



HAL
open science

À propos de l'onomastique navale : noms de bateaux et identité molénaise (Finistère-Nord)

Isabelle Leblic

► **To cite this version:**

Isabelle Leblic. À propos de l'onomastique navale : noms de bateaux et identité molénaise (Finistère-Nord). *Anthropologie maritime*, 1995, 5, pp.185-200. hal-00201005

HAL Id: hal-00201005

<https://hal.science/hal-00201005>

Submitted on 4 Feb 2020

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

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

ANTHROPOLOGIE MARITIME



Les hommes et les bateaux
Usages, appropriation
et représentations

CENTRE D'ETHNO-TECHNOLOGIE EN MILIEUX AQUATIQUES

ANTHROPOLOGIE MARITIME

**LES HOMMES
ET LES BATEAUX
USAGES, APPROPRIATION
ET REPRÉSENTATIONS**

TABLE RONDE DES 7 ET 8 JUIN 1994

PRÉPARÉ PAR :

Aliette GEISTDOERFER

Isabelle LEBLIC

Jacqueline MATRAS-GUIN

CAHIER n° 5

1 9 9 5

Anthropologie maritime est publiée par le Centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques (CETMA) avec la collaboration des membres de la formation CNRS Anthropologie maritime. Ce bulletin présente des documents de travail et les résultats des recherches de ceux qui, par leurs enquêtes, leurs études et leur pratique, contribuent à développer les connaissances sur les sociétés de pêcheurs, de marins et les communautés qui vivent de la mer et de ses ressources.

**Comité
de lecture :**

B. Coutancier
Historien,
Direction des
musées, Marseille.
A. Geistdoerfer
Ethnologue,
CNRS, Paris.
I. Leblic
Ethnologue,
CNRS, Paris.
J. Matras-Guin
Ethnologue,
CNRS, Paris.
P. Schmit
Historien,
CRÉCET, Caen.

Prière d'adresser toute correspondance à :

ANTHROPOLOGIE MARITIME
a/s Aliette Geistdoerfer
Muséum national d'histoire naturelle
Ichtyologie générale et appliquée
43, rue Cuvier, 75005 - PARIS
tél. : (1) 40.79.37.32 fax. : (1) 40.79.37.71

Réalisation et maquette : Isabelle Leblic

© Tous droits de reproduction et de traduction réservés.
Dépôt légal : Bibliothèque nationale, Paris, 1995.
ISSN 0758-5683.
Imprimerie : Imprimerie Floch, avenue Gutenberg,
53100 - MAYENNE

Sommaire

- 7 INTRODUCTION
Une table ronde
- 11 USAGES ET REPRÉSENTATIONS
- 13 Esprit es-tu là ? À la poursuite des *kabang* :
incompréhension préliminaire,
étonnement secondaire et disgression
historique sur les bateaux moken
(archipel des Mergui, Thaïlande)
Jacques IVANOFF
- 35 Proues bifides, "culs coupés"
et kriss merveilleux... chez les Jawi
(Patani, Thaïlande)
Pierre LE ROUX et Georges CORTEZ
- 47 Mers mythiques d'Asie du Sud-Est
continentale et représentations symboliques
des figures de proue au Myanmar
François ROBINNE
- 63 "Le crocodile à moteur", les pirogues et leur
motorisation chez les latmul du fleuve Sépik
(Papouasie-Nouvelle-Guinée)
Christian COIFFIER

- 79 **Les grandes pirogues des Yami de Botel Tobago**
Véronique ARNAUD
- 97 **Le bateau dans la société ou la société en bateau ? Image et réalité du voilier pour la société de Tanebar-Evav (Kei, Indonésie de l'est)**
Cécile BARRAUD
- 111 **USAGES ET APPROPRIATION**
- 113 **Les Polynésiens : navigateurs, architectes navals et sylviculteurs**
Hélène GUIOT
- 121 **Défense identitaire chez les pêcheurs de Deshaies-Ferry (Guadeloupe)**
Jeanne BETHSY
- 127 **Le canot martiniquais : symbole du statut de pêcheur**
Isabelle DUBOST
- 141 **Les bateaux dans les souvenirs des Terre-Neuvas fécampois**
Sandrine LETRÉCHER
- 149 **Bateaux et identité des pêcheurs artisans du Nord-Pas-de-Calais et de Basse-Normandie**
Valérie DELDRÈVE
- 157 **Les pêcheurs de Nazaré et leurs bateaux, marqueurs identitaires (Portugal)**
Christine ESCALLIER
- 177 **La religion dans l'onomastique navale française**
Dominique CONFOLENT

- 185 **À propos de l'onomastique navale : noms de bateaux et identité molénaise (Finistère-Nord)**
Isabelle LEBLIC
- 201 **Graffitis bateliers du quai de Villeneuve-la-Garenne**
Marc DERYCKE
- 209 **BATEAUX ET POLITIQUES CULTURELLES**
- 211 **L'inventaire du patrimoine naval de Basse-Normandie. Étude critique**
Guy GALLARDO
- 219 **Patrimoines maritimes ou cultures maritimes ?**
Françoise BRETON
- *
- 233 **Ouvrages et travaux sur "les hommes et les bateaux"**
- 243 **Travaux récents en anthropologie maritime**
- 247 **Compte rendu**
- 252 **Le CETMA**
- 253 **Rappel des précédents numéros d'*Anthropologie maritime***

À propos de l'onomastique navale : noms de bateaux et identité molénaise (Finistère-Nord)

Isabelle LEBLIC

« Nommer un bateau répond à une nécessité, celle de pouvoir distinguer et désigner sûrement chaque unité à l'intérieur des flottilles. Le besoin de classer, d'individualiser les bateaux s'est concrétisé à la fin du siècle dernier, par l'apparition des matricules. (...) Noms et matricules répondent au même but, mais une différence persiste, entre les besoins de l'expression populaire et les exigences de l'administration. Nommer un bateau, c'est aussi exprimer quelque chose d'une personnalité qu'on lui prête, d'un espoir qu'on met en lui, d'une relation qu'on établit avec lui. Dans le choix du patronyme, il entre du sentiment aussi bien qu'une croyance plus ou moins avouée. Le nom en effet peut avoir valeur de talisman... »
(Arzel, 1980 : 116-117)

