

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2407-1

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

MORSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



**Revue
d'histoire
maritime**

30

**Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)**

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratisée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleur · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

VARIA

Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....	147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial	
Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....	173
Nicolas Gracieux	
1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale	193
Jean-Marie Kowalski	
Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	217
Camille Gontier	

CHRONIQUE

La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....	233
Pierre Le Bot	
Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....	241
Edern Olivier-Jégat	

COMPTES RENDUS

Comptes rendus	249
----------------------	-----

Varia

TRADITION, PATRIMOINE, DÉVELOPPEMENT LOCAL :
LES TROIS TEMPS DES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME
EN BRETAGNE

Camille Gontier

Université de Bretagne Occidentale, LABERS EA 3941

Fruit d'une recherche doctorale en cours, notre article consiste en une analyse des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne selon une approche sociologique. Dans ce cadre, nous nous attachons essentiellement à comprendre la fonction sociale des fêtes et leur contribution à la construction d'une « culture maritime » contemporaine. Cependant, nous nous appuyons aussi sur une démarche historique, qui, même modeste, permet de retracer la genèse de ces événements et de donner à voir dans quel contexte social et culturel ils se sont inscrits. Il faut à ce propos souligner que notre travail bibliographique permet de constater que, contrairement à l'histoire, la sociologie française ne connaît de courant *maritimiste* structuré et encore moins institutionnalisé. Plus largement, l'étude de la bibliographie maritime dresse un classement marqué entre les différentes disciplines. Ainsi, les géographes du social et du culturel qui ont développé la notion de maritimité¹ sont des références en la matière et illustrent la position « charnière » que cette discipline se voit parfois attribuer². Les ethnologues se sont penchés quant à eux sur les cultures et les pratiques contemporaines de la mer (statuts et identité des plaisanciers³, place des femmes dans la course au large⁴, rapport au territoire chez les iliens⁵). L'anthropologie maritime revendique pour sa part une spécificité épistémologique en parallèle des autres branches

- 1 Françoise Péron & Jean Rieucou (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- 2 Jean-François Staszak, « La géographie », dans Jean-Michel Berthelot (dir.), *Épistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF, 2012, p. 77-116.
- 3 Stéphanie Brulé-Josso, « Les plaisanciers et le vrai marin », *Ethnologie française*, vol. 42, n° 4, 2012, p. 733-745.
- 4 Cécile Le Bars & Philippe Lacombe, « Les navigatrices de course au large. Une socialisation professionnelle spécifique », *Ethnologie française*, vol. 41, 2011, p. 717-726.
- 5 Frédérique Chlous-Ducharme, « L'archipel de Molène et "l'Autre bord" », *Ethnologie française*, vol. 34, n° 1, 2004, p. 113-122.

de l'anthropologie sociale⁶, et les travaux d'Aliette Geistdoerfer éclairent la complexité des sociétés professionnelles halieutiques⁷. Les historiens comme Alain Cabantous⁸ se sont intéressés aux traditions maritimes festives, religieuses et populaires des XVII^e et XVIII^e siècles ou analysaient les caractéristiques marchandes⁹ et militaires de notre passé maritime¹⁰. Dans ce rapide tableau, il apparaît que la sociologie reste en retrait quant à la compréhension de la maritimité contemporaine. Même les grands rassemblements festifs et populaires, pourtant phénomènes marquants d'une évolution sociale et culturelle dans notre rapport au maritime, n'ont pas fait l'objet d'études sociologiques poussées. Ici et là les sociologues ont examiné les pratiques nautiques ludo-sportives¹¹, ou encore les relations entre professionnels et patrimonialisation¹² des cultures maritimes et des espaces portuaires¹³. Pourtant, en raison de l'ampleur de leur organisation, de leur succès populaire et des enjeux économiques et territoriaux qui s'y rattachent, les fêtes maritimes bretonnes peuvent être considérées comme des événements sociaux de première importance. Les pouvoirs publics et acteurs politiques ne s'y sont pas trompés en soutenant les fêtes par un investissement économique et logistique considérable. Ce constat conforte l'idée d'un rapport ambigu entre les Français et la mer¹⁴, auquel la communauté scientifique des sciences humaines et sociales n'échapperait pas totalement. Cette ambiguïté se caractérise par une société de plus en plus imprégnée de représentations maritimes traduites par

