puf

Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : « sportivisation » et patrimonialisation

Jérôme Pruneau, Jacques Dumont, Nicolas Célimène

Dans Ethnologie française 2006/3 Vol. 36 , pages 519 à 530
Éditions Presses Universitaires de France

ISSN 0046-2616
ISBN 9782130554554
DOI 10.3917/ethn.063.0519
Date de mise en ligne : 03/10/2007

Article disponible en ligne à l'adresse
https://shs.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2006-3-page-519?lang=fr

CAIRN.INFO

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.
Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.
Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : « sportivisation » et patrimonialisation

Jérôme Pruneau, Jacques Dumont, Nicolas Célimène
Laboratoire ACTES (UPRES EA 3596)
Université des Antilles et de la Guyane

Presses Universitaires de France | Téléchargé le 17/09/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 188.119.36.133)

RÉSUMÉ

Au détour de l'ère industrielle, la yole traditionnelle de la Martinique, un outil de travail ancré dans ses aires de pêche, se transforme en un objet sportif spectaculaire assurant sa continuité historique tout en redynamisant son usage. Curieusement, à quelques heures de bateau, l'« île-sœur », la Guadeloupe, peine à pérenniser ses canots. Les auteurs de cette étude anthropologique cherchent ici à éclairer les différentes évolutions de ces deux activités traditionnelles en mutation. Ils abordent la conversion des embarcations de pêche et leur transformation en engins sportifs, processus, selon eux, de « sportivisation ». Ce processus confirme l'existence de la tradition et participe à celui de la patrimonialisation.
Mots-clés : Antilles françaises. Voiles traditionnelles. Sport. Identité. Patrimoine.

Jérôme Pruneau, Jacques Dumont, Nicolas Célimène
Laboratoire ACTES (UPRES EA 3596)
Université des Antilles et de la Guyane
Campus de Fouillole
97159 Pointe-à-Pitre
pruneau.j@wanadoo.fr
jacques.dumont@univ-ag.fr

La yole ronde de Martinique multiplie sa présence sur tous les bassins navigables des eaux de l'île des Petites Antilles. Pas d'illustrations, de reportages, voire d'allusions à ce département français d'Amérique qui négligent cette activité. L'image et le discours qui l'accompagnent sont performatifs. En 1984, l'entrée en matière de la demande de subvention adressée au conseil régional affirmait : « *S'il est un sport original, typiquement martiniquais, c'est bien la course de yoles rondes.* »[1] Moins de vingt ans plus tard, vingt et une associations ont été créées et ce discours est repris dans les médias : « *S'il y a un sport qui représente la Martinique, c'est bien la yole ronde*. »[2] L'activité semble devenue un « *objet-symbole* » [Chastel, 1994] qui cristallise engouement patrimonial, « *exhibition identitaire* » [Thiesse, 1999], enracinement culturel et industrie touristique. Pourtant, l'aspect historique de cette construction est souvent occulté ou réduit à une permanence : « *Les courses de canots à voile ont toujours existé à la Martinique*. »[3] Si l'usage des canots est ancien et donne lieu à des défis que se lancent les pêcheurs au retour des lieux de travail, ou à des régates lors des fêtes communales, le passage d'un outil de travail à un objet sportif spectaculaire agit sur les embarcations, sur leurs techniques de construction, leurs usages, mais aussi sur les mémoires de ces métamorphoses. La naturalisation d'un phénomène culturel transforme une contingence en destin historique et gomme jusqu'aux traces de cet itinéraire.

Cet aspect est d'autant plus sensible qu'à quelques milles nautiques l'« île-sœur », la Guadeloupe, semble avoir plus de mal à faire revivre ses canots saintois. Comment comprendre les différences de place de ces voiles traditionnelles dans les départements français des Antilles (DFA) ? La conversion des embarcations de pêche, leur mutation en engins sportifs, peut s'analyser selon un processus de « sportivisation » entendu comme le passage des événements culturels du mouvement traditionnel aux événements sportifs modernes. Les mises en œuvre de techniques, de construction, d'entraînements, de promotion sont traversées par le désir de mettre en scène une tradition pour affirmer une existence. L'authenticité, réelle, inventée ou recomposée, est au fondement de l'architecture identitaire des voiles traditionnelles.

Le terrain d'observation de cette recherche est géographiquement double : il s'appuie sur une enquête menée en Martinique sur tous les lieux propres à la pratique de la yole et particulièrement lors du « Tour » qui s'est déroulé du 3 au 10 août 2003. Parallèlement, l'univers des canots saintois en Guadeloupe a été investi

Presses Universitaires de France téléchargé le 27/09/2013 à 10h19 (IP: 188.119.36.183)

par les chercheurs cette même année afin de réaliser, comme dans l'île Martiniquaise, les entretiens et observations nécessaires auprès des acteurs de ces pratiques. Pour autant, l'importance prise par le phénomène yole en Martinique servira de cadre d'analyse, le canot saintois, propre à la Guadeloupe, venant en contrepoint pour établir similitudes ou différences dans les mécanismes évoqués.

■ La « sportivisation » de la pratique : une mise en conformité sportive

Le passage des jeux traditionnels aux « sports traditionnels »[4] a fait l'objet d'un certain nombre de travaux dans la littérature de l'histoire du sport[5]. Majoritairement, les auteurs ont souligné d'un point de vue diachronique les évolutions subies par les jeux traditionnels au contact de l'ère contemporaine, en analysant la mise en place des structures fédérales et institutionnelles dans ces pratiques. De prime abord, la « sportivisation » de ces activités traditionnelles intervient de façon tardive (courant XX^e^ siècle) et ne relève pas, *a contrario* des sports modernes, d'un phénomène de développement mais plutôt d'une situation critique à laquelle ce processus apparaît comme une solution idoine. « *Certains jeux* [...] *qui n'avaient pas engagé de processus de transformation en sports sont en voie de disparition* » [Camy, 1995]. Dire cependant que le processus de « sportivisation » a sauvé l'ensemble des jeux traditionnels est un raccourci illusoire au vu des conséquences engendrées par la mise en conformité sportive des pratiques traditionnelles. Certaines d'entre elles ont trouvé dans l'institutionnalisation une reconnaissance sportive liée au rayonnement nouveau qu'elles dégagent en s'affichant dans des championnats du monde (boule lyonnaise, nantaise et provençale), voire aux jeux Olympiques (la pelote basque) mais au détriment d'un ensemble de traditions qui participait à une sociabilité particulière, née dans les origines historiques de la pratique et garante d'une identité régionale. D'autres n'ont pas réussi leur intégration au milieu sportif avec autant de sérénité et restent aujourd'hui encore marginalisées et peu reconnues[6].

En s'interrogeant sur la dynamique instaurée par ce processus dans les voiles traditionnelles aux Antilles françaises, on prend conscience des différents enjeux qui gravitent autour de l'institutionnalisation de ces pratiques et des intérêts rencontrés dans sa réalisation. En effet, à la différence des sports modernes qui ont construit leur trajectoire historique en même temps qu'ils se sont développés, la yole ronde, tout comme les canots saintois, est déjà inscrite dans une histoire chargée de sens et de représentations pour une communauté définie. Identifiée en fonction d'un territoire délimité, cette communauté partage une sociabilité spécifique souvent organisée autour de la pratique qui s'ancre dans une filiation à une pratique de labeur : la pêche. Cette dernière, au-delà des valeurs de savoir-faire techniques qu'elle a distillées, marque une conscience collective qui fait référence au patrimoine maritime et, de façon plus large, insulaire. Hier fondatrice, la pêche a aujourd'hui disparu dans sa forme traditionnelle de pratique, mais demeure présente par la participation des marins pêcheurs aux yoles (à leur construction tout comme aux régates), même si, comme le précise Alain Dédé : « *Avec l'évolution du métier et du changement des mentalités qui font que la yole n'est plus un dérivatif de la pêche, les équipages de l'an 2000 ne comptent plus que 10 % de pêcheurs.* »[7]

Dès lors, une dialectique apparaît entre perpétuation et renouvellement, entre ce qui est acquis et ce qui se transforme, mais toujours autour d'un processus dynamique. Bien qu'ayant les traits d'une pratique limitée à une aire géographique bien circonscrite, la yole n'a cessé de se développer en négociant à son avantage les transformations sociétales survenues ces trente dernières années. Aujourd'hui, elle dégage une pérennité qui traduit une capacité d'adaptation aux exigences du sport de compétition et réussit, *in fine*, à renforcer son enracinement dans l'espace martiniquais. On peut se demander si l'effet de « sportivisation » ne s'instaure pas comme un catalyseur qui (ré)activerait la pratique sous une forme plus proche des sports institutionnels, tout en permettant aux Antillais de s'affirmer davantage à travers un ensemble commun de représentations. Pourtant, en Guadeloupe, le canot saintois qui présente en apparence les mêmes caractéristiques peine à se déployer.