INTRODUCTION

La population de l'île de Molène, située à la pointe ouest de la Bretagne, entre Le Conquet et l'île d'Ouessant, a vécu depuis toujours grâce à l'exploitation du domaine maritime qui l'environne. Dans la recherche entreprise sur cette île dans le cadre de mon doctorat (Leblic, 1985), j'ai étudié tous les systèmes techniques d'exploitation des res-

sources marines, tant du point de vue de leur évolution technique que des conséquences de celle-ci sur l'organisation sociale, les modes de vie molénais et la gestion des ressources marines. À côté de l'enquête ethnologique (étude des techniques, de la parenté et de la structure socio-économique et politique...), une partie de ce travail s'est appuyé sur une recherche menée en archives, notamment sur la série 2P6 des Affaires maritimes¹. Ces archives m'ont permis, non seulement de reconstituer tous les équipages des bateaux armés chaque année à Molène, depuis 1820 jusqu'en 1981 — année de fin de dépouillement —, mais aussi d'étudier en détail l'évolution de l'armement molénais (Leblic, 1988). Enfin, ces rôles de désarmement des bateaux molénais m'ont informée sur l'onomastique navale sur plus d'un siècle et demi.

Dominique Confolent nous a présenté l'importance des noms à caractère religieux dans l'onomastique navale française en 1990. Pour ce faire, il a recensé et classé par ordre d'importance huit thèmes regroupant l'ensemble des noms de bateaux. Citons pour mémoire les résultats auxquels il arrive :

1- "Proche famille - prénoms "	34 %
2- "Qualificatifs et autres formules, parfois humoristiques"	17 %
3- "Monde maritime"	10 %
4- "Langues régionales"	9 %
5- "Religion"	8 %
6- "Bestiaire"	7 %
7- "Histoire"	6 %
8- "Divertissement (cinéma, BD, chansons...)"	4 %

En reprenant en partie les catégories retenues par D. Confolent, je souhaite présenter ici un exemple très localisé, celui des noms de bateaux armés à Molène, de façon à donner un éclairage différent, historique. D'autres études du même ordre ont déjà été faites, notamment par Pierre Arzel (1980), qui a étudié les noms de bateaux du Finistère-Nord. Il retient quant à lui onze thèmes différents² qui se recoupent largement avec ceux définis par D. Confolent.

Pour présenter l'évolution de l'importance des différents thèmes, au cours des deux siècles étudiés, j'ai classé les bateaux par décennies (en fonction de leur date de construction).

PRÉSENTATION DES THÈMES

Les rôles de désarmement de bateaux m'ont ainsi permis de recenser 585 bateaux. 568 d'entre eux ont été pris en considération dans cette étude. Pour classer ces noms, j'ai retenu dix grands thèmes comprenant des sous-thèmes, à savoir :

- les noms d'inspiration religieuse qui comprennent : des saint(e)s et des invocations à la Vierge ou à Dieu ;
- les noms inspirés par le milieu familial parmi lesquels on trouve : les prénoms et l'évocation de liens familiaux ; notons que, dans certains cas, le prénom ainsi utilisé peut être sanctifié ;
- des noms évoquant la nature, par le biais d'être vivants, de végétaux ou de minéraux, qui comprennent : les animaux marins, les oiseaux de mer, les oiseaux non-marins, les arbres, les fleurs, les minéraux ;

— des évocations de l'histoire : des noms d'hommes célèbres, au niveau national ou local, d'autres invoquant l'histoire militaire (des batailles...), ou des sentiments patriotiques et/ou révolutionnaires ;

— des noms évoquant les phénomènes météorologiques et l'astrologie, c'est-à-dire tout ce qui est en rapport avec la navigation et la pêche ;

— l'évocation du milieu environnant qui comprend : les toponymes locaux (communes proches du continent, îles de l'archipel de Molène, lieux de pêche...) comme les qualités et/ou défauts supposés du milieu marin et insulaire, souvent sous forme de métaphores ;

— des noms métaphoriques que l'on peut décomposer en qualités et/ou défauts supposés des marins pêcheurs ;

— des noms de lieux parmi lesquels on trouve des villes françaises ou des pays lointains, situés parfois à l'autre bout du monde ;

— des évocations de sentiments tels que le bonheur, l'espérance ou le souhait ;

— des noms évoquant la mythologie ou des légendes ;

— enfin, ceux rendant compte d'un certain fatalisme ou "j'm'en foutisme" ou à caractère mélodramatique.

Si D. Confolent a fait une catégorie particulière des noms en langues régionales ou étrangères, pour ma part, je préfère d'abord les classer en fonction de leur signification, vu leur faible nombre, et traiter ensuite l'évolution de leur représentativité en elle-même. Nous verrons ci-dessous que l'onomastique navale molénaise comprend, outre quelques noms latins, des noms bretons. Voyons l'importance de chacun de ces thèmes, d'abord de façon globale pour l'ensemble de la période étudiée, puis leur importance variable selon les époques.

