

Conclusions

On a donc tenté ici de dresser un inventaire des faïences de Nevers ayant pour thème la vie des marinières de Loire. Le titre de l'ouvrage a été raccourci en « Faïences de Nevers et marine de Loire ». Il serait plus exact de l'intituler « La vie des marinières de Loire telle qu'elle a été vue et décrite par les faïenciers de Nevers ».

Ce travail s'appuie sur de nombreuses photographies - deux centaines environ -, mais il est loin d'être exhaustif car nous nous sommes heurtés à des difficultés très diverses. Les pièces de faïences les plus belles et les plus démonstratives, conservées dans des musées, étant connues depuis longtemps, il a fallu renouveler l'iconographie et c'est là que les collections de nos amis ont joué un rôle essentiel. Nous sommes heureux de montrer ici pour la première fois des pièces non encore connues, surtout parmi les saladiers « au pont de Loire ».

Le cadre initial était étroitement délimité. Toutefois, il nous a paru difficile, voire impossible de ne pas déborder un peu. Dans l'étude des bateaux de Loire, on se heurte à des problèmes tels que celui posé par le pot à « l'extravagant » du musée d'Auxerre, qui montre un hybride de bateau de Loire et de Seine. Il y a aussi des besognes de Seine qui ont manifestement été peintes à Nevers. On pourrait presque à l'infini parler, à titre de « diagnostic différentiel », des bateaux des canaux et rivières du Nord (Sinceny, Delft) ou de ceux, plus lointains, d'Europe centrale voire de Turquie qui concernent essentiellement des bateaux de mer.

Devait-on se limiter comme prévu initialement à la production nivernaise ? Il est bien difficile de ne pas mentionner toute la production roannaise de bonhomme marinier. Cette dernière est suffisamment caractérisée pour ne pas prêter à discussion quant à son origine. Mais est-on d'ailleurs certain que tous les saladiers « au pont de Nevers » aient été peints à Nevers, ou même dans sa « mouvance » selon le terme de J. Garnier ? L'étude des godrons n'a pas apporté ce qu'on pouvait en attendre.

Les regroupements opérés grâce à eux sont rares et nécessiteront des recherches ultérieures. En outre, il est nécessaire d'avoir la pièce en main, ce que bien des collectionneurs admettent, ce à quoi d'autres, et même des conservateurs de musées, se refusent. On se heurterait ensuite à l'utilisation de moules anciens et à celle de peintres de diverses fabriques s'approvisionnant chez un même potier.

Un survol rapide de ce travail reposant sur les faïences complète la connaissance de la vie des marinières de Loire que nous offrent les gravures et tableaux des XVIIe, XVIIIe et XIXe siècles. Les faïenciers de Nevers se sont attachés à faire figurer ce qu'il y avait de plus spectaculaire (les trains de bateaux) ou de plus flatteur (le bateau de mer souvenir de l'inscription maritime). Des gestes typiques du quotidien (bournayage, halage, balisage) sont bien détaillés, tandis que d'autres sont ignorés car peu « glorieux ». La pêche, mis à part le lancer de l'épervier, est déjà moins bien documentée, et même le trafic de descente de la Loire par des bateaux dépourvus de mât n'est guère représenté que sur les saladiers au pont de Loire, dans cette partie du fleuve devant le pont, et seulement sous la forme de silhouettes manganèse.

L'étude des figurations d'ancres nous a fait découvrir celles-ci sur des pièces de faïences n'évoquant guère la marine de Loire (Arbres d'Amour, Arcs de triomphe, saladiers à sujets militaires divers, surtout vers les années 1820-1840). On en arrive à se

poser la question de la valeur de l'ancre à cincinelle. Est-elle vraiment caractéristique de la marine de Loire ? Certains ont pensé qu'il s'agissait tout simplement de la signature d'un peintre ...

Autre facette intéressante de notre exploration, nous avons vu, au fur et à mesure de notre progression, que le peintre sur faïences pouvait se conduire comme un reporter des temps modernes. On en a le plus bel exemple avec l'ensemble de la production roannaise de « bonhommes mariniers ». Les fondements historiques de cette production sont bien connus. D'autres clins d'œil à l'actualité sont moins connus, tels que l'arc de triomphe de 1806 ou le vaisseau trois ponts Lo Séan (l'Océan), ou bien énigmatiques, tels que la révolte paysanne au bout d'un pont. Les moqueries sont quelquefois difficiles à interpréter, telles les assiettes à la Reine marchande de poisson, et les scènes de halage par des femmes bien identifiées. Rares sont les hommes dont on se moque (Arbre d'Amour du musée de Saumur, les « Bon bougre »).

Enfin on insistera sur les progrès des recherches généalogiques. Il faudra à l'avenir explorer plus sérieusement cette voie.

Un essai de classification des saladiers « au pont de Nevers » ou « au pont de Loire » a été le point de départ, vers 1985, du travail présenté aujourd'hui. C'est sans doute la partie la mieux documentée, malgré nombre d'insuffisances. On en retiendra que quelques tableaux ont été reproduits à de nombreux exemplaires (lignées 6, 13, 14, 15), ce qui témoigne d'une grande ferveur populaire, et vu le prix, ceux-ci étaient destinés à des maîtres ou riches propriétaires de bateaux, notables de la profession, tout comme maintenant ils le sont à quelques grands collectionneurs. Il faudra continuer d'examiner soigneusement toute nouvelle pièce retrouvée et, à l'aide d'une loupe ou d'un ordinateur, faire en sorte de n'en perdre aucun détail.