Dans cette perspective, la « sportivisation » est un phénomène que l'on doit appréhender comme analyseur de la voile traditionnelle illustrée par la yole et qui se décompose en trois mécanismes. Le premier, véritable processus d'institutionnalisation de la pratique, instille les normes sportives par l'apparition de procédures : réglementation, championnat, classement, licences, etc. Le deuxième, mécanisme de recherche de performance, se caractérise à travers les entraînements et les « écoles de yole ». Enfin, le dernier s'inscrit dans une médiatisation croissante, garante de la portée des événements, de leur lisibilité aussi. Par un renforcement constant des uns envers les autres, ces trois mécanismes font glisser les yoles sur le terrain de la nouveauté et de la modernité. La « sportivisation » se traduit, dans le temps, par la rencontre entre une pratique traditionnelle et l'émergence d'une réalité sportive. Si des indicateurs sous-tendent l'hypothèse d'un processus émergent identique dans la pratique des canots saintois, rien ne laisse présager une trajectoire similaire.

• *L'institutionnalisation des voiles traditionnelles*

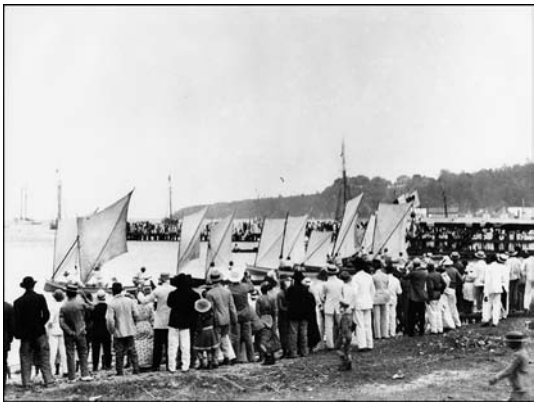
« Les régates de l'après-midi furent fort intéressantes ; pendant que les nombreux concurrents espaçaient peu à peu leurs blanches voiles en triangle dans le bleu sombre de la mer, depuis

Téléchargé le 17/09/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 188.119.36.133) © Presses Universitaires de France

l'écumant "pâté" de Terre de Bas, des gymnastes équilibraient leurs vivantes pyramides au bord de l'appontement. »[8] Au début du siècle, les courses de canots font partie des fêtes communales de bord de mer, tant en Guadeloupe qu'en Martinique, et illustrent la distance avec la logique sportive. Ces régates ne disposent pas de règles extérieures à la manifestation, ni d'un calendrier propre. Chaque paroisse fixe les critères, et les participants des communes voisines s'y conforment. Le phénomène de « sportivisation » correspond à l'introduction de notions non plus seulement d'opposition, de comparaison, mais bien de compétition, c'est-à-dire de rencontres gérées par un règlement se généralisant, dans un espace et un temps normalisés [Chartier, Vigarello, 1982], et entraînant une spécialisation des rôles. L'apparition de spécifications pour les canots, leur classement en catégories, d'abord suivant la taille, puis selon des critères s'apparentant à une jauge, rythme le passage de l'utilisation d'un outil professionnel à son usage sportif[9]. La première trace d'association nautique aux Saintes date de 1949[10], mais c'est en 1989 que se constitue l'Union guadeloupéenne de voile traditionnelle (UGVT), qui a explicitement pour objet de « *diffuser entre tous ses membres et vulgariser les techniques et connaissances dans le domaine de la voile traditionnelle* »[11]. L'UGVT, en difficulté, est reprise sous l'appellation d'un Comité guadeloupéen de voile traditionnelle (CGVT, 2000, pour bien marquer la volonté de changement et de renouveau). Celui-ci élargit l'objectif annoncé (« *techniques et connaissances dans le domaine de la voile* »[12]), mais reste centré sur la promotion de la voile traditionnelle par le biais de la création de manifestations sportives. L'association se donne aussi pour mission, selon P. Forbin, son vice-président, de « *fédérer les énergies, de rassembler les gens de façon conviviale autour d'un passé commun* » [Charpentier, 2003]. Les premières bases d'un règlement sont posées. Le premier tour officiel de Guadeloupe en canot traditionnel est mis en place du 20 au 27 juillet 2002.

Si, sur cet archipel, il s'agit d'une volonté naissante de compétition, en Martinique le phénomène est plus ancien. Mais la scission se creuse entre la yole, outil de pêche, et la yole, engin de défi, qui rencontre sa forme actuelle. En effet, comme dans d'autres lieux, lors des retours de pêche, des défis étaient lancés entre pêcheurs pour vendre au plus vite le poisson sur les marchés. Des revanches « yole à yole » (« kouss kannot awété » en créole) s'organisent le dimanche après la messe, bateau vide pour favoriser la vitesse, et trouvent des prolongements lors des fêtes patronales des différentes communes (*cf.* ill. 1).

Peu à peu, ces défis, organisés autour de paris, augmentent le nombre des participants, renforcent les enjeux. Cette multiplication des régates génère des « besoins » de règlements. Des passionnés, propriétaires de yoles[13], décident alors de s'agréger afin de structurer davantage la pratique (et par ce fait de se l'approprier), tout comme, en parallèle, ils organisent les compétitions



1. Départ de course de yole (photo non datée, ADM 9FI304).

de gommiers, autres embarcations de pêche pouvant être équipées d'une voile. Simplement, l'aire d'influence correspond aux implantations géographiques : les yoles côte atlantique, au vent, les gommiers côte caraïbe, plus protégée, sous le vent. À cette époque déjà, la flottille des yoles compte davantage d'embarcations que celle des gommiers. Dès 1966, un premier tour de la Martinique amateurs voit le jour, il est reconduit les deux années suivantes. Le 21 janvier 1972, ces mêmes passionnés créent la « Société des yoles et gommiers de la Martinique » (SYGM). Un premier règlement s'écrit, il pose les jalons d'une organisation formalisée, où l'égalité des chances tient lieu de postulat de départ, comme dans tout système sportif.

Après neuf années de cohabitation, se constitue en 1981 la « Société des yoles rondes de la Martinique » (SYRM)[14], qui prend désormais en charge l'organisation officielle des régates à la demande des communes intéressées, ce qui établit le « challenge », c'est-à-dire le championnat officiel qui se déroule de février à décembre en fonction du nombre de demandes. Par la suite, cette société fédératrice mettra en place d'autres rencontres : le « grand prix », le « Tour de la Martinique » (1985), la « coupe de la Martinique » (1993), le « challenge du 22 mai » (1998) ; ce dernier, en s'étalant sur trois jours, salue la date de la commémoration de l'abolition de l'esclavage en Martinique[15]. La volonté d'inscription dans un calendrier symbolique souligne la résonance accordée à l'événement.

