



**HAL**  
open science

# Des hommes et des bateaux : la charpenterie de marine sur la Côte languedocienne

Isabelle Dubost

► **To cite this version:**

Isabelle Dubost. Des hommes et des bateaux : la charpenterie de marine sur la Côte languedocienne. Jean Rieucan, Gérard Cholvy. Le Languedoc-Roussillon et la mer. Des origines à la fin du XXème siècle, tome II, L'Harmattan; copyright © L'Harmattan, pp.186-198, 1992, 978-2738410559. hal-01655155v2

**HAL Id: hal-01655155**

**<https://hal.science/hal-01655155v2>**

Submitted on 23 Feb 2018

**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.

## DES HOMMES ET DES BATEAUX : LA CHARPENTERIE DE MARINE SUR LA CÔTE LANGUEDOCIENNE

Isabelle DUBOST, Anthropologue

*« Le bateau peut bien être symbole de départ, il est plus profondément chiffre de clôture. Le goût du navire est toujours joie de s'enfermer parfaitement, de tenir sous sa main le plus grand nombre d'objets, de disposer d'un espace absolument fini : aimer les navires, c'est d'abord aimer une maison superlative, parce que sans rémission, et nullement les grands départs. Le navire est un fait d'habitat avant d'être un moyen de transport. »*

*« ... l'homme y organise la jouissance d'un univers rond et lisse... »*

BARTHES, *Mythologie*,  
Paris, Seuil, 1957.

La charpenterie de marine est une œuvre technique faite de gestes séculaires, d'innovations et de ruptures, mais elle relève aussi d'un art : celui de transformer la matière — le bois — au gré des nécessités et des désirs. Elle est un des maillons dans l'activité de pêche, mais elle est bien plus que cela. Elle requiert une habileté et un savoir-faire ancestral, car elle est un métier avec ses structures internes d'apprentissage, de transmission.

Hommes liés à la mer par leur métier, les charpentiers ne sont pas de purs techniciens car leur création, le bateau, est chargée de sens et revêt toute une signification de l'ordre du symbolisme de l'enfantement. Le bateau alors n'est qu'un simple objet fabriqué ou un engin de pêche : il est le résultat d'une série de gestes techniques, il est le fruit d'une sensibilité attachée à la matière, et plus encore, cet ultime accomplissement du charpentier, qui a offert son savoir, est un espace de vie pour les pêcheurs affrontant

la mer. Les charpentiers apparaissent comme des intermédiaires entre la terre et l'eau, et le bateau en bois deviendra un espace transitoire entre l'eau et les hommes. Aussi, les charpentiers et les pêcheurs sont unis dans une même préoccupation : la réussite. Pour cela, dès le début de la construction, des rituels d'inauguration et de protection sont observés et ceux-ci se poursuivent lors du lancement. Des objets religieux maintiendront une protection à bord. Le bateau est intégré dans une symbolique, de la construction à la navigation, par sa fonction et par son rôle de préserver la vie humaine. Aussi, le baptême et le lancement sont significatifs : ils représentent l'appropriation, par le pêcheur, de son bateau qui possède enfin une identité, c'est l'aboutissement d'un échange constant entre deux professions. Cette passation est un moment privilégié car il marque l'intégration dans le monde de la pêche et la rupture avec le chantier. Le bateau, objet technique, devient objet culturel, investi de sens.

Sur la côte languedocienne, ce type de construction est en voie de disparition pour des raisons économiques : déclin de la pêche régionale, manque de commandes, réticences de la part des charpentiers à s'adapter aux nouveaux matériaux et à développer de nouveaux marchés, difficulté de trouver du bois « tors »... et pour des raisons culturelles : manque de coalition dans la profession, difficulté de s'éloigner d'une tradition parfois immuable... Les pêcheurs sont attirés par les nouveaux matériaux comme le polyester. Seuls les vieux pêcheurs restent attachés au bois, par « habitude », mais aussi pour ses qualités reconnues. D'une manière générale, la construction navale dans la région souffre d'un manque cruel de commandes : le dernier bateau mis à l'eau a été lancé du Graudu-Roi (Gard), en mai 1989.

Dans une telle situation de crise, une recherche ethnologique s'imposait pour comprendre le métier de charpentier de marine, et appréhender l'attachement de certains pêcheurs à des bateaux en bois. Cette étude s'est déroulée, d'Aigues Mortes au Grau d'Agde de 1986 à 1989.