Le domaine familial

Les noms de bateaux entrant dans cette catégorie sont en grande majorité des prénoms, le plus souvent de membres de la famille, avec une forte prédominance des prénoms féminins (164 sur 232) ; on les trouve le plus souvent seuls (185 cas), parfois de façon composée avec un adjectif — *Jeune Hortense* (13 cas de *Jeune...*), *Petite Anita* (6 cas de *Petit* et 9 de *Petite...*), *Bonne Désirée*, *Nouvelle Joéphine* (1 cas chacun)... —, un numéro ou un nombre (3 cas) — *Deux Joseph*, *Éliane II...* — ou plusieurs prénoms associés (17 cas) — *Aimé et André*, *Anne et Milo*, *Anne-Marie-Louise...*

On peut noter qu'il n'est pas rare (28 cas) qu'un patron-pêcheur dénomme de la même façon les deux bateaux qu'il possèdera durant tout l'exercice de son métier ; dans trois de ces cas, le nom du second bateau comporte un *II* et une fois il est précédé de *Nouvelle*. Pour 46 bateaux, le ou les prénoms utilisés sont de façon évidente ceux d'un parent proche. La liste ci-dessous en présente quelques exemples, en précisant le lien de parenté par rapport au propriétaire du bateau :

Date	Bateau	Membre(s) de la famille
1836	<i>Jeune Clarisse</i>	filles (née en 1836)
1868	<i>Petit Jean</i>	fil (né en 1861)
1873	<i>Victor et Marie</i>	propriétaire et sa femme (mariés en 1861)
1886	<i>Amélie</i>	filles (née en 1883)
†1892	<i>Amélie</i>	même fille (même propriétaire que ci-dessus)

1890	<i>Félix</i>	fil	1881-1913)
1893	<i>Marie-Joséphine</i>	deuxième femme (mariée en 1891)	
1906	<i>Reine Isabelle</i>	Isabelle = belle-mère	
1907	<i>Bien-Aimé</i>	père (1817-1889)	
1916	<i>Jeune Horthense</i>	jeune sœur (1860-1933)	
†1936	<i>Jeune Horthense</i>	tante (= sœur ci-dessus)	
1926	<i>Anastasie</i>	filie (décédée à 25 ans en 1925)	
1928	<i>Aimé et André</i>	deux fils jumeaux (nés en 1927)	
1924	<i>Jeune Cécile</i>	filie (née en 1922)	
1955	<i>Georges-Mireille</i>	fil et filie	
1961	<i>Petite Régine</i>	filie (née en 1961)	
1968	<i>Annick</i>	femme du patron (= cousin germain du prop.)	

Dans deux des exemples donnés ci-dessus, on remarque, d'une part, la transmission, à l'intérieur d'une famille, d'un même nom à deux bateaux successifs, le second étant armé par le neveu du premier propriétaire et, d'autre part, la reprise du même nom pour deux bateaux par le même propriétaire. Enfin, dans dix cas, le propriétaire donne son propre prénom à son bateau. Parfois, celui-ci ou le prénom d'un membre de sa famille (enfant, femme, parent...) peut être également sanctifié (18 cas directement visibles) ; mais ceux-ci sont comptés arbitrairement dans la catégorie religion. Voici quelques exemples :

Date	Bateau	Membre(s) de la famille
1820	<i>Sainte-Anne</i>	mère
1831	<i>Saint-François</i>	père (1769-1832) et fils (1830-1892)
1894	<i>Saint-Jean</i>	père (1828-1876) et frère (1861-1890)
1914	<i>Sainte-Anne</i>	filie (1904-1920)
1923	<i>Sainte-Anne</i>	première femme (1888-1913)
1941	<i>Saint-Joseph</i>	petit frère (1902-1926)

C'est le même procédé qui est mis en œuvre pour les bateaux nommés *Sainte-Famille* (3 cas). Ainsi, les pêcheurs concilient-ils les deux principaux domaines invoqués pour le choix du nom de leur bateau, à savoir la religion et la famille.

L'importance des liens familiaux peut aussi être exprimée directement dans le nom du bateau (21 cas) — *Bon père, Deux cousins, Deux frères, Deux sœurs, Frère et sœur...* — et non plus simplement par l'intermédiaire du ou des prénom d'un proche — ce qui est moins directement visible pour les personnes extérieures.

Les noms d'inspiration religieuse

Parmi les noms de 129 bateaux classés dans cette catégorie, on trouve en grande majorité des noms de saint(e) avec 70 noms ; viennent ensuite les invocations de la Vierge avec 49 noms — *Notre-Dame des grâces, Ave Maria, Regina Coeli...* — et, enfin celle de Dieu avec 10 noms — *Confiance en Dieu...* On peut noter qu'on ne trouve aucune invocation du Christ ou du Saint-Esprit. Les noms de saint prédominent avec 45 cas sur ceux des saintes (25 cas). Le saint le plus représenté est Jean (11 bateaux s'appellent *Saint-Jean*), puis on a 6 *Saint-Joseph*, 5 *Saint-Louis*, 4 *Saint-François*, 3 *Saint-Nicolas*, 2 *Saint-Paul* et *Saint-Michel* et les saints Esprit — beaucoup de Molénais se prénomment ainsi —, Hubert, Laurent, Pierre et Yves ne sont présents qu'une fois chacun. Pour les

saintes, on trouve 8 *Sainte-Anne* et 4 *Sainte-Anne d'Auray* ; *Sainte-Thérèse de Lisieux* revient également 3 fois ; les autres saintes représentées sont notamment Jeanne-d'Arc, Marguerite, Marie, Philomène...

Nous avons montré ailleurs (Leblic, 1985 : 748-757) l'importance de la religion dans la vie molénaise, jusqu'à la Première Guerre mondiale. Ainsi, la structure de la population molénaise, pour cette période, qui en cela suit de près celles de la Bretagne et du Finistère, est-elle représentative du poids de la religion catholique en Bretagne : une forte natalité montrant qu'aucune pratique contraceptive naturelle n'était pratiquée, un âge tardif au mariage accompagné d'une très faible proportion de naissances illégitimes et de conceptions pré-nuptiales exprimant une forte pression morale qui excluait pratiquement tout rapport sexuel hors mariage. À titre d'exemple, notons encore que, lors des différentes élections municipales de cette époque, deux listes s'affrontaient, l'une étant qualifiée localement de "cléricale", l'autre de "républicaine", alors que toutes deux étaient classées administrativement³ comme "nationalistes et réactionnaires".