Une massification de la pratique s'effectue avec l'apparition du « Tour » en 1985. La mystique du Tour[16], encore plus forte sur une île, traduit une volonté de connaissance et de maîtrise. Il s'agit de circonscrire un territoire tout en exhibant sa richesse, en célébrant sa variété, en y affirmant la place des hommes. Lors de la première édition du Tour de la Martinique, huit associations (soit huit embarcations) participent à cet événement, quinze en 1989, dix-neuf en 1994, vingt et une aujourd'hui. Cette orientation traduit son

Document téléchargé depuis www.cairn.info (IP: 188.119.36.183)

effervescence actuelle. Un nouvel ordre s'établit, une structuration rationnelle et efficace se met en place, permettant la proclamation des champions, la reconnaissance sociale et institutionnelle. Les classements par championnat standardisent un fonctionnement déjà pratiqué dans d'autres disciplines, corollaire d'une conformité sportive. Le passage d'une logique « désorganisée », « sauvage », dont les paris servaient l'enjeu, à une logique normalisée qui s'inscrit dans l'acceptation d'une supra-organisation est consommé. Un transfert de charge est amorcé, une délégation de pouvoir et de représentation est mise en place. Le rôle de cette société tend à renforcer la visibilité sportive des yoles en imposant une série de règles toujours plus orientées vers une lecture de compétitivité.

Pour autant, derrière cette tendance moderniste le but affiché se traduit dans une volonté de pérennisation : « C*hacune de ces associations a pour objectif de maintenir la tradition en valorisant ses embarcations.* »[17] En s'inscrivant dans ce processus, la yole maintient l'existant tout autant qu'elle potentialise l'avenir. Un dialogue tradition/modernité s'exprime.

• *Entraînements et « bébés yoles » : la technique au service de la performance*

L'objectif visé par l'entraînement est l'amélioration des qualités. Pas de disciplines sportives sans concept de performance. Selon le sport pratiqué, en fonction des conditions de réalisation qu'il nécessite, l'entraînement combine une pluralité de modalités dans son exécution.

Tantôt axées sur le sportif lui-même, tantôt concentrées sur le maniement d'un engin, les séances d'entraînement peuvent être physiques (musculation, endurance), techniques (position, prise de risque, innovation gestuelle) ou encore tactiques (placements, combinaisons). La plupart du temps, les trois aspects se complètent en vue d'un gain de performance maximal pour préparer au mieux l'échéance compétitive (*cf.* ill. 2).



2. Chaque équipier tient son rôle dans la yole (photo N. Célimène).

Alors qu'il n'est pas organisé de façon régulière ou systématique sur les côtes guadeloupéennes dans la pratique du canot saintois, ce principe s'établit dans la yole afin d'élever le niveau technique. Toutes les associations inscrites dans les différents championnats ont des équipes de compétiteurs. Ceux-ci participent à tous les entraînements organisés au sein de chaque groupe, mais en fonction des ambitions des équipes les séances diffèrent. Selon les stratégies et les choix de régates (les « challenges » servent souvent d'épreuves « tests » du matériel), une planification des séances s'effectue à l'instar du système sportif. On favorise telle compétition ou telle autre. Parfois plusieurs fois par semaine, les entraînements permettent de mobiliser ceux qui désirent s'améliorer dans leur activité. En fonction des engagements professionnels, une certaine latitude est laissée aux équipiers, mais la sélection de l'équipage porte sur les plus performants. S'aguerrir d'un point de vue de l'adresse et d'aspects tactiques est affaire de persévérance, d'ascétisme et d'appropriation de gestes systématiquement orchestrés. Le développement des entraînements symbolise une recherche dans l'élévation du niveau technique et tactique des « yoleurs » qui s'essayent dans l'affinement de certaines attitudes et de certaines positions. L'équilibre, l'adresse, la force, la souplesse sont autant d'éléments qui participent à l'élaboration d'un bon équipage, et qu'il faut préparer au regard de la spécialisation des rôles : un « patron »[18] (le barreur de la yole) ne requiert pas le même physique qu'un « écopeur » (équipier qui vide l'eau du bateau quand celle-ci s'engouffre lors de certaines manœuvres) ou qu'un « dresseur » (équipier qui monte sur les bois dressés pour l'équilibrage de l'embarcation).

Les entraînements se sont développés d'abord au sein des associations les plus performantes et régulièrement en haut du classement (l'association « Chabin'an », l'association « la Yole Rosette », l'association « Caracoli », l'association « Athon »), aujourd'hui étendus à toutes les associations participantes. Ces temps de préparation se traduisent au travers de divers éléments : permanence dans le temps, préparateurs physiques, sophrologie et préparation mentale. Les « grosses équipes » ont d'ailleurs recours à des « coachs » spécialisés dans des domaines différents : quand l'un s'occupe du physique, l'autre axe le travail sur le mental et l'aspect psychologique. Un suivi médical est également prévu (massage, relaxation), rien n'est laissé au hasard, les yoles sont au cœur d'un processus de sport de haut niveau. La fréquence des entraînements favorise les valeurs technicistes en relation avec des préoccupations d'excellence. Les techniques s'affinent et privilégient de plus en plus les aspects tactiques dans la pratique. De cette tendance émerge un esprit de compétition qui se renforce d'année en année, une mentalité différente où la technicité prédomine.

Dans cette logique de performance, la structuration d'une « école » de yole change les repères dans la

Document téléchargé depuis www.cairn.info (IP: 188.119.36.133)

pratique. En effet, apparaissent en 1984 les « bébés yoles », puis plus tard des « yoles tôles ». Les premières sont des petites embarcations de 6,30 m, mâtées d'une voile mesurant entre vingt et trente mètres carrés et comprenant un équipage de six équipiers au maximum. Moins longues et surtout beaucoup moins coûteuses que les grandes yoles[19], elles sont destinées aux pratiquants débutants, tremplin et transition avant la grande yole. Les « yoles tôles », elles, sont des mini-embarcations de 2,50 m, mâtées d'une voile de deux mètres carrés, où seulement deux équipiers (l'un au « *bwa dwessé* » et l'autre à la « *pagaye* ») peuvent prendre place à bord afin d'apprendre les rudiments de la navigation, sur un engin de type traditionnel.

Jusque dans les années quatre-vingt-dix, l'apprentissage et l'initiation de la yole relevaient d'une école que l'on pouvait qualifier de « naturelle ». Les novices marquaient ainsi leur adhésion à la communauté. Certains jeunes montaient sur les embarcations, la transmission de la technique était signifiée par la tradition orale, cette technique s'apprenait « sur le terrain ». Les règles d'appartenance ne se limitaient pas à la souscription d'une simple licence sportive comme aujourd'hui. Dorénavant, un apprentissage systématique et conventionnel au regard des autres pratiques sportives s'institue, loin d'un apprentissage spontané et naturellement orchestré par les « yoleurs » plus anciens ou plus capés. L'apprentissage, ainsi systématisé dès le plus jeune âge (huit ans), favorise l'expérience du pratiquant qui, à dix-huit ans, compte à son actif déjà dix années de technique de yole derrière lui. La performance n'en est que plus grande, le niveau d'excellence pratique aussi. Les touristes ont depuis peu une possibilité d'accès à la découverte de la navigation sur yole. Mais il s'agit là davantage d'un phénomène commercial que de la volonté de partager un savoir-faire.

Derrière cet aspect se trame l'expression d'un changement de valeurs où la logique compétitive vient détrôner la logique ludique d'antan, « *l'esthétique agonistique grignote l'ambiance folklorique* » [Pégard, Pruneau, 2001 : 165]. Aujourd'hui, les « écoles de yole » deviennent quasiment des passages obligés pour ceux qui veulent espérer se montrer dans l'exercice suprême. D'ailleurs, les meilleurs équipages actuels sont passés par là.

Ces structures constituent un lieu d'apprentissage introduisant un parcours initiatique qu'empruntent les futurs champions. Là encore, une logique compétitive apparaît, relayée dans la pratique par des transformations du jeu en sport, alliant efficacité et performance, techniques et tactiques. Les « bébés yoles » et autres « yoles tôles » marquent un tournant qui ancre de nouveaux repères, à la fois dans la pratique mais aussi, plus profondément, dans le système de valeurs jusqu'ici solidement enraciné.