-
- 6 Yvan Breton, « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs : réflexions sur la naissance d'un sous champ disciplinaire », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 5, n° 1, 1981, p. 7-27.
- 7 Aliette Geistdoerfer, « L'anthropologie maritime : un domaine en évolution : hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale », *Zainak*, n° 29, 2007, p. 23-38.
- 8 Alain Cabantous, « La mer, la ville et la fête aux XVIII^e et XIX^e siècles dans la France du Nord : histoire d'une dépossession », *Revue du Nord*, vol. 69, n° 274, 1987, p. 605-622.
- 9 Gérard Le Bouëdec & Gilbert Buti, « La France et la mer à l'âge industriel : les mutations idéologiques et techniques », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 452-482.
- 10 Alain Boulaire, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse sous la dir. de Jean Meyer, université Paris-Sorbonne, 1988.
- 11 Yves Leloup, « Symbolique de la haute mer et exacerbation identitaire. De l'invention d'une tradition à ses usages politiques », *Sciences sociales et sport*, n° 6, 2013, p. 103-122.
- 12 Anne Guillou & Philippe Lacombe, « Brest, ville maritime », *La Ville maritime. Temps, espaces et représentations*, Actes du colloque de Brest, 9-11 juillet 1996.
- 13 Philippe Lacombe, « Le patrimoine maritime, frénésie et/ou contournement ? », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002, p. 115-120.
- 14 Nacima Baron-Yellès, « Le tourisme à la conquête des littoraux », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, op. cit.*, p. 688-725.

un « désir de mer » diffus et attirée par les loisirs du littoral¹⁵. Mais elle reste ignorante de la réalité sociale et professionnelle du monde maritime et surtout des grandes mutations qu'il a subi depuis les années 1950. Ainsi, tout se passe comme si les activités maritimes, dans leurs richesses et leur diversité, n'étaient jamais vraiment entrées dans la construction d'une culture nationale partagée, à l'inverse des Anglais et des Hollandais¹⁶. Nous nous proposons ainsi d'examiner les rapports sociaux et culturels qui construisent notre maritimité et de mesurer l'importance de la fête comme média principal de ce rapport, puisque les rassemblements du patrimoine maritime sont devenus aujourd'hui des grands rendez-vous du calendrier événementiel. Mais qu'entend-on aujourd'hui par fêtes du patrimoine maritime ? Dresser un état des lieux montre que de nombreux événements font référence à la mer et à la culture maritimes sous ses différentes expressions. Dans ce contexte, les fêtes se distinguent à la fois par leur histoire et par leurs caractéristiques. Parmi celles-ci, il faut relever la place centrale du bateau traditionnel autour duquel l'ensemble du mouvement patrimonial français s'est construit et dont la fête permet la valorisation. En tant que nouvel objet festif, un rendez-vous du patrimoine maritime est donc, d'abord et avant tout, une fête des bateaux et des usages qui leur sont attachés. Ainsi, notre propos sera de comprendre la genèse de ces fêtes, puis leur évolution durant la grande période de patrimonialisation des activités maritimes afin d'en dresser la typologie actuelle. Notre problématique articulera trois temps distincts des fêtes maritimes : la prise de conscience d'une tradition, le temps de la patrimonialisation, puis le temps de la réappropriation locale.

LES TROIS TEMPS DE LA FÊTE DU PATRIMOINE MARITIME

À L'ORIGINE DES FÊTES, UN HÉRITAGE INCORPORÉ DES TRADITIONS MARITIMES LOCALES

Les fêtes du patrimoine maritime sont nées au début des années 1980 à Pors Beac'h, un petit mouillage de la rade de Brest. Le site abrite depuis le milieu des années 1970 l'activité du Groupe finistérien de croisière, une association de formation à la voile, parmi laquelle nous retrouvons Jakez Kerhoas, Henry Gourvès et Gilbert Lemoigne, les fondateurs des premières fêtes maritimes.

15 Jean-Pierre Augustin, « Le patrimoine maritime comme élément de restructuration des territoires littoraux », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 365-370.

16 Françoise Péron, « Au-delà du fonctionnel, le culturel et l'idéal », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, op. cit.*, p. 726-789.