Le milieu environnant

J'ai rassemblé dans cette catégorie aussi bien des noms qui sont des métaphores du milieu marin ou ilien — *Belle ilienne, Reine des flots, Appel du large, Angélu de la mer, Berceau du marin, Rouannez Eussa* ("Reine de Ouessant"), *Buguel ar mor* ("Enfants de la mer")... — que des noms de lieux locaux — *Finistère, Pierres Noires, Enez Molenez, Enez Balanec...* 104 bateaux entrent dans cette catégorie, ce qui la place au troisième rang en ordre d'importance après la famille et la religion. C'est notamment par une bonne connaissance du milieu, comme nous le verrons ci-dessous, que les pêcheurs peuvent réussir dans leur métier.

Les qualités et défauts

Les qualités — *Intrépide, Hardi, Explorateur, Aventurier I et II, Vigilant, As des as* — ou défauts supposés des pêcheurs et de leurs bateaux (30 bateaux) — *Flaneur...* Ne sont-ce pas là les qualités qui font les bons pêcheurs et les bons navigateurs ou les défauts qu'il ne faut pas avoir pour réussir dans le métier ? Nous avons montré ailleurs (Leblic, 1985) ce qui fait un "bon pêcheur". Revenons rapidement dessus.

Être bon pêcheur correspond à un statut social particulier et local. Car c'est au sein du port auquel on appartient que l'on est reconnu comme tel. À Molène, on ne dit pas « *untel est un bon pêcheur ou un mauvais pêcheur* », mais tout le monde le sait implicitement. Ceux qui sont "bons pêcheurs" sont ceux à qui l'on reconnaît un certain nombre de qualités. « *On pêche plus parce qu'on prend plus de "risques"* », dit-on à Molène. Mais il semble bien qu'autre chose entre en ligne de compte, difficilement définissable par les pêcheurs car de l'ordre du non-dit : c'est la juxtaposition de connaissances et de savoir-faire techniques et naturalistes aux capacités d'analyse des conditions propres à faire une bonne pêche (choix des marées, des lieux de pêche, des engins appropriés...) qui fait un bon pêcheur. Ce n'est pas dans la chance qu'il faut chercher le raisons d'une réussite continue d'un pêcheur. Si celle-ci peut jouer occasionnellement, cela est sans commune mesure avec la pratique consciente et calculée d'un bon pêcheur.

Les phénomènes météorologiques et les astres

Les pêcheurs dépendent grandement des conditions climatiques pour la pratique de leur métier et pour une navigation la plus sûre possible ; sans compter que pendant longtemps, en l'absence d'outillage perfectionné pour la navigation, les étoiles servaient de repères aux marins de tout temps et de tous lieux. Il n'est donc pas étonnant qu'ils puisent dans ce registre pour nommer leurs bateaux (13 noms). On trouve ainsi les noms suivants : *Soleil, Éclipse, Brise, Roz Avel* (vent de terre)... et neuf étoiles : *Étoile* (2 fois), *Étoile du matin* (3 fois dont une en latin), *Étoile du Nord, Stella Maris, Antarès, Météore*.

Les souhaits

Dans cette catégorie, qui compte 11 bateaux, on trouve notamment cinq *Espérance*, deux *Victoire*, un *Ya* (qui signifie oui en breton). Que dire sinon que les pêcheurs souhaitent réussir leur pêche et maîtriser pour cela les éléments qui ne sont pas toujours favorables dans l'archipel aux conditions de navigation particulièrement difficiles.

Les toponymes

Dans cette catégorie qui ne comprend que des noms de lieux non locaux (10 cas), on trouve aussi bien des pays que des localités éloignées : *France, Belle France, Versailles, Japon, Mont-Pelé, Notre-Dame de Paris, Notre-Dame de Lourdes* — qui, en tant que lieu de pèlerinage, renvoie également au domaine religieux —, etc., ou tout autre nom d'ordre géographique tel que *Cap*... Ces noms peuvent être aussi bien l'évocation de voyages passés ou souhaités.

Légendes et mythologie

Sept bateaux entrent dans cette catégorie, tels que *Plutus* — dieu de la richesse —, *Samson, Amphitrite* — déesse des mers et femme de Neptune —, *Téthys* — déesse de la mer, fille d'Uranus et de la Terre, femme de l'Océan —, *Jupiter* — dieu suprême des Ancien, père et maître des dieux et des hommes, au caractère impérieux et dominateur —, *Petit Poucet, Nausicaa* — fille de d'Alcinous, roi des Phéniciens, qui a recueilli Ulysse naufragé... Outre le rapport à la mer évident de plusieurs de ces noms, ils évoquent également certaines qualités dont doivent faire preuve les pêcheurs, comme par exemple, l'astuce du Petit Poucet, le plus petit et plus fragile de tous ces frères, mais qui a réussi à leur sauver la vie...

Fatalisme...

Les noms des sept bateaux contenus dans cette catégorie — *Cours après, Alarme, Souvenir, Pini* ("pénitence")... — indiquent, avec souvent une note d'humour, un certain fatalisme, "j'm'en foutisme" ou ont une connotation mélodramatique. Ils peuvent dénoter le comportement de tel pêcheur qui "court après le poisson sans succès" ou le souvenir d'un parent disparu à bord d'un bateau... Seule une enquête orale pourrait nous renseigner sur ces noms ; mais à Molène, tous les bateaux de cette catégorie ont été armés au siècle dernier.

Les trois thèmes les plus représentés dans l'onomastique navale molénaise sont, de loin, "les prénoms et la proche famille" avec 44,5 % des bateaux, les noms d'inspiration religieuse" avec près de 23 % des bateaux et les noms évoquant "le milieu environnant" avec plus de 18 %. Viennent ensuite, "les qualités-défauts", "l'histoire", "les être vivants..." et "la météorologie", avec respectivement 5,3 %, 4,2 %, 3,7 % et 2,3 % des bateaux. Les deux derniers thèmes sont très peu représentés. Le tableau qui suit récapitule la répartition des thèmes pour l'ensemble des bateaux de la période étudiée.