• *La médiatisation : un processus pour la visibilité d'un « entre nous »*

Dans une forme de spectacularisation singulière, le phénomène de médiatisation ne laisse pas passer inaperçu le « Tour » des yoles rondes : point de grand spectacle sans publicité ! À ce titre, la semaine qui précède les festivités est la rampe de lancement d'une campagne tout autant tapageuse que démonstrative. Sous l'égide des *sponsors* privés attitrés à chaque association, les panneaux publicitaires, les spots radio et TV font leur apparition sur le devant de la scène martiniquaise. Ces *sponsors* sont d'ailleurs à l'origine de cette médiatisation croissante et désormais essentielle dans les yoles puisqu'ils ornent de leur « logo » les immenses voilures des embarcations. Cette logique économique semble même être le starter du développement : « *C'est parce que j'ai vu cette surface de toile que ça m'a captivé… Lorsque j'ai découvert la yole, j'ai découvert un support publicitaire* », rappelle Georges Brival[20], personnage à l'origine du Tour et du phénomène de sponsorisation dans cette pratique. Au *sponsoring* privé s'ajoute un « subventionnisme » lui aussi croissant de la part des organismes publics[21]. Le Tour des yoles, c'est LA manifestation sportive de l'année en Martinique qui s'impose au-delà du simple événement sportif puisque « *c'est l'affaire de tout un peuple* », estime Aimé Césaire, ancien maire de Fort-de-France et figure emblématique de la culture antillaise qu'on ne présente plus.

L'aspect financier est devenu la pierre angulaire. Alors qu'en 1985 le prix d'une coque de yole n'atteignait pas 50 000 francs, il dépasse aujourd'hui les 20 000 euros. Les voiles coûtaient, en 2003, 56 euros le mètre carré pour une surface de voile qui varie de 32 à 75 mètres carrés. Une quinzaine de voiles est prévue par saison. Le coût peut donc dépasser les 60 000 euros. Les entreprises privées sont sur les rangs ; décrocher un contrat avec une association devient un atout commercial local, voire national, une place de choix auprès des potentiels consommateurs. Cette « course à l'armement » est plus limitée en Guadeloupe, le jeu de voiles d'un canot (8 mètres carrés de foc et 16 mètres carrés de grand-voile) ne valait pas plus de 1 300 euros en 2003, avant que la publicité n'envahisse les voiles. Le coût total d'un canot équipé oscillait autour de 8 000 euros[22].

La presse locale en est un relais privilégié puisque *France-Antilles*, le seul quotidien, propose un supplément « spécial Tour » durant l'épreuve qui consacre photos, reportages, classements, et autres « brèves » qui alimentent la vie « autour » de la pratique. Mieux encore, ce quotidien sort un numéro spécial de dix pages deux jours avant le Tour pour présenter l'ensemble de l'événement : la carte de chacune des étapes avec schéma à l'appui, situation des bouées, horaires de départs, etc., mais également la présentation de chaque équipe engagée, commentaires détaillés sur les chances de chacune, forces, faiblesses, composition des équipages, etc.

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Université des Antilles et de la Guyane - - 188.119.36.183 - 29/07/2015 15h47. © Armand Colin

Comme pour la saison de football de Ligue 1 ou le Tour de France cycliste, rien n'échappe aux initiés et autres amateurs en attente d'un spectacle haletant, captivant. D'ailleurs, tout comme la chaîne de télévision, Radio France Outre-mer diffuse chaque soir son « journal du Tour » pendant un quart d'heure : interviews, résumé de l'étape, à-côtés du Tour, etc. En Guadeloupe, le très récent Tour en canot saintois ne bénéficiait pas jusqu'en 2005 d'un tel suivi [23], c'est le cyclisme qui joue ce rôle à travers notamment le « Tour de la Guadeloupe » créé dans le sillage du Tour de France, à l'occasion du centenaire de l'abolition de l'esclavage en 1948.

Au Tour des yoles, une centaine d'abris forment le « village du Tour », analogie du village olympique, dans une ambiance conviviale et sécurisée : les marchands ambulants « donnent la vie » et sont pour la plupart des femmes, épouses d'un barreur parfois, qui, chaque jour, rejouent le même scénario. Il faut monter et démonter les « joupas » en essayant, entre-temps, d'attirer le client pour lui vendre son produit : chapeau de paille, pistaches, sorbet coco ou le fameux « Sinobol » (morceau de glace au sirop). Les associations et les entreprises sont là aussi et mettent en valeur leurs produits « touristiques ». Même l'opérateur de téléphonie mobile locale joue sa carte commerciale : « *Suivez le Tour de la Martinique des* YOLES *rondes sur votre mobile Orange.* » Le lieu sert le localisme, sorte de « foire » opportuniste de l'événement mais légitimée par les organisateurs. À l'instar d'une boutique des supporters de football, la « boutique du Tour » montée sous un chapiteau permet à la Société des yoles rondes un merchandising des plus élaborés : montres, maquettes, casquettes, tee-shirts, porte-clefs, affiches, cassettes vidéo, etc. Tout y est pour un lobbying agressif au sens commercial du terme. On l'aura compris, les engagements financiers du Tour des yoles sont à l'aune de sa spectacularisation. Il s'agit désormais de dépasser le simple fait culturel local pour inscrire l'événement dans un « global » porteur d'avenir, tout autant qu'on accentue l'enracinement. Des garde-fous sont installés par la SYRM qui souhaite rappeler et conserver une position légitime dominante. D'ailleurs, pour garantir l'identité locale, « yole ronde » est une appellation déposée, tout comme son image, propriété de la Société des yoles rondes. L'intérêt financier est évident. Ce label est présenté comme une caution, c'est aussi l'appropriation d'un objet. Si l'image s'exhibe pour les « autres », c'est l'« entre nous » qui recueille les fruits de cette diffusion.

Ces aspects de médiatisation sont exponentiels depuis une dizaine d'années, qu'ils soient liés à la diffusion publicitaire massive, à l'édition d'un journal conséquent et évocateur, à la multiplication de la presse, des télés ou des radios. Par la retransmission de certaines régates ou de l'intégralité du Tour, par la diffusion d'une cassette vidéo d'une heure trente minutes sur RFO Martinique et RFO Satellite, par les reportages vus sur les écrans nationaux de France 2 et TF1 ou sur des programmes en Allemagne, au Canada, à Cuba, à Porto Rico ou au Venezuela, la yole assure sa visibilité médiatique. Cette dernière constitue un relais dans la transmission traditionnelle de la pratique, lui assurant la pérennité de ses valeurs, tout comme son adaptation au moderne. Sous l'égide des *sponsors* et des moyens qu'ils mettent en place, l'événement est monté en épingle, porté à un paroxysme culturel qui consacre toute la dimension locale et identitaire. À titre d'exemple, le Tour des yoles, c'est plus de 60 bus affrétés, le parc de location automobile loué à 95 %, plus de 20 000 plateaux-repas vendus, plus de 10 000 nuitées, 500 locations de bateaux, 5 000 pellicules photo [24]. En interférant les attributs du spectacle, les ingrédients du sport, les séquences ritualisées, la symbolique commune ancrée dans la tradition et l'histoire, le processus médiatique assure la diffusion, le temps de la fête du Tour, des valeurs initiales au fondement de la pratique comme l'entraide, le savoir-faire des constructions ou celui des techniques de navigation liées à la pêche, au même titre qu'il détermine la gestion culturelle, historique ou économique de son devenir.

Finalement, classifier les « yoleurs » selon des critères précis exhorte la spécificité du sport comme le propose la classification d'Allen Guttman [Guttman, 1979] : l'égalité dans les compétitions est respectée (réglementation), la quantification s'exerce (système de points des championnats), la spécialisation des rôles apparaît (divisions hiérarchisées sur les yoles), le goût du record est amplifié (recherche de palmarès). La pratique traditionnelle glisse vers une sportivité de plus en plus contraignante dans l'organisation, de plus en plus prégnante dans les esprits. Le spectacle devient capital en imposant sa logique événementielle dont la médiatisation sert de relais incontournable.

