

Françoise FÉRON (sous la direction de), *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*. Rennes, PUR, 2002, 438 p.

Un colloque organisé par l'université de Bretagne occidentale à l'occasion de «Brest 2000» et qui a rassemblé, pour 14 tables rondes et 78 communications, 200 participants de disciplines et de milieux divers, permet de saisir l'ampleur et la complexité du phénomène de «patrimonialisation» dans le domaine maritime, en présentant celui-ci dans toute sa diversité, avec beaucoup de rigueur et d'esprit critique.

Sur le littoral et dans les ports tout peut relever du patrimoine et donc justifier enquête, protection, mise en valeur, parce que tout, ou presque, est menacé par des mutations irréversibles, de nouvelles activités, des ruptures brutales. En France, une prise de conscience assez tardive, vers 1980, a permis, d'une part, aux pouvoirs publics d'intervenir et de classer des sites, des constructions, des bateaux, et d'autre part, à des passionnés, comme les fondateurs du *Chasse-Marée* de créer un «courant porteur» ou une «dynamique» qui devait conduire à «Brest 92», «Brest 96», «Brest 2000»...

Mais, si des associations soucieuses de préserver des témoignages d'un passé aboli, des vestiges d'un quotidien en voie de disparition, en s'appuyant sur des recherches, avec une documentation sérieuse, des enquêtes dans les archives, ont pu mener à bien des opérations exemplaires, on a vu aussi souvent recréer du patrimoine. Faute de vieux gréements on a construit des répliques, on a inventé des pratiques ancestrales, ressuscité des événements traditionnels, plaqué des décors à l'ancienne sur des fronts de mer «réhabilités» !

Il est vrai que le «Parisien» veut retrouver au sortir de l'autoroute, là carte postale regroupant phare et clocher, sémaphore et calvaire, quelques vieux gréements à quai, quelques voiles à l'horizon, un musée, tous éléments dûment «patrimonialisés». C'est Concarneau, par exemple, fréquentée par les peintres depuis plus d'un siècle, avec «les Filets bleus» depuis 1905, et un «musée de la pêche» depuis 1960. Mais, si Concarneau existe entre réalité et clichés, certains ports ne vivent plus que de leur mémoire et de leurs légendes et ne proposent au visiteur estival que du spectacle et des «animations» festives.

Les différentes communications ont mis en évidence les difficultés rencontrées pour délimiter divers domaines d'intervention – le monde maritime étant le lieu de tant d'acteurs et de tant d'administrations – et pour définir le patrimoine maritime et les pratiques qui l'ont suscité et qu'il suscite.

Quel inventaire ! Grands voiliers et modestes embarcations, fortifications et casinos, grande pêche et pêche à pied, phares et balises, jetées et quais, sentiers de douaniers et grèves, S.N.L.E. et canots de la S.N.S.M., villa balnéaire et bistrot du port ou Abri du marin, arsenaux et bases navales,

docks et chantiers, ensembles urbains et paysages, marais salants et moulins à mer, réserves d'oiseaux et écosystèmes, sans oublier les îles... De surcroît, il faut aussi tenir compte du fait que, si le «Parisien» voit le port comme un terminus et le littoral comme une frontière, pour le marin le port n'existe que par le large et la côte par la haute mer.

Il faut bien avouer que, s'il y a des critères objectifs du patrimoine maritime, celui-ci n'est guère perçu que de manière subjective et affective, d'une part pour ceux qui entreprennent de le préserver ou le restituer, d'autre part par ceux qui viennent à sa recherche ; l'histoire s'efface derrière le mythe qui suscite des rituels. Il y a souvent détournement mercantile, appropriation et commercialisation d'éléments que l'on ne rend accessibles que pour mieux en tirer profit.

Ce sont les sociologues, voire les ethnologues, qui analysent le mieux ces phénomènes, relevant surtout de l'élaboration identitaire à partir d'«oralité» et de tradition, de mémoire, échappant donc à l'historien et à l'érudit. Bien sûr, les enseignements d'histoire maritime se sont multipliés dans les universités de France, surtout depuis vingt-cinq ans, des colloques ont exploré tous les aspects du monde maritime et naval, mais ce n'est pas à cela que l'on doit l'engouement populaire pour le patrimoine maritime. Même les musées doivent fort peu aux institutions universitaires et au CNRS. Et on comprend fort bien pourquoi les sociétés savantes sont restées à l'écart du grand mouvement de «patrimonialisation», voire de «muséification», du monde maritime à la fin du xx^e siècle.

Les érudits doivent être reconnaissants au professeur Françoise Péron, bien connue pour ses travaux sur les mondes insulaires et maritimes, qui a inspiré ces travaux rigoureux et éclairants, et qui en a fait un beau livre, bien illustré, cohérent quoique divers, stimulant, même et surtout pour des lecteurs bretons.

Jacques GURY

Christian BOUGEARD, *Tanguy Prigent, paysan ministre*. Rennes, PUR, coll. «Histoire», 2002, 363 p.

L'auteur, professeur d'histoire contemporaine à l'université de Bretagne occidentale, est un spécialiste du xx^e siècle qui s'est déjà fait connaître par de nombreux travaux et une autre biographie, celle de René Pleven dans la même collection. Autre symbole, autre parcours que celui de Tanguy Prigent (1909-1970). Ce dernier à la différence de René Pleven symbolise la Bretagne rurale, républicaine et cumule les handicaps : la langue bretonne comme langue maternelle, une petite exploitation, une instruction scolaire limitée.