Thèmes	Nombre de cas	%
Prénoms, liens familiaux	253	44,5
Religion	129	22,7
Milieux environnant	104	18,3
Qualités, défauts	30	5,3
Histoire, hommes célèbres	24	4,2
Êtres vivants, minéraux	21	3,7
Météo, astres	13	2,3
Souhait, espérance	11	1,9
Localités, géographie	10	1,8
Mythologie, légendes	7	1,2
Fatalisme, mélodrame	7	1,2
Total	609	-

Nous allons voir maintenant quelle est l'importance de chaque thème, au cours des époques. Si l'on détaille cette répartition dans le temps, on obtient les tableaux nos 2 et 3 qui nous montrent, par décennie, l'effectif des bateaux dans chaque thème et leur importance respective, en donnant le nombre de cas recensés et le pourcentage par rapport au nombre de bateaux construits par décennies.

Jusqu'au tout début du XX^e siècle, le thème "prénoms, liens familiaux" reste supérieur à tous les autres et presque toujours au-dessus de 50 % — sauf pour les années 1810 à 1829, 1860 à 1869 et 1890 à 1909, où il est de plus de 38 %. Pour les années 1910-1929, c'est le thème "religion" qui le surpasse très légèrement. Celui-ci est d'ailleurs toujours resté jusque-là supérieur aux autres thèmes. Puis, cette situation redevient la même que précédemment pour les années 1930-1939 et 1960-1969. Et, jusqu'à aujourd'hui, le thème "prénoms" reste plus important que le thème "religion". Mais, à partir de 1940-1949, il n'est plus toujours le premier : pour cette décennie, en raison de la guerre sans doute, c'est le thème "histoire" qui contient la majorité des bateaux, avec plus du quart. En 1950-1959 et en 1970-1979, c'est le thème "milieu environnant" qui arrive en tête avec, respectivement 44 % et 56 % des bateaux de ces décennies.

Ainsi, pendant longtemps, les pêcheurs molénaux donnaient-ils à leurs bateaux essentiellement des prénoms reflétant des liens familiaux ou bien

Répartition des noms de bateaux par thème et décennie

Décennie	Religion	Prénoms & liens famil.	Êtres vivants	Histoire Ho.cél.	Météo Astres	Mil. env.	Qualités Défauts	Lieux Géogr.	Espérance Souhait	Légendes Mythologie	Fatalisme Mélodra.	Totaux1 Noms Bx
1800-09	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 2
1810-19	3	6	1	0	0	5	3	0	0	1	0	19 14
1820-29	3	4	0	0	0	0	0	0	2	0	0	9 9
1830-39	3	11	0	0	0	2	1	0	0	0	0	17 17
1840-49	2	17	2	0	1	1	3	0	0	0	0	26 24
1850-59	4	16	0	2	1	0	1	0	2	0	1	27 25
1860-69	6	15	0	4	0	10	2	1	1	0	0	39 34
1870-79	8	30	0	0	0	4	4	2	0	0	1	49 48
1780-89	3	25	1	1	0	4	1	0	3	1	0	39 40
1890-99	26	29	1	1	3	13	3	0	1	1	3	81 75
1900-09	8	19	5	1	1	7	2	1	1	1	1	47 42
1910-19	17	16	3	2	0	6	0	0	0	0	0	44 38
1920-29	20	18	1	5	2	13	4	2	0	2	1	68 64
1930-39	8	19	2	1	3	9	2	1	0	0	0	45 43
1940-49	3	4	1	5	0	1	0	3	1	0	0	18 18
1950-59	6	9	2	0	0	11	2	0	0	0	0	30 25
1960-69	7	12	0	1	1	9	1	0	0	0	0	31 34
1970-79	1	2	2	1	1	9	1	0	0	0	0	18 16
Total	129	253	21	24	13	104	30	10	11	7	7	609 568

(1) La première colonne des totaux donne le nombre de noms de bateaux et la seconde le nombre de bateaux dans la décennie, certains noms de bateaux pouvant être comptés dans deux catégories de noms différentes.

Importance de la répartition des noms de bateaux par thème et décennie

Décennie	Religion	Prénoms liens famil.	Êtres vivants	Histoire Hom.cél.	Météo Astres	Mil. env.	Qualités Défauts	Lieux Géogr.	Espérance Souhait	Légendes Mythologie	Fatalisme Mélodrame
1800-09	50,0 %	50,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1810-19	21,4 %	42,7 %	7,1 %	-	-	35,7 %	21,4 %	-	-	7,1 %	-
1820-29	33,3 %	44,4 %	-	-	-	-	-	-	22,2 %	-	-
1830-39	17,6 %	64,7 %	-	-	-	11,8 %	5,9 %	-	-	-	-
1840-49	8,2 %	70,8 %	8,3 %	-	4,2 %	4,2 %	12,5 %	-	-	-	-
1850-59	16,0 %	64,0 %	-	8,0 %	4,0 %	-	4,0 %	-	8,0 %	-	4,0 %
1860-69	17,6 %	44,1 %	-	11,8 %	-	29,4 %	5,9 %	2,9 %	2,9 %	-	-
1870-79	16,7 %	62,5 %	-	-	-	8,3 %	8,3 %	4,2 %	-	-	2,1 %
1780-89	7,5 %	62,5 %	2,5 %	2,5 %	-	10,0 %	2,5 %	-	7,5 %	2,5 %	-
1890-99	34,7 %	38,7 %	1,3 %	1,3 %	4,0 %	17,3 %	4,0 %	-	1,3 %	1,3 %	4,0 %
1900-09	19,1 %	45,2 %	11,9 %	2,4 %	2,4 %	16,7 %	4,8 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
1910-19	44,7 %	42,1 %	7,9 %	5,3 %	-	15,8 %	-	-	-	-	-
1920-29	31,3 %	28,1 %	1,6 %	7,8 %	3,1 %	20,3 %	6,3 %	3,1 %	-	3,1 %	1,6 %
1930-39	18,6 %	44,2 %	4,7 %	2,3 %	7,0 %	20,9 %	4,7 %	3,1 %	-	-	-
1940-49	16,7 %	22,2 %	5,6 %	27,8 %	-	5,6 %	-	16,7 %	5,6 %	-	-
1950-59	24,0 %	36,0 %	8,0 %	-	-	44,0 %	8,0 %	-	-	-	-
1960-69	20,6 %	35,3 %	-	2,9 %	2,9 %	26,5 %	2,9 %	-	-	-	-
1970-79	6,3 %	12,5 %	12,5 %	6,3 %	6,3 %	56,3 %	6,3 %	-	-	6,3 %	-
Total	22,7 %	44,5 %	3,7 %	4,2 %	2,3 %	18,3 %	5,3 %	1,8 %	1,9 %	1,2 %	1,2 %