■ La technique au service d'une identité

• *La voile traditionnelle : un objet de construction identitaire*

L'itinéraire de la transformation d'une activité laborieuse en spectacle sportif ne suffit pas à expliquer l'enthousiasme pour cette activité. La séduction identitaire, qui trace toujours les frontières du même et du différent, ne peut se réduire à l'effet d'une mécanique, qui tend à transformer les acteurs en récepteurs passifs ou dociles, négligeant ainsi le sens et le contexte d'un engouement. Elle participe de ce que Michel Giraud a analysé comme la « patrimonialisation des cultures antillaises » [Giraud, 1999]. L'histoire des activités culturelles dans les DFA peut se lire à travers la dynamique des désillusions qui suivent la départementalisation tant attendue en 1946 [Dumont, 2002]. Le processus d'assimilation, le désir d'intégration, d'être reconnus comme Français à part entière a gommé ou minimisé les attributs culturels. Au mieux les particularités locales ont-elles été perçues sous forme d'un folklore, minoration qui

Presses Universitaires de France téléchargé le 17/09/2026 sur www.cairn.info (IP: 188.119.36.133)

frappait de la même façon la langue créole. Cette période de l'assimilation triomphante, avec la survalorisation de tout ce qui venait de France, laisse place à une redécouverte des richesses antillaises. Comme dans les lieux où la particularité culturelle a été longtemps occultée, un phénomène de balancier contribue à radicaliser le discours et à le réduire en termes binaires. La revendication indépendantiste ou autonomiste qui émerge dans les années soixante aux Antilles s'appuie sur la revendication culturelle, aboutissant à la « politisation des identités » [Daniel, 2002]. Dans la Caraïbe, les questions d'ethnicité, de rapports de classe, de marqueurs identitaires sont étroitement mêlées et se constituent mutuellement [Baronov, Yelvington, 2002].

Aujourd'hui, les notions de pays (« *peyi Martinik* ») et de peuple (« *pép Gwadloup* ») sont largement utilisées dans les DFA, bien au-delà des milieux indépendantistes. « *La véritable base d'une nation avant la langue, avant la race, c'est le consentement des populations, c'est la volonté de vivre ensemble* », soulignait déjà Ernest Renan [Renan, 1882]. L'unité, qu'elle soit définie à travers l'être collectif, une entité juridique, ou la fierté d'une appartenance, suppose une représentation collective fédératrice et mobilisatrice. Pour la constitution d'une entité territoriale et culturelle, la notion d'héritage est fondamentale. Le passé détermine une filiation et un patrimoine. Celui-ci n'est pas simplement légué, mais plutôt reconstruit, inventé [Hobsbawm, Ranger, 1983], devenant dans les DFA le vivant témoignage d'une mémoire trop longtemps délaissée, la représentation unificatrice d'une communauté.

La notion d'attracteur identitaire [Dumont *et al.*, sous presse] peut ainsi rendre compte d'une alchimie. Elle attire, fait converger et concentre plusieurs lignes de force, réunit leurs énergies, les amplifie en guidant leur direction. Elle rend compte de la transformation d'un élément culturel en emblème. Celui-ci catalyse ainsi « *la réunion, sur un espace limité, du monument historique, du site pittoresque, du village préservé, de l'artisanat à l'ancienne et des fêtes traditionnelles* » [Thiesse, *op. cit.*] mais aussi, et peut être surtout, la mise en scène de vertus distinctives, la fierté du spectacle de savoir-faire spécifiques. On peut ainsi avancer l'hypothèse, au-delà des histoires différentes de la yole et du canot saintois, que ce dernier, bien que plus ancien, ne parvient pas à rassembler les éléments susceptibles non seulement d'une identification, mais de sa fière exhibition. Au contraire, la yole, embarcation spécifique de la Martinique, propose, avec ses bois dressés et l'agilité qu'ils impliquent, ses débauches de voile et les fragiles équilibres mis en jeu, une image aisément reconnaissable, concentrant vitesse et promesse de sensations, savoir-faire inaccessibles au commun des terriens. Cette « icône », offerte en apparence à toute une population, n'appartient, par sa modernité sportive et technique, qu'à certains.

Car cette représentation doit surtout être perçue, ressentie comme vraie. Les attributs d'une identité culturelle ne sont véritablement attractifs que lorsqu'ils ont été intériorisés, *incorporés*. En d'autres termes, les habits identitaires ne sont endossables que lorsque les traces du bâti ont disparu. L'offre pléthorique d'images de cet attracteur identitaire rend sa présence de plus en plus « naturelle », évidente, contribuant ainsi à son « authenticité ».

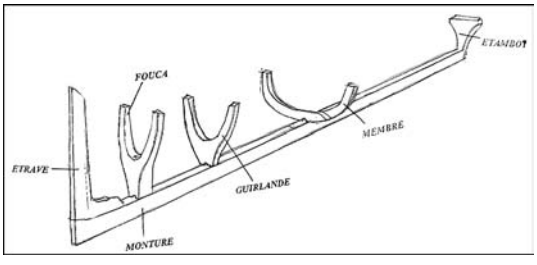
• *L'authenticité : un enjeu au service du patrimoine*

L'investissement identitaire trace une ligne de partage. L'authenticité devient un marqueur de territoire. Il ne s'agit pas là de s'interroger sur la véracité de celle-ci ou de céder au mythe des origines, mais bien d'interroger les usages de cette notion. Bien que des journalistes mal informés ou aveuglés par l'inévitable modernité des « *formule un des mers* » parlent des « *coques en plastique de la yole* » [Thellier, 1998], le bois massif est le seul matériau officiellement autorisé pour la coque (*cf. infra*). « *La monture, l'étrave, les foucas, les membres, le tableau arrière ainsi que les renforts de celui-ci doivent être impérativement en bois massif.* »[25] Le règlement de la SYMN revient par sept fois sur cette présence, en insistant au passage sur l'origine locale des matériaux[26]. Des structures en nid d'abeille, allégeant le poids de l'embarcation, font pourtant des apparitions discrètes. Les espars également doivent être en bois, le bambou étant utilisé pour la vergue, même si le carbone vient confidentiellement en renforcer la solidité. L'exigence et l'affichage d'un matériau naturel et traditionnel sont beaucoup moins forts pour les voiles, qui peuvent faire ouvertement appel à des matériaux « exotiques » : Dacron, Nylon, Mylar. Les canots saintois obéissent aux mêmes exigences. Les coques sont exclusivement en bois. Le dépouillement est signe d'une sincérité, d'une tradition préservée. Le règlement du CGVT 2000 stipule que les bateaux participants « *doivent être équipés de quelques cordages, une tige de bambou en guise de bôme, pas de taquets ou poulies et deux haubans en textile* »[27]. Les voiles doivent se contenter de Dacron, plus en rapport avec les budgets consentis jusqu'à aujourd'hui. Le coton, moins performant mais plus classique, pourrait séduire quelques utilisateurs attachés au respect inconditionnel des usages ancestraux. Mais il est moins efficace et sa mise en œuvre en petites laizes le rend beaucoup plus coûteux. La ressemblance avec les voiles anciennes est donc assurée non par le matériau mais la couleur crème choisie[28]. À l'inverse, les voiles de yole, supports publicitaires, ne cherchent pas à copier un passé mais à assurer une visibilité maximale. L'association GFA a même fait spécialement confectionner un tissu d'un bleu nouveau, les coloris proposés sur le marché ne convenant pas. La confection d'un jeu de voiles complet, pour les différentes conditions que rencontre la yole au cours d'une saison, oscille entre 1 000 et 1 200 m^2[29], investissement suffisamment motivant pour un fabricant...

