

Rapport de la mission sur le Patrimoine maritime



Participants aux « Journées des Phares » devant le phare du Cap Béar, classé Monument Historique, octobre 2021

Octobre 2021-Mars 2023



Henry Masson, architecte-urbaniste général de l'Etat,
Inspection Générale des Affaires Maritimes

Remerciements

La présente mission est une mission conjointe voulue par les deux ministres de la Culture et de la Mer. Je les remercie de la confiance qu'elles m'ont témoignée en m'en chargeant. La mission a été très bien accueillie par les acteurs du patrimoine maritime qui en éprouvaient tous la nécessité et se sont félicités de cette initiative. Ils se sont trouvés honorés de la considération qui leur était manifestée, et heureux d'être reconnus et écoutés. Ce sera peut-être le premier bénéfice de cette mission. Elle aura donné l'occasion aux acteurs de se rencontrer, parfois de faire connaissance et d'échanger sur des problématiques communes. En leur nom, je vous adresse leurs remerciements.



« Trouville, les jetées, mer haute », Eugène Boudin, 1885

Je tiens à remercier également tous les membres du cabinet de Madame la ministre de la Mer qui m'ont chaleureusement accueilli pendant toute la durée de cette mission, malgré toutes leurs occupations liées à une actualité tous les jours chargée. Je remercie tout particulièrement François Lambert, directeur du cabinet, pour son appui éclairé et amical. Je voudrais en outre souligner la disponibilité d'Armelle Tessier et Sarah Boivin qui m'ont été un soutien solide et précieux.

Merci aussi aux membres de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, et en particulier à Pascale Offret, secrétaire générale, Christine Gandrey et Sonia Rousselière, assistantes de l'IGAM pour leur aide logistique qui a rendu possible cette mission. Merci à Didier Grimberg pour ses photos et en particulier la photo de couverture. Merci à toutes celles et ceux qui m'ont aidé à organiser ces visites nombreuses.



« Port de mer au soleil couchant », Claude Gellée dit Le Lorrain, 1639.

Ce travail n'aurait pu être conduit à son terme sans les conseils précieux de Pascal Mignerey, DIRI, Frantz Schoenstein, adjoint à la sous-directrice des MH, Godefroy de Penguern du cabinet Mer, et Vincent Guigueno. Je souhaite leur dire ici toute ma reconnaissance.

Merci enfin à tous les acteurs du patrimoine maritime qui m'ont reçu et m'ont présenté leur point de vue et leur intéressant projet.

Sommaire

Sommaire	4
Résumé	7
Recommandations	10
Introduction	15
Qu'est-ce que le patrimoine maritime ?	16
1. Le patrimoine maritime, une affaire d'État ?	21
1.1 - Politiques publiques et patrimoine maritime.	21
1.1.1. La défense des frontières : un enjeu stratégique.	21
1.1.2. L'éclairage des côtes : une épopée scientifique et technique.	21
1.1.3. Le domaine public maritime : nature ou culture ?	22
1.1.4. Un patrimoine exceptionnel sous la responsabilité de l'Etat.	22
1.1.5. Un travail interministériel à poursuivre.	24
1.2.-Un patrimoine emblématique : les bateaux.	25
1.2.1. Une prise de conscience récente.	25
1.2.2. Musée ou Monument Historique :	
Quelle doctrine ? et quelles conséquences financières ?	27
1.2.3. Le baliseur Somme II, un marqueur territorial de l'estuaire.	30
1.2.4. L'Atelier des barques à Paulilles (Port-Vendres, 66) :	
un atelier de restauration ouvert au public.	31
1.2.5. Albaola Faktoria Maritime (Pasaia, Espagne) : chantier, musée et école.	32
1.3.-Les musées maritimes, des institutions fragiles.	33
1.3.1. Le musée national de la Marine, un projet en évolution.	34
1.3.2. Le Musée portuaire de Dunkerque : un exemple de portage associatif.	37
1.3.3. Le Port-Musée de Douarnenez, une grande ambition,	
une collection unique, des besoins importants.	38
1.3.4 Le Centre national des Phares : un patrimoine de niveau international.	41
1.3.5. L'EPCC French Lines &Compagnies : comment ouvrir au public ?	44
1.3.6. Les Pêcheries de Fécamp : l'histoire de la Grande Pêche au cœur du port.	46
1.3.7. L'association « Mémoire et Patrimoine des Terre-Neuvas » :	
faire connaître et transmettre une aventure humaine.	47
1.3.8. Un réseau à conforter et structurer.	47
1.4.-Les phares : un exemple de coopération interministérielle à poursuivre.	50
1.4.1. Le rapport du CGEDD et de l'IGAM (juin 2016) 18 recommandations avisées et prometteuses.	52
1.4.2. Le protocole interministériel pour la restauration du phare de Cordouan : le plus ancien phare français, reconnu par l'Unesco.	56
1.4.3. L'exemple de l'accord pour la restauration du patrimoine de l'Institut de France.	58
1.4.4. Le protocole interministériel Culture-Défense : un modèle qui a porté ses fruits.	59
1.4.5. Les conditions d'un « Plan phares ».	60