NB. Certains noms de bateaux pouvant être comptés dans deux catégories de noms différentes, le total des pourcentages pour chaque décennie peut dépasser 100 %, puisque ces pourcentages représentent l'importance de chaque thème par rapport au nombre de bateaux construits dans la décennie.

encore des noms se référant au domaine religieux. Le thème "prénoms" suit, en gros, une diminution progressive à partir de 1890, avec quelques hauts et bas. Le thème "religion" par contre connaît une longue période de désaffection entre les années 1830-1899, ceci essentiellement au profit du thème "liens familiaux" et, dans une moindre mesure, du thème "milieu environnant". En effet, durant cette période, les autres thèmes restent à un niveau très bas et très variable — à moins de 15 %... À partir de 1920-1929, l'importance du thème "prénoms" chute à nouveau et, après quelques légers sursauts, il baisse définitivement semble-t-il, puisqu'il arrive à 12,5 % pour la dernière décennie étudiée. Le thème "religion" suit une régression similaire pour atteindre 6,3 %. Ceci reflète sans doute la désaffection de plus en plus grande des Molénais pour l'Église. Ce phénomène m'a d'ailleurs été évoqué par le Recteur de l'île au cours de nombreuses conversations : de moins en moins de Molénais vont régulièrement à la messe...

La régression de ces deux thèmes, longtemps les principaux dans l'onomastique navale molénaise, font donc écho à ce que l'on a pu constater lors de l'étude de la population molénaise et de sa parenté. Si pendant longtemps, Molène a fonctionné quasiment comme un "isolat", avec un fort taux d'endogamie locale — pas inférieur à 75 % de 1820 à 1949, évoluant entre un taux maximum de 95,5 % en 1840-1849 et un minimum de 65,8 % en 1960-1969 — ce qui dénote un milieu îlien assez fermé, depuis les années 1950, l'île s'est ouverte fortement sur le continent voisin. Par ailleurs, l'étude de la parenté molénaise nous a permis de constater une forte conscience généalogique tant en profondeur (reconstitution de plus de sept niveaux généalogiques au-dessus d'Ego, ce qui nous permet de remonter jusqu'au début du XIX^e siècle) que collatéralement, tant dans la parenté consanguine que dans l'alliance.

Le thème "milieu environnant" reste à peu près constamment relativement important, entre 4 % et plus de 30 % durant le siècle dernier (les années 1800, 1820 et 1850 exceptées). Durant la première moitié du XX^e siècle, il n'est jamais inférieur à 15 % et, après la rupture de la Seconde Guerre mondiale, il dépasse toujours 26 % pour contenir plus de la moitié des noms de bateaux de la dernière décennie. Ainsi, il semble que les pêcheurs actuels soient plus influencés aujourd'hui par le milieu qui les environne que jadis. Sans compter que l'on peut rajouter à ce thème les bateaux prenant comme noms des animaux ou oiseaux marins, ceux ayant trait à la météo ou aux astres et ceux enfin prenant le nom d'hommes célèbres locaux ou d'événements ayant marqué la région. Cela montre, s'il en était besoin, la limite de ce type de catégories et le pourquoi, souvent, de la présence du même bateau dans plusieurs d'entre elles.

Si les années 1940-1949 présentent le taux quasiment le plus faible pour le thème "milieu", cela doit être relié à une certaine désaffection de l'île qui apparaît très nettement vers ces années-là. C'est effectivement à cette époque que beaucoup de Molénais ont émigré sur le continent. Cela n'est certainement pas une simple coïncidence. Aujourd'hui, le milieu insulaire est nettement revalorisé par les générations actuelles, tant par ceux, rares, qui vivent et travaillent à Molène, que par les descendants de Molénais installés sur le continent qui font de leur île natale un lieu de refuge et de villégiature "paradisique".

Le thème "qualités, défauts" est très irrégulier dans sa représentation. D'abord assez important au début du XIX^e siècle lorsqu'il était représenté — de 21,4 % en 1810-1819, ce qui le place à égalité avec la religion, à 4 % en 1840-1849 —, il ne dépasse que deux fois les 6 % jusqu'en 1929. Puis, en 1950, il remonte à 8 % et 6,3 % en 1970-1981, après être passé par 2,9 % en 1960-1969. Il est difficile d'expliquer à quoi peuvent être dues ces variations. Enfin, en moyenne, ce thème reste en quatrième place, juste avant l'histoire et les êtres vivants.

Nous avons largement détaillé ci-dessus les noms invoquant l'histoire, nous n'y reviendrons pas. Quant aux noms évoquant les êtres vivants, les minéraux et les végétaux, leur importance oscille selon les années entre 1 % et 12,5 %. Enfin, les pourcentages des thèmes "météorologie et astrologie" varient en majorité entre 2 et 7 %.

Quant aux quatre derniers thèmes, si leur importance moyenne ne dépasse pas les 2 %, certaines années voient leur représentativité croître de façon significative. Ainsi, 16,7 % des bateaux ont un nom "géographique" dans les années 1940-49 ; 22,2 % des bateaux de la décennie 1820-1829 se rapportent à l'évocation de souhait ou d'espérance, etc. Enfin, le thème "fatalisme" ne compte que sept bateaux sur les deux siècles, avec des pourcentages s'échelonnant entre 1,6 % et 4 %. Ainsi, pourrait-on dire que l'optimisme l'emporte légèrement sur le fatalisme ! Ces thèmes ne semblent donc pas être une source d'inspiration importante pour les pêcheurs molénais.

