avoir des planches de pin de longueur suffisante en raison de sa raréfaction et de son coût, les virures ont été réalisées en deux parties assemblées par un joint en biseau collé (ill. 10). Le galbord a été tracé avec un important brochetage réalisé à l'œil en fonction de la forme fuselée de la sole. Les trois autres virures en revanche n'ont pas été brochetées. Les bordages ont été assemblés à s par des pointes galvanisées enfoncées à partir de l'extérieur dont l'extrémité inférieure a été ployée à 90°. Pour cette étape, la présence d'une personne supplémentaire a été nécessaire : une personne à l'extérieur pour "frapper la tête de la pointe" et une autre à l'intérieur pour ployer l'extrémité de la pointe dans le but de faire un effet de serrage. Il n'y a pas eu de calfatage du bordé à l'exception de la zone d'assemblage entre l'extrémité inférieure du galbord et la can chanfreiné de la virure latérale de la sole. « La peinture a fait l'étanchéité des clins » nous raconte Yannick Autin.

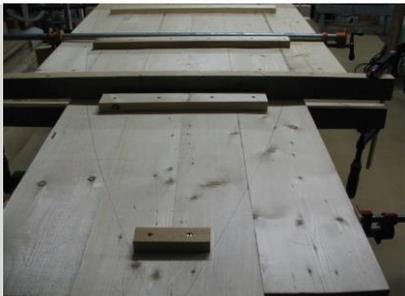
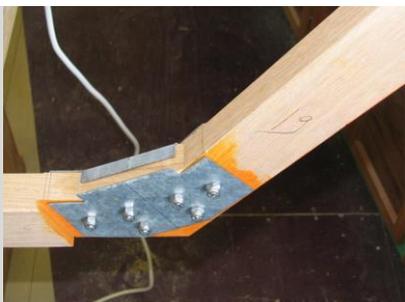
### 4. La peinture et la finition

Il a peint (ill. 13) et décoré son embarcation de petites sculptures (ill. 14).

### 5. La motorisation

Yannick Autin a fabriqué un système de relevage du moteur hors-bord. Ce dernier lui permettait d'atteindre la vitesse de huit nœuds tout en consommant peu d'essence et en étant particulièrement silencieux (ill. 15).

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>III. 1.</b> <i>Tracé de la sole sur un gabarit de contreplaqué. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 2.</b> <i>Gabarit destiné à donner à la sole sa "tonture". © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 3.</b> <i>Tasseaux servant à fixer provisoirement les virures vissés sur la face intérieure de la sole. © Yannick Autin, 2011.</i></p>
		
<p><b>III. 4.</b> <i>Découpage du puits du moteur. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 5.</b> <i>Préparation des varangues et des plaques de fer galvanisé. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 6.</b> <i>Assemblage des varangues et des allonges grâce à l'aide d'une plaque de fer galvanisé. © Yannick Autin, 2011.</i></p>
		
<p><b>III. 7.</b> <i>Pose d'un renfort à la base de l'étrave. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 8.</b> <i>Pose des membrures. © Yannick Autin, 2011.</i></p>	<p><b>III. 9.</b> <i>Pose de l'écusson. © Yannick Autin, 2011.</i></p>
		

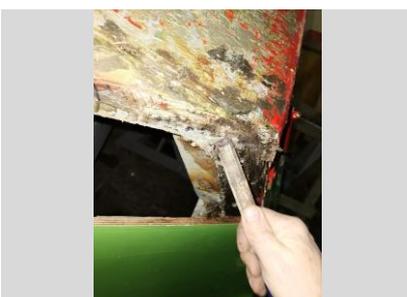
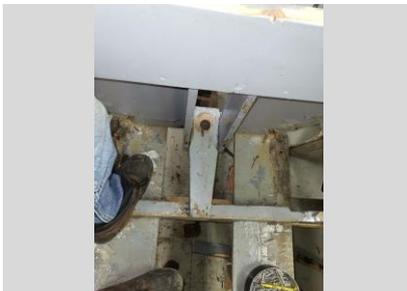
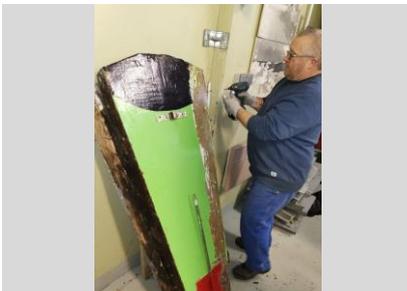
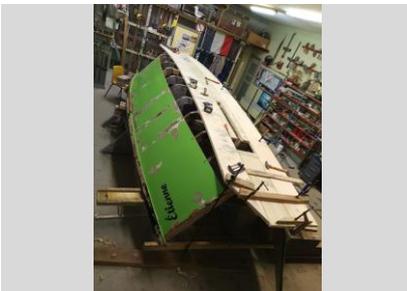
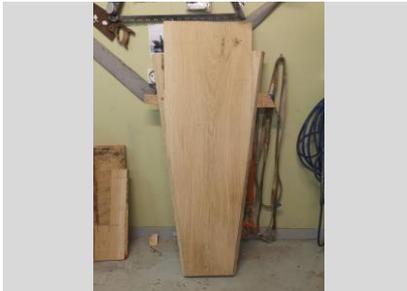
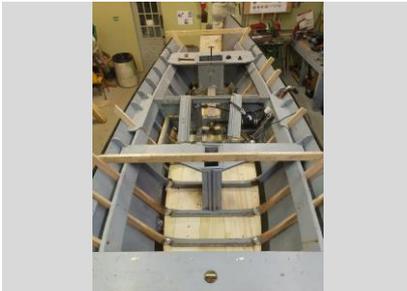
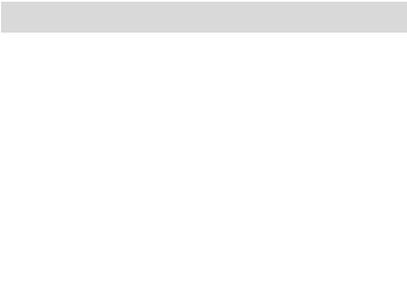
## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

<p><b>Ill. 10.</b> Joint en biseau. © Yannick Autin, 2011.</p>	<p><b>Ill. 11.</b> 3e bordage posé. © Yannick Autin, 2011.</p>	<p><b>Ill. 12.</b> 4e bordage posé. © Yannick Autin, 2011.</p>
		
<p><b>Ill. 13.</b> Coque peinte. © Yannick Autin, 2011.</p>	<p><b>Ill. 14.</b> Décoration caisson avant. © Yannick Autin, 2011.</p>	<p><b>Ill. 15.</b> Moteur hors bord. © Yannick Autin, 2011.</p>
		
<p><b>Ill. 16.</b> L'Acajou à l'eau. © Yannick Autin, 2012.</p>		

### Restauration d'un bateau du patrimoine, le Saint-Etienne

Le Saint-Etienne construit en 1981 à Saint-Pierre est classé au titre des monuments historiques par l'arrêté ministériel n°56 du 16 août 2016. Une première "rénovation" a eu lieu à cette date. Suite à des dégâts importants constatés sur l'embarcation, un chantier de restauration d'ampleur a été entamé en 2018 par les membres de l'association Les Zigotos. L'état des lieux réalisé en 2018 a révélé une sole en pin, un galbord en contreplaqué et des "courbes" en chêne très abîmés. Une campagne photographique détaillant le démontage des pièces "pourries" (ill1-2-3-4-5) est alors envoyée à Jean-Louis Dauga, expert pour le patrimoine maritime auprès du Ministère de la Culture, pour recommandation. Une grande partie des courbes était à changer et il a été nécessaire de refaire entièrement la sole et l'écusson (ill. 6-7-8). Après trois mois de travail, le Saint-Etienne a été remis à l'eau. Cette démarche patrimoniale s'inscrit dans le propos de Gérard Hélène, président de l'association Les Zigotos, qui affirme qu'il est de "notre devoir de ne pas oublier" de façon à ce que "nos enfants et nos petits-enfants sachant combien notre histoire est importante".

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>Ill. 1.</b> État extérieur du Saint-Etienne avant restauration. © Les Zigotos, 2018.</p>	<p><b>Ill. 2.</b> Vue détaillée du Saint-Etienne avant restauration : un bout de sole, galbord en contreplaqué, une courbe. © Les Zigotos, 2018.</p>	<p><b>Ill. 3.</b> Vue détaillée du Saint-Etienne avant restauration : extrémité arrière de la sole, galbord en contreplaqué. © Les Zigotos, 2018.</p>
		
<p><b>Ill. 4.</b> Vue détaillée du Saint-Etienne avant restauration : le matoc (emplature du mat). © Les Zigotos, 2019.</p>	<p><b>Ill. 5.</b> Vue détaillée du Saint-Etienne avant restauration : écusson démonté avec des ferrures de gouvernail. © Les Zigotos, 2019.</p>	<p><b>Ill. 6.</b> Changement de la sole où l'on distingue l'ouverture longitudinale pour l'arbre d'hélice et l'ouverture carrée pour l'hélice. © Les Zigotos, 2019.</p>
		
<p><b>Ill. 7.</b> Écusson refait. © Les Zigotos, 2019.</p>	<p><b>Ill. 8.</b> État intérieur du Saint-Etienne en cours de restauration : courbes abîmées qui ont été changées, sole et écusson refaits. © Les Zigotos, 2019.</p>	

### Restauration-reconstruction d'un bateau familial, le Pierre-Alexandre

Le projet de restauration du Pierre-Alexandre a été pensé de façon à remettre en pratique les techniques de construction traditionnelles du doris de Saint-Pierre-et-Miquelon. C'est ainsi qu'à partir d'un doris en contre-plaqué, l'équipe familiale pilotée par Alain Cormier et Stéphane Perrin a fait le choix de restaurer-reconstruire le Pierre-Alexandre à clin (ill. 1-2).

Pour ne pas perdre la forme de l'embarcation et au vu de l'état de la dégradation de la structure, il a

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

été décidé de commencer par changer les courbes et ensuite la sole. La coque ancienne a été utilisée comme un gabarit-moule. A partir de cette enveloppe, ils ont changé toutes les courbes (ill. 3). Puis, l'embarcation retournée, la virure de sole a pu être changée à son tour (ill. 4). Le travail s'est poursuivi avec le remplacement du bordé en contre-plaqué en bordé à clins (ill. 5 à 7). L'embarcation a de nouveau été retournée sur la sole, de façon à procéder au remplacement de l'étrave et du tableau arrière (ill. 8-9). La pose des 4e et 5e virures a pu se poursuivre (ill. 10). Les serres ont également été changées (ill. 11). De manière classique, ils ont ensuite procédé au pontage arrière et au pontage avant, puis au découpage de la sole pour permettre le passage de l'arbre à hélice (ill. 12), à la pose des bancs et du plancher de sole (ill. 13) et enfin à la mise en place du moteur sur son bâti (ill. 14).

Stéphane Perrin précise qu'ils ont essayé au maximum de retrouver les gestes des anciens en rassemblant les courbes grâce à la technique du "pointé maté" sur les rivets (ill. 15) ou bien encore le calfatage de la virure de sole avec de l'étope sur la coque retournée (ill. 16). De façon à assurer une meilleure étanchéité des parties immergées dans l'eau, le mastic-colle mono composant Sikaflex a été utilisé.



