

<p style="text-align: center;"><b>Commission Permanente du Patrimoine Basque</b> <b>Séance du mercredi 17 juin 2009</b></p>
---

La séance de la Commission Permanente du Patrimoine basque s'est déroulée le mercredi 17 juin 2009, de 14h30 à 18h30, à Saint-Jean-de-Luz/Ciboure.

**Présents**

Dominique Duguet, Michel Berger, Marie-Claude Berger, Beñat Chassevent, Michel Pagoaga, Claude Labat, Jacques Battesti, Terexa Lekumberri

**Egalement présents** : Antton Goikoetxea (responsable patrimoine, membre actif et cofondateur de l'association Itsas Begia), Ramuntxo Ado (membre navigant d'Itsas Begia et ancien pêcheur), Michel Péry (vice-président d'Itsas Begia, commandant de bateaux dont le Belem)

**Ordre du jour**

Sur mer, à bord de la chaloupe Brokoa et à partir de ce que nous voyons sur terre et sur mer, évocation de :

- la protection de la baie de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure (fort de Socoa, maison des blocs, digue),
- la navigation traditionnelle et la chaloupe dans son maniement
- l'évolution des embarcations en fonction des techniques de pêche

Sur terre, visite avec commentaires sur l'évolution typologique des embarcations de l'association :

- des bateaux voués à la destruction (plaine des sports de Ciboure)
- du local à réserves d'Itsas Begia situé à Socoa.

Avec commentaires sur l'évolution typologique des embarcations et l'activité de l'association Itsas Begia.

**1- Protection de la baie de Saint-Jean-de-Luz/ Ciboure**

Antton Goikoetxea a évoqué, à bord du Brokoa, la création en 1627 du fort de Socoa et son histoire, ainsi que celle de la maison des Blocs.

La partie inférieure de celle-ci, datant probablement de la période de construction du fort de Socoa, était au départ une poudrière, lieu de conservation des barils de poudre et autres armements nécessaires au fort militaire de Zokoa et aux bâtiments de pêche à la baleine et à la morue (obligés de naviguer avec des canons pour se protéger des ennemis maritimes anglais et hollandais ou des « corsaires » étrangers), ainsi qu'aux bâtiments luziens servant à la course et au cabotage, ou aux navires en escale dans la baie. Le lieu a dû servir de dépôt et d'armement.

La partie supérieure, datant de 1864, devient la fabrique des blocs et reçoit l'appellation Maison des Blocs. Celle-ci a donc été une des pièces charnières de la construction des digues : entre 1865 et 1895, 400 hommes ont travaillé pour le compte des Ponts et Chaussées Maritimes sur cette filière qui allait de la carrière de Axeri Xilo aux digues de Socoa (1864-1876), Sainte-Barbe (1878-1887) et Artha (1867- 1891 = 15 000 blocs dont 9000 sous l'eau). Durant tout le XXe siècle, des blocs de 50 tonnes sont posées derrière la digue de l'Artha et celle de Socoa.

## **2- Les embarcations traditionnelles dont la chaloupe Brokoa**

Quand en 1990 l'association Itsas Begia décide de participer au concours des « Bâteaux des côtes de France-Brest 92 », elle choisit de reconstruire un bateau représentatif de la tradition maritime du Pays Basque : la txalupa handi (chaloupe biscayenne). A sa création, cette embarcation grée de deux voiles est aussi armée à l'aviron.

La txalupa handi participe à toute l'histoire de la pêche basque. Jusqu'au XVIIIe siècle, elle est utilisée dans les pêches lointaines (remorquage des baleines, transport de barriques d'huile du rivage au navire baleinier, pêche à la morue, transport du poisson séché de la grève au navire morutier). A partir du XIXe siècle, elle pratique plutôt la pêche côtière (de novembre à mai : dorades, raies, congres, maigres, merlus, grondins ; de juin à octobre : thon blanc et rouge) mais aussi le cabotage. Aux XVIIe et XVIIIe, elle sert même de bateau de guerre à certains corsaires.

L'origine de cette embarcation est aujourd'hui assez confuse. Il est probable que des siècles de navigation et de contacts avec des peuples de grande tradition maritime ont conduit les marins basques à élaborer leur propre savoir-faire : « battela », trainières et « txalupa handi » en seraient l'exemple parfait.

On assiste de nos jours à la quasi disparition de la construction de ce type de bateaux en bois. Brokoa est le dernier grand bateau en bois construit à Zokoa.

