

La sauvegarde du patrimoine maritime du Labourd (Pays Basque Nord)

(The protection of the maritime heritage in Lapurdi (Northern Basque Country))

Itsas Begia

Association pour l'histoire maritime basque

2, avenue Jean Poulou

F64500 Ciboure

BIBLID [1137-442X(2002), 21; 383-393]

Née en 1981, l'association Itsas Begia œuvre à sauvegarder et valoriser le patrimoine maritime du Labourd, à travers différentes activités (identification, recherche, conservation ou récréation d'éléments patrimoniaux, modélisme naval, diffusion, etc.). Elle est, en particulier, fortement engagée dans la sauvegarde des connaissances et savoir-faire de la construction navale locale du 20^{ème} siècle. Les enjeux vont de la préservation de l'immédiat (photographies, plans de navires), de l'encombrant (navires d'intérêt patrimonial, du canot au thonier de 18 mètres), et de l'impalpable (témoignages de charpentiers, etc.) à la reconstitution d'éléments quasiment ou totalement disparus (canots, grande chaloupe biscayenne).

Mots Clés: Patrimoine maritime. Construction navale. Bateaux. Conservation. Association. Pays Basque. Golfe de Gascogne.

1981ean sorturiko Itsas Begia elkarteak Lapurdiko itsas ondarea salbatu eta balioesteko lan egiten du, hainbat jardueraren bidez: identifikazioa, ikerketa, kontserbazioa edo ondare elementuen erreproduzioa, itsas modelismoa, zabalkunde a, etab. Be reziki konprometituri k ageri da ezagupene n babe sari eta bertako XX. mende ko ontzigtzaren antze ari dagokie n guztian. Elkarte are n proposamene k hainbat elementu –hurbile koa (argazkiak, ontzi planoak), tamaina handikoa (ondare interesa duten ontziak, txalupatik 18 metroko atunke tariraino) eta ukie zina (zurgine n testigantzak, etab.)– babe stetik, ia-ia edo erabat desageraturik daude n elementuak –txamelak, txalupa bizkaitar handiak– erre produzitze rimokoak hartze n dituzte.

Giltza-Hitzak: Itsas ondarea. Ontzigtzinta. Itsasontziak. Kontserbazioa. Elkarte a. Euskal Herria. Bizkaitar Golkoa.

Nacida en 1981, la asociación Itsas Begia trabaja para salvar y valorizar el patrimonio marítimo de Lapurdi, a través de diversas actividades (identificación, investigación, conservación o reproducción de elementos patrimoniales, modelismo naval, difusión, etc.). Esta, en particular, muy comprometida en la protección de los conocimientos y en el savoir-faire de la construcción naval local del siglo XX. Las propuestas van desde la preservación de lo inmediato (fotos, planos de buques), de lo voluminoso (buques de interés patrimonial, del bote al barco atunero de 18 metros), y de lo impalpable (testimonios de carpinteros, etc.) hasta la reproducción de elementos casi o totalmente desaparecidos (botes, grandes chalupas vizcainas).

Palabras Clave: Patrimonio marítimo. Construcción naval. Barcos. Conservación. Asociación. País Vasco. Golfo de Vizcaya.

LA DÉMARCHE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION ITSAS BEGIA

Depuis sa création en 1981, l'association Itsas Begia a œuvré sans relâche à la sauvegarde et à la mise en valeur de l'histoire, du patrimoine et de la culture maritimes de la province du Labourd. Elle est fortement engagée dans la promotion de la création, sur la côte basque, d'un espace muséographique sur le sujet.

En attendant la création de cet espace, Itsas Begia souhaite assurer, à la mesure de ses moyens et de ses partenariats, la conservation, la recherche, et la transmission de connaissances. Au-delà de ces activités, elle participe, à divers niveaux, aux réflexions et travaux sur le patrimoine et la culture maritimes.

Identifier

La première étape est l'identification. L'urgence est la réalisation d'inventaires, car il existe de nombreuses pièces insoupçonnées, en danger de vétusté ou même de disparition. Jusqu'à présent, dans le domaine maritime, les efforts ont surtout porté sur le patrimoine mobilier, et d'abord sur les bateaux et les engins de pêche. Mais, il faut élargir l'horizon, en intégrant non seulement d'autres types de pièces du patrimoine mais aussi les arts et traditions des populations maritimes.