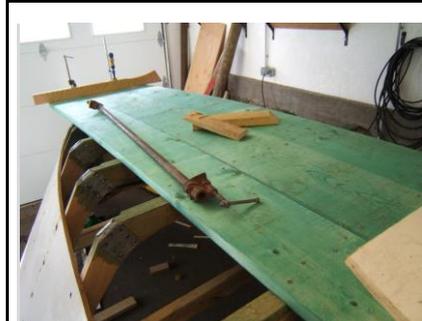
**Ill. 1.** Vue extérieure du Pierre-Alexandre avant restauration. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2014.



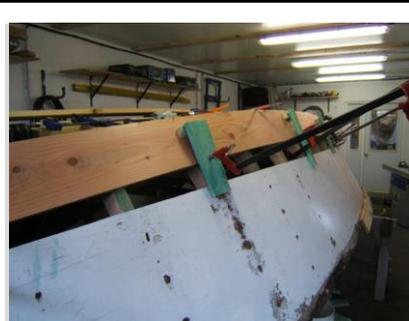
**Ill. 2.** Vue intérieure du Pierre-Alexandre avant restauration. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2014.



**Ill. 3.** Changement des courbes en utilisant la coque ancienne comme un gabarit. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.



**Ill. 4.** Changement de la virure de sole après retournement de l'embarcation. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.

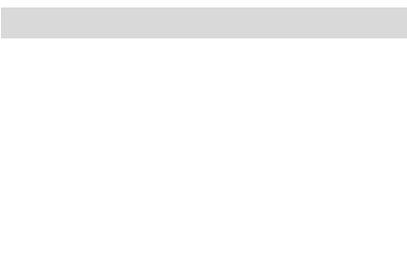
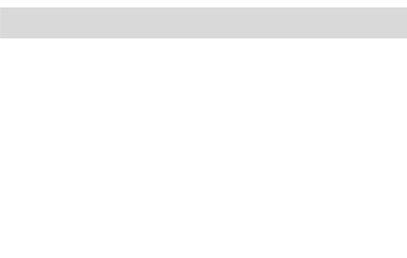


**Ill. 5.** Changement du bordé en contre-plaqué en bordé à clins. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.



**Ill. 6.** Travail du biseau pour le clin de la 2e virure. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>Ill. 7.</b> Pose du clin de la 2e virure. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 8.</b> Remplacement de l'étrave. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 9.</b> Remplacement du tableau arrière. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>
		
<p><b>Ill. 10.</b> Pose de la 5e virure. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 11.</b> Changement des serres. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 12.</b> Canal pour arbre à hélice et découpage de la sole afin de permettre le passage de l'arbre à hélice. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>
		
<p><b>Ill. 13.</b> Pose des bancs et du plancher de sole. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 14.</b> Mise en place du moteur sur son bâti. © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>	<p><b>Ill. 15.</b> Pointes des rivets utilisés pour fixer les virures qui sont "matées". © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.</p>
		

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

<b>Ill. 16.</b> <i>Calfatage de la virure de sole avec de l'étope.</i> © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2015.		
--	--	--

### Construction de la réplique du 2 Pierres

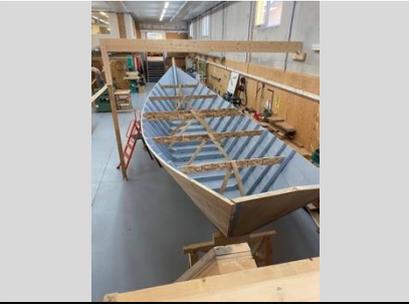
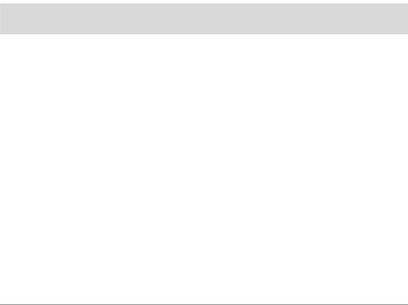
Encadrés par Vincent Rinaldo, enseignant-responsable de la section bois, les élèves du Lycée professionnel Emile Letournel ont construits la réplique du 2 Pierres. Les procédés techniques utilisés diffèrent de ce qui a pu être observé précédemment. En effet, il s'agissait à la fois de travailler à partir d'un modèle existant tout en formant des élèves à une nouvelle façon de travailler le bois. Quatre promotions d'élèves se sont succédées pour réaliser ce « chef d'œuvre », soit une quinzaine de jeunes parmi lesquels quatre jeunes filles. Vincent Rinaldo souligne que de manière générale on observe une augmentation du nombre de jeunes filles suivant le CAP Charpentier bois depuis cinq-six ans maintenant. Il estime que cette ouverture au genre féminin est liée au fait que le bois est un matériau noble qui demande de la patience, un attrait pour la transformation de la matière ainsi que pour une esthétique du résultat.

Le séquençage des opérations relatives à la construction de la réplique du 2 Pierres a de fait été influencé par les rythmes scolaires et diffère de celui d'une construction traditionnelle. La première étape a consisté à faire un relevé de cotes sur le bateau originel. Bertrand Rivière, professeur de dessin industriel, a fait un premier plan numérique à partir du logiciel de conception CAO 3D Solidworks. Vincent Rinaldo a fait un relevé de cotes personnel de manière traditionnelle avec une machine à plomb de façon à s'appropriier les formes du tracé. De façon à faciliter l'apprentissage des élèves, le « squelette » du doris (membrures et varangues) a été déposé au sol avant assemblage (ill. 1). Le traçage de l'étrave s'est fait traditionnellement à partir d'un gabarit (ill. 2). L'usinage a été réalisé à la scie à ruban et les finitions à la ponçeuse. Le traçage de la sole s'est fait à l'aide des membrures (ill. 3-4). Une fois découpée, la sole a été percée et les varangues ont été fixées (ill. 5). Puis, est venu le tour de fixer l'étrave et l'écusson. L'étape suivante a consisté à fabriquer les caillebotis (ill. 6) avant le montage des bordés à clins (ill. 7). Afin d'optimiser la stabilité et la navigation, les membrures et la sole ont été mises d'aplomb et de niveau. Suite au contreventement général de l'ensemble des éléments : la sole, l'étrave et l'écusson sont alignés à l'aide d'un laser pour éviter que le Doris ne prenne du gauche. Le temps de pose et de séchage de la peinture (une couche primeur, deux couches de finition) (ill. 8) qui dicte les possibilités d'avancer avait été sous-estimé. Les différents aménagements intérieurs dont les tilles (compartiments à l'avant et à l'arrière) ont ensuite été mis en place (ill. 9). Enfin, le caisson à moteur en spruce a été réalisé (ill. 10). Durant cette première phase, les derniers éléments posés ont été : la contre étrave avec des tirefonds, l'anneau de remorquage, le gouvernail assemblé par collage, des listons et des plat-bords.

Après une longue pause de mai 2022 à janvier 2023, une seconde phase de construction a été lancée. Des pièces de finition ont été ajoutées à la poupe et à la proue du doris. Le caisson destiné à accueillir le mât a été réalisé, ainsi que deux grosses pièces de chêne pour la réception du moteur. Un travail a été mené ensuite pour fabriquer le caisson étanche de l'arbre moteur et de l'hélice, ainsi que pour découper la sole. Après avoir posé un joint de silicone marine entre le fond du doris et les pièces du caisson, le caisson de l'arbre à moteur a pu être fixé (ill. 11). Enfin, la sole a été calfatée.

D'un point de vue technique, si les méthodes de taillage du bois notamment par rabotage ont été respectées par rapport à celles utilisées pour la construction du doris original, l'inox a été introduit pour certains éléments, l'étanchéité n'a pas été assurée par calfatage mais par collage, la rainure de la languette a été faite en silicone, le cintrage a été réalisé à la main sans étuve par le biais d'une alternance de temps de séchage et d'arrosage.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>III. 1.</b> Dépose au sol des membrures et varangues avant assemblage. © Vincent Rinaldo, 2020.</p>	<p><b>III. 2.</b> Traçage de l'étrave à partir d'un gabarit. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>	<p><b>III. 3.</b> Traçage de la sole à l'aide des membrures pour réaliser le cintrage. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>
		
<p><b>III. 4.</b> Découpage de la sole. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>	<p><b>III. 5.</b> Fixation des varangues. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>	<p><b>III. 6.</b> Fixation des caillebotis. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>
		
<p><b>III. 7.</b> Montage du deuxième bordé à clins. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>	<p><b>III. 8.</b> Application de la couche de primeur à l'intérieur du doris, afin de garantir une bonne adhésion de la couche de finition. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>	<p><b>III. 9.</b> Mise en place des cloisons destinées à former les tilles. © Vincent Rinaldo, 2021.</p>
		

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

<i>Ill. 10. Fabrication du caisson à moteur. © Vincent Rinaldo, 2022.</i>	<i>Ill. 11. Pose du caisson moteur étanche. © Vincent Rinaldo, 2023</i>	
---	---	--

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

Français.

Régionalisme de Saint-Pierre-et-Miquelon (français).

Anglais d'Amérique du nord pour certains termes particuliers, liés par exemple à la motorisation.

### I.7. Éléments matériels liés à la pratique

#### *Patrimoine bâti*

Il faut distinguer les lieux de construction des lieux d'hivernage et d'entretien des doris qui aujourd'hui sont distincts, et les lieux d'exploitation, à savoir les ports et le plain jusqu'à la mer côtière.

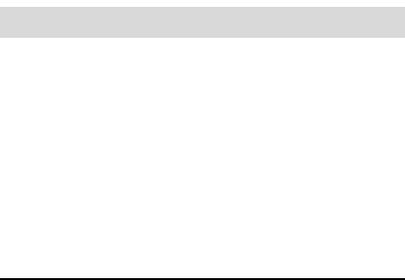
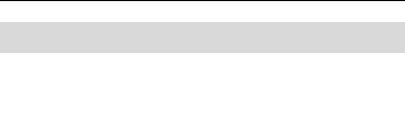
Les membres de l'association Les Zigotos exercent leur activité de construction et de restauration dans un ancien bâtiment datant de la prohibition de 400m<sup>2</sup> dénommé l'atelier du Père Pierre appartenant à l'entreprise Hélène & Fils. Le bâtiment comprend espaces distincts dévolus à la construction et à la restauration d'embarcations : un atelier de construction (ill. 1), un atelier pour la peinture et les finitions (ill. 2), une salle de repos, un espace de stockage, et à l'étage le bureau de l'association. L'atelier du Père Pierre a pour vocation première la restauration des doris durant la période hivernale et l'entreposage du matériel nécessaire (machines, outils, matériaux, etc.).

Le Lycée professionnel Emile Letournel a mis à la disposition de Vincent Rinaldo et de ses élèves l'atelier bois pour la construction de la réplique du 2 Pierres (ill. 3). Le lieu a dû être réaménagé afin de créer un espace dédié à la construction navale tout en gardant la possibilité de continuer à travailler sur des exercices de charpente classique : déplacement de la machinerie, création d'un portique en hauteur pour stabiliser le doris lors de sa construction, création d'un lieu de stockage du bois à l'extérieur dans le but de minimiser les variations dimensionnelles.