## LES CHARPENTIERES DE MARINE

Dans le Languedoc, la charpenterie de marine est un véritable creuset de cultures méditerranéennes. Les charpentiers sont intégrés dans une unité socio-culturelle car la plupart d'entre eux sont originaires du bassin méditerranéen. Des recherches en archives font apparaître de multiples noms italiens<sup>1</sup>. L'absence de noms

1. Listes électorales, Centre de formalités des entreprises de Sète (1910-1935).  
Listes d'inscriptions, Chambre des métiers et de l'artisanat de Montpellier.

français ne reflète pas la réalité. Il se pourrait que les charpentiers aient eu une activité annexe et saisonnière telle que la pêche. Dès le début du siècle, on trouve des charpentiers et calfats à Sète, Mèze, Valras, Agde... Cette implantation italienne s'est faite dans le cadre des vagues migratrices dès les années 1870-1880. L'origine géographique est le golfe de Naples : Gaëte, Torre Del Greco. Ces charpentiers ont fui leurs médiocres conditions économiques, puis ils ont incité les membres de leur famille à venir les rejoindre et travailler avec eux. D'après les descendants de ces Italiens, les charpentiers venaient surtout de Gaëte, et les calfats de Naples.

Par la suite, des Espagnols, d'origine catalane, sont venus travailler dans les chantiers régionaux dans les années quarante-cinquante, puis les rapatriés d'Algérie dans les années soixante.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ces charpentiers ont créé de véritables « dynasties », principalement à Sète. Ces chantiers étaient l'œuvre de la communauté familiale. On se transmettait le métier, les bâtiments et les outils de génération en génération, mais cette dynamique fonctionnait aussi avec les frères, neveux et oncles. Dans ces « fiefs » familiaux de La Plagette, de La Pointe Courte, ont été formés de nombreux charpentiers qui, par la suite, ont revendu les chantiers. Les derniers descendants n'ont pas de fils, pour prendre la relève. Une particularité pour ces familles était la constante des métiers du bois : lorsque l'on n'était pas charpentier, on était ébéniste, menuisier, charron.

A Sète, des chantiers existaient au début de ce siècle, au Môle Saint Louis, devant la gare, puis la Plagette et la Pointe Courte sont devenus des centres importants à partir des années vingt. Un chantier de la Plagette, en 1940, employait quarante-deux personnes.

Il semble que chaque chantier a eu son âge d'or selon ce qu'il proposait comme type de construction. La « belle époque » date des années soixante-soixante-dix. Ces années charnières sont celles du renouvellement de la flotte de pêche mais aussi celles de la coexistence de deux matériaux : le bois et le polyester. En effet, quelques chantiers se reconvertissent. A partir de 1980 les choses s'inversent et le déclin s'amorce pour la charpenterie. Le dernier bateau lancé à Sète date de cette période.

En 1986, les chantiers existants étaient : un au Grau d'Agde, un à Agde, trois à Sète, deux au Grau-du-Roi, un à Aigues Mortes. Depuis un an aucun bateau n'a été lancé : ces chantiers ne font plus que de la réparation.

La production locale appartient à la typologie méditerranéenne. Les bateaux sont à franc-bord : sur la charpente, des membrures en bois « tors », ou des membrures sciées soutiennent le bordé. Les chantiers ont eu une production diversifiée : « catalanes », « barquettes marseillaises », « nacelles » d'étang auparavant, puis des pilotes, des vedettes et enfin des chalutiers de moins de 25 m

ont été construits. Un chantier était très réputé pour des bateaux de plaisance. Les charpentiers actuels revendiquent une production hauturière.

Aujourd'hui tous ces chantiers sont dans une situation très critique, l'apparition des nouveaux matériaux n'a pas permis de développer ce secteur. Comme la plupart des métiers d'artisanat, la charpenterie de marine ne peut faire face aux difficultés financières et aux charges sociales très lourdes. Pour les pêcheurs, l'achat d'une unité neuve est un investissement important qui nécessite un endettement sur de nombreuses années, malgré les subventions et un crédit à un faible taux. Mais surtout, il semble que l'assise historique de ce métier ait été un handicap : les chantiers ont conservé des habitudes de construction anciennes, et des structures de fonctionnement statiques. Les charpentiers sont peut-être restés trop empreints d'une longue tradition, mais surtout, ils sont restés trop « régionalistes », malgré des tentatives de marchés sur la Tunisie et l'Algérie. A Sète, les chantiers installés dans un espace exigu n'ont pu se développer. Même les bateaux en polyester ne sont plus construits. Les commandes sont maintenant inexistantes. Le chantier ayant lancé le dernier chalutier, a été vendu et il sera désormais destiné à de la réparation et à du carénage, comme tous les autres chantiers.