Toutefois, une question majeure se pose: ne pouvant tout protéger, comment choisir?

Conserver

La notion de conservation implique tout autant de faire en sorte de ne pas perdre quelque chose que d'en éviter l'altération. C'est acquérir, à titre gracieux ou onéreux, des biens ou des connaissances pour empêcher leur disparition, les porter à la connaissance du public, et les entretenir.

Ces "documents" (au sens large de "tout ce qui sert de preuve, de témoignage") vont d'une paire de sabots de pêcheurs à un bateau entier, en passant par un chant de manœuvre ou un atelier de fabrication de filets.

Rechercher

Le travail de recherche est indispensable pour asseoir notre démarche culturelle. Malheureusement, ce soutien scientifique et matériel se traduit pour l'instant par des liens qui sont plus le fait de réseaux personnels que le reflet de pratiques institutionnelles.

Trois préoccupations pour Itsas Begia:

- Localiser, pour répondre à la question “où trouver l’information?”
- Collecter, réunir, à titre définitif ou sous forme de prêt, les pièces nécessaires à l’activité muséale.
- Exploiter ce qui a été recueilli, mettre à profit des informations pour en obtenir d’autres.

Recréer

Parfois, certains biens ou connaissances disparaissent. Lorsqu’il en subsiste des traces indirectes (plans, gravures, témoignages oraux), on peut alors reconstruire ce qui a été perdu.

Par ailleurs, la reconstitution de pièces disparues a le mérite de donner du travail à des corps de métiers eux aussi en voie de disparition.

Transmettre

Cette socialisation du patrimoine (découverte en situation avec un professionnel, manipulation expliquée, apport de documents complémentaires, etc.) revêt deux aspects:

- L’information, pour porter des informations à la connaissance du grand public sous les formes les plus diverses (expositions, dossiers pédagogiques, classes patrimoine).
- La formation, qui consiste à inculquer les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l’exercice d’activités telles que la manœuvre d’embarcations traditionnelles, le modélisme naval, etc.

Compte tenu de sa spécificité et de la richesse de son vocabulaire maritime, la langue basque est, quand nous le pouvons, un des vecteurs de notre communication.

Animer

Pour en faire un élément dynamique, il faut mettre en scène le patrimoine et la culture maritimes, grâce à des manifestations organisées dans et hors des murs.

Représenter

Itsas Begia remplit une fonction de porte-parole du patrimoine et de la culture maritimes locaux auprès des différentes instances concernées, tant

au niveau local que régional ou national (Fédération Aquitaine pour la Culture et le Patrimoine Maritime, commission permanente "Patrimoine" de l'Institut Culturel Basque, etc.).

LA SAUVEGARDE DE LA CONSTRUCTION NAVALE DU 20^{ÈME} SIÈCLE À CIBOURE

A l'occasion de ces journées d'anthropologie, nous souhaitons présenter plus particulièrement notre action dans le domaine de la sauvegarde de la construction navale du XX^{ème} siècle à Ciboure. Dans tous les développements qui suivent, Ciboure désignera, sauf mention contraire, la zone de Socoa, Ciboure proprement dit et Saint-Jean-de-Luz.

Un bref historique

La fin du XIX^{ème} siècle marque l'abandon des embarcations traditionnelles à voile et avirons (trainières et txalupas), employées pour la pêche côtière, au profit des chaloupes à vapeurs souvent de conception étrangère au Pays Basque. Les embarcations traditionnelles trouvent des destins différents: la trainière évolue vers l'embarcation de compétition sportive, la txalupa disparaît, tandis que le battela survit tant bien que mal.

Au XX^{ème} siècle, la construction navale locale est influencée par l'évolution des motorisations (passage de la vapeur au moteur diesel), et suit les périodes d'essor et de récession en fonction des différentes pêches pratiquées: la sardine à la bolinche, dans la première moitié du siècle, et le thon à la canne à l'appât vivant, pendant la décennie 1950-60.

Dans les années 1920, apparaissent les premiers bateaux à moteur à essence. Ce type de motorisation est rapidement délaissé, car ce combustible est trop dangereux. Au début des années 1930, avec l'apparition des premiers moteurs diesel, les formes des anciennes trainières reviennent et s'imposent dans les chantiers locaux.