L'espace du plain est organisé autour des salines et des doris avec les cabestans comme éléments centraux. Le plain est une grève de galets assez haute qui constitue la zone primordiale du retour de pêche. Les salines (ill. 4-5), quant à elles, sont situées en front de mer et façonnent le paysage de l'archipel. Il s'agit d'une sorte de hangar (6 à 8m de long, 4 à 6m de large) qui servait d'abris pour les doris l'hiver et pour le salage de la morue pendant la saison de pêche. Aujourd'hui, les 40 salines de Saint-Pierre appartiennent à l'État qui par le biais de la collectivité territoriale en assure la répartition entre les différents acteurs. A l'heure actuelle, l'Association des Zigotos loue les salines n°16, 20, 21 et 22 dans l'Anse à Rodrigue. Il y a sur Miquelon 4 salines identiques à celles de Saint-Pierre. Ces salines ont été construites dans les années 1970. Elles sont à la disposition des pêcheurs de Miquelon pour le stockage de leur matériel de pêche. Les pêcheurs amènent leur doris au-devant de leur saline. Autrefois, les salines étaient situées dans le prolongement des maisons. A Miquelon, Roger Etcheberry, un ancien pêcheur, explique que « l'espace entre la grève, là où l'on échoue le doris et on le « saille » n'est pas très proche de la saline, entre les deux il y avait les cabestans qui, eux étaient un peu plus bas que la saline. En cas de prévisions de tempêtes le doris était monté plus haut, jusqu'à quasiment arriver au niveau du cabestan ». Il faut donc y associer les bois de saillage surmontés de leur cabestan en bois qui est peint en rouge à Saint-Pierre et dont il existe encore des

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

fabricants locaux, comme Pascal Lucas à Miquelon. Le cabestan est destiné à hisser le doris à terre, qui est lui-même posé sur un ensemble en bois, permettant de ne pas abîmer la coque sur les galets. Des lisses (6 troncs, de 3 à 4 m, grossièrement équarris) et des rouleaux (2 troncs bien droits, assez gros) sont utilisés pour faciliter la remontée de l'embarcation (ill. 6-7-8). L'ancien pêcheur poursuit son propos ainsi : « les lisses et les rouleaux ne servaient pas seulement à protéger la « sole » du doris des galets mais aussi à faciliter la remontée de l'embarcation, qui aurait été quasiment impossible sans les lisses et les rouleaux. Hors d'atteinte de la mer, oui, mais en calculant le niveau de la marée haute ! En d'autres termes, savoir, avec les variations de marée, où le doris était en sécurité ». Une fois le doris saillé, hors d'atteinte de la mer, celui-ci est débarqué. Les pêcheurs ouvrent alors leur saline, au sein de laquelle ils conservent un ensemble d'outils, d'instruments, d'objets, dont ils vont se servir pour travailler le poisson et préparer le doris pour le lendemain.

		
<p><b>Ill. 1.</b> Atelier de construction du Père Pierre. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>	<p><b>Ill. 2.</b> Atelier de finition du Père Pierre. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>	<p><b>Ill. 3.</b> Atelier bois du Lycée professionnel Emile Letournel dans lequel a été construit la réplique du 2 Pierres. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>
		
<p><b>Ill. 4.</b> Les salines de l'anse à Rodrigue. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>	<p><b>Ill. 5.</b> Les salines de l'anse à Rodrigue. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>	<p><b>Ill. 6.</b> Bois de saillage et cabestan. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>
		
<p><b>Ill. 7.</b> Le 2 Pierre remonté sur les bois de saillage. © Anne-Sophie Rieth, 2023.</p>	<p><b>Ill. 8.</b> Fonctionnement du cabestan à deux hommes pour remonter un doris. © Eric Rieth, 1982.</p>	

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### *Objets, outils, matériaux supports*

#### **Outillage**

Les outils utilisés sont très souvent ceux à disposition dans les lieux de construction, à savoir ceux des charpentiers ou des ébénistes dans le cas de Yannick Autin (rabot, varlope, ciseau, marteau, table de scie, scie à ruban, dégauchisseuse-raboteuse, scie sauteuse, ponceuse, etc.).

Les élèves du Lycée professionnel Emile Letournel ont fabriqué des tréteaux avec des assemblages traditionnels à mi-bois pour la croix de Saint-André, tenon-mortaise et entailles droites pour le piétement. Ils étaient destinés à supporter le poids de l'embarcation au moment de donner sa courbure à la sole et à faciliter l'opération de levage.

Pour cintrer la contre-étrave de l'Acajou, Yannick Autin a été obligé de fabriquer une étuve avec une bouilloire et un grand tuyau en PVC.

#### **Matériaux**

Traditionnellement, toutes les pièces découpées de la charpente transversale (courbe de sol, courbe, courbe de moteur, bâti du moteur) et des extrémités (étrave, fausse-étrave, écusson) sont faites en chêne blanc d'Amérique ou en merisier. Il s'agit de bois durs, résistants, lourds qui manquent de souplesse et fendent facilement. Ils nécessitent de fait l'emploi de clous galvanisés. Les pièces ployées de grandes dimensions (virures de la sole, serres, banc, liston, canal de l'arbre, caisse de l'hélice) sont quant à elles en spruce, un résineux léger qui possède une forte élasticité longitudinale. On trouve également pour les pièces ployées de grandes dimensions telles que la semelle du pied de mât, le bas-bordé, les bordés et les tilles du pin Douglas qui est plus lourd que le spruce mais également élastique et résistant longitudinalement. Chaque pièce de bois importée nécessitait un retravail. Toutes les personnes auprès desquelles cette enquête a été réalisée soulignent que l'insularité entraîne la « nécessité de faire avec ce qu'on a en termes de matériaux ».

Aujourd'hui, on commande en France des plaques de contre-plaqué spéciales marine (9 mètres de long et 1,22 mètres de large) qui viennent d'Allemagne notamment. Les bois de bordage viennent du Canada. Stéphane Perrin précise qu'il a pu trouver localement du bois de chêne courbe et du pin d'Oregon de 30 pieds de long pour les bordés à Toronto pour la restauration-reconstruction du Pierre-Alexandre. Gérard Hélène explique qu'il s'équipe régulièrement localement avec du bois personnel pour les membrures des constructions neuves réalisées par l'association Les Zigotos. Le coût d'achat et d'importation obligatoire de ces bois rend la construction neuve difficile (environ 7000 euros pour une embarcation).

Parallèlement à cela, on observe une évolution des matériaux utilisés avec l'introduction de l'aluminium, du cuivre galvanisé, de la colle et de la fibre de verre par exemple.

Le bois utilisé pour les lisses et les rouleaux destinés au saillage des doris est du spruce. Les troncs étaient collectés par les pêcheurs durant l'hiver. A Miquelon surtout, ils montaient, par groupe ou en famille, dans des zones « réservées » dans la « montagne » et coupaient les lisses et rouleaux. Le tout était redescendu en traîneau à cheval depuis les collines boisées, au-dessus de Mirande, jusqu'à Miquelon.

## **II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT**

### **II.1. Modes d'apprentissage et de transmission**

Le parcours d'apprentissage des personnes rencontrées, qui repose essentiellement sur un régime opératoire de l'oralité avec un apprentissage au sein du cercle familial, est le suivant :

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Cyril FRANCHE commence sa carrière en 1968 en tant que pêcheur sur le vieux doris de son père. Joseph Heudes fait appel à lui en 1977 pour construire un doris. Il apprend les savoir-faire de la construction navale à ses côtés à la saline au plain. Ils construisent ensemble cinq doris en un an. Puis, vingt-quatre nouveaux doris en plus des réparations. Le dernier doris qu'il a construit date de 1986 et était destiné à Miquelon. Il pratique son activité de charpentier naval l'hiver, tandis que d'avril à octobre il continue à partir à la petite pêche. Il considère que d'un point de vue technique (pensée et geste), c'est la construction de la caisse à hélice, du canal, du bâti et de la caisse à moteur qui nécessite un temps d'apprentissage plus long de par la précision (au millimètre près) nécessaire à la réalisation de ces éléments.

Gérard DISNARD est sollicité par son beau-père, Désiré Briand, et Noël Poirier à la fin des années 70' pour aider à la construction de doris, c'est ainsi qu'il a construit les trois derniers doris de Miquelon en contre-plaqué.

Yannick AUTIN se considère comme un autodidacte, ce qui lui a offert un « champ de liberté » dans la mise en œuvre de ses savoirs et de ses savoir-faire qu'il n'aurait très certainement pas eu suite à une formation institutionnelle, celle-ci ayant tendance à formater et uniformiser les modalités de la pratique. Passionné du bois, il a travaillé enfant dans l'atelier de son père qui était charpentier terrestre et ancien pêcheur sur Miquelon. Quand il a voulu construire son doris, n'ayant « personne pour lui montrer » comment faire, il a d'abord commencé par observer les formes des embarcations existantes sur l'archipel, puis il a fait des essais en dessinant différents plans adaptés à son moteur moderne. Son apprentissage se fonde sur l'observation et l'expérimentation. Il explique que, de fait, ce qui lui a pris du temps c'est de faire un premier doris, mais que « s'il devait en faire un autre il irait deux fois plus vite ».

Stéphane PERRIN est détenteur d'un CAP menuiserie. Il a été formé au travail de charpente terrestre par son père qui était lui-même charpentier. Après avoir travaillé dans le bâtiment, il a complètement changé d'orientation en 2007. C'est auprès de Cyril Franché qu'il a appris les techniques et les gestes associés à la construction navale du doris de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Gérard HELENE a appris les premiers gestes de la charpenterie de marine auprès de son grand-père qui était constructeur de doris et de son père. Il a conservé le doris de son grand-père aux Îles-de-la-Madeleine. S'il s'est orienté professionnellement dans le bâtiment, depuis une dizaine d'années maintenant il est un pilier de l'association Les Zigotos. Les savoir-faire spécifiques qu'il associe à la construction navale sont le calcul des mesures et la prise des angles, le tracé de l'étrave, le travail des courbes et l'étanchéification des embarcations. Il précise que dans le cadre des constructions neuves, il travaille sans gabarit à partir du tracé de la sole et de la mesure prise "bord à bord".

Vincent RINALDO est responsable de la section charpenterie bois au sein du Lycée professionnel Emile Letournel. Compagnon charpentier, il fait son tour en France hexagonale et à l'étranger dans les territoires ultramarins, d'abord en Guyane, puis à Saint-Pierre-et-Miquelon. Il rentre dans l'Éducation nationale en 2005. La découverte de la charpente navale s'est faite par le biais du projet de construction de la réplique du 2 Pierres. Il s'est retourné vers les « anciens » présents dans l'association Les Zigotos pour recueillir leur savoir-faire. Mais c'est en expérimentant par lui-même qu'il a acquis la maîtrise du geste juste. Le calendrier scolaire (projet mené sur quatre ans donc avec un étalement dans le temps des différentes étapes de construction) auquel il a fallu qu'il adapte son propre apprentissage a entraîné un temps d'acquisition du savoir-faire plus long. Selon lui, la principale différence entre l'architecture terrestre et l'architecture navale concerne les pièces courbes et les croches.