2. Nouveaux projets, nouveaux acteurs.	61
 2.1.-Connaître pour sensibiliser et pour former.	61
2.1.1. L'Inventaire Général des richesses artistiques de la France : une ambition nationale - portée par André Malraux.	61
2.1.2. L'archéologie, terrestre ou sous-marine : une vision diachronique du territoire.	62
2.1.3. Les archives : une source abondante pour alimenter la recherche.	64
2.1.4. La Délégation pour l'Inspection, la Recherche et l'Innovation.	64
2.1.5. L'Inspection des patrimoines, autorité scientifique.	64
2.1.6. Le patrimoine immatériel, comment transmettre cet héritage ?	65
2.1.7. Education artistique et culturelle, Aires marines éducatives : des opportunités pour mobiliser les scolaires autour du patrimoine maritime.	67
2.1.8. Du réseau des Ecoles nationales supérieures d'architecture (ENSA), à une Académie du patrimoine maritime : sensibiliser et former.	68
 2.2.-Protéger les paysages littoraux.	71
2.2.1. Secteurs patrimoniaux : un outil pour la gestion du patrimoine et des espaces côtiers.	71
2.2.2. Ports, installations industrielles : obsolescence et capacités de réutilisation.	72
2.2.3. Architecture balnéaire : la mer comme loisir.	74
2.2.4. Emprises militaires : le pré-carré s'ouvre au public.	74
2.2.5. Le DPM : des traces anciennes des activités humaines. Un trait de côte en mouvement.	75
 2.3. Animer et mettre en valeur : au service du public.	76
2.3.1. L'assistance à la maîtrise d'ouvrage : la force dynamique des services déconcentrés	76
2.3.2. Des institutions dont le champ s'élargit	77
- Parcs naturels régionaux, Aires marines protégées, Parcs naturels marins, Parcs nationaux.	
- La Fondation du Patrimoine : rendre acteur le citoyen.	
- Patrimoine Maritime et Fluvial : les Bateaux d'Intérêt Patrimonial.	
- Un opérateur de l'Etat en plein essor : le Conservatoire du Littoral.	
2.3.3. Des dispositifs innovants	81
- Le château du Taureau : un accord entre le ministère de la Culture et la CCI de Morlaix.	
- Conseil Régional de Bretagne ; connaissance et valorisation.	
- La restauration du Fort Cigogne dans l'archipel des Glénan : projet emblématique de la Mission Bern.	
- L'opération « France vue sur mer ».	
2.3.4. Les associations, des forces vives à cultiver	85
- Amerami, conservatoire de bateaux.	
- L'association Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel (SPA), sur l'archipel de Saint Pierre-et-Miquelon, bras armé de l'Etat et des collectivités locales.	
- Sur les traces de Lapérouse : une association gestionnaire d'un trésor national.	
- L'association « Phares de France », lieu d'échanges nationaux.	
Contrepoint : et le patrimoine fluvial ?	89
Conclusion : le patrimoine maritime : d'une affaire d'Etat à l'affaire de chacun.	90

Annexes

- Quelques chiffres relatifs au patrimoine maritime.	93
- Liste des personnes rencontrées	94
- Table des abréviations	102
- Lettre de mission	103
- Communiqué de presse	105
- Protocole interministériel Culture-Défense	107
- Discours de Jack Lang le 17.12.1981	114
- Bibliographie	122
- Articles de presse	124
- Index des photos	126



Rencontres du patrimoine maritime au port de Locmalo, à Port-Louis (56) le 18.02.2022 : le conseil municipal accueille les associations pour restaurer et mettre en valeur un patrimoine exceptionnel reconnu et soutenu par l'Etat.

Résumé

Cette mission a été voulue comme un échange, sur le territoire, avec les acteurs du patrimoine maritime. Elle s'est concrétisée par plus de 300 rencontres. Elle a été très bien accueillie : on s'est félicité de cette initiative car chacun en éprouvait la nécessité. Et tous se sont trouvés honorés de la considération qui leur était manifestée, heureux d'être reconnus et écoutés. Ce sera peut-être le premier bénéfice de cette mission. Elle aura aussi parfois donné l'occasion aux acteurs de faire connaissance, d'échanger entre eux, et de partager sur des problématiques communes.

L'histoire nationale, sous ses angles politique, économique, social, stratégique montre que la France s'est construite dans sa relation avec la mer. C'est pourquoi la puissance maritime de la France a toujours été au cœur des préoccupations des grands serviteurs de l'État.

Les **relations multiples et contrastées de l'homme et de la mer** ont de tout temps constitué pour les artistes **une source d'inspiration inépuisable**. Ainsi, c'est un sujet familier pour les citoyens. A l'heure où se pose la question de l'avenir des océans et de la place de l'Homme dans son écosystème, la conservation et la transmission du patrimoine maritime concrétisent également **l'action raisonnée et respectueuse en faveur de notre héritage** et préparent l'avenir.

Pourtant, la notion de patrimoine maritime, très vaste, est difficile à circonscrire. On estime qu'elle est née, relativement tardivement, au début des années 80, sous l'influence d'acteurs historiques comme la revue « le Chasse-Marée », de la prise de conscience de **nombreuses associations** et grâce à une impulsion forte de l'Etat.