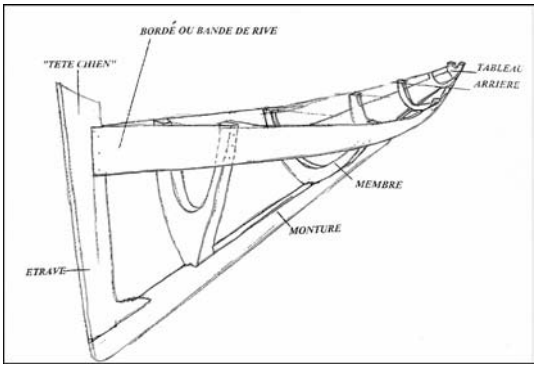
Association Ethnologie française | Téléchargé le 17/09/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 188.119.36.183)

La construction des coques fait appel à un héritage mis en valeur. On ne s'improvise pas charpentier de marine. La technique de construction se transmet par un apprentissage proche du compagnonnage et souvent familial : « *Je me souviens sans avoir appris. Pour construire un canot traditionnel, je retrouve les gestes de mon père, que j'avais juste aperçus.* »[30] L'apprenti est mieux accueilli s'il fait partie du cercle des initiés. Les coques sont construites sans plan, la coupe des bois correspond à certaines phases de lune : il s'agit donc de la transmission d'un ensemble de compétences propres à chaque charpentier et jalousement conservées. Pourtant aujourd'hui le renouveau des voiles traditionnelles pourrait aussi représenter un espoir de métiers dans des pays dramatiquement touchés par le chômage[31]. L'habileté mise en œuvre est l'occasion de saluer un talent et de l'inscrire dans une évocation identitaire qui exalte « *la compétence des artisans martiniquais à travers le charpentier de marine, détenteur et utilisateur des techniques et des gestes de nos ancêtres les plus lointains, et celle d'une véritable exhibition de maîtrise professionnelle et de courage de nos marins pêcheurs* » [Brival, 1987].

L'authenticité est plus une valeur revendiquée qu'une réalité. Une fois encore l'histoire de l'activité est dépassée par sa construction mémorielle. Alors que les canots saintois ont le même procédé de construction depuis le XVII^e siècle, le bordé sur membrures, cette technique n'est appliquée pour les yoles d'apparition beaucoup plus récente en Martinique qu'au cours du XX^e siècle. Elle implique un nouveau type de fabrication, qui rompt avec celui des gommiers, précédemment taillés dans la masse de l'arbre qui donne son nom à l'embarcation. L'assemblage des structures de la yole génère de nouveaux artisans. Il n'y a pas de filiation directe entre les constructeurs de gommier et les charpentiers de yole, qui ne fréquentent pas les mêmes côtes. Ainsi, une yole ronde doit être une embarcation dite « légère », sans quille ni lest, sans dérive ni gouvernail, dont le tirant d'eau est faible et qui peut naviguer avec une ou deux voiles. Elle est conçue par assemblage de planches (bordés) fixées horizontalement sur une ossature constituée de membres, l'assemblage en lattes étant interdit. L'ossature (*cf.* ill. 3) forme la première pièce et comprend la monture, l'étrave, les foucas, les membres et le tableau arrière.



3. Ossature d'une yole (document de l'auteur).



4. Bande de rive (document de l'auteur).

L'étrave est une pièce de bois en forme de « L » et dont la base se fixe sur le dessus de la monture. Les foucas, en forme de « V », également sur la monture, doivent avoir une épaisseur suffisante pour recevoir et maintenir les pieds de mâts et les tôtes de mâts dans leur partie supérieure. En partant de l'avant vers l'arrière sont montés ensuite les membres parmi lesquels on en trouve un appelé « guirlande ». D'une seule pièce, elle sert à consolider et renforcer les bordés aux abords des foucas. Vient enfin en partie arrière le tableau arrière dénommé aussi étambot. Fixé sur la partie supérieure de la monture, il peut être renforcé par le sabot qui consolide l'ensemble. Sur l'ossature ainsi assemblée viennent se fixer les planches de façon horizontale, parallèles à la monture de l'étrave à l'étambot, la dernière sur la partie supérieure étant dénommée bande de rive (*cf.* ill. 4). Les yoles comprennent ensuite deux tôtes de mâts (avant et au milieu) qui sont des pièces de bois épaisses comportant un ou plusieurs orifices destinés à recevoir les mâts (un ou deux selon que l'on navigue à une ou deux voiles). À l'intérieur de la coque, de la tôte des mâts jusqu'à l'étambot, sont montées deux rangées de lisses dont les rangées inférieures servent de point de calage aux fameux bois dressés (*bwa duessé*) sur lesquels les dresseurs jouent les équilibristes. Ici, au-delà de l'efficacité, s'ajoute à la pratique son caractère esthétique.

Le succès des voiles traditionnelles provoque une véritable compétition entre les « diffuseurs de patrimoine » [Thiesse, *op. cit.*]. Dans les DFA, « *on assiste à la mise en scène permanente des spécificités, érigées en véritables emblèmes d'une identité recomposée* » [Daniel, *op. cit.*]. Les rivalités entre promoteurs se cristallisent sur cette notion d'authenticité, de respect de la tradition. Les gardiens du temple tracent les limites de l'acceptable. Cette définition légitime, en retour, les positions dominantes. Ainsi, l'activité de l'association « les Amis de Déravel » en Guadeloupe est rejetée par le CGVT 2000, comme n'étant pas de la véritable voile traditionnelle. Dans le même esprit, l'association « Gran V La »[32], qui maintient l'héritage de la fabrication des canots traditionnels guadeloupéens, mais qui, à défaut de voiles, utilise des rames

Document téléchargé le 17/09/2015 à 19h39 par via universitaire (IP: 188.119.36.133)

comme moyen de propulsion, ne peut pas être considérée comme garante de la tradition par les défenseurs de la voile. En revanche elle revendique la mise en œuvre de « *courses d'hommes et non des courses à l'armement* »[33]. Sa revue « *Bwa é lanmé. Bra en lamé* » (De la forêt à la mer à la force des bras) marque sa volonté d'inscription dans le registre de la fidélité, tout comme la « Rame saintoise ». La dernière association, le « Breizh Karukéra », prétend posséder la dernière saintoise traditionnelle : « *Le* Breizh Karukéra*, du nom de l'association des Bretons de Guadeloupe qui l'a restaurée, a une autre particularité. C'est le dernier exemplaire des saintoises traditionnelles encore en état de naviguer.* »[34]

En Martinique, la ligne de démarcation passe entre les gommiers et les yoles, les premiers revendiquant l'antériorité et donc une plus forte légitimité. Le vice-président de la SYRM se dit scandalisé que, à l'occasion d'une manifestation de « voile-tradition » à Arcachon, le journal *Ouest-France* ait pu faire « *croire que la yole n'était pas la tradition de la Martinique* »[35]. À l'inverse, les tenants du gommier reprochent aux défenseurs des yoles de céder aux sirènes de l'argent, en d'autres termes leur trop grande inscription dans la modernité sportive. Des pionniers de la yole, déçus par les orientations actuelles de la compétition, vont jusqu'à invoquer la perte d'essence : « *Les gommiers ça a encore une âme. Mais les yoles, ça n'a pas d'âme.* »[36] Le jeu entre modernité et tradition souligne la peur ou la réalité d'une perte. La consécration de nouvelles légitimités culturelles modifie les champs de pouvoir. Les marins pêcheurs à l'origine des régates de yole y sont aujourd'hui largement minoritaires. Quelques pionniers se ressentent même dépossédés de leur objet et reprochent ouvertement les orientations actuelles. « *Il n'y a que le fric. Quand tu vois une course de yoles, ils sont là, ils se regardent, ils s'épient, ils s'espionnent, il n'y a pas d'amitié* » [*ibid*.]. La thématique du dévoiement, voire d'un paradis perdu, inspire la mise en place de garde-fous. Il s'agit notamment de préserver des comportements qu'on souhaite séculaires. Les règles de course traditionnelles édictées par la Société des yoles définissent en premier lieu un « code du sportif » qui repose sur sept engagements : « *Tout sportif* [...] *s'engage à se conformer aux règles du jeu, respecter les décisions de l'arbitre, respecter adversaires et partenaires, refuser toute forme de violence et de tricherie…* »[37] Si les premiers commandements ont trait aux règles sportives, les trois derniers semblent appartenir à un « esprit sportif » [Callède, 1987], censé transcender les époques, et qui contribue à la formation d'une identité collective. Dans le contexte historique des DFA, la persistance de traits spécifiques renvoie à l'importance de l'image et à la place du sportif dans la recherche d'une reconnaissance, d'une intégration [Dumont, *op. cit*.]. Le sportif s'engage donc à : « *5) Être maître de soi en toute circonstance. 6) Être loyal dans le sport et dans la vie. 7) Être exemplaire, généreux et tolérant.* »[38]

En Guadeloupe, des coupes sont prévues à chaque étape pour le barreur qui aura fait preuve de combativité et de respect. Patrick Forbin, en refusant de porter contestation contre ses adversaires et en faisant preuve d'une conduite exemplaire, a reçu la coupe du fair-play. Il évoque son père, grand régatier et pionnier de la voile traditionnelle qui « *cherchait à ralentir pour ne pas trop distancer un voilier concurrent. Il voulait préserver le jeu de la régate, l'honneur de l'autre. Il avait l'élégance de respecter l'adversaire* »[39]. Les sportifs aux Antilles cultivent l'image de l'honnête homme, au service d'une collectivité. Il ne suffit pas de pratiquer des activités physiques, ces exercices doivent développer une attitude édifiante et représentative.