### II.2. Personnes/organisations impliquées dans la transmission

Le monde associatif joue un rôle essentiel dans la préservation et la transmission des savoir-faire à la fois en récolant les mémoires et en perpétuant la pratique :

- L'association Les Zigotos œuvre pour la transmission des savoir-faire.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- Depuis 2023, l'association Miquelon Culture Patrimoine (MCP) en partenariat avec la mairie de Miquelon-Langlade porte le projet de construction d'un doris avec les anciens. Les travaux sont programmés débuter à l'automne 2024.

- L'association La Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel (SPA) expose deux doris à la maison Jézéquel, classée au titre des monuments historiques à l'île aux Marins. Le troisième doris offert par Yannick Autin devrait rejoindre l'ensemble Morel, classé au titre des monuments historiques à l'île-aux-marins au cours de l'année 2024.

Par ailleurs, plusieurs particuliers possèdent encore d'anciens doris ou se sont lancés dans la construction de nouveaux. Le caractère insulaire de Saint-Pierre-et-Miquelon permet des échanges précieux au sein de la communauté entre les anciens artisans et ces jeunes passionnés du bois. La participation de Cyril Franché à la restauration du Pierre-Alexandre en est un exemple.

Le 24 mai 2018, une convention pluriannuelle de valorisation et préservation du patrimoine maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon par un public jeune fut signée entre le Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, le Président de la Collectivité Territoriale, le Chef de l'établissement du Lycée Émile Letournel et le Président de l'association Les Zigotos. Le lycée Émile Letournel et l'association Les Zigotos se sont engagés à mettre en place un projet pluridisciplinaire à caractère professionnel (PPCP) autour de la construction d'un doris de Saint-Pierre avec le soutien du Pôle Développement Attractif de la Collectivité Territoriale et notamment son service : l'Arche – Musée et Archives. La Collectivité Territoriale s'est engagée à apporter un soutien logistique, documentaire et technique pour la valorisation du projet. L'association Les Zigotos s'est engagée à apporter son expertise technique auprès du lycée, à assurer la charge de l'achat des matériaux de construction et mobiliser ses adhérents afin qu'ils apportent leur appui et savoir-faire dans le projet. Le soutien financier du projet programme « Transmission des savoirs et démocratisation de la Culture » du ministère de la Culture a été mobilisé par la Direction de la Cohésion Sociale, du Travail, de l'Emploi et de la Population (DCSTEP). En ce qui concerne les élèves, les éléments essentiels de l'apprentissage par rapport à leur cursus principal ont été le tracé pièce par pièce associé aux calculs, la manipulation des machines-outils pour ne pas gaspiller le bois, et le cintrage.

### III. HISTORIQUE

#### **III.1. Repères historiques**

##### **La construction des doris et la pêche.**

Les doris sont une embarcation populaire en Amérique du nord. Ils apparaissent par l'intermédiaire des navires banquiers, qui partent chaque année pour leur campagne de pêche en Atlantique nord, depuis l'Europe continentale, à destination des colonies et comptoirs de pêche de la région de l'Atlantique nord-ouest. Les goélettes banquières de la Grande pêche embarquent sur leur pont un grand nombre de doris. Ces derniers, armés par quelques matelots (« les dorissiers »), sont « largués » par la goélette le temps d'une marée, avec lignes et boîte, puis récupérés à l'issue. C'est l'addition de leurs prises qui remplissent les cales des goélettes. Celle-ci rentrent en fin de saison en Europe. Toutefois, les doris subissent de nombreuses avaries, lors des largages, mais aussi et surtout lors de très fréquents événements en mer, souvent mortels. Les goélettes perdent ainsi énormément de doris à chaque campagne, et ne peuvent rentrer en métropole se recharger en doris. Cela conduit à la création de chantiers de construction *in situ*, au plus près des bancs, sur Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, mais également à Saint-Pierre-et-Miquelon. Une manufacture de doris, qui produisait plusieurs centaines de doris annuellement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est ainsi créée par une coopérative d'armateurs dans les prés surplombant le fond du barachois de Saint-Pierre. Au temps de l'âge d'or de la pêche à la morue, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on dénombre plus de 500 doris de Saint-

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Pierre-et-Miquelon sur l'archipel.

En parallèle, les colons pêcheurs, notamment basques, bretons et normands sur l'archipel, établissent des comptoirs de pêche dans la région. Chaque baie se retrouve ainsi occupée par des familles de pêcheurs françaises, mais aussi anglaises, conduisant à l'apparition de la notion de *French shore* sur les côtes terre-neuviennes, alors occupées, comme le nom l'indique, par tout un ensemble de comptoirs de pêche français qui ciblent la morue, mais également le capelan, le saumon, ou le homard. Ces pêcheurs sont qualifiés par l'administration française de « petits pêcheurs », en opposition aux pêcheurs banquiers (ill. 1). Ils sont indépendants, et généralement le patron du doris est l'armateur, propriétaire de l'unité. Celui-ci embarque un matelot avec lui, de sa famille ou du voisinage. Une part de ces petits pêcheurs est constituée de saint-pierrais et de miquelonnais, qui ne vont occuper ces baies qu'à la belle saison, et restent sur l'archipel l'hiver, où demeure leur famille. Ils mettent en place différentes stratégies d'acquisition de petits navires polyvalents adaptés à la pêche. Ils en construisent eux-mêmes sur l'archipel l'hiver et en réparent l'été sur le *French shore*.

Une véritable activité professionnelle dédiée de charpenterie de marine émerge dans leur sillage. C'est l'avènement dans la région de petits chantiers de construction spécialisés dans les doris. Les officiers français de la Marine qui arment la Station navale de Terre-Neuve et la Colonie de Saint-Pierre-et-Miquelon sont chargés de protéger les intérêts des petits pêcheurs. Ils réalisent une campagne annuelle d'inspection des comptoirs, et relèvent le nombre de doris possédés et usités. De nombreux croquis et coupes des embarcations sont réalisés par ces officiers. Ils démontrent notamment l'emploi concomitant des doris et *warys* localement. La construction vernaculaire des petits pêcheurs est alors encore peu standardisée, et chaque fabricant a ses méthodes de fabrication propres, même si, logiquement, quelques lignes générales se dessinent. Les doris locaux diffèrent quelque peu des doris des bancs (ill. 2), et sont parfois proches des *warys* (ill. 3). Cette parenté doris-*warys* a été étudiée par Éric Rieth. A l'aube de la première guerre mondiale, la motorisation apparaît (ill. 4).

Durant l'après-guerre, des armateurs français, constructeurs de doris des bancs, sont constructeurs à plein temps. Parallèlement à cette activité professionnelle, les pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon font des réparations mineures sur leurs propres embarcations. Michel de Lizarraga se rappelle qu'au tout début des années 60' il a été amené à changer des morceaux de sole ou de courbes qui pourrissaient, ou bien encore à réparer la caisse à hélice, sur l'embarcation qu'il avait en association avec Jean Autin. Alain Orsiny a recensé dans les données établies par le délégué du gouverneur de l'époque pour Miquelon 72 doris et 154 marins en 1951.

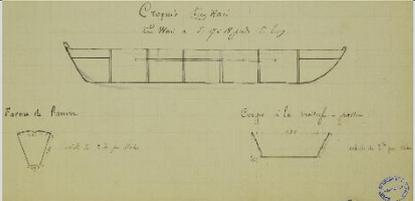
Dans les années 1950, si les petits pêcheurs du *French shore* ont disparu, une communauté active demeure encore à Saint-Pierre et à Miquelon. De nombreuses anses sont encore occupées par des doris, comme la Pointe au cheval (ill. 4), au début de l'isthme de Langlade. Le doris était positionné là-bas pour la saison, permettant d'être « au plus près du poisson ». Les pêcheurs rentraient au bourg chaque soir, à l'issue d'une route harassante selon les moyens de transport. A partir des années 1970, en dehors des ports de Miquelon et de Saint-Pierre, toutes les anses et l'Île aux marins sont désertées par les pêcheurs en doris.

Dans les années 1975, le doris est également utilisé à Saint-Pierre pour la pêche à l'encornet (ill. 5). On charge alors 6700 à 8000 livres d'encornets par embarcation, même si par la suite on impose une limite de 5000 livres. On fait jusqu'à deux livraisons par jour le week-end. On compte alors 15 à 20 doris de Saint-Pierre et 6 à 7 doris de Miquelon qui pratiquaient cette pêche. C'est à la même période qu'à Miquelon, certains des derniers doris ne sont plus saillés sur le plain, mais rentrent à quai dans le nouveau port en eau.

L'introduction du *longliner* puis du *fish loop* est venue concurrencer le doris dans les années 90' et a entraîné une modification progressive des techniques de pêche commerciales qui a abouti à un épuisement des fonds marins. C'est ainsi que développement de la pêche hauturière, au détriment notamment de la petite pêche artisanale de l'archipel, a participé, entre autres, à l'extinction du doris de pêche localement (les derniers doris employés à la pêche professionnelle l'ont été sur Miquelon).

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

La pratique de la pêche professionnelle en doris s'inscrit dans la tradition des pratiques de pêche des petits pêcheurs (alors même que les dorissiers des banquiers avaient disparu dès l'arrivée des chalutiers à vapeur dans la région, à partir des années 1910—1920). Sur Saint-Pierre, et encore plus, sur Miquelon, l'activité de pêche en doris a pourtant structuré la vie communautaire du quotidien jusque dans les années 90'. Le moratoire du gouvernement fédéral canadien du 2 juillet 1992 qui interdit la pêche à la morue le long de la côte est du Canada met fin quant à lui à près de cinq siècles de pêche à la morue à Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi qu'à Saint-Pierre-et Miquelon depuis les premières expéditions de pêche de Jacques Cartier.

		
<p><b>Ill. 1.</b> <i>Petits pêcheurs.</i> Ph. Docteur Louis Thomas. © Collection Yvonne Andrieux</p>	<p><b>Ill. 2.</b> <i>Doris des bancs.</i> © Société des Œuvres de Mer</p>	<p><b>Ill. 3.</b> <i>Croquis d'un wary, par la Division navale de Terre-Neuve et d'Islande, fin 1800</i> © SHD_MB_5_C.</p>
		
<p><b>Ill. 4.</b> <i>Motorisation du doris à l'aube de la première guerre mondiale avec le canal de l'arbre et la caisse à hélice.</i> Ph. Docteur Louis Thomas © Collection Yvonne Andrieux</p>	<p><b>Ill. 1.</b> <i>Les doris à l'île aux chiens début 1900.</i> © Droits réservés LabEx EHNE et Lycée Colbert Paris, Fonds Colbert.</p>	<p><b>Ill. 4.</b> <i>Pêche à l'encornet à Saint-Pierre, album de mission du croiseur Isly, campagne 1899</i> © SHD_MB_1_U_6.</p>

Les enquêtes menées sur les métiers de la construction navale et de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon par Eric Rieth, Alette Geistdoerfer et Jean Chapelot de 1979 à 1983 témoignent d'un artisanat spécialisé associé à une autre activité professionnelle liée à la mer. A cette époque-là quelques noms apparaissent encore comme ceux d'artisans reconnus en ce domaine : Désiré Briand (ill. 1) à Miquelon et Joseph Heudes (ill. 2) à Saint-Pierre, constructeurs de doris et pêcheurs côtiers ; Pierre Hélène (ill. 3), charpentier de marine et scaphandrier à Saint-Pierre. Cyril Franché (ill. 5) que nous avons pu rencontrer rappelle que l'année (1977) où il a construit son premier doris

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

durant la période hivernale, il était à la pêche d'avril à octobre. Aujourd'hui, il n'y a plus de constructeurs professionnels de doris dans l'archipel. Les métiers de voilier, pouliueur et calfat tels qu'ils étaient pratiqués par Joseoh Foliot, Louis Vigneau et Clément Vallée (ill. 4) ont disparu.