La charpenterie de marine appartient à l'histoire méditerranéenne par le type de construction, par les origines des charpentiers, et elle est le fruit d'une longue tradition technique et culturelle. Le charpentier s'intègre dans un espace socialisé où la gestuelle intervient comme un amour de transformer la matière, il « s'inscrit » dans un métier qui perpétue certains rites.

## LES CHARPENTIERES ET LEURS ŒUVRES

La construction d'un bateau en bois est assujettie à une technique, à un savoir-faire mais elle s'intègre aussi dans un monde culturel. Le bois est connoté de sensibilité, il est souvent décrit comme une matière noble car il provient de la terre. Les charpentiers deviennent des « médiateurs » entre la terre, la matière, et l'environnement marin.

Les charpentiers sont attachés au matériau qu'ils travaillent : « il faut aimer et écouter le bois ». Aux dires de ces ouvriers, on peut reconnaître la variété d'un bois à sa couleur, au grain, au fil, et l'odeur varie selon les divers bois. Un charpentier est attentif au bois : il sait l'observer, détecter ses futures défaillances mais aussi l'apprécier, ainsi le « premier copeau dit si le bois est bon ».

Traditionnellement, les charpentiers allaient eux-mêmes recon-

naître les arbres sur pied, en forêt, et les taillaient. Ce repérage permettait d'apprécier la forme des branches car ils recherchaient surtout le bois « tors », courbe, pour les membrures qui, pris dans le fil est plus résistant.

Le temps de la coupe est très spécifique pour la charpenterie de marine. Les bois, chêne, pin, sapin... sont coupés en lune décroissante, et plus particulièrement trois jours après la pleine lune. Ainsi coupé le bois se conservera mieux et ne sera pas attaqué par les vers. De plus, il faut attendre « que la sève tombe dans les racines » car si le bois est trop vert, il pourrit facilement. Les billes passaient ensuite l'hiver, en forêt, aux intempéries. Le séchage à l'air libre durait de nombreuses années, de deux à trois ans minimum.

Ces connaissances liées au bois se transmettaient de génération en génération, mais elles révèlent aussi une assimilation anthropomorphique de l'arbre. Très souvent, au cours d'entretiens, celui-ci était comparé à la robustesse humaine qui se forgeait sur des difficultés.

Un « bon bois a eu de la misère à vivre, mais il s'est bien nourri d'eau, de vent et de lumière ». D'autre part, de très vieux charpentiers faisaient une distinction entre arbre femelle-arbre mâle.

La matière est investie de sens certes par ses origines végétales, mais aussi par ses aspects chaleureux et odorant. Le registre sémantique, dans le discours des charpentiers, est du domaine du sensible. Non seulement, un bois se reconnaît à son toucher, mais une véritable palette de couleurs et de nuances pourrait être réalisée. L'odeur participe aussi à ce plaisir, le chaîne est décrit avec une odeur forte, celle de l'iroko est plus épicée...

Cette sensibilité que reflète l'expression « je suis amoureux du bois » est en corrélation avec celle liée au travail lui-même. Ce métier demande « de l'œil, du toucher », du « doigté ». Ces deux termes — œil et doigts — sont très présents dans le discours. La main crée, l'œil vérifie le résultat. Les « mains de charpentier sont épaisses », pourtant ce sont « des mains d'accoucheuse » et de « sage-femme », expressions maintes fois entendues sur les chantiers.

Avec l'évolution des matériaux, cette sensibilité s'altère. Les charpentiers qui se sont reconvertis dans le polyester se plaignent de perte : l'odorat perd de sa finesse avec l'odeur nauséabonde des résines... Mais ce discours révèle surtout un rejet de cette modernité : l'innovation technique rompt avec le plaisir de travailler le bois « matière vivante qui a une âme et une histoire ». Tous les qualificatifs sont donnés pour contrecarrer l'utilité du polyester dans la construction navale. Pour les charpentiers et les pêcheurs, les avantages et les inconvénients de ce matériau sont véhiculés par une rupture entre générations : les vieux restent attachés au bois tandis que les jeunes préfèrent le polyester. Les charpentiers opèrent

une sorte de transfert. Dans leur discours, ce matériau devient le support de bien des « maux » : il serait responsable du déclin de leur profession et des ruptures occasionnées sur le plan technique mais aussi dans les relations humaines.