L'image positive de la yole n'est pas seulement à usage endogène. Elle est aussi susceptible d'attirer des touristes en mal d'un exotisme « vrai », non frelaté, et distinguant de celui auquel s'adonne une masse de consommateurs. La yole entre dans la catégorie des « choses à voir » indispensables pour le touriste pressé à la recherche de l'essentiel, sous le sens de la manifestation propre à résumer une culture, un lieu, un esprit, bref, l'expression moderne d'une tradition séculaire. Cette quête, entretenue et développée par les guides touristiques, permet de ménager la perplexité du visiteur aux Antilles, confronté à la rareté des objets patrimoniaux classiques [Bégot, 2001]. La yole fait converger les attentions et redéploie une industrie touristique qui s'appuie sur une iconographie de masse comme les cartes postales, dont on connaît le rôle dans la popularisation d'une perception du paysage, les guides touristiques, mais aussi sur des supports plus contemporains comme les sites Internet. Cette médiatisation invite paradoxalement à insister sur l'actualité des outils méthodologiques « anciens » du courant de l'histoire positive, comme la critique externe des documents.

Mais cette diffusion massive, cette exhibition identitaire, tend à créer un phénomène d'assignation, qui dicte aux individus ce qu'ils sont, les incite à s'y conformer et à répandre cette représentation d'une culture commune, d'une identité collective. La communauté imaginée trace l'exemple de ce qu'un membre doit faire et apprécier, une façon partagée d'agir et de percevoir. Le danger de cette assignation est de devenir « *captif de son ascendance* » [Finkielkraut, 1987]. Le péril semble suffisamment inquiétant pour que Michel Giraud, chercheur au CNRS, dans un texte intitulé « Assimilation, aliénation, identité », souligne que « *le risque majeur pour les peuples des Antilles serait de folkloriser leur culture, de la momifier, et de devenir les spectateurs d'eux-mêmes* » [Giraud, 2004][40].

« *Le bateau saintois, pas bateau, mais sculpture, savoir-faire ancestral qui ne passera jamais.* » Cette ode de l'écrivain Simone Schwartz-Bart crée la réalité en la nommant, elle souligne malgré elle la fragilité de la gestion de l'héritage. Autant le processus de « sportivisation » semble correspondre à une revitalisation de la pratique traditionnelle en Martinique, au risque d'une « *authenticité anachronique* » [Pruneau, 2003] et d'une implosion pécuniaire, autant en Guadeloupe, au titre d'une même

Presses Universitaires de France. Téléchargé le 17/09/2026 sur www.cairn.info (IP: 188.119.36.183)

authenticité, le canot saintois peine pour l'instant à devenir un « objet symbole ». Les évolutions techniques engagées sont au cœur de la dialectique tradition/modernité ; elles concernent tous les domaines de l'environnement des voiles traditionnelles : construction, navigation, organisation d'événements, promotion touristique, industries de la mémoire. Elles rencontrent une quête patrimoniale particulièrement foisonnante dans les DFA. Comme le rappelle la directrice du laboratoire Archéologie industrielle, histoire et patrimoine[41] : « *La flexibilité de la notion de patrimoine a en tout cas le grand mérite de permettre une adaptation des innombrables variantes aux données locales* » [Bégot, 2001b]. Loin d'un stérile repli sur le passé, sa conservation peut être aussi l'opportunité d'une (re) dynamisation. ■

Notes

1. Société des yoles rondes de la Martinique, courrier du 12 janvier 1984, Georges Brival.

2. http ://perso.wanadoo.fr/webtinik

3. http ://www.yoles-rondes.com

4. Cet oxymore doit être compris dans une possible lecture où sport et jeu trouvent un espace d'expression qui se traduit par une pratique hybride, à la croisée des sports et des jeux traditionnels. À ce sujet, voir : [Pruneau, 2003].

5. *Cf.* : [Callède, 1995, sur la pelote basque ; Camy, 1985, sur les joutes givordines et Camy, 1995, sur les quilles en Gascogne ; Pruneau, 2003, sur les joutes languedociennes].

6. Les quilles de trois n'ont pas réussi à se greffer au processus de « sportivisation » à l'instar des autres sports de quilles malgré une tentative de fédération en 1920. *Cf.* : [Camy, 1995].

7. Interview du président de la « Société des yoles rondes de la Martinique » réalisée par Georges Gallion (site internet www.yoles-rondes.org/).

8. « La fête patronale des Saintes », 1919, *L'Écho de la Reine*, 5, oct.

9. Il semble que l'apparition de catégories de taille, première forme de normalisation, date des années trente. Une véritable jauge est en projet d'élaboration en Guadeloupe, mais sa mise en œuvre est plus difficile. En Martinique, la taille des yoles passe de 8/9 m à une taille de 10,50 m. Toutes les autres composantes sont libres : surface de voile, nombre d'équipiers, etc. Le même phénomène est sensible en métropole. La Société des régates du Havre, créée en 1838, réunit d'abord tous les concurrents avant d'adopter quatre classes en fonction de la longueur du pont du bateau, puis de définir des critères plus élaborés. *Cf.* : [Catalogue de l'exposition du musée de la Marine, *op. cit.*].

10. N° 1/00485, registre de la préfecture, Basse-Terre.

11. UGVT, déclaration n° 1/02464, au registre de la préfecture, Basse-Terre, 23 janvier 1989.

12. CGVT 2000, statut déposé le 25 août 2000.

13. Parmi ces propriétaires, on peut citer Georges Brival, François Emica, Alain Ursulet.

14. Suite à la séparation avec les gommiers qui s'organisent à travers le Club des gommiers à voile de la Martinique (CGVM).

15. De même la finale de la coupe de football est organisée ce jour.

16. Yvon Eugénie, trésorier du CGVT 2000, dans l'entretien accordé le 28 février 2003 à l'un des auteurs, précise que le « Tour » de Guadeloupe n'est pas complet (à cette date, il l'est depuis 2005). Les sept étapes délaissent une large portion de côte au vent afin d'éviter les dangers de navigation dans cette zone. Mais la représentation du « Tour » domine. Le même phénomène se retrouve dans le cyclisme. Le premier Tour de la Guadeloupe en 1948, en deux étapes, est incomplet du fait de l'inexistence de route dans certaines portions. Les coureurs sont obligés de porter leur vélo pour respecter cette symbolique du Tour.

17. Statut officiel des deux sociétés.

18. Le patron ne vient pas nécessairement du milieu de la voile traditionnelle. Comme en Guadeloupe où le phénomène est très fort, des barreurs antillais, aux compétences reconnues, venant des circuits compétitifs de la voile « classique » peuvent être sollicités.

19. La coque d'une yole atteint aujourd'hui 10,50 m.

20. Georges Brival, entretien du 4 janvier 2003, réalisé par l'auteur.

21. En 1999, le conseil régional octroyait 46 000 euros à la Société des yoles rondes qui redistribue aux différentes associations ces subventions. En 2000, 64 000 euros, en 2002, 78 000 euros. En 2001, les 131 000 euros accordés correspondent à une année exceptionnelle due à une exhibition dans la baie d'Arcachon. Le Tour de Guadeloupe en canot saintois a bénéficié de l'appui du conseil régional et du conseil général, souvent en concurrence dans une Région.

22. En 2005, la séparation est sensible entre les équipages pouvant disposer de matériel neuf et ceux contraints d'utiliser des canots anciens et moins performants.