Avec le développement de la pêche au thon tropical à Dakar, on assiste au déclin de la construction locale: les bateaux utilisés pour cette pêche sont d'un modèle étranger, et ne sont plus construits à Ciboure. Par la suite, avec le développement de la pêche au chalut, en particulier au chalut pélagique, on voit apparaître de nouveaux types de navires construits en acier ou en polyester, qui proviennent d'autres régions françaises. Dans les années 1980, les chantiers de Ciboure se regroupent pour construire quelques unités destinées à la petite pêche ou à la pêche côtière, mais ces bateaux ne présentent plus une identité locale.

C'est la quasi-disparition de la construction en bois et de la construction de formes dites "traditionnelles". Les quelques sursauts concernent le lancement

d'embarcations traditionnelles à vocation patrimoniale ou de loisir, sous l'impulsion principale d'associations locales comme Itsas Begia et Ur Ikara.

L'action d'Itsas Begia

Itsas Begia s'est fortement impliquée dans la préservation des réalisations et des savoir-faire liés à la construction navale locale.

La sauvegarde

Une des activités fondatrices de l'association est le modélisme naval, avec une attention toute particulière portée aux navires basques du XX^{ème} siècle. Cette activité a orienté l'association vers la sauvegarde de documents témoins de cette histoire: d'abord des plans, des gabarits et des demi-coques de chantiers navals, des photographies.

Rapidement, la sauvegarde des embarcations elles-mêmes est apparue comme une nécessité. En effet, outre les évolutions techniques poussant les armateurs à délaisser les formes traditionnelles au profit d'outils plus adaptés aux nouveaux modes de pêche, une autre menace a pesé sur les navires d'intérêt patrimonial: la prime à la destruction de navires dans le cadre des plans de réduction de la flotte de pêche européenne. Dès le premier d'entre eux (connu en France comme "le plan Mellick"), diverses unités typiques de la construction locale ont été envoyées par le fond à la fosse de Capbreton.

Itsas Begia s'est lancée dans la bataille pour leur sauvegarde. Il a fallu mobiliser l'intérêt de nombreux partenaires:

- Les amateurs, qui ont accepté de nous céder les navires au franc symbolique.
- Les services de l'État, dont les Affaires Maritimes, qui ont aplani les difficultés pour certains navires sauvés par notre association.
- Les communes littorales, et en particulier Ciboure, un soutien de la première heure, qui a mis à notre disposition un terrain où entreposer ces pièces encombrantes.

Notre collection comprend maintenant des navires retraçant une large partie de la construction navale basque du XX^{ème} siècle:

- Trainières à moteur de type mixte associant membrures ployées et chantournées (*Boga Boga*, *Marine la*).
- Petites unités côtières à membrures ployées avec une poupe de forme trainière (*Norkdaki*) ou à tableau arrière (*Bi Ena*).

- Battela (*Martina*).
- Thonier à membrures chantournées construit à Mundaka pour un armateur luzien (*Eskual Herria*).

Cette sauvegarde culmine avec le sauvetage de *Marinela*, un thonier de 1955, classé monument historique en 1993 sous l'impulsion principale d'Itsas Begia. *Marinela* devient alors un élément central de l'activité d'Itsas Begia, élément qui a malheureusement usé la volonté de beaucoup de nos membres: nous avons souhaité, dès son classement monument historique, aboutir à la restauration de *Marinela* pour qu'il redevienne ce qu'il était en 1955. Devant l'ampleur du chantier de restauration, Itsas Begia ne pouvait se lancer seule dans une telle aventure. Il aura fallu des années pour convaincre les partenaires (communes, collectivités territoriales, État) de s'engager dans ce dossier. La procédure est sur le point d'aboutir, puisque l'appel d'offre pour la réalisation de la première tranche des travaux de restauration devrait être lancé fin juin 2000.

L'inventaire

Pour orienter ses actions de sauvegarde, Itsas Begia s'appuie sur l'inventaire des bateaux d'intérêt patrimonial qu'elle a réalisé en Pays Basque Nord, sous l'égide du Museo Naval de San Sebastián (qui en a réalisé le pendant en Pays Basque Sud).