Ces connaissances sur le bois appartiennent au savoir-faire global de la charpenterie de marine, qui est un métier très structuré.

De tradition, les chantiers étaient régis par une très forte hiérarchie. Dans les premiers chantiers italiens, le patron et parfois ses frères, étaient nommés « Maestro-d'Hache », c'est-à-dire ces Maîtres-Charpentiers capables de manier l'herminette. Cet outil est indissociable du geste de charpentier et ce, dans maintes aires culturelles. Il est en quelque sorte l'emblème de la profession. Les Maîtres étaient secondés par des charpentiers qui surveillaient les travaux. La seconde grande qualification était les « Maîtres-Étoupe », les calfats. C'était un métier à part, de spécialistes. Ils étaient rémunérés à la tâche et parfois circulaient d'un chantier à un autre. Ensuite venaient dans la hiérarchie les ouvriers, les manoeuvres et les apprentis. Cette répartition par tâches s'est maintenue de nos jours mais s'est rajoutée celle du « tracé » des membrures, qui est du ressort du chef de chantier. Ce schéma se trouve dans la construction des bateaux en polyester : le maître-charpentier, le « chef d'orchestre » s'occupe du travail du bois (moules...), tandis que le stratificateur ne connaît que le polyester.

Une des caractéristiques de cette profession était la stabilité dans l'emploi : les ouvriers restaient toute leur vie dans le même chantier ou se mettaient à leur compte. Aujourd'hui, le phénomène inverse est observé : la précarité de la situation fait que les charpentiers subissent les aléas de l'emploi dans des chantiers qui ferment ou se reconvertissent. Il n'existe plus d'ailleurs cet attachement au lieu de travail. La seconde particularité est l'absence de sentiment de solidarité : aucune organisation professionnelle ne s'est développée, les chantiers fonctionnent entre eux sur le mode de la concurrence économique, autrefois entre « fiefs familiaux ».

Le métier de charpentier s'acquiert en un apprentissage très long. Aucun ouvrier n'a été formé par le compagnonnage. Le savoir-faire se livre avec parcimonie, il faut être patient et montrer ses capacités. Peu de choses sont verbalisées durant cet apprentissage, l'observation prime sur la formalisation. Ce métier a aussi ses secrets. Une habitude très ancienne a persisté jusque dans les années soixante. Traditionnellement, les jeunes allaient chercher de l'eau dès que certaines activités étaient pratiquées. Ce moyen de les détourner du chantier devait entretenir cette atmosphère de mystère, « d'alchimie ». La principale activité qu'on ne montrait pas était le tracé en « grandeur nature », en fait au 1/25<sup>e</sup>, puis le tracé des différentes pièces, et le gabariage. On peut s'interroger sur le pourquoi de ces secrets jalousement gardés. Envoyer un apprenti

chercher de l'eau était-il un moyen de préserver son propre savoir ? Privilège pour éviter toute concurrence future ou privilège de classe ? Les vieux charpentiers, ces « vieux briscards », détenaient la totalité du savoir-faire, créant ainsi une forte hiérarchie. La raison semble être plus profonde. L'acquisition de ce savoir-faire est une suite de stades à dépasser, de seuils à franchir : « on n'apprend pas un savoir, mais on s'inscrit dans un métier et c'est quelque chose qui est infiniment plus global que la transmission simple de connaissances ». (D. Fabre : in 1985 : *Les savoirs naturalistes populaires*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme.) Se pourrait-il que ce qui transforme un individu en détenteur de métier « doit être dérobé ou en tout cas conquis » ? (pp. 59-56). Le jeune apprenti s'imprègne du chantier, et, passant de classe d'âge en classe d'âge, il s'intègre dans le cercle des initiés. Ce métier artisanal était dans son fonctionnement immuable. Le charpentier ayant péniblement appris son métier, devenaient à son tour détenteur d'un savoir qu'il aurait à transmettre dans les mêmes conditions. Ces traditions ont peut-être freiné le développement des chantiers car pourquoi innover dès lors que le savoir des anciens a prouvé son efficacité ? C'est un refus de s'immiscer dans la modernité pourrait-on presque dire...