		
<b>Ill. 1.</b> <i>Désiré Briand.</i> © Eric Rieth, 1982.	<b>Ill. 2.</b> <i>Joseph Heudes.</i> © Eric Rieth, 1982.	<b>Ill. 3.</b> <i>Pierre Hélène.</i> © Eric Rieth, 1979.
		
<b>Ill. 4.</b> <i>Clément Vallée.</i> © Eric Rieth, 1979.	<b>Ill. 5.</b> <i>Cyril Franché aidant à la restauration-reconstruction du Pierre-Alexandre.</i> © Alain Cormier, Stéphane Perrin, 2014.	

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

Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon s'est adapté à plusieurs innovations depuis sa création. Une modification de la taille des embarcations a accompagné l'apparition du moteur. On peut également citer l'ajout d'une « cabane » sur les doris de Miquelon qui partaient plus loin en mer, au-delà de l'Île Brunette vers Sagona par exemple, en raison de la raréfaction de la ressource morutière dans les eaux proches de Miquelon. En effet, ils restaient parfois jusqu'à cinq heures en mer avant d'atteindre leur zone de pêche. Avant cela, les pêcheurs étaient protégés des intempéries par une toile fixée sur des poteaux de bois. Cette invention technique serait attribuée à Jean et Ange Lemaine. Comme les pêcheurs craignant un déséquilibre en cas de forte mer y étaient réticents, un système modulable a été prévu de façon à pouvoir détacher la cabine en urgence si nécessaire. Michel de Lizarraga se rappelle que l'utilisation du compas magnétique étant perturbée par le volant en fer, il a été décidé de remplacer ce dernier par un volant en bois.

La difficulté à trouver des bois de longueur a entraîné progressivement une disparition du clin pour le contre-plaqué, malgré le fait que le jeu des clins offrait une meilleure résistance à la mer quand le doris retombait sur une lame. Gérard Disnard se souvient que de 14 courbes et une sole de 6,20 m dans la construction à clin, on est passé progressivement à 15 courbes et à une sole de 6,50 m avec le contre-plaqué.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Certaines évolutions quant aux outils utilisés comme le passage du rivet au boulon peut poser des problèmes techniques liés notamment à l'accastillage comme le rappelle Cyril Franché. Néanmoins, Gérard Hélène, s'il reconnaît qu'une construction à clin est « plus belle et plus stable », revendique la nécessité de faire évoluer les techniques afin de s'adapter à l'usage de nouveaux matériaux.

Il faut noter que dans les années 1980, certains élus de l'archipel, notamment Henri Claireaux, sénateur de Saint-Pierre-et-Miquelon de janvier 1947 à septembre 1968, ont engagé un programme de coopération avec différents pays du Sud global, notamment en Asie, Afrique et Amérique du sud (Inde, Madagascar, Brésil, Sénégal, etc.), visant à apporter les savoirs et savoir-faire de construction et d'exploitation du doris au sein de certaines communautés côtières pour les aider dans le développement local de leurs activités halieutiques. Le doris de l'archipel représentait alors un modèle social d'indépendance et d'autonomie permettant aux pêcheurs de faire vivre leur famille tout en n'embarquant pas sur les chalutiers usines. Ainsi, grâce à plusieurs subventions publiques et des liens avec l'Agence française de développement, des pêcheurs et charpentiers ont été envoyés au sein de plusieurs régions à l'étranger, pour former certains groupes de pêcheurs à l'usage du doris, ce qui a constitué une diffusion de la pratique au sein de territoires littoraux historiquement non concernés. La pratique a ainsi été empruntée à l'étranger hors Atlantique nord.

Par ailleurs, si les doris construits localement l'ont été majoritairement pour des fonctions halieutiques, une part non négligeable des unités construites l'a également été pour servir d'autres intérêts. Les administrations portuaires, notamment, ont construit ou commandé des doris adaptés aux travaux maritimes, ou à des fonctions spécifiques de transbordement. La Direction départementale de l'Équipement (aujourd'hui DTAM 975) a par exemple travaillé en interne sur la réalisation de plans de doris adaptés aux activités de ses services gérant les infrastructures maritimes. Les ingénieurs, techniciens et dessinateurs de cette administration ont ainsi dressé les plans d'un doris de servitude. Ces plans ont ensuite été fournis à la Subdivision des Phares et Balises de l'archipel, qui, au sein de ses différents ateliers, et notamment l'atelier « bois » (charpente, menuiserie), a pu en fabriquer. Ces doris ont été réellement adaptés au contexte « Équipement » et s'éloignent de plusieurs manières d'un doris de pêche classique. Ils ont servi principalement aux menus travaux des agents en charge du balisage, pour des relèves de gardiens de phare (à Pointe-Plate par exemple, une petite presqu'île en plateau située au sud-ouest de Langlade, où il était nécessaire aux agents pour traverser la baie entre Saint-Pierre et Langlade), des transbordements de charges, ou encore des petits travaux portuaires, des déglacages de bouées, ou des interventions sur des balises et feux (comme sur le feu du Petit Saint-Pierre par exemple). Ils ont été marqués d'une étoile rouge, symbole des agents des Phares et balises. La station locale de pilotage a également été propriétaire de différents doris, dits « doris pilote ». Ils étaient employés pour amener depuis le quai le pilote jusqu'au navire qui patientait sur rade et inversement. Ils ont été marqués d'une ancre de marine, symbole des fonctions de pilotage, et de la lettre « P ».

Pour information, il existait un autre usage aujourd'hui disparu, celui lié aux marées de goulet qui avaient lieu en général au printemps. Lorsque les beaux jours revenaient et que s'annonçaient les premières marées à la morue, les pêcheurs se rendaient au goulet du Barachois, au droit de l'isthme entre Miquelon et Langlade, et venaient taper dans les moulières pour collecter de la boëtte qui était utilisée pour boëtter les lignes à morue durant la saison. Cet usage était ponctuel et saisonnier. Parfois, la moule était vendue à la seille. Les pêcheurs Saint-Pierrais pêchaient également des coques dans le grand Barachois. Ce mollusque était salé sur place. On trouve d'ailleurs autour de l'emplacement des « cabanes du Goulet » des coquilles de coques. Par ailleurs, lors de quelques marées, notamment lors de la saison du capelan, certains équipages pêchaient « en bœufs », avec deux doris, l'un rabattant la senne.

Parmi les usages aujourd'hui disparus, on peut ajouter que le doris servait aussi pour la récolte du goémon pour les jardins. Certains pêcheurs allaient en chercher vers Béliveau lorsque qu'il était absent près des côtes du village. Employé de manière majoritaire, voire exclusive, par les marins-pêcheurs artisans de l'archipel, jusque dans les années 1990, son usage professionnel a globalement disparu en une vingtaine d'années, avec les derniers pratiquants du doris à la fin des années 1990 (sur Miquelon avec Jean-Pierre Morel), seuls demeurent des usages halieutiques amateurs pour

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

quelques marées ponctuelles. Toutefois, ces pratiques de loisir ne diffèrent pas des pratiques professionnelles, excepté par les territoires de pêche fréquentés (les marins-pêcheurs pouvaient se rendre aux Plattes, voire au-delà de l'Île Brunette, au Canada, à plusieurs heures de route pêche du port), la durée des marées, ou les quantités recherchées.

### IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

#### **IV.1. Viabilité**

##### *Vitalité*

Trois associations sont aujourd'hui impliquées dans la sauvegarde du doris, dont une constituée spécialement dans cet objectif, notamment par l'entretien et la reconstruction de ces embarcations. Le doris jouit d'un attachement très fort de la population, qui en fait un des symboles de l'archipel. Un tour en doris représente une attractivité touristique affichée, demandée et appréciée, ce qu'offre l'association les Zigotos.

Si l'usage professionnel du doris de Saint-Pierre-et-Miquelon pour la pêche à la morue a aujourd'hui disparu, il existe d'autres usages inhérents à une multitude d'activités locales, parfois encore d'actualité, tels que la chasse ou le transport, mais aussi une pêche de loisir.

Les pratiques cynégétiques sont historiquement fortement ancrées dans l'archipel, où 10% de la population chasse. Celles-ci visent notamment les gibiers d'eau, comme les godes, et de mer, comme les macreuses, abondants autour des îles et îlots de Saint-Pierre-et-Miquelon. En permettant de rallier les "cailloux" (roches émergées, situées à distance de la terre ferme), de s'abriter et éventuellement de rester une nuit sur la zone de chasse, le doris constitue un moyen nautique d'intérêt. Le doris peut servir également à emmener les barriques (gros tonneaux) pour la chasse au large et à les ramener après la passée (passage des oiseaux de la zone où ils dorment à celle où ils mangent deux fois par jour en général). Retourné sur l'envers, il peut par ailleurs servir d'abris de chasse temporaire.

Le menu transport a un caractère familial et d'entraide. Le doris sert parfois, même si c'est de moins en moins le cas, au transport des personnes, des biens et des marchandises entre les îles (Saint-Pierre, Île aux marins, Miquelon et Langlade), voire entre deux anses ou deux rives d'un étang ou d'un barachois. Il peut aussi être brièvement transporté sur les sillons et cordons de galets de l'archipel pour passer d'un étang à la mer par exemple, et éviter ainsi de contourner les îles et leur cap notamment à Miquelon.

##### *Menaces et risques*

La surpêche qui a été pratiquée au temps de l'âge d'or de la pêche à la morue (25 000 à 40 000 tonnes de morue/an) a engendré un épuisement des ressources naturelles et de fait une disparition de l'usage traditionnel du doris de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il faut y associer la problématique du stockage des embarcations pendant la période hivernale qui de fait réduit les possibilités de constructions neuves.

La ressource naturelle bois n'étant pas directement disponible sur l'archipel, la problématique de l'approvisionnement est de fait majeure. Le climat médio-nordique océanique froid et la dureté de l'environnement marin des îles ne permettent pas d'envisager un plan de reforestation comme cela a pu être pratiqué en métropole et cela dès le Moyen Âge.

La perte des savoir-faire traditionnels est l'autre élément essentiel dans l'analyse des menaces et des

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

risques. En effet, comme on a pu le voir dans le point sur les pratiques vivantes, un point de vigilance doit être fait sur le rapport entre construction neuve et restauration de bâtiments anciens construits selon des techniques traditionnelles. A titre d'exemple, sur Miquelon, la question des plans de doris spécifiques à l'île est fréquemment revenue pendant nos enquêtes. Le chantier Briand n'ayant pas été sauvegardé, une inquiétude existe quant à l'existence de plans conservés, qui pourraient éclairer les particularités vernaculaires du doris miquelonnais, et surtout, participer à la relance du doris sur Miquelon. Par ailleurs, d'après ce que l'on a pu observer auprès des personnes enquêtées, on voit très clairement une disparition progressive du geste du calfat alors que le dernier calfateur professionnel de l'archipel, Clément Vallée, est disparu en 1988.