23. Le Tour 2005 a bénéficié d'émissions quotidiennes sur RFO télévision, après les informations de la soirée : résultats de l'étape, interviews des concurrents, techniques et procédés, à l'image de ce qui se faisait dans l'« île-sœur ».

24. Sources SYRM.

25. Définition de la yole ronde et de ses accessoires le 20 janvier 1998 dans la revue de la Société des yoles rondes.

26. La notion de local s'étend jusqu'au bois de Guyane. Sans doute s'agit-il d'une interprétation large du bassin caribéen.

27. Yvon Eugénie, trésorier du CGVT 2000, dans l'entretien accordé le 28 février 2003 à l'un des auteurs.

28. La pratique est en plein changement et l'apparition massive de publicité lors des dernières éditions remplace cette recherche de conformité aux voiles d'origine.

29. Informations communiquées par Andrew Dove, responsable de North Sails Caraïbe, qui fournit la quasi-totalité des voiles des embarcations traditionnelles aux Antilles.

30. *Voiles et Voiliers*, *op. cit.*

31. Dans les DFA, le taux de chômage est autour des 30 %.

32. Cette association voit le jour le 14 mars 1999 à Petit-Canal.

33. « Bwa é lanmé. Bra en lamé », 1999, *Revue locale du « Gran V La »*, 1 : 6.

34. Article extrait du journal breton *Le Télégramme de Brest*, 1996 (site : www.bretagne-online.com).

35. Alain Ursulet, entretien du 27 décembre 2002, réalisé par l'auteur.

36. Georges Brival (fondateur du Tour de la Martinique en 1985), entretien du 4 janvier 2003, réalisé par l'auteur.

37. Extrait du règlement des yoles rondes, 1998.

38. Règles de courses traditionnelles, SYRM.

39. Entretien avec Jérôme Boyer, rapporté par Laurent Charpentier, *op. cit.*

40. Sources : site internet http ://www.gensdelacaraïbe.org

41. Université des Antilles et de la Guyane, EA 929.

Presses Universitaires de France | Téléchargé le 27/09/2026 sur www.shs.cairn.info (IP: 188.119.36.133)

Références bibliographiques

ARCHAMBAULT Jean, 1972, « De la voile au moteur : technologie et changement social aux Saintes », *in* Jean BENOIST (dir.), *L'archipel inachevé. Culture et société aux Antilles françaises*, Montréal, Presses universitaires : 267-292.

BARONOV David, Kevin A. YELVINGTON, 2002, « Ethnicity, race, class and nationality », *in* Richard S. Hillman & Thomas J. d'Agostino (dir.), *Understanting the Contemporary Caribbean*, Boulder, Lynne Rienner publishers/Kingstown, IAN Randle : 212-245.

BÉGOT Danièle, 2001a, « Les Antilles et le guide des colonies françaises de 1931 », *in* Lucien Abenon & Nenad Fejic (dir.), *La Caraïbe et son histoire, ses contacts avec le monde extérieur*, Petit-Bourg, Ibis rouge : 145-164.

– 2001b, « L'inventaire face aux nouvelles politiques patrimoniales », texte reproduit dans *Bulletin de la société d'histoire de la Guadeloupe*, 130 : 87-92.

BRIVAL Georges, 1987, *Yoles rondes*, Fort-de-France, édité à compte d'auteur.

CALLÈDE Jean-Paul, 1987, *L'esprit sportif. Essai sur le développement associatif de la culture sportive*, Bordeaux, Presses universitaires & Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

CAMY Jean, 1995, « Les quilles en Gascogne », *Terrain*, 25 : 61-72.

CHASTEL André, 1994, *Architecture et patrimoine*, Paris, Imprimerie nationale.

CHARPENTIER Laurent, 2003, « Le retour des saintoises », *Voiles et Voiliers*, 383 : 26-30.

CHARTIER Roger, Georges VIGARELLO, 1982, « Les trajectoires du sport, pratiques et spectacles », *Le Débat*, 19 : 35-58.

DANIEL Justin, 2002, « L'espace politique aux Antilles françaises », *Ethnologie française*, 4 : 589-600.

DANIEL Justin, Fred CONSTANT, 1995, *1946-1996 : cinquante ans de départementalisation outre-mer*, Paris, L'Harmattan.

DUMONT Jacques, 2002, *Sport et assimilation à la Guadeloupe. Les enjeux du corps performants, de la colonie au département (1914-1965)*, Paris, L'Harmattan. Et, sous presse chez le même éditeur, *Sport et formation de la jeunesse à la Martinique. Le temps des pionniers*.

DUMONT Jacques *et al*. (sous presse), « Voiles traditionnelles aux Antilles françaises : processus de sportivisation et exhibition identitaire », *in* Luc Robène, Yvon Léziart (dir.), *L'homme en mouvement*, Chiron.

FINKIELKRAUT Alain, 1987, *La défaite de la pensée*, Paris, Gallimard.

GIRAUD Michel, 1999, « La patrimonialisation des cultures antillaises », *Ethnologie française*, 3 : 375-386.

– 2004, « Assimilation, aliénation, identité », site internet http ://www.gensdelacaraïbe.org.

GUTTMAN Allen, 1979, *From Rituals to Records*, New York, Columbia University Press.

HOBSBAWM Eric J., Terence RANGER, 1983, *The Invention of Tradition*, Cambridge, CUP.

Musée de la Marine, 1978, *Loisirs sur l'eau. Histoire de la plaisance en France (1640-1940)*, catalogue de l'exposition, 158 pages.

PÉGARD Olivier, Jérôme PRUNEAU, 2001, « La Route du Poisson. Le sport au service du patrimoine », *Ethnologie française*, 1 : 161-168.

PRUNEAU Jérôme, 2003, *Les joutes languedociennes. Ethnologie d'un « sport traditionnel »*, Paris, L'Harmattan.

RENAN Ernest, 1992 [1882], *Qu'est-ce qu'une nation ?* Conférence prononcée à la Sorbonne le 11 mars 1882, Paris, Agora.

« L'écho de la Reine », 1919, *Revue catholique*, 5 : 5-6.

« Bwa é lanmé. Bra en lamé », 1999, *Revue locale du « Gran V La »*, 1 : 4-7.

THÉLIER Georges, 1998, *Traditions antillaises*, Orphic, coll. « Traditions du monde ».

THIESSE Anne-Marie, 1999, *La création des identités nationales*, Paris, Le Seuil.

Presses Universitaires de France | Téléchargé le 17/09/2026 sur www.cairn.info (IP: 188.119.36.183)

ABSTRACT

Traditional sails in the French West Indies : « sportivization » and patrimonialization

In the course of the industrial era the traditional skiff of Martinique, a typically local fishing boat, is changed into a spectacular sporting boat that ensures its historical continuity while redynamizing its use. A few hours away by boat the « sister-island », Guadeloupe, has difficulties in perpetuating the construction of its small boats. The authors of this anthropological study point out the divergent evolution of these two traditional changing activities. They describe the conversion of fishing boats into sporting boats as a « sportivization » process. This process confirms the preservation of tradition and contributes to patrimonialization.

Keywords : French West Indies. Traditional sails. Sport. Identity. Patrimony.

ZUSAMMENFASSUNG

Traditionelle Segel in den französischen Antillen : « Sportivizierung » und Patrimonialisierung

Im Laufe der industriellen Ära wird das traditionelle Fischerboot von Martinique in ein spektakularen Sportboot umgewandelt, das seine historische Kontinuität sichert und zugleich seinen Gebrauch dynamisiert. Einige Bootstunden davon entfernt, hat Martinique Schwierigkeiten, das Fortbestehen seiner kleinen Boote zu sichern. Die Autoren dieser anthropologischen Studie zeigen die gegensätzliche Entwicklung dieser wechselnden traditionellen Aktivitäten. Sie beschreiben die Umwandlung der Fischerboote in Sportboote als ein Prozess von « Sportivisation ». Dieses Prozess bestätigt den Fortbestand der Tradition und trägt zur Patrimonialisierung bei.

Stichwörter : Französische Antillen. Traditionelle Seelen. Sport. Identität. Erbe.