La reconstitution

Mais le sauvetage ne pouvait faire revenir les modèles d'embarcations disparues ou tombées en désuétude.

L'année 1985 marque le premier coup d'essai d'Itsas Begia en matière de reconstitution, une réussite, avec la construction d'un battela portant le nom de l'association. Ses bonnes qualités marines (et un équipage très motivé) permettent au battela *Itsas Begia* de remporter la régates internationale d'aviron de mer (en catégorie de moins de 5,50 m) au rassemblement de Douamenez en 1988.

Un grand pas est franchi en 1990-1991: après des mois de recherche (principalement dans les musées navals du Pays Basque Sud) et de sollicitations de financements privés et publics, la réplique d'une grande chaloupe biscayenne du XIX^{ème} siècle est mise en chantier chez Hiruak Bat, à Socoa: *Brokoa* est lancée en 1991, primée au concours national "Bateaux des côtes de France" à Brest en 1992. C'est le dernier grand bateau en bois construit à Socoa.

Un élément manquait pour compléter le trio des embarcations traditionnelles voile-aviron: la trainière. Itsas Begia ne s'est pas lancée dans ce chan-

tier, mais un jeune charpentier du Pays Basque Sud, Xabier Agote, l'a fait. Construite dans le Maine, aux États-Unis, grâce aux subsides de la diaspora basque, la trainière *Amerike tatik* a été offerte au Pays Basque où elle est venue rejoindre ses cousines en 1998.

La diffusion et l'animation

Itsas Begia souhaite faire profiter un large public de ces richesses préservées ou reconstituées. Néanmoins, en l'absence d'une véritable structure muséographique, l'association œuvre surtout au travers de deux catégories de manifestations :

- Les expositions, les conférences et les classes patrimoine organisées autour de vecteurs accessibles (panneaux d'exposition, maquettes, battela, chaloupe).
- Les rassemblements liés au patrimoine maritime, qu'ils soient organisés sous formes de concours, de courses ou de concentrations festives. Les participations de l'association Itsas Begia aux concours nationaux ont souvent été couronnées de succès: battela *Itsas Begia* (Douamenez 1988), txalupa *Brokoa* et son équipage (Brest 1992), exposition "Euskaldunen Itsasoa – La mer des Basques" (Brest 1996), etc.

CONCLUSION

Dans la province du Labourd, le patrimoine et la culture maritimes constituent une matière première d'une grande richesse et capable de mobiliser les intérêts tant localement et plus largement, pour autant que l'on puisse en juger d'après les fréquentations des manifestations organisées sur ces thèmes. La sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine maritime reposent principalement sur l'action associative, mais nécessitent des moyens humains, scientifiques, techniques et financiers dépassant ceux d'une association comme Itsas Begia.

Depuis sa création, Itsas Begia promeut l'idée de la création d'un conservatoire du patrimoine et de la culture maritime. Ce conservatoire pourra seul mobiliser les partenaires institutionnels et les moyens qui méritent d'être consacrés à cette tâche. Au-delà des activités de musée, il est souhaitable de voir confier à ce conservatoire des missions de coordination (assurer la cohérence des activités ayant trait au patrimoine et à la culture maritime, définir les priorités d'action, servir d'intermédiaire entre les différents intervenants) et d'assistance (conseil et appui aux projets des particuliers, des associations, des collectivités).

Un pas a été franchi en 1993, avec la création d'une association de préfiguration de ce conservatoire (comprenant Itsas Begia et les mairies du lit-

toral de Bayonne à Hendaye), sur le conseil de la Direction régionale des affaires culturelles d'Aquitaine. L'idée de conservatoire a marqué quelques points en ressortant comme un point fort dans l'étude du projet de développement de la zone de Socoa (projet "Socoa 2000"). Enfin, une étude de faisabilité du conservatoire devrait être lancée en 2000, la même année que les travaux de restauration du thonier *Marine la*. Espérons que cela constitue un heureux présage.

POUR ALLER PLUS LOIN

Pour le lecteur souhaitant aller un peu plus loin dans la découverte de la richesse du patrimoine maritime basque autour de la construction navale, voici une liste (forcément partielle) pour des lectures assez facilement accessibles, constituant des entrées vers une bibliographie plus complète.