C'est en effet à leur initiative que naît un premier rassemblement des bateaux anciens et si en 1980 la fête se résume à l'accueil du rallye des « Old Gaffers » malouins, les éditions de 1982 et 1984 prendront une tonalité nettement plus culturelle. Surtout, elles permettront la rencontre d'une tradition maritime et de son public et verront la conjonction des militants du patrimoine maritime naissant (revue le *Chasse-Marée*, Fédération régionale pour le patrimoine maritime). Entre la genèse locale certes prometteuse mais encore limitée (dix mille participants à Pors Beac'h 1984) et le triomphe brestois de 1992 (un million de festivaliers), il n'y aurait point de rupture conceptuelle, mais seulement une évolution exponentielle du nombre de participants, une couverture médiatique de plus en plus importante, des effets sociaux, culturels, économiques démultipliés. Or, notre travail montre que les toutes premières fêtes ne peuvent se réduire totalement à une genèse localisée et « miniaturisée » des grands rassemblements patrimoniaux de la période 1986-2000. Bien entendu, les fêtes de Pors Beac'h et celles qui suivront à Douarnenez puis à Brest ont en commun la place accordée aux bateaux et au patrimoine culturel immatériel, formant « une vue générale de la matière maritime traditionnelle bretonne¹⁷ ». Mais ce qui domine dans la conception des premières fêtes, c'est l'intérêt pour une culture maritime traditionnelle plutôt que patrimoniale, et la volonté d'associer étroitement la population locale à la réussite de l'évènement. Ainsi, il faut souligner la prédominance de la dénomination traditionnelle des fêtes à la fois dans les documents d'organisation et dans les articles de presse de l'époque. En ce sens, le dossier préparatoire de l'édition 1984 insiste sur la tradition nautique dont le site de la fête serait dépositaire, ou encore sur la cohabitation des différentes activités maritimes : la plaisance moderne côtoie une flottille de bateaux de pêche et notamment de coquilliers, navires emblématiques de la rade dont les régates au temps de la voile attiraient déjà une foule de spectateurs¹⁸. Ainsi, les toutes premières fêtes maritimes sont présentées, au choix, comme des fêtes de la tradition maritime bretonne¹⁹, des rassemblements de gréements traditionnels ou de vieux gréements, un regroupement de « vieilles coques » ou d'amoureux de la vieille marine. Le terme de patrimoine n'est pas encore dominant, loin de là. Ce constat s'applique d'ailleurs jusqu'aux fêtes maritimes de Douarnenez 1986 et 1988, présentées respectivement comme « la fête internationale de la voile traditionnelle »²⁰, ou comme le rassemblement de « six cents voiliers anciens

17 Programme des fêtes de Pors Beac'h 1982.

18 *Ar Vag*, n° 3, 2004, p. 112.

19 « En dro d'ar mor 1984 », esquisse du projet de fête sur la culture maritime.

20 *Chasse-Marée*, n° 24, juillet 1986.

en fête »²¹. Autant de termes qui disparaîtront de la sémantique employée par les organisateurs et les médias à partir des années 1990 : le rendez-vous de Brest 1992 est bien cette fois celui du patrimoine maritime²². Notre propos est donc ici d'insister sur la lente maturation du patrimoine maritime en tant qu'objet principal des fêtes actuelles, et de montrer que la diversité des termes employés pour rendre compte des rassemblements souligne la nature des représentations propres à une culture maritime en redécouverte. La pluralité des termes, des titres, des appellations montre justement comment ce mouvement s'est en fait d'abord appuyé sur une appellation traditionnelle avant de devenir pleinement un mouvement patrimonial, et il nous semble important de distinguer les deux logiques afin de mieux comprendre l'origine même des fêtes maritimes. Nous nous appuyons ainsi sur la distinction entre tradition et patrimoine avancée par Laurent-Sébastien Fournier qui remarque que « sous des apparences semblables, les deux notions sont en réalité très différentes²³ ». Ainsi, la tradition serait d'abord le maintien dans le présent de références culturelles et de normes du passé malgré l'évolution irrémédiable des sociétés. Cette acception de la tradition implique donc une vision du temps linéaire et un rapport dialectique entre le passé de la tradition et le présent de la modernité, alors que d'autres sociétés développent un rapport au temps cyclique, excluant de fait la rupture irréductible entre passé et présent²⁴. Dans le même temps, la tradition en tant que construction repose sur la sélection d'un certain nombre d'éléments du passé et non pas sur le maintien immuable de l'ensemble des caractéristiques sociales et culturelles d'une société. Cela dit, il apparaît que si la tradition naît d'une première prise de distance entre ceux qui la construisent et la société dont elle est issue, elle revendique le maintien d'une certaine filiation, d'un héritage culturel transmis et non totalement reconstruit à postériori. Cette distanciation initiale est d'ailleurs souvent le fait d'acteurs issus des sociétés traditionnelles mais disposant d'un important capital culturel qui les distingue, sensibles à l'évolution rapide et selon eux irrémédiable des cultures locales ancestrales et souhaitant par la sauvegarde de leurs traits remarquables établir « une première image de l'identité régionale²⁵ ». Dans cette perspective, la tradition se distingue de la notion de patrimoine qui