Décennies	Nombre de noms bretons	Nombre total de bateaux	%
1850-59	1	25	4,0
1860-69	0	39	-
1870-79	1	48	2,1
1880-89	2	40	5,0
1890-99	2	75	2,7
1900-09	1	42	2,4
1910-19	0	38	-
1920-29	4	64	6,3
1930-39	3	43	7,0
1940-49	1	18	5,6
1950-59	1	25	4,0
1960-69	5	34	14,7
1970-79	7	16	43,8
Total	28	497	5,6

Quant au dernier thème, "mythologie, légendes", il est aussi très peu représenté : sept bateaux, soit des pourcentages de 1,3 % à 7,1 %. En fait, les noms de cette catégorie sont souvent le fait des armateurs, ayant un goût plus prononcé pour ce genre de noms, et probablement une origine culturelle autre que celle des pêcheurs molénais...

On peut constater également que plus la décennie comprend de bateaux, plus les thèmes des noms sont variés. Une dernière remarque que l'on peut faire à propos de ces noms de bateaux concerne l'emploi du breton. Le tableau ci-dessus nous donne la répartition des noms en breton dans l'appellation des bateaux par décennies et leur pourcentage par rapport au nombre total de bateaux construits dans chaque décennie. Première constatation, aucun patronyme breton pour les bateaux construits avant 1859 alors que c'est sans doute la période où l'on parlait le plus le breton à Molène !

Ainsi les deux premiers noms bretons recensés sont *Ya* et *Par*, ce qui signifie "oui" et "sans égal", pour deux bateaux construits respectivement en 1859 et 1877. On constate que leur importance est très faible jusqu'à la période la plus récente : de moins de 7 % jusqu'en 1959, elle atteint 14,7 % en 1960-69 et 43,8 % en 1970-79. À elle seule, cette dernière décennie comprend le quart des noms bretons recensés pour les bateaux de Molène. On peut noter de plus que la grande majorité de ces noms bretons (18 sur 28) concernent le milieu environnant ; à titre d'exemples : *Reder mor* ("courant/mer"), *Enez Molenez* ("île/Molène"), *Menglas* ("Pierres vertes"), *Rouanez ar Mor* ("reine de la mer"), *Enez Balanec* ("île/Balanec"), *Rouanez Eussa* ("reine/Ouessant"), *Buguel ar Mor* ("enfants/mer"), *Tam coat* ("morceau/bois"), *Ar skréo* 5 ("goéland")...

Ce phénomène qui consiste à appeler les bateaux par des noms bretons est donc assez récent. Cela correspond aussi à un regain des prénoms bretons pour les enfants, caractéristique du "renouveau" de la culture bretonne dû en partie aux mouvements régionalistes. Ceux-ci ont remis à la mode le breton en tant que manifestation d'une appartenance régionale.

À Molène, on ne parle plus le breton depuis trois générations. En effet, les Molénais ont cessé, au début du siècle, d'apprendre le breton à leurs enfants. À cela, ils donnent la raison suivante : dans le temps, au début du siècle encore, le breton était pour les pauvres, les enfants de pêcheurs, c'est-à-dire les "sabots-de-bois", comme les appelaient les "riches", les commerçants. En effet, les pauvres marchaient avec des sabots de bois et les riches avaient des chaussures ! Le catéchisme, par exemple, était en français pour les enfants de commerçants et en breton pour les "sabots-de-bois". Aussi, pour essayer d'échapper à cette différenciation — entretenue, entre autres, par le système scolaire et par l'Église — et à ce mépris, ils n'ont plus voulu apprendre le breton, de façon à supprimer, si ce n'est la pauvreté, du moins un de ses signes. Depuis, à Molène, on ne parle plus le breton. Seules quelques personnes de plus de soixante ans ont pu échapper à cet oubli du breton et sont capables de le parler encore avec leurs parents qui, eux, s'expriment beaucoup plus facilement en breton, leur langue natale, qu'en français qu'ils n'ont jamais réellement appris.

Toutefois, il peut paraître étonnant qu'à cette époque — au début du XX^e siècle — les Molénais aient abandonné le breton alors que sur le continent les Bretons de l'intérieur et de la côte continuaient à parler leur langue. Ces derniers se heurtaient pourtant à la même domination linguistique ! Une des réponses possibles à cette situation des Molénais peut être trouvée dans leur insularité et les données sociologiques qui s'y rattachent. L'île est de petites dimensions (1,3 km sur 800 mètres) et le village,

qui s'étend sur à peine la moitié de sa superficie compte alors plus de six cents personnes, regroupées en familles de différentes tailles (deux à vingt personnes) qui s'inter-marient. La pression sociale y est donc intense. Mais la petitesse de l'île ne suffit pas à elle seule à expliquer cet abandon ; en effet, certaines îles, de petites tailles également, n'en ont pas pour autant abandonné le breton (cf. Sein)... Il ne faut pas négliger le fait que, parmi ces familles, on trouve essentiellement des pêcheurs et des commerçants-armateurs, ces derniers s'étant installés à Molène, vers le milieu du XIX^e siècle, par le biais de mariage avec des Molénaises (Leblic, 1989). Ces quelques familles de commerçants-armateurs, en servant d'intermédiaires privilégiés entre Molène et le continent — importation des produits de première nécessité, commercialisation des poissons et crustacés et armement des bateaux les plus importants —, ont géré l'économie molénaise jusqu'au milieu du XX^e siècle. De plus, par la pratique du livret — endettement des pêcheurs par une forme locale d'usure —, cette petite bourgeoisie locale a acquis aussi le contrôle des terres et des produits agricoles. Unis à la population molénaise par des relations de clientèle et de parenté, ces commerçants s'opposent globalement aux pêcheurs. Les rapports de ces deux groupes sociaux, l'un dominé, l'autre dominant, se répercutent sur le plan linguistique qui nous intéresse ici.