Les charpentiers qui sont forgés par un savoir-faire sont aussi des « hommes de mer ». Pour apprécier la carène d'un bateau, les forces de résistance... connaître la navigation est important. Autrefois, ils étaient aussi pêcheurs professionnels. Les premiers Italiens installés à Sète étaient à l'origine des charpentiers ou des marins au long court. Maintenant, ils sont pêcheurs occasionnels, plongeurs, plaisanciers... La plupart réalisent des maquettes de bateaux. C'est une tradition qui s'est maintenue en se transformant : de nécessité, elle est devenue passion. En effet, avant l'apparition des plans d'architecture, les embarcations étaient conçues à l'œil et grâce au gabarit de Saint-Joseph (gabarit du maître-bau que l'on oriente pour obtenir les degrés de variation des autres membrures). Pour juger de l'unité des formes, des maquettes — des demi-coques en bois — étaient réalisées.

« Hommes de mer », ils le sont aussi par leur collaboration étroite avec le commanditaire. C'est une véritable relation de confiance qui s'instaure. La construction d'un chalutier de 25 m dure parfois plus d'un an. Régulièrement, le patron-pêcheur vient sur le chantier suivre le déroulement des travaux, mais surtout des modifications sont sans cesse apportées.

Cette collaboration se retrouve dans certaines habitudes. D'une volonté commune, la construction d'un bateau ne commencera jamais un vendredi, ce qui serait un signe de malchance. Le rite le plus important est celui de la croix. Lorsque l'étrave est « dressée » sur la quille, une croix est coulée sur la contre-étrave ou sur l'étrave et porte cette date. Auparavant, cette tâche, prémisses de la construc-

tion, revenait au doyen du chantier, et la croix était même parfois, bénie par le prêtre. Il n'est pas rare d'entendre dire que « si un bateau a coulé, c'est parce qu'on avait retiré la croix ». Cette tradition s'est perpétuée de génération en génération et malgré les innovations techniques, les charpentiers s'y plient encore puisqu'on retrouve des croix noyées dans le polyester.

La signification de cette coutume est une protection. L'étrave est la partie du bateau qui fend l'eau, qui affronte les vagues. Cet endroit est le plus fragile par sa fonction. La croix devient une garantie religieuse contre les risques potentiels. De plus, le jour où l'étrave est montée sur la quille est réellement le moment où l'objet-bateau prend enfin forme. C'est un commencement, une « naissance ». La croix est plus qu'une empreinte, elle est la marque fondatrice.

D'autres habitudes existaient autrefois : des pièces de monnaie étaient placées le long de la clef, le dernier bordage installé. Là le bateau est terminé : c'est le signe de la clôture. Sur les voiliers on mettait aussi une pièce de monnaie dans l'emplanture du mât, aujourd'hui encore, des pièces sont mises dans le massif d'étambot.

Ces pratiques sont importantes et les charpentiers et pêcheurs y sont très attachés. Elles marquent une volonté culturelle : celle d'insérer le bateau dans un réseau d'échanges dans un milieu maritime qui possède ses propres règles, dans lequel, les charpentiers sont les premiers intermédiaires.

## LA PASSATION DU BATEAU

Lorsque le travail est terminé, c'est le temps de la passation du bateau. Le propriétaire qui a suivi le déroulement, prend enfin possession de celui-ci. Le baptême et le lancement marquent une séparation : la création échappe à son instigateur. Le pêcheur petit à petit, investit son futur lieu de travail et de vie, différentes marques personnelles ou religieuses prennent place à bord. Le bateau devient pleinement une entité insérée dans un univers où le symbolisme et l'imaginaire sont sous-jacents.

Dans la région, les noms des bateaux sont souvent religieux, ils sont ainsi mis sous la protection d'un saint. Le nom provient aussi de la famille du propriétaire : qu'il soit choisi parmi les prénoms des ascendants ou des descendants ou qu'il soit un surnom, un sobriquet.

Pour tous les pêcheurs, une constante existe : lors d'un achat de bateau, on ne débaptise jamais car « cela porte malheur », mais maintenant, quelques jeunes transgressent cet interdit.

Le jour du lancement du bateau est fondamental : c'est la

rencontre avec l'élément liquide, c'est l'attente enfin comblée du patron-pêcheur et de son équipage. C'est un jour durant lequel l'émotion de tous est retenue avec discrétion. Le bateau, bien calé dans son « berceau » est décoré d'un bouquet de fleurs sur l'étrave ou sur les superstructures, le grand pavois flotte. Les familles et amis des charpentiers et des pêcheurs, les autorités locales, sont présentes.