21 Supplément au journal *Le Télégramme* du 10 août 1988.

22 *Chasse-Marée*, n° 65, juillet 1992.

23 Laurent-Sébastien Fournier, « Le patrimoine, un indicateur de modernité. À propos de quelques fêtes en Provence », *Ethnologie française*, vol. 34, n° 4, 2004, p. 717-724.

24 Gérard Lenclud, « La tradition n'est plus ce qu'elle était... Sur la notion de tradition et de société traditionnelle en ethnologie », *Terrain*, n° 9, 1987, p. 110-123.

25 Laurent-Sébastien Fournier, « Le patrimoine, un indicateur de modernité », art. cit., p. 717-724.

implique un potentiel à exploiter. Autrement dit, là où la tradition préserve des éléments rassurants du passé, le patrimoine implique certes la conservation de ces éléments mais selon une logique de réinvestissement à même de garantir la construction des sociétés futures. Cette distinction éclaire selon nous la genèse des fêtes maritimes et la façon dont ces événements ont pu être considérés comme la survivance des traditions maritimes et partant, influencer sur les dénominations de l'époque. Ainsi, le lieu des premières fêtes ainsi que l'origine locale des organisateurs ne sont pas sans significations : la presqu'île de Plougastel-Daoulas a maintenu, plus longtemps qu'ailleurs, une activité de pêche à la voile puisque la motorisation des bateaux ne sera complète qu'après 1953 et que les derniers coquilliers ayant travaillé à la voile ne seront désarmés qu'en 1984²⁶. Cet environnement se distingue donc des autres sociétés maritimes par la continuité technologique et matérielle dont il peut se prévaloir, ou à tout le moins par une intégration plus douce des mutations que le monde de la pêche connaît entre 1950 et 1980²⁷, maintenant peut-être un peu plus vivement la correspondance entre le territoire et les professions qui faisaient en partie le propre des sociétés traditionnelles²⁸. Lors de notre entretien avec Gilbert Lemoigne, nous avons pu mesurer l'importance de la survivance de cet environnement dans la construction de la culture maritime des fondateurs des fêtes. Pour notre interlocuteur, natif de la commune, issu d'une famille de paysans et de marins et passant une grande partie de son temps libre sur les grèves de la rade, la construction d'une sensibilité maritime liée à la pêche, à l'ostréculture, aux chantiers navals, bref à la société maritime de l'époque semble être une évidence. Pour autant, il ne s'agit pas ici d'une pure logique de reproduction sociale et culturelle au sein d'un milieu cohérent et homogène puisque notre interlocuteur poursuit des études supérieures et devient professeur d'anglais, participe aux activités sportives et culturelles qui lui sont localement proposées, profitant ainsi d'une certaine ascension sociale par rapport à son milieu d'origine. Mais c'est justement cette distance sociale qui rend la position des fondateurs des fêtes particulièrement intéressante. À l'image des lettrés « inventeurs des traditions », nous avançons que la sensibilité et la culture maritime des premiers organisateurs des fêtes s'est construite d'une part par immersion, d'autre part par la participation à des activités nautiques en plein essor et enfin que la perception de cette culture s'est faite par l'évolution de leur trajectoire sociale, évolution qui les a amenés à développer un goût et une

26 *Ar Vag*, n° 3, 2004, p. 153.

27 Jean-René Couliou, « Souvenirs et contraintes du temps qui passe pour les pêcheurs contemporains de la Bretagne méridionale », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 117, 2010.