L'ATTACHEMENT DES PÊCHEURS MOLÉNAIS À LEUR MILIEU INSULAIRE ET À LEUR MÉTIER

Lorsque l'on regarde l'importance de chacun de ces thèmes pour l'ensemble de la période considérée, on peut voir que le choix des noms reflète grandement tout ce qui caractérise la vie molénaise : l'importance de la famille et de la religion catholique, ainsi que l'attachement des pêcheurs molénais à leur milieu insulaire et à leur métier de pêcheur (Leblic, 1989). Autant d'éléments qu'ils mettent en avant pour définir leur identité. En effet, comme nous l'avons vu de façon détaillée et illustrée ci-dessus, les pêcheurs molénais choisissent de façon privilégiée des noms dans les registres religieux, familial et milieu environnant.

L'évolution suivie par le répertoire de ces noms reflète, comme le dit Pierre Arzel (1980), « l'imaginaire et la sensibilité des pêcheurs » :

« (...) les noms donnés aux bateaux (...) sont l'un des rares moyens dont nous disposons pour apprendre d'eux-mêmes, quelque chose de leur monde intérieur. »

Ainsi, dans le cas de Molène, ils nous ont montré l'importance de la famille et des liens familiaux comme de la religion par la forte prédominance de ces thèmes durant plus d'un siècle. Plus récemment, les sources d'inspiration se sont modifiées et, tout en laissant une place importante aux prénoms, ce sont les caractéristiques du milieu qui les entoure et de leur métier qui leur ont surtout servi de base pour nommer leurs bateaux. À cela s'est ajouté récemment le renouveau de la langue bretonne.

Isabelle LEBLIC,
CNRS (LACITO et Anthropologie maritime).

(1) La série 2P6 comprend les registres de rôles de désarmement des bateaux. Généralement annuels, ils sont classés par Quartier maritime et, à l'intérieur, par syndicats. Pour le syndicat de Molène, ces archives étaient conservées, au moment du dépouillement en 1981, au service historique de la Marine, à Brest, jusqu'à l'année 1913 et, à partir de 1914, aux Affaires maritimes, dans le service des retraites et de la navigation des inscrits maritimes.

(2) Motifs religieux ; prénoms et liens familiaux ; êtres vivants et minéraux ; évocation de l'histoire de France ; Marine, météorologie et astronomie ; qualités ; localités, noms de lieux et appartenance géographique ; souhait, bonheur et espérance ; mythologie et légende ; le fatalisme, le mélodrame et le "je m'en foutisme" ; phénomènes de modes.

(3) Cf. Archives départementales de Quimper et de Brest : le fonds des archives électorales.

(4) Ce fut une véritable hécatombe et les Molénais ne ménagèrent pas leur peine pour récupérer les cadavres qui flottaient : « *il y avait tellement de cadavres que l'on croyait que c'était des moutons qui étaient sur la mer* », racontent encore les Molénais. Aussi, en mémoire de cette catastrophe, un des plus importants armateurs de l'île nomma-t-il ainsi son nouveau bateau construit en 1897.

(5) Les Ouessantins appellent leurs voisins molénais les *Skréo* ("goéland"), car ils ne sont bons qu'à pêcher ; en échange, les Molénais les appellent les *Maout* ("moutons"), car ils ne sont bons qu'à élever des moutons. Qualificatifs teintés, de part et d'autre, d'un certain sens péjoratif.

BIBLIOGRAPHIE

ARZEL P. : *L'exploitation goémonnière. Évolution de l'outillage et des méthodes de travail*, thèse de doctorat d'ethnologie, université de Bretagne occidentale de Brest et EHESS-Paris, 1980, 443 p.

LEBLIC I. : *Systèmes techniques et sociaux d'exploitation des ressources marines à Molène (Finistère-Nord)*, thèse de doctorat d'ethnologie, EHESS, Paris, fév. 1985, 863 p. et volume annexe 60 p.

LEBLIC I. : « L'armement à Molène (Finistère-Nord) à travers les rôles de désarmement des bateaux (XIX^e-XX^e siècles) », *Anthropologie maritime*, n° 3, CETMA, MNHN, Paris, déc. 1988, p. 49-72.

LEBLIC I. : « Pêche et pêcheurs à Molène (Finistère-Nord). Cohésion sociale d'une petite île bretonne aux XIX^e et XX^e siècles », actes du colloque *Du folklore à l'ethnologie en Bretagne. Les acteurs, les méthodes, les concepts*, organisé par le C.R.B.C., université des Lettres et Sciences Sociales de Brest (Riec-sur-Belton, 27-29 oct. 1988), éd. Beltan, Brasparts, 1989, p. 203-212.

Les graffitis bateliers : traces de bateaux, masques de personnes

Marc DERYCKE

LES LIEUX, LE RECUEIL

Les graffitis qui font l'objet de la présente étude ont été relevés au port de Villeneuve-La-Garenne (Hauts-de-Seine). À l'origine, ce port servait à alimenter une usine à gaz en charbon provenant de Rouen. Cette usine a été rasée et les lieux ont été transformés en espace vert. Néanmoins le quai est conservé. Surplombant la Seine de plusieurs mètres, il est formé d'un plateau de béton porté par des piliers contre lesquels venaient s'amarner péniches et bateaux. La partie inférieure du quai est creuse et cimentée côté berge. Des graffitis sont disposés sur les piliers, ceux-ci y sont petits, à la dimension du support, ils sont de plus soumis aux intempéries et au frottement des coques ; par contre le fond cimenté présente de vastes espaces où figurent des graffitis de taille variable, l'un d'eux forme une véritable composition picturale comportant une péniche complète, une maison et un remorqueur tractant un chaland. Ces graffitis sont à l'abri des in-