La bénédiction par le prêtre est un moment privilégié. Il bénit « l'application de l'homme à faire de belles choses et aussi le travail de tous ceux qui seront là-dessus, pour que la vie des marins soit bonne et fructueuse ». L'œuvre est ainsi confiée à Dieu, mise sous sa protection, le bateau est aspergé d'eau bénite sur l'étrave. Cette bénédiction est « une garantie contre les mauvaises pêches, contre les naufrages », elle est censée diminuer ou supprimer tous les risques potentiels. Les bâtiments non bénis sont susceptibles de sombrer. Une embarcation achetée d'occasion sera rebénie. En consacrant le bateau, le prêtre donne le nom, celui-ci prend enfin son identité. La marraine choisie dans la famille du propriétaire casse ensuite une bouteille de champagne sur l'étrave. Elle représente la mère du bateau, au sens étymologique. Le baptême alors réalisé, le bateau, dans son « berceau » glisse sur une crémaillère, il est ensuite remorqué, dans l'eau, par d'autres bateaux. Ainsi pris en charge, il est intégré dans le monde de la mer.

Cette cérémonie est totalement marquée par la tradition, dans sa légitimité et dans son déroulement. Les charpentiers et les pêcheurs continuent à perpétuer ces habitudes même si des innovations techniques ont bouleversé le panorama de la construction navale.

Le lancement est un moment de joie mais aussi de crainte : « par prestige, par peur d'un mauvais présage, il faut que le baptême ne soit pas loupé ». Il est, en effet, le temps transitoire entre la fin de la construction et la vie du bateau. Le bateau, objet de création, devient objet avec une fonction et lieu de vie. Le lancement est aussi le verdict : pour le constructeur, son bateau, au contact de son élément va révéler ses défauts, ses qualités, l'appréhension est grande. L'émotion est surtout marquée par une rupture et une appropriation. Le charpentier cède son œuvre au pêcheur. C'est le jour de la passation. Lors du lancement, le charpentier reste sur le « berceau » tandis que la responsabilité du patron-pêcheur est de guider les opérations de remorquage, à bord avec son équipage. C'est une véritable prise de possession pour le pêcheur : le bateau enfin dans son élément liquide devient sien. Ce moment de fierté est le résultat d'un désir, d'une attente fort longue, il est une sorte de renaissance dans son métier car il devra se familiariser avec un type de navigation sur un bateau différent, parfois avec un armement et des équipements nouveaux. C'est un lieu neuf à

découvrir, à « apprivoiser ». Le nom est la première marque d'appartenance. La personnalisation de l'embarcation est la seconde marque : des décorations, des aménagements intérieurs, des objets personnels... mais surtout la teinte de la coque et toutes les modifications apportées durant la construction relèvent de la même conception : un bateau se singularise. Le charpentier aussi laisse son empreinte avec un sigle, des détails dans les formes... De nombreux pêcheurs sont réticents au polyester car des bateaux fabriqués en série avec des moules, ne peuvent se distinguer les uns des autres.

Lorsque le bateau fait ses premiers essais en mer, le charpentier est à bord pour suivre le bon déroulement des opérations et l'évolution du bateau dans l'eau. Puis il cède définitivement sa réalisation. Ce détachement est douloureux pour ces « sculpteurs de bateau », comme ils se nomment eux-mêmes, car « c'est un peu de soi qu'on voit partir ». Dans leur discours, toute une symbolique de l'enfantement transparait : le travail de construction est associé à celui d'une « sage-femme », « d'une accoucheuse », « on fait un bateau comme on fait un gosse » et la séparation est attachée au départ de l'enfant mature. Cette séparation est souvent décrite comme celle de la mère qui voit partir « son premier gosse », avec beaucoup de réticence et d'émotion : « on était malheureux ». La consécration est la même que pour l'enfant : « on bénit un bateau comme on aurait béni un gosse ».

L'image du bateau glissant sur la rampe de lancement marque la séparation, le pêcheur s'accapare — son — bateau. Outil de travail, l'embarcation est plus que cela. Le pêcheur passe une grande partie de la journée à bord, il y vit en promiscuité totale avec l'équipage. C'est en quelque sorte son second foyer. Il est donc aussi très attaché à son bateau, et les pêcheurs aiment donner celui-ci à un fils plutôt que de le voir se détériorer avec le temps lorsqu'il est trop ancien. Le bateau est un lien social entre deux professions, charpenterie de marine et pêche, mais aussi entre deux générations de pêcheurs. Il est un lieu social par sa fonction de réunir des hommes pour un travail commun. Cet espace de vie et de travail est précaire face à la mer. Aussi la présence à bord de représentations religieuses n'est pas anodine.