28 *Ibid.*

sensibilité pour la culture maritime locale. Nous constatons alors un chevauchement culturel, une transmission des traditions maritimes incorporées par une réappropriation à la fois festive et associative. En cela, cette première distanciation ne peut se comparer à la rupture culturelle et sociale qui favorise les phénomènes de patrimonialisation²⁹ et qui va marquer le deuxième temps des fêtes maritimes.

MUTATION PATRIMONIALE DES FÊTES: COMMENT SE CONSTRUIT LA DYNAMIQUE SOCIALE DU PATRIMOINE MARITIME.

En 1986, les fêtes maritimes quittent la rade de Brest pour s'installer à Douarnenez. L'équipe du *Chasse-Marée* (une revue d'histoire et d'ethnologie maritime fondée en 1981) prend alors en charge le rassemblement après avoir collaboré aux rendez-vous de Pors Beac'h. Le bassin du Rosmeur accueille quatre cents bateaux, deux mille cinq cents marins, et cent mille spectateurs³⁰. C'est un succès inespéré qui intronise les fêtes maritimes comme des rassemblements de grande ampleur, dépassant largement le cercle des initiés et amoureux des *vieux gréements*. Forts de ce succès, les organisateurs décident de reconduire l'évènement à l'été 1988 et, là encore, tous les éléments d'une fête réussie se conjuguent : plus de trois cent mille spectateurs, cinq mille marins armant huit cents bateaux sont présents sur les quatre jours de l'évènement³¹. Enfin, forts de la croissance exponentielle des rassemblements, les organisateurs veulent franchir un nouveau palier en changeant une nouvelle fois le site de la fête. Le port de Brest, avec ses capacités d'accueil incomparables, devient le théâtre d'un rassemblement maritime international inédit : deux mille trois cents bateaux représentant vingt nations et un million de visiteurs se pressent sur les quais. Fidèle à sa fonction nouvelle, la fête devient le moyen le plus puissant de dynamiser la renaissance du patrimoine maritime. En cela, Brest et Douarnenez 1992 représentent l'aboutissement de la démarche initiée par les pionniers du mouvement patrimonial : la fête est un rendez-vous conçu pour les marins et leurs bateaux, l'ensemble des caractéristiques de la culture maritime doit y trouver sa place, les spectateurs non avertis se fondant dans la dynamique d'acculturation maritime afin de mieux appréhender une tradition en plein renouveau. Les fêtes maritimes deviennent des événements d'envergure nationale, pleinement ancrées dans l'ère de la communication de masse et la production « d'images frappantes et médiatiques », selon la formule

29 Philippe Jarnoux, « Le patrimoine maritime en France : une idée tardive », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime*, op. cit., p. 203-206.

30 *Chasse-Marée*, n° 25, septembre 1986.

31 *Chasse-Marée*, n° 38, novembre 1988.

de Françoise Péron. Par ailleurs, le format des fêtes et surtout leur succès inattendu et spontané montrent que l'idéologie patrimoniale des fondateurs a rencontré son public. Pour les organisateurs, il s'agit d'abord de rassembler les acteurs du mouvement patrimonial maritime en plein développement selon une logique de valorisation interne mais aussi de démonstration à but politique : « On a donné aux bénévoles, aux associations, aux marins et aux artisans, l'occasion de démontrer leur savoir-faire. L'enjeu des fêtes est de soutenir le mouvement en faveur du patrimoine maritime et de sensibiliser les acteurs locaux et les collectivités sur l'intérêt de telles démarches³². » Dans un second temps, l'idée est de sensibiliser le public aux différentes expressions du patrimoine maritime afin de diffuser largement l'idéologie du « patrimoine maritime vivant ». Les fêtes maritimes de la période 1986-1992 sont donc d'abord l'expression festive d'une communauté culturelle fondée non pas sur un attachement territorial, traditionnel ou socioprofessionnel à une activité historique, mais sur la construction intellectuelle d'un nouveau rapport aux héritages maritimes. Cette évolution est importante dans la mesure où la revue élabore une démarche globale de défense et de valorisation de la culture maritime qui dépasse la transmission traditionnelle pour construire un processus de patrimonialisation selon une logique de « reconstruction créative³³ ». Dans ce cadre, l'aspect festif est essentiel mais il est surtout un levier de développement et de reconquête du patrimoine maritime dont tous les aspects doivent être valorisés : les navires sauvés sont au centre de la dynamique mais la manière de naviguer, la musique, le cinéma, la nourriture sont autant d'éléments constitutifs d'une « vraie culture maritime³⁴ ». Aussi, les organisateurs souhaitent promouvoir un véritable art de vivre, une philosophie générale de la maritimité authentique, en opposition à la société moderne dont la plaisance contemporaine serait l'archétype repoussoir. Cette philosophie renouvelle « l'ethos maritime » de l'époque en opposant aux loisirs nautiques issus d'un rapport prométhéen et positiviste à la nature³⁵ une approche à la fois sensible aux héritages maritimes du passé et plus intégrée aux éléments naturels. En cela, les fêtes maritimes contemporaines s'inscrivent dans le contexte postmoderne des sociétés occidentales qui « renvoie au malaise créé par la déterritorialisation des hommes, par l'apparition des non-lieux impliquant une difficulté à former des identités spatialisées. L'homme post-moderne cherche alors à recréer des identités fantasmées et la soif de patrimoine ethnologique vient