La conservation de certains doris d'époque encore existants est sujette à caution. L'exemple du doris placé sur le plain, à l'est du village de Miquelon, est un exemple convoqué par la communauté de mauvaise pratique de conservation : exposé aux éléments et non entretenu, le doris est désormais voué à s'écrouler sur lui-même, sans aucune chance de restauration, alors même qu'il avait été offert par un ancien pêcheur. D'autres doris dorment dans des locaux inadaptés ou chez des particuliers d'un certain âge. Une réflexion pourrait être engagée sur leur sauvegarde à long terme.

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

#### *Modes de sauvegarde et de valorisation*

Les musées de l'archipel possèdent différentes collections liées à la construction des doris et leur armement à la pêche, tant sur Saint-Pierre (musée de l'Arche ; musée Héritage ; musée Archipélitude à l'île-aux-Marins où l'association la Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel (SPA) conserve et expose dans différents lieux, deux doris au rez-de-chaussée de la maison Jézéquel classée au titre des monuments historiques notamment et à l'été 2024, le doris donné par Yannick Autin à l'association SPA devrait être présenté sur les bois de saillage de l'ensemble Morel, également classé au titre des monuments historiques et remisé dans la saline de l'ensemble Morel durant la période hivernale) qu'à Miquelon (musée géré par l'association Miquelon Culture Patrimoine). Celles-ci sont mises en valeur dans le cadre de diverses expositions. Par ailleurs, les églises recèlent de multiples représentations de doris, physiques ou non (maquettes de procession, vitraux, etc.).

Chaque année, une fête des marins a lieu à Saint-Pierre. La 144<sup>ème</sup> édition de la fête des marins sera célébrée le 23 juin 2024 sur Saint-Pierre. La fête des marins s'inscrit dans un rendez-vous traditionnel (PCI) où les habitants rendent hommage aux marins disparus et aux hommes de la mer (décorum dans l'église, pavoisement, procession avec maquettes de bateaux, etc.). Celle-ci a également existé jusque dans les années 2000 à Miquelon et a été relancée en 2023. Historiquement, ces fêtes qui permettent de réunir la communauté concernée autour d'un évènement festif à fort impact ouvrent la saison de pêche. Après une procession nautique, où tous les doris défilent sous les pavois, accompagnés des autres navires du port (sauvetage en mer, etc.), les nouvelles unités construites durant l'hiver et armées ensuite à la pêche côtière sont bénies. Chaque doris embarque une petite vierge miniaturisée pour lui porter chance. On retrouve à Saint-Pierre, à Miquelon et à Langlade des vierges processionnaires montées sur des doris miniaturisés dans les lieux de culte. A cette occasion, les familles de pêcheurs offrent des répliques miniatures de doris réalisées sur l'archipel à l'église ou à la Société des marins qui les conservent entre deux fêtes dans différents locaux religieux et civils. Quatre bénédictions de doris ont eu lieu en 2023. Sur Miquelon, la chorale locale s'est investie dans une relance du répertoire de chants de marin pour l'occasion.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

		
<p><b>III. 1.</b> Retour de pêche à Miquelon, avec un doris des Zigotos, 2022. © Miquelon, Mission Culture Patrimoine, 2022.</p>	<p><b>III. 2.</b> Le renouveau de la fête des marins à Miquelon, à l'été 2023. © Miquelon, Mission Culture Patrimoine, 2023.</p>	<p><b>III. 3.</b> Vierges de doris, atelier du Père Pierre. © Anatole Danto, 2023.</p>

### Actions de valorisation à signaler

L'association des Zigotos fondée en 1989 était à l'origine une association sportive qui relevait des défis en faisant des traversées jusqu'à Langlade, Terre Neuve, Fortune, Grand Banc, Saint Laurent, etc. En 2010, les 3 équipages de 7 rameurs des Zigotos ont ainsi parcouru 68 milles marins pour rallier Saint-Pierre à Marystown après 23 heures de rame. Depuis une dizaine d'années, elle s'est orientée vers une dimension patrimoniale à travers la sauvegarde des savoir-faire constructifs. Ils ont commencé par racheter pour 6000 euros le Saint-Etienne (classé MH en 2016) et le Larry. Les Zigotos possèdent à l'heure actuelle 11 doris de Saint-Pierre qu'ils ont achetés, construits ou restaurés, mis à leur disposition ou issus de don : 4 doris moteur (Le Saint-Etienne, Le Larry, Les 2 Pierre, le doris construit par l'atelier Bois avec les jeunes du Lycée), 7 doris à avirons dont 3 grands doris avec un barreur (Zigotos 1, Les Zigotos, La Poursuite), 3 doris des bancs à deux rameurs (Le Saint-Pierre et Miquelon, Le Pays Basque, La Relève) et un doris des bancs à quatre rameurs et un barreur (La Continuité). L'atelier du Père Pierre est ouvert toute l'année au public de façon à communiquer autour des savoir-faire mis en situation. Il constitue un lieu de rencontres entre les différentes générations. Des visites guidées sont organisées et selon l'activité en cours, des animations et concerts y sont aussi proposés. Par ailleurs, Les Zigotos recréent de l'usage en proposant des sorties en mer de mai à décembre (si le temps le permet) pour pêcher à la mitraille ou à la ligne, puis travailler le poisson et le cuisiner à la saline. Ils participent depuis ces dernières années aux journées européennes du patrimoine. Le 20 septembre 2020, ils ont conduit sur l'île aux Marins Marc Dérivable, ancien instituteur, à bord du Saint Pierre pour la dictée du patrimoine. Les textes d'auteurs locaux sont privilégiés (avec de nombreux termes vernaculaires). Le 14 août 2022, un de leur doris équipé d'une cabane construite pour l'occasion à Miquelon dans le garage de Claude Orsiny et de son beau-père Bernard Gaspard a été l'élément central de la reconstitution théâtralisée d'un retour de pêche des années 50 organisée à Miquelon. Ils participent également au rayonnement du patrimoine local dans la proche région comme en témoigne leur participation au festival acadien de Caraquet au Nouveau-Brunswick. Cela s'inscrit dans le développement des échanges culturels souhaité dans le cadre de la Coopération Régionale. Fortement médiatisé, on relève un attachement très fort de la population saint-pierraise à l'association. Par ailleurs, l'association Les Zigotos est un acteur patrimonial, culturel et touristique qui s'associe aux très nombreux événements (nationaux ou locaux) organisés sur l'archipel qu'ils soient privés, associatifs ou institutionnels. L'association répond également aux diverses sollicitations des médias locaux, nationaux voire internationaux afin de valoriser et mieux faire connaître cet élément du patrimoine culturel immatériel de l'archipel.

Sur Miquelon, l'association Miquelon Culture Patrimoine est également investie sur la question du doris et de la pêche. Grâce à l'Appel à projets Unesco lancé par la Mission aux affaires culturelles de

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

la Préfecture en 2021, l'association a travaillé à un collectage des mémoires, dans une démarche d'ethnographie de sauvegarde, consacré aux pêcheurs artisans en doris de Miquelon. Ce travail d'enquête a ensuite permis d'engager un projet de reconstitution d'un retour de pêche piloté par la metteuse en scène Isabelle Astier. Ce retour de pêche de doris miquelonnais qui s'est déroulé le 14 août 2022 sur le plain de Miquelon a permis à une foule d'intéressés de venir observer un événement disparu depuis plusieurs années. Pour aider à cela, les Zigotos ont prêté l'un de leur doris.

Le projet de construction de la réplique du 2 Pierres par les élèves du Lycée professionnel Émile Letournel est tout à fait original tant par les acteurs réunis (Éducation nationale, Ministère de la Culture, Collectivité territoriale, monde associatif) que par son ambition (par l'acquisition d'un savoir-faire nouveau les jeunes apprennent l'histoire de leur territoire, mais en plus en deviennent des acteurs). En référence aux termes de la convention tripartite signée par toutes les parties, la valorisation du projet devait passer par le site de l'Arche. Une page facebook (Construction doris Zigotos) a été ouverte par Vincent Rinaldo afin de garder la trace de l'histoire de la construction de la réplique du 2 Pierres. Cette expérience de transmission des savoir-faire par la réalisation d'un projet d'étude va faire date à Saint-Pierre. En effet, les élèves du Lycée professionnel Émile Letournel seront sollicités pour réaliser des affûts côtiers en bois nécessaire au projet de remise en état de la Batterie d'artillerie du Fort de l'Île aux Marins porté par l'association Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel qui consistera dans la mise en situation de deux obusiers et de deux canons.

### *Modes de reconnaissance publique*

Les chaînes télévisées et radiophoniques locales de France Télévision (SPM La Première) sont activement engagées dans la valorisation du patrimoine maritime de l'archipel, et, très fréquemment, réalisent des reportages y afférents.

Les institutions publiques locales (État et Collectivité territoriale) financent des projets ou participent à la pérennisation financière des associations en lien avec les doris, démontrant une implication attentive des pouvoirs publics. Ce soutien prend différentes formes, avec, par exemple, des Appels à projets ponctuels qui ont permis de financer différentes actions. A titre d'exemple, dans le cadre du projet de candidature de l'archipel au patrimoine Mondial de l'Unesco, la Mission aux Affaires Culturelles de Saint-Pierre-et-Miquelon a lancé un appel à projet à l'automne 2021. Six associations de l'archipel y ont répondu dont l'association Miquelon Culture Patrimoine avec un projet qui comportait deux volets : le collectage accolé aux recherches de Roger Etcheberry pour servir à l'écriture d'une reconstitution d'un retour de pêche théâtralisé des années 50. Comme évoqué plus haut, ce projet a été réalisé en 2022 grâce au prêt du doris « Les 2 Pierres » de l'association Les Zigotos. Une cabane a été construite pour l'occasion. Les Zigotos ont de leur côté proposé un retour de pêche dans le port de Saint-Pierre avec de nombreux membres de l'association en costumes d'époque, réalisés à l'atelier du Père Pierre durant la période hivernale. A proximité de leurs salines des ateliers de découpe et de séchage du poisson étaient organisés. Un repas a été confectionné et distribué aux spectateurs présents.

### **IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées**

L'archivage des éléments matériels (photos, films, plans) des travaux de construction ou de restauration menés par les différents acteurs de la pratique rencontrés et le recueil sonore de leurs récits est la première étape des mesures de sauvegarde qui pourraient être envisagées. Le travail d'enquête réalisé pour cette fiche d'inventaire PCI pourrait en constituer la base.

Le doris de Saint-Pierre-et-Miquelon associé à l'histoire des savoir-faire constructifs et à l'histoire de la petite pêche est à intégrer en tant qu'élément marquant qui fait de l'archipel un site universel et exceptionnel dans le projet d'inscription de l'archipel sur la liste du patrimoine mondial de l'Humanité (Unesco) initié en 2020 et piloté actuellement par Rosiane de Lizarraga.