Il n'a plus aujourd'hui qu'une vocation patrimoniale et de loisir : le fait qu'il soit depuis peu motorisé permet des sorties plus fréquentes.

## **3- Embarcations et évolution des techniques de pêche**

A partir de l'histoire du Brokoa, Antton Goikoetxea retrace rapidement l'évolution des embarcations et des techniques de pêche :

- La fin du XIXe siècle marque l'abandon des embarcations traditionnelles à voiles et avirons, employées pour la pêche côtière, au profit des chaloupes à vapeur.
- Au XXe siècle, la construction navale est influencée par l'évolution des motorisations (passage de la vapeur au moteur diesel) et par les différentes pêches pratiquées : la sardine à la bolinche dans la première moitié du siècle, le thon à la canne à l'appât vivant pendant la décennie 1950-60.
- Avec le développement de la pêche au thon tropical à Dakar, on assiste au déclin de la construction locale (bateaux construits à l'étranger).
- Par la suite, le développement de la pêche au chalut (en particulier pélagique) voit apparaître de nouveaux types de navire en acier ou en polyester (la pêche au pélagique a quasiment disparu aujourd'hui).
- Dans les années 1980, les chantiers de Ciboure se regroupent pour construire quelques unités (en bois ou en polyester), destinées à la petite pêche ou à la pêche côtière, mais celles-ci ne représentent plus vraiment une identité locale.

#### **4- Evolution typologique des embarcations**

Depuis sa création, Itsas Begia a assis son action sur plusieurs axes majeurs parmi lesquels la sauvegarde de pièces d'intérêt patrimonial pour l'histoire maritime locale. Elle a ainsi stocké, sur la plaine des sports de Ciboure, depuis les années 1990, des unités de construction locale traditionnelle en bois

La visite de ces différentes unités, aujourd'hui très endommagées, donne l'occasion à Antton Goikoetxea d'expliquer l'évolution des techniques de fabrication des bateaux : construction à franc-bord sur membrures de chênes chantournées, puis construction à franc-bord sur membrures d'acacia ployées à chaud, réapparition vers les années 1930 de la forme de type traînière (abandonnée à l'ère de la vapeur au profit de la forme dite « cul de poule »), puis évolution de la forme de la coque (plus volumineuse pour pouvoir intégrer les viviers car pêche à l'appât vivant) etc...

#### **5- Itsas Begia et patrimoine maritime du Labourd.**

Depuis sa création, Itsas Begia a privilégié quatre axes majeurs :

-la recherche et la sauvegarde de pièces d'intérêt patrimonial pour l'histoire maritime (inventaire de ses collections effectué sous le contrôle scientifique du Musée Basque)

- la navigation à la voile et à l'aviron sur des embarcations traditionnelles,

-le modélisme naval

- la promotion de l'idée de création d'un espace muséographique consacré au patrimoine maritime.

Elle a ainsi mené certaines actions phares :

- Construction du Brokoa en 1992

- Sauvegarde du thonier « Mariñela » en 1993 et classement au titre des MH

- Création, sur demande de la DRAC Aquitaine, d'une « association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire du patrimoine maritime local » et rédaction d'un cahier de charges pour l'étude de faisabilité,

- Nombreuses expositions et animations auprès des scolaires etc.

Malgré des résultats convaincants et une période très dynamique de 1991 à 1997, le manque de motivation politique et certains passages « obligés » découragent petit à petit les membres d'Itsas Begia :

- Licenciement du permanent de l'association

- Dossier de restauration du Mariñela au point mort durant des années : ceci entraînant le déclassement du thonier (une première dans l'histoire des MH)

- Etude de faisabilité du conservatoire maritime non lancée à ce jour,

- Détérioration des bateaux de la plaine des sports au point que certains ne sont plus que des épaves.

**A l'heure actuelle, l'association reste préoccupée par l'avenir de ce qu'il lui reste comme collections, et par l'avenir du patrimoine maritime tout court. Son constat est amer : après 30 années de bénévolat, comment ne pas être découragé par le fait de n'avoir pas su mobiliser les énergies locales et les volontés politiques autour du patrimoine maritime ? En tant qu'association Itsas Begia est persuadé d'avoir été aussi loin que possible. Il interpelle ainsi la CPPB de l'ICB :**

**- à court terme pour conserver d'urgence des embarcations de 8 à 12 mètres (manque d'hébergement et de moyens de déplacement des embarcations)**

**- à long terme pour trouver un relais public et politique sur le thème de la sauvegarde et mise en valeur du patrimoine historique maritime du Labourd.**