32 *Chasse-Marée*, juin 2006, « 20 ans de fêtes », hors-série, dir. Bernard Cadoret.

33 Jean Davallon, « Le patrimoine : "une filiation inversée" ? », *Espaces Temps*, n° 74-75, « Transmettre aujourd'hui. Retour vers le futur », 2000, p. 6-16.

34 *Chasse-Marée*, n° 24, juillet 1986.

35 Jean Corneloup, « La forme transmoderne des pratiques récréatives de nature », *Développement durable et territoires*, vol. 2, n° 3, 2011.

illustrer cette demande³⁶ ». Les pérégrinations géographiques des fêtes montrent d'ailleurs que, plus que le lieu en tant que tel, c'est bien le concept même des fêtes, dans sa fonction et dans son contenu, qui prévaut sur la logique strictement territoriale. Ainsi, le choix de Douarnenez comme site d'accueil n'est pas seulement une réponse logistique au succès populaire grandissant des rassemblements de Pors Beac'h. Douarnenez, dans l'imaginaire des fondateurs du *Chasse-Marée*, est le port emblématique d'une culture maritime exemplaire, là où, plus qu'ailleurs, une société littorale s'est économiquement puis socialement édifiée en osmose avec les ressources et les contraintes de son milieu naturel³⁷. Le choix de la revue porte en lui une signification sociologique précise qui montre comment une génération de jeunes gens du littoral issus des classes moyennes éduquées se sont réapproprié intellectuellement les héritages maritimes traditionnels afin d'en faire des objets patrimoniaux. Cette tendance n'est pas une exception isolée dans une société qui serait résolument moderniste : en effet, la redécouverte des traditions maritimes coïncide avec la montée des logiques patrimoniales de la fin des années 1970 et du souhait de la société française de voir réhabiliter cette culture. Pour Pierre Nora, la période est marquée par « l'inflation brutale et désordonnée de tous les objets du patrimoine³⁸ » et de nouveaux champs intègrent ce processus tels que l'architecture, les traditions et arts populaires, le tissu industriel et urbain. Par ailleurs, si la nature même des objets patrimoniaux s'étend sensiblement, il semble aussi que leur usage social se modifie en intégrant à la fois les constructions identitaires et les logiques économiques. Ainsi, Guy Di Méo remarque que « un peu partout, aujourd'hui, le patrimoine est décrété pour marquer la singularité des lieux et des territoires. Il est instrumentalisé afin de "faire la différence" dans un contexte de concurrence économique exacerbée des territoires³⁹ ». À ce titre, les fêtes du patrimoine maritime sont aussi des événements culturels qui impliquent une logique économique puisqu'il faut, *a minima*, assurer le financement des rassemblements, garantir leur équilibre budgétaire, attirer un public nombreux et des partenaires fidèles. Ainsi, après l'apogée de la période patrimoniale, les fêtes maritimes vont intégrer les logiques entrepreneuriales de l'industrie festive et culturelle.

36 Dominique Crozat & Laurent-Sébastien Fournier, « De la fête aux loisirs : événement, marchandisation et invention des lieux », *Annales de géographie*, n° 643, 2005, p. 307-328.