Le thème religieux est constant : au commencement de la construction, la croix marque une inauguration et protège le bateau ; à son lancement, l'embarcation reçoit une bénédiction, elle est ensuite placée sous les bons augures d'effigies religieuses. Un chalutier, lancé en 1989, possédait de multiples croix dans la salle du moteur, dans les cabines, le poste de pilotage. La plus importante située sur le mât des radar provenait de l'ancien bateau coulé. Des vierges à l'enfant, des crucifix, des têtes sculptées du Christ... étaient disposés un peu partout, en vue. Un gant tricoté en forme de

cornes permettait selon les pêcheurs de « conjurer le mauvais sort ». Ce bateau n'est pas un cas isolé car de tels attributs se retrouvent sur de nombreuses embarcations. Ils ne sont pas tous secrets, mais les pêcheurs en parlent avec discrétion : « c'est pas qu'on a peur, on se sent protégé quand on est entouré de ça ». Tout est fait pour que le bateau soit intégré dans un univers religieux. Les vieux pêcheurs se souviennent des fêtes de la Saint-Pierre (29 juin), durant lesquelles « le dernier bateau construit transportait saint Pierre », au large, pour la bénédiction des morts et le dépôt de la gerbe de fleurs. Les canots étaient d'ailleurs bénis. Durant ces fêtes religieuses, on honorait la mémoire des marins disparus, mais c'était une demande de pêches fructueuses. Le premier jour en mer, des pêcheurs aspergent l'avant du bateau d'eau bénite provenant de Lourdes.

Ainsi de la naissance du bateau jusqu'à son utilisation, les forces divines garantissent sa vie et celle des hommes. Tout ce corpus d'actes et de faits relève d'un symbolisme de protection. Ces rituels lient les charpentiers et les pêcheurs dans une même attente. Il ne s'agit pas seulement de s'attirer des facilités quant à la durée ou à la rentabilité du bateau, mais plus secrètement, ces rituels de protection sont peut-être des palliatifs pour évacuer le concept de mort et, par là, l'angoisse qui lui est assignée. Il est étonnant de constater qu'un interdit est commun à ces deux professions : celui du vendredi. Ce jour-là, on ne début pas une construction, on ne lance ni ne baptise un bateau, on ne teste ni le bateau, ni les filets, certains vieux pêcheurs disaient ne pas pêcher non plus. Il en est de même pour le jour des morts. L'explication donnée par les pêcheurs est que « toujours il se passe quelque chose », « c'est un mauvais présage ». S'agit-il réellement d'un interdit lié au concept de mort comme nous serions tentés de dire ? Lorsque cet interdit est transgressé, des exemples de destruction sont cités : mort de matelot, perte du filet, panne de moteur... Cet interdit est-il lié au Vendredi-Saint, symbole de la mort du Christ ? Lorsque la mort a été frôlée de près par des pêcheurs, ceux-ci montrent leur reconnaissance religieuse par le biais des ex-votos : « les ex-votos de marins sauvés du péril disent cette crainte au cœur des hommes qui jamais ne s'abandonnent de gaieté de cœur à la perfidie des ondes »<sup>2</sup>.

Hommes de mer, les charpentiers sont totalement impliqués dans cette œuvre finie qu'est le bateau, par leur savoir-faire et par leur travail, par une affectivité qui les lie à cette réalisation. Aussi ils participent à ces rituels de protection de manière tacite. Mais lors de la passation, ils doivent « faire le deuil » de leur création.

Une des grandes richesses du bassin méditerranéen provient de

---

2. BRAUDEL F., 1985, p. 59.

cette continuité maritime. C'est un « espace-mouvement » disait F. Braudel, carrefour entre la terre et la mer. « Depuis des millénaires, tout a conflué vers elle (la Méditerranée) brouillant, enrichissant son histoire : hommes, bêtes de charge, voitures marchandes, navires, idées, religions, arts de vivre<sup>3</sup>. » La navigation et les bateaux ont participé à cette histoire méditerranéenne. La charpenterie de marine est aussi intégrée dans cette culture par la spécificité d'un type de construction, par le fait que cette profession, sur la côte française, soit un creuset de nationalités diverses. Ce savoir-faire est réellement un métier dans la mesure où il n'est pas que le fruit d'une gestuelle mais un exemple d'une culture régionale se rattachant au domaine méditerranéen. A travers lui, une partie de l'histoire locale est véhiculée mais aussi des données de génération en génération, une histoire familiale. Il appartient intégralement au patrimoine maritime, comme le bateau en tant qu'objet façonné, et en tant qu'entité.