L'association Miquelon Culture Patrimoine qui a pour but de promouvoir l'art, la culture et l'histoire de l'île de Miquelon-Langlade a présenté un dossier patrimonial de sauvegarde des savoir-faire au

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

secrétariat d'État de la Mer (FIM) afin d'obtenir un financement destiné à la reconstruction d'un doris de Miquelon selon les techniques traditionnelles. Celui-ci s'inscrit dans un projet plus vaste de valorisation avec la reconstruction d'une saline avec ses bois de saillage. La relance d'une activité liée au doris sur l'île de Miquelon apparaît comme un enjeu d'importance. L'engagement de la Mairie de Miquelon et du FIM doivent permettre de lancer en 2024 le projet sur le plan financier.

L'intégration de la présentation des savoir-faire de la construction du doris de Saint-Pierre dans la construction d'un parcours patrimonial dans l'archipel mettant en jeu des lieux (les salines de saint-Pierre ; l'atelier du Père Pierre des Zigotos ; les doris présentés au rez-de-chaussée de la Maison Jézéquel et dans l'ensemble Morel de l'île aux Marins), les collections religieuses et les collections muséales publiques et privées de l'archipel, les représentations artistiques de l'objet patrimonial doris (toile de Gaston Rouillet au Musée de l'Arche, Résidence d'artistes avec les peintres de la marine sur l'île aux Marins) permettraient de créer un projet ambitieux et dynamique en lien avec le développement touristique de l'archipel. A cela pourrait s'ajouter au public la présentation des deux doris conservés dans les collections de l'Arche.

A l'échelle de l'Atlantique nord, deux options devraient être explorées activement, pour inscrire l'archipel dans des réseaux sur le doris et la pêche : renforcer la coopération régionale sur le sujet avec le Canada, et notamment Terre-Neuve, les Îles de la Madeleine, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, où de nombreux acteurs sont encore actifs ; engager une candidature d'adjonction française au dossier d'inscription sur les listes Unesco des « traditions nordiques des bateaux à clins ».

Par ailleurs, une démarche éducative encourageant la participation de tous les enfants et jeunes de l'archipel à la sauvegarde des savoir-faire constructifs du doris de Saint-Pierre-et-Miquelon par l'acquisition de connaissances, un rapport direct aux embarcations, la rencontre avec des constructeurs anciens et actuels, et une pratique de l'activité de la charpente navale, serait une mesure de sauvegarde viable dans laquelle les jeunes feraient une histoire pratique de leur territoire et en deviendraient des acteurs à part entière.

### IV.4. Documentation à l'appui

#### *Récits liés à la pratique et à la tradition*

CHAPELOT Jean, GEISTDOERFER Alette et RIETH Éric, *Les îles Saint-Pierre et Miquelon : étude archéologique, historique et ethnographique*, Rapport DGRST, 1982, 2 vol.

Collectages d'Anatole Danto, Léa Pertel, Jules Danto et Eric Collias, réalisés dans le cadre de différents projets (Archipel.eu, Institut français ; Mission d'évaluation DCSTEP 975 ; Projet de recherche SPA, MITI CNRS ; Mission de coopération, Institut français du Danemark ; Projets Fjords de l'ouest, ArcticLab) à Saint-Pierre et Miquelon, en Islande et aux Féroé : <https://cocoon.humanum.fr/exist/crdo>

Collectage de chants de marins de l'archipel par l'OPCI-EthnoDoc lors de deux missions (2003 et 2016), dans le cadre du projet *De morue et de violon : échanges musicaux entre les Saint-Pierrais et les Fécampois*. Les données collectées ont été versées sur la base de l'Office, RaDdo : <https://raddo-ethnodoc.com/carte/>

#### *Inventaires réalisés liés à la pratique*

- Enquête ethnolinguistique conduite par Patrice Brasseur et Jean-Paul Chauveau, consacrée au français parlé sur l'archipel, et comprenant un champ lexical vernaculaire lié à la pêche et au doris très important, réalisée entre 1983 et 1986 (voir la publication du dictionnaire afférent, référencé ci-dessous).

- Une campagne de relevé des mesures des doris de l'archipel a été réalisée il y a quelques années par le *Wooden boat museum* de Terre-Neuve, qui s'est alors intéressé aux doris locaux et à leur

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

construction. Les plans et coupes y sont toujours aujourd'hui conservés.

- Inventaire consacré à la mémoire de la petite pêche miquelonnaise morutière réalisé à la demande de l'association Miquelon Culture Patrimoine par Anatole Danto dans le cadre de la démarche d'inscription de l'archipel au patrimoine mondial de l'Unesco intégrée dans le Contrat de Développement Territorial porté par l'État et la Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que la Mission aux Affaires Culturelles (MAC) : <https://cocoon.humanum.fr/exist/crdo/meta/cocoon-f41d841c-157a-42fc-9d84-1c157a32fcf7>

### Bibliographie sommaire

#### Bibliographie

ANCELLIN Jacques, « La pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon-rapport de mission (Mai-Juillet 1951) », *Revue des Travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, 19(1), 1955, p. 10-50.

BRASSEUR Patrice, CHAUVEAU Jean-Pierre, *Dictionnaire des régionalismes de Saint-Pierre et Miquelon*, Tübingen, M. Niemeyer, 1990.

DERIBLE Marc, *Le doris et son environnement à Saint-Pierre et Miquelon*, 2023.

ETCHEBERRY Roger, *La pêche côtière à Miquelon vers le milieu du XXème siècle*, Chez l'auteur.

GEISTDOERFER Aliette, « S'approprier la mer aux îles de la Madeleine, Québec, et à Saint-Pierre-et-Miquelon », *Anthropologie maritime*, 2, 1985, p. 31-39.

GEISTDOERFER Aliette, « Ethnologie d'une culture maritime qui disparaît : Saint-Pierre et Miquelon (France) », *Ethnologues*, 12(2), 1990, p. 123-141.

GEISTDOERFER Aliette, « "Des lions, des mouettes et des fauvettes". Étude des patronymes des doris de Saint-Pierre. Des rapports entre les pêcheurs et la mer », *Annales de Normandie*, Vol. 26, n°1, 1995, p. 193-204.

LANDRY Nicolas, « Étude du risque dans la vie maritime autour de Saint-Pierre-et-Miquelon 1817-1948 », *Newfoundland and Labrador studies*, 34(2), 2019, p. 231-270.

LEVERT Florence, « Au bonheur de l'ethnographe, à Saint-Pierre-et-Miquelon », *Ethnologie française*, 37(2), 2006, p. 495-496.

LOSIER Catherine, LIEW Zhe Min, CHAMPAGNE Mallory et LIVINGSTON Meghann, « Le grand métier et la petite pêche : Archéologie des XIXe et XXe siècles à l'anse à Bertrand, Saint-Pierre et Miquelon », *Revue d'Archéologie contemporaine*, (1), 2021, p. 59-80.

MOEBS Mathilde, « Les dorissiers du Pays de Caux », *Le Chasse-marée*, n°51, sept. 1990.

MUSEE DES TERRE-NEUVAS, *Doris doris. Le doris hier et aujourd'hui à Fécamp et dans le monde*, Musée des Terre-Neuvas, Fécamp, catalogue d'exposition n°24, 2002.

RIETH Éric, « Mission ethno-archéologique aux îles Saint-Pierre et Miquelon », *Cols Bleus*, 1595, 1979, p. 10-13.

RIETH Éric, « Le doris côtier de Saint-Pierre et Miquelon : mode de conception et procédés de construction », *Actes du Colloque International sur les Traditions Maritimes au Québec* (Québec, 10-12 October 1984), 1985, p. 386-409.

RIETH Éric, « Essai d'analyse d'une parenté technologique : warys et doris de pêche côtière de Saint-Pierre et Miquelon », O. Lixa-Filgueiras (dir.), *Local Boats*, British Archaeological Reports, International Series, 438, 1988, p. 119-139.

RIETH Éric, « La voilure des doris de Saint-Pierre-et-Miquelon », *Neptunia*, n°171, 1988, p. 38-46.

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

RIETH Eric, « La construction des doris à Saint-Pierre-et-Miquelon (1<sup>re</sup> partie) », *Neptunia*, n° 175, septembre 1989, p. 37-44.

RIETH Eric, « La construction des doris à Saint-Pierre-et-Miquelon (2<sup>e</sup> partie) », *Neptunia*, n° 177, septembre 1989, p. 37-44.

RIETH Eric, « Architecture et technique de construction des doris de pêche côtière de Saint-Pierre-et-Miquelon », *Doris, doris. Le doris hier et aujourd'hui à Fécamp et dans le monde*, Musée des Terre-Neuvas, Fécamp, 2002, p. 74-85.

RIETH Eric, « Aux origines du doris des bancs », *Doris, doris. Le doris hier et aujourd'hui à Fécamp et dans le monde*, Musée des Terre-Neuvas, Fécamp, 2002, p. 10-17.

RIETH Eric, « Diversité fonctionnelle du doris américain à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », *Deuxièmes Journées d'Histoire de la Grande Pêche (Fécamp, 11-12 octobre 2003)*, Actes recueillis et mis en forme par Eric Barré, Société Française d'Histoire Maritime, Paris, 2003, p. 9-31.

ROY Carmen, *Saint-Pierre et Miquelon : une mission folklorique aux îles*, n°56, Ministère du Nord canadien et des ressources nationales, 1962.

RUBIN Steven H., « The St. Pierre Dory: An Endangered Species », *Boating*, vol. 43, jan-jun. 1978.

### Rapports de recherche

DANTO Anatole, COLLIAS Éric, *Pour une anthropologie de la nature en contexte archipélagique ultramarin : les patrimoines maritimes immatériels de Saint-Pierre et Miquelon dans la perspective d'un classement au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO*, Rapport de recherches (Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon), 2019.

DANTO Anatole, *Mémoires de la pêche morutière : ethnographies de la pêche côtière miquelonnaise en doris (seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle)*, Rapport de recherches (Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon, Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, Miquelon Culture Patrimoine), 2021.

DANTO Anatole, DANTO Jules, PERTEL Léa, *Saint-Pierre et Miquelon (France). Un Patrimoine culturel immatériel halieutique du local au global*, Rapport de recherches (Institut français, OCTA, APCA, UE, PIIRESS), 2023.

DANTO Anatole, DANTO Jules, PERTEL Léa (2023). *Les relations Hommes-Mers au sein des communautés côtières boréales : Ethno/graphies sensibles des immatérialités des connaissances et pratiques concernant l'environnement marin*, Rapport de recherches (Institut français, OCTA, APCA, UE, PIIRESS), 2023.

EYNAUD Philippe, *Analyse du déclin de la pêche artisanale à St Pierre et Miquelon*, Rapport Ifremer, 1986.

GEISTDOERFER Alette, *Saint-Pierre et Miquelon. Une communauté de petits pêcheurs. Quel avenir ?* Rapport de recherches, Ministère de la Culture, n°71, 904, 1988.