37 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*. Rennes, PUR, 2000.

38 Pierre Nora, *Présent, Nation, Mémoire*, Paris, Gallimard, 2011, p. 96-114.

39 Guy Di Méo, « Le patrimoine maritime, un besoin social contemporain », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 185-191.

Après le succès de Brest et Douarnenez 1992, les organisateurs historiques se désengagent et passent le relais aux acteurs locaux. Le maintien des fêtes maritimes démontre l'existence d'un processus d'appropriation par des organisateurs locaux, même si les logiques d'engagement diffèrent selon les territoires : très mobilisés depuis les premières éditions, les Douarnenistes créent une association dédiée à l'organisation des rassemblements du patrimoine. Ils souhaitent par ailleurs retrouver une certaine autonomie à l'égard de l'édition brestoïse en proposant un rassemblement bisannuel centré sur l'esprit d'origine des fêtes maritimes. Ici, la mobilisation associative des premières éditions se formalise avec le soutien de la municipalité, mais cette dernière ne prend pas directement en main la destinée des futurs rassemblements. D'une certaine façon, la création d'une structure indépendante traduit le dynamisme global du mouvement patrimonial local et sa volonté de produire un événement mêlant l'esprit marin des fondateurs et une culture associative constitutive de l'identité de la ville. Pour Brest, il s'agit d'abord de créer une structure de circonstance dans laquelle se retrouveront les différentes parties prenantes de l'évènement (les partenaires privés et publics). Fait significatif, le maire de la ville préside de droit le conseil d'administration de l'association. Puis, afin de garantir la continuité des expériences, l'association Brest Événements nautiques est créée en 2009 et doit promouvoir l'organisation des grands événements maritimes. Les fêtes de Brest intègrent ainsi une stratégie institutionnelle de valorisation du territoire par la redécouverte de sa culture maritime. En ce sens, ce sont les pouvoirs publics qui s'emparent de la question patrimoniale et qui, en conséquence, assument principalement le financement, la conception et l'organisation des rassemblements. La collectivité démontre par là même sa volonté d'asseoir son développement économique sur la mer⁴⁰ mais aussi de construire une maritimité nouvelle capable de refonder une identité locale questionnée par les mutations économiques des années 1980-1990⁴¹. Ainsi, la passation entre les acteurs historiques et les responsables locaux n'est pas une simple question organisationnelle. Il s'agit d'un tournant majeur dans la conception des fêtes maritimes dans le sens où les rassemblements intègrent

40 Annick Cleac'h, « La reconversion du vieux port de commerce de Brest en un espace festif et marchand », dans François Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 273-278.

41 Frédérique Chlous-Ducharme & Philippe Lacombe, « La voile scolaire à Brest, ferment d'identité maritime », dans Nicolas Bernard (dir.), *Le Nautisme, acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005, p. 191-200.

pleinement les logiques, les enjeux, mais aussi les nouvelles contingences économiques et politiques des organisateurs. L'objectif n'est donc plus seulement d'exprimer une culture maritime traditionnelle, ou de permettre la cohésion d'une communauté maritime réunie par l'idéologie du patrimoine maritime vivant. Pour Douarnenez, l'évènement se transforme en un festival articulant culture maritime et programmation artistique et devient l'unique raison d'être d'une structure unificatrice des dynamiques associatives et économiques locales. Pour Brest, les fêtes intègrent pleinement le discours institutionnel et sont un outil de promotion du territoire et de ses « possibles⁴² » : l'évènement est présenté comme l'épicentre des compétences, des atouts, des dynamiques qui participent à la valorisation et à la notoriété du territoire⁴³. En cela, il s'agit de renforcer l'attractivité de la métropole par une mise en scène des éléments patrimoniaux⁴⁴, de favoriser le tourisme culturel, de pérenniser des projets patrimoniaux structurants, de rebâtir des identités locales ou encore de fédérer les énergies associatives. Ce faisant, les fêtes maritimes changent successivement de titre afin d'adapter l'évènement aux attentes d'un public hétéroclite qui bénéficie par ailleurs d'une offre de loisirs événementiels de plus en plus conséquente⁴⁵. Pour Douarnenez, la fête des marins laisse sa place à un titre-slogan : « Temps Fête Douarnenez – festival maritime ». On peut alors souligner l'absence, pour les grands évènements, de toute référence à la notion de patrimoine dans les dénominations utilisées.