Il s'avère que les charpentiers n'exercent pas leur métier comme de simples techniciens mais ils s'inscrivent réellement dans un acte de création, d'enfantement symbolique. Dans le lieu clos du chantier, les hommes procèdent à la naissance d'un bateau qui recevra l'assentiment d'une femme, virtuellement mère, la marraine. Plus encore, les charpentiers sont ceux qui forgent l'espace transitoire, le bateau, entre l'eau, puissance dangereuse, et les pêcheurs. Ils assignent à la matière travaillée la responsabilité de contenir la vie des marins. Leur tâche est donc de créer et de préserver la vie. Le chantier est aussi un espace transitoire entre la création et la réalisation, c'est-à-dire le lieu où par une sorte « d'alchimie », la matière se transforme, l'objet prend forme, on lui donne une marque fondatrice — la croix —. La passation et l'appropriation du bateau par le pêcheur signifient la rupture avec le chantier. Le lancement, quant à lui, apparaît comme un rite d'intégration dans le monde maritime et en même temps, il manifeste le passage entre la terre, d'où est issu le bois, et la mer, finalité du bateau. Celui-ci est associé à des pratiques symboliques. Le bateau — lieu de vie — est « fait d'habitat » et « chiffre de clôture »<sup>4</sup>. Il participe à un réseau d'échanges, il est aussi un lien et un lieu de sociabilité. C'est pourquoi des croyances et des rituels se cristallisent autour de l'acte de construction et de l'acte de l'appropriation, mais plus encore, le bateau requiert protection. Il est un fait culturel.

Ainsi donc un ensemble unit les charpentiers de marine et les

3. BRAUDEL F., 1985, p. 9.

4. BARTHES R., 1957. Les expressions entre guillemets dans le texte sont des extraits d'entretiens avec des charpentiers de marine et des pêcheurs. Ceux-ci furent réalisés sur la côte languedocienne de 1986 à 1989.

pêcheurs. Des rituels, des attitudes et des comportements, un interdit sont autant de liens spécifiques à un milieu maritime culturel.

## Bibliographie

- BARTHES R. (1957). — *Mythologie*, Paris, Seuil.
- BRAUDEL F. (1985). — *La Méditerranée : l'espace et l'histoire*, Paris, Rééd. Flammarion.
- BRAUDEL F., DUBY G. (1985). — *La Méditerranée : les hommes et l'héritage*, Paris, Rééd. Flammarion.
- CHAMOIX N. (1978). — « La transmission des savoir-faire : un objet pour l'ethnologie des techniques », in *Techniques et Culture*, n° 3.
- DUBOST I. (1986-1987). — « Histoires de coques en bois... Pérégrinations méditerranéennes chez des charpentiers de marine », Mémoire de Maîtrise d'ethnologie, Université Montpellier III.
- (1987-1988). — « La charpenterie de marine sur la côte languedocienne : un métier, une tradition, un patrimoine », Mémoire de DEA d'ethnologie, Université Montpellier III, Université Paris V.
- MOLLAT M. (1979). — « Les attitudes des gens de mer devant le danger et devant la mort », in *Ethnologie Française*, Tome 9, n° 2.
- SAGNES J. (sous la direction de) (1987). — *Histoire de Sète*, Toulouse, Privat.
- LES SAVOIRS NATURALISTES POPULAIRES (1985). — « Actes du séminaire de Sommières, 12-13 XII 1983 », Mission du Patrimoine Ethnologique, Cahier n° 2.
- SEBILLOT P. (1968). — *Le folklore des pêcheurs*, Paris, Maisonneuve-Larose, Rééd.
- SPORTIELLO A. (1981). — *Les pêcheurs du Vieux Port : fêtes et traditions*, Marseille, Laffite Éd.

## Film

- DUBOST I., ONDOYER L., TRAUP T. (novembre 1989). — « *Angélique-Océange, la construction d'un chalutier en bois* ». Coproduction : Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). Office Départemental d'Action Culturelle de l'Hérault (ODAC).