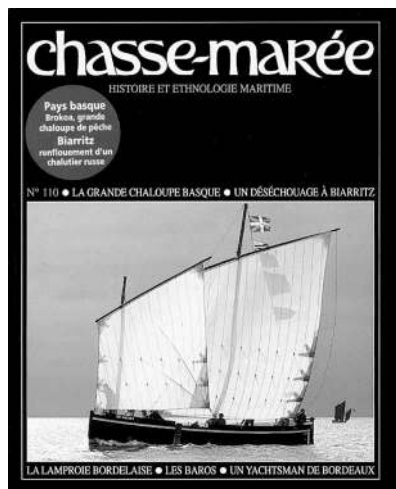
- Anonyme. - Traînière et chaloupe basque. In: Anonyme (ouvrage collectif), *Guide des voiliers de pêche*. Ed. Le Chasse Marée / ArMen (2000), p. 116-117.
- BEAUDOUIN, F. - La traînière basque. In: Beaudouin, F. - *Bateaux des côtes de France*, Ed. Glénat (1990), p. 169-174.
- BOSS, J.-L. & M. LARRARTÉ. - Au temps des grandes chaloupes basques. *Le chasse-marée*, 61 (1991), p. 20-33.
- GOYHENETCHE, M. & Itsas Begia. - La construction navale en Pays Basque Nord : état de la recherche et portrait chronologique. *Itsas Memoria, revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2 (1998), p. 147-168.
- Itsas Begia. - Bain de jouvence pour un quadragénaire basque. *Le chasse-marée*, 37 (1988), p. 76.
- Itsas Begia. - *Euskaldunen itsasoa, La mer des Basques*. Document d'accompagnement de l'exposition présentée au concours national "Patrimoine des côtes et fleuves de France" (1996).
- Itsas Begia. - Regards sur l'histoire de la construction navale à Bayonne. Actes du congrès "Histoire du port de Bayonne", juin 1999. *Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, sous presse.
- LARRARTÉ, M. - Arrauna, la pêche à l'aviron au Pays Basque. *Le chasse-marée*, 37 (1988), p. 40-51.
- LARRARTÉ, M. - Tradition maritime basque. *Le chasse-marée*, 3 (1982), p. 35-40.
- LINARD, A. - A bord de la txalupa handi. *Le chasse-marée*, 110 (1997), p. 10-21.
- LINARD, A. - Brokoa, la grande chaloupe basque. In: Gaubert, Y. (sous la direction de). - *Bateaux traditionnels français. Reconstitutions et répliques*. Ed. Le Chasse Marée / ArMen (1998), p. 220-225.
- ONDICOLA, C. - Itsas Begia, patrimoine maritime basque. *Le Festin*, 22 (1997), p. 94-97.

Mais, c'est encore en ouvrant les yeux que se poursuivra le voyage. Dans le port de Saint-Jean-de-Luz – Ciboure, les derniers thoniers traditionnels (*Begnat, Vagabond, Airosa et Sainte-Thérèse*) et l'ancien bateau pilote reconverti à la promenade (*Marie Rose*). Dans le port de Socoa, la chaloupe *Brokoa* et une flottille de battela. Au sec, devant les chantiers Ordoqui, le thonier *Marinela*, en attente de restauration. Et à Ciboure, en bordure de Nivele, des navires entreposés à terre constituant la majeure partie de la collection d'Itsas Begia (*Euskual Herria, Louis Leopold, etc.*).

Sans oublier, au-delà des livres et des navires, la rencontre avec tous ceux qui ont contribué et contribuent encore à la formidable richesse de la vie maritime basque.



La txalupa handi "Brokoa" en construction aux chantiers Hiruak Bat, à Socoa.



Brokoa fait la "une" du *Chasse-Marée*, en septembre 1997 (photo de couverture: Benjamin Mendlowitz).

Isas Begia: La sauvegarde du patrimoine maritime du Labourd (Pays Basque Nord)



"Ederki Da" mé ritait son nom



Aujourd'hui, "Louis Leopold" a rejoint les collections d'Isas Begia



Le thonier "Marinela" commence sa carrière



"Marinela" au mouillage à Hendaye, peu de temps après son retrait de la flotte de pêche et son classement comme monument historique