EN FORME DE CONCLUSION, UNE TYPOLOGIE DES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME

Genèse traditionnelle, rupture patrimoniale, croisement des enjeux culturels économiques et territoriaux : les trois temps décrits plus haut donnent à voir l'évolution conceptuelle des fêtes maritimes et la façon dont nos sociétés intègrent des éléments du passé à la construction du présent. Pour autant, le passage d'un modèle de fête à un autre n'implique pas la disparition totale des logiques précédentes. Ainsi, nous avançons que les fêtes maritimes se construisent aujourd'hui selon deux modalités principales, l'une communautaire et l'autre sociétaire pour reprendre la classification de Ferdinand Tönnies.

42 *Sillage* (revue de la ville de Brest), n° 190.

43 *Ibid.*

44 Delphine Guex, « Mises en scène patrimoniales et développement territorial : un modèle inspiré des Alpes », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2014, p. 885-904.

45 Céline Barthou *et al.*, « L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les évènements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs », *Géocarrefour*, vol. 82, n° 3, 2007.

L'héritage des fêtes traditionnelles et patrimoniales perdue encore aujourd'hui même si les grands rendez-vous n'y font plus explicitement référence. Cependant, le calendrier des fêtes du patrimoine montre qu'encore aujourd'hui, des rassemblements du patrimoine maritime se maintiennent (Fête des vieux gréements de Paimpol, anniversaires d'associations ou d'embarcations emblématiques...). La fête pensée selon un objectif uniquement patrimonial développe aujourd'hui un modèle de rassemblement communautaire consacré à l'affirmation des acteurs du patrimoine maritime, où le public est « de surcroît » et qui vise à la réactivation des mythes issus d'une culture maritime revisitée, expurgant les caractéristiques *profanes* du nautisme moderne pour réhabiliter la véritable maritimité, celles de la marine à voile, du cabotage et de la pêche. Dans ce cadre, le bateau est l'objet-roi du contenu mythique, le signifiant symbolique le plus emblématique du message signifié par la fête, selon la typologie festive proposée par Albert Piette⁴⁶. Nourritures, boissons, musiques et danses, expositions, projections, tous les éléments qui participent de la fête communautaire sont intégrés dans une perspective qui vise à sacrifier une nouvelle maritimité.

UNE FONCTION SOCIÉTAIRE ET TERRITORIALE ?

À l'opposé, les fêtes maritimes les plus emblématiques sont représentatives de la festivité moderne en ce sens qu'elles ont fait l'objet d'un processus de marchandisation, de standardisation mais aussi d'une distinction entre les marins, les organisateurs et les spectateurs. La fête devient spectacle, manifestation populaire de grande audience et au large spectre social. Ce faisant, elle développe ses propres logiques économiques mais aussi philosophiques dans le sens où son utilité sociale n'est plus seulement destinée à conforter une communauté consciente d'elle-même. Elle est l'objet d'une appropriation par les acteurs du territoire, qu'ils soient issus de la société civile ou des collectivités publiques, dans le but d'affirmer l'identité maritime de la région et de bénéficier des retombées positives (ou socialement perçues comme telles) qu'entraînent les rassemblements du patrimoine. L'étude des modalités organisationnelles de ces événements montre d'ailleurs que les logiques économiques des entreprises du secteur culturel sont largement intégrées dans la conception des fêtes sociétares.

Fort de cette classification, il s'agit de comprendre ce qui détermine le rapport au patrimoine maritime, de préciser les éléments culturels, sensibles et idéologiques

46 Albert Piette, « L'intervalle festif. Hypothèses théorique et problématique de recherche », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 85, 1988, p.325-342.

qui le construisent aujourd'hui. Il s'agit aussi de mesurer la fonction sociale du patrimoine maritime : est-il d'abord perçu comme un outil d'affirmation et de développement des territoires en mutation ou est-il encore un moyen de distinction pour ses acteurs ? Enfin, comment comprendre la fonction et la signification de la fête dans la construction de la maritimité aujourd'hui : en quoi, plus que dans d'autres pays européens dotés d'une culture maritime comparable à la nôtre, la fête est-elle un moyen pour transmettre et diffuser le patrimoine ?

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*