### Conférences

DANTO Anatole, « Usages de l'environnement marin, savoirs écologiques et patrimoine culturel immatériel : naviguer entre les patrimoines à l'heure du Capitalocène à Saint-Pierre et Miquelon », *Colloque Les sciences de la soutenabilité et l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon : perspectives de recherches interdisciplinaires. Brest, décembre 2019.*

*Archives sommaires*

**Archives nationales**

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

19940647/12. AO 83 DOM 22. Recherches archéologiques, ethnologiques et historiques des îles Saint-Pierre-et-Miquelon.

20060629/248. Recherches archéologiques, ethnologiques et historiques des îles Saint-Pierre-et-Miquelon (sur la construction de Doris), (n°83DOM22).

20070119/36. Études sur Saint-Pierre-et-Miquelon (1967-1989).

### **Archives diplomatiques (site de Nantes)**

Poste de Halifax. 260 Po/1/18. Correspondance avec Saint-Pierre-et-Miquelon.

Poste de Reykjavik. 568 Po/1/19-25. Pêche.

Poste de Saint-Jean-de-Terre-Neuve. 595 Po/1/13-15. Correspondance avec Saint-Pierre-et-Miquelon ; 40-55. Affaires maritimes.

### **Service historique de la Défense (Division territoriale nord-ouest, Brest)**

MB/5C. Stations et divisions navales de Terre-Neuve et d'Islande (1880-1914). Comprend une riche documentation sur la pêche, notamment la petite pêche sur l'archipel et de French shore, ainsi que les relevés, croquis, notes et cartographies des campagnes d'inspection annuelles de la Marine française dans la région. Une source de premier plan.

MB/1U6. Campagne du croiseur Isly, 1899. Album photographique.

### **Muséum national d'histoire naturelle, Bibliothèque centrale**

Fonds Aliette Geistdoerfer (non classé, non accessible).

Archives du Laboratoire des Pêches Coloniales puis Laboratoire des Pêches outre-mer. Dossiers géographiques > Amérique du Nord, Saint-Pierre et Miquelon, Terre-Neuve. ARCH PC 34.

### **Musée du Quai Branly-Jacques Chirac**

Fonds photographique E. Aubert de la Rüe.

### **Musée national de la Marine**

Fonds Serge Lucas. FP/2022/7.

Bibliothèque. Plans de doris (voir la plateforme CLADE pour effectuer une recherche : [bibliotheques-numeriques.defense.gouv.fr/musee-national-de-la-marine/document/](http://bibliotheques-numeriques.defense.gouv.fr/musee-national-de-la-marine/document/)).

### **Archives 975, musée de l'Arche**

Industries, implantation d'entreprises 13 584. Economie. Industries, implantation d'entreprises. Visite et marquage de doris construits à St-Pierre : p.v., 1886-1890.

Travaux divers 5103. Travaux publics. Travaux divers. Travaux divers : corr., notes (à noter : coupure de presse sur le lancement du « Ravenel » ; plan du système d'échouage d'un doris), 1945-1957.

Inscription maritime 12 416. Inscription maritime. Calcul des matériaux nécessaires à la construction d'un doris de pêche, 1952.

### **Archives municipales de Lorient**

Fonds Anita Conti. 12Z ; 24Fi.

### **Archives de la ville de Genève (Suisse)**

Fonds E. Aubert de la Rüe. 350.C.9.4.

### **Musée d'ethnographie de l'Université de Bordeaux 2**

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Fonds du Docteur M.Dhoste (correspondance, photographies).

### *Filmographie sommaire*

Cinémathèque de Bretagne : concerne essentiellement les Terre-neuvas.

France TV, SPM la Première : fonds audiovisuel et radiophonique d'importance, conservé localement (180 notices d'archives consacrées au doris).

INA : Inathèque.

### *Sitographie sommaire*

L'Arche, musée et archives : [www.arche-musee-et-archives.net/](http://www.arche-musee-et-archives.net/)

The Wooden boat museum : [woodenboatmuseum.com/](http://woodenboatmuseum.com/)

Association les Zigotos : [www.facebook.com/groups/264292734045144/](https://www.facebook.com/groups/264292734045144/)

Groupe Facebook collaboratif dédié aux archives de l'archipel : [www.facebook.com/groups/367804279113](https://www.facebook.com/groups/367804279113)

## V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

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

#### **Constructeurs**

##### **Nom**

AUTIN Yannick

##### **Fonctions**

Particulier-constructeur de doris et charpentier-menuisier, entreprise *Au fil du bois*

##### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

##### **Nom**

DISNARD Gérard

##### **Fonctions**

Constructeur de doris et pêcheur retraité

##### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

##### **Nom**

FRANCHE Cyril

##### **Fonctions**

Constructeur de doris et pêcheur retraité

##### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

##### **Nom**

PERRIN Stéphane

##### **Fonctions**

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Particulier-constructeur de doris

### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

### ***Pêcheurs***

DE LIZARRAGA Michel

### **Fonctions**

Pêcheur retraité, charpentier-menuisier, chef d'équipe au service communal retraité

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **Nom**

DETCHEVERRY Gilles

### **Fonctions**

Pêcheur retraité

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **Nom**

DETCHEVERRY Luc

### **Fonctions**

Pêcheur retraité

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **Nom**

MOREL Jean-Pierre

### **Fonctions**

Pêcheur retraité

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **Nom**

VIGNEAU Henry

### **Fonctions**

Pêcheur retraité

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### ***Association***

#### **Nom**

ETCHEBERRY Roger

#### **Fonctions**

Pêcheur et télégraphiste retraité, secrétaire de l'association Miquelon Culture Patrimoine

#### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **Nom**

HELENE Gérard

#### **Fonctions**

Particulier-constructeur de doris et président de l'Association Les Zigotos

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### Coordonnées

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

### Nom

ORSINY Alain

### Fonctions

Délégué du Préfet à Miquelon retraité, ancien syndic des gens de mer, président de l'association Miquelon Culture Patrimoine

### Coordonnées

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### Nom

RIVIERE Bertrand

### Fonctions

Membre de l'association Les Zigotos

### Coordonnées

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

### *Institutions patrimoniales*

#### Nom

BOISSEL Suzie

#### Fonctions

Agente de la Maison de la nature et de l'environnement de la Collectivité territoriale 975 retraitée, trésorière de l'association Miquelon Culture Patrimoine

#### Coordonnées

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

#### Nom

DETCHEVERRY Lauriane

#### Fonctions

Directrice de l'Arche, Musée et Archives de la Collectivité territoriale 975

#### Coordonnées

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

#### Nom

LAUBIE Xavier et GUILPIN Thierry

#### Fonctions

Conservateur du patrimoine, Chef de la Division territoriale Nord-Ouest  
Chargé d'études documentaires, adjoint au chef de service, Service historique de la Défense

#### Coordonnées

Brest

#### Nom

MOEBS Mathilde

#### Fonctions

Responsable des collections, Musée de la pêche, Concarneau-Cornouaille Agglomération

#### Coordonnées

Concarneau

#### Nom

DEMPSEY James

#### Fonctions

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Président, Wooden boat museum de Terre-Neuve et Labrador

### **Coordonnées**

Wintertorn, Newfoundland, Canada

### ***Institutions publiques***

#### **Nom**

DE LIZARRAGA Rosiane

#### **Fonctions**

Cheffe de la Mission aux Affaires Culturelles (MAC SPM), service déconcentré du ministère de la Culture – Préfecture de Saint-Pierre-et-Miquelon – Conseiller pour l'éthnologie et le patrimoine culturel immatériel (PCI)

#### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **Nom**

DJURHUUS CHRISTIANSEN Kristina

#### **Fonctions**

Responsable de l'Inventaire national du PCI au Musée national, sous la responsabilité du ministère en charge de la Culture

#### **Coordonnées**

Tórshavn, Féroé

#### **Nom**

GORAGUER Herlé

#### **Fonctions**

Délégué de l'Ifremer à Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **Nom**

JACOBSEN Margretha

#### **Fonctions**

Senior principal, ministère des Affaires étrangères et du commerce, responsable Arctique et océan

#### **Coordonnées**

Tórshavn, Féroé

#### **Nom**

WEIHE Armgarð

#### **Fonctions**

Senior principal, ministère des Affaires sociales et de la Culture, responsable de la Commission nationale Unesco des Féroé

#### **Coordonnées**

Tórshavn, Féroé

#### **Nom**

HARNETT Marco, et l'ensemble des agents de la subdivision de Saint-Pierre-et-Miquelon

#### **Fonctions**

Agents des Phares et Balises

#### **Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### *Centre de formation*

**Nom**

LEBON Jean-Christophe

**Fonctions**

Ancien directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques, Lycée professionnel Emile Letournel

**Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

**Nom**

RINALDO Vincent

**Fonctions**

Responsable de la section charpenterie bois, Lycée professionnel Emile Letournel

**Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

### *Divers*

**Nom**

ASTIER Isabelle

**Fonctions**

Actrice, auteure et metteuse en scène, vient pour le compte de l'association Miquelon Culture Patrimoine depuis 2001

**Coordonnées**

Paris

**Nom**

ASTON Felicity

**Fonctions**

Propriétaire et conservatrice d'un navire à clins islandais

**Coordonnées**

Île de Vigur, Fjords de l'ouest, Islande

**Nom**

KOELSCH Daniel

**Fonctions**

Président de la Fédération des chasseurs 975

**Coordonnées**

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

**Nom**

MAHE Henri-Paul

**Fonctions**

Chasseur, responsable Miquelon de la fédération 975

**Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

**Nom**

THEBAUT Bertrand

**Fonctions**

Abbé, Diocèse de La Rochelle, vicaire épiscopal pour l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, curé de Saint-Pierre et de Miquelon

**Coordonnées**

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **Nom**

VIGNEAUX Denis

### **Fonctions**

Ancien gardien de phare

### **Coordonnées**

Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon

### **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. Ils ont par ailleurs mis à disposition une partie de ces supports multimédias.

## **VI. MÉTADONNÉES DE GESTION**

### **VI.1. Rédacteur(s) de la fiche**

#### **Nom**

Anne-Sophie RIETH

#### **Fonctions**

Docteure en histoire des techniques, UMR 8066 Institut d'histoire moderne et contemporaine, (CNRS/ENS-PSL/Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

#### **Coordonnées**

Anne-Sophie.Rieth@univ-paris1.fr

#### **Nom**

Anatole DANTO

#### **Fonctions**

Chercheur en anthropologie, EA 4513 Centre de recherches Europes-Eurasie, Institut national des langues et civilisations orientales et UMR 8066 Institut d'histoire moderne et contemporaine, (CNRS/ENS-PSL/Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

#### **Coordonnées**

anatole.danto@orange.fr

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

#### **Nom(s)**

Anne-Sophie RIETH

#### **Fonctions**

Enquêteur

#### **Nom(s)**

Anatole DANTO

#### **Fonctions**

Enquêteur

## FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

### Nom(s)

Eric RIETH (Directeur de recherche émérite, CNRS)

### Fonctions

Membre du comité scientifique

### Nom(s)

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

### Fonctions

Membre du comité scientifique

### Lieux(x) et date/période de l'enquête

Saint-Pierre-et-Miquelon, mars et mai 2023

## VI.3. Données d'enregistrement

### Date de remise de la fiche

mai 2024

### Année d'inclusion à l'inventaire

### N° de la fiche

2024\_67717\_INV\_PCI\_FRANCE\_00535

### Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvksro</uri>