La place de **l'Etat, propriétaire** d'une part de larges emprises foncières littorales et d'autre part chargé de **missions régaliennes** que remplissent ses différentes administrations (défense, mer, environnement, patrimoine), lui donnent une **place prépondérante** dans la connaissance et la mise en valeur du patrimoine maritime. Aussi, une politique publique en la matière devra reposer sur **l'interministérialité**.

Si aujourd'hui « l'unité de la culture de la mer fait défaut, de même que la place qu'[elle] occupe réellement dans notre société », si cette « richesse [est] trop peu visible à l'échelle nationale », c'est sans doute qu'elle n'est pas encore reconnue comme telle. Peut-être aussi l'Etat n'a-t-il pas encore pris la place de pilote qui lui revient ?

Un des actes fondateurs en faveur du patrimoine maritime reste le classement des premiers bateaux au titre des Monuments Historiques en 1982. Depuis, plus de 200 bateaux ont été inscrits ou classés, mais les méthodes de gestion et de conservation de ces monuments bien particuliers ne sont pas encore parfaitement au point. Plus largement, le patrimoine maritime n'est pas appréhendé en tant que tel dans les politiques publiques. Un **réseau d'agents formés à ces spécificités devra être construit dans les administrations déconcentrées avec des relais en administration centrale**. Des rencontres annuelles dans chaque région et une journée par an à l'échelon national permettront de forger, par l'échange, une **culture commune** autour du patrimoine maritime.

C'est aussi au début des années 80 que, sous l'impulsion d'associations dynamiques et grâce à l'appui de chercheurs et d'experts, ont germé les premiers projets de **musées maritimes**. En complément de l'action du Musée de la Marine, traditionnellement plus tournée vers la Marine Nationale, à un moment où la pêche a connu de grands bouleversements techniques mais aussi sociaux, **les associations ont rassemblé les témoignages matériels ou immatériels** d'un monde en train de disparaître. Ils forment aujourd'hui le cœur des collections des **très nombreux musées qui jalonnent les côtes françaises** (plus d'une centaine).

Ces associations ont parfois su **convaincre les élus des enjeux culturels, économiques, sociaux, que représente le patrimoine maritime pour leur territoire**, ce qui a pu donner le jour à quelques équipements majeurs au plan national.

Certains d'entre eux ont pu recevoir l'appellation « Musée de France », mais beaucoup d'autres vivent dans des conditions précaires et dans un certain isolement. Dans tous les cas, ils sont dépositaires d'un patrimoine unique et parfois exceptionnel, qui justifie que l'Etat leur apporte son **aide scientifique, technique, administrative et financière**. Il lui revient également d'en accompagner la mise en réseau territoriale.

Quelques projets peinent à voir le jour, y compris dans des cités maritimes majeures. Un **soutien financier de l'Etat garanti par un plan pluriannuel** serait de nature à encourager les collectivités concernées dans leur initiative.

Depuis le XVI^{ème} siècle au moins, l'État veille à l'éclairage des côtes. Tout au long du XIX^{ème} siècle, les ingénieurs et les agents du service des Phares et Balises ont édifié des ouvrages de grande qualité sous la direction de la Commission des Phares. Un travail conjoint des ministères en charge de la Mer et de la Culture a mis en évidence le caractère exceptionnel et a conduit à la **protection d'une centaine de phares au titre des Monuments Historiques**, donnant ainsi les outils de leur restauration et de leur mise en valeur. Plusieurs projets ont vu le jour ou sont en cours, couronnés par l'inscription de Cordouan sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco. Ce travail est à poursuivre sous forme d'une **expérimentation** et un cadre d'action, sous la forme d'**un accord interministériel** définissant le rôle de chacun et les moyens à mettre en œuvre, est à élaborer. Le **Conservatoire du Littoral** qui a fait ses preuves en la matière, en particulier dans sa proximité avec les collectivités locales, y sera utilement associé.

La **recherche** est très active et d'importantes ressources ont été déjà rassemblées dans le domaine du patrimoine maritime, matériel ou immatériel. Elles pourraient être utilisées à la **sensibilisation et à la diffusion de la connaissance auprès du public**. L'Education Artistique et Culturelle (EAC) ou d'autres dispositifs mis en œuvre par le ministère de l'Education Nationale pourraient être déclinés en ce sens.

Des filières à destination des étudiants, des **lieux de formation** à l'usage des professionnels (charpentiers de marine, architectes navals, restaurateurs d'œuvres d'art, médiateurs du patrimoine et acteurs des collectivités) sont à construire.

Le travail d'étude doit se poursuivre car la connaissance est le préalable à l'élaboration d'outils de gestion de l'héritage commun. Dans certains domaines, comme par exemple celui des fortifications, quelques lacunes subsistent qu'il serait opportun de combler. Au-delà des monuments et des objets, la place de l'Etat reste forte dans la gestion de l'urbanisme et la **mise en valeur des paysages**. L'administration doit se donner les moyens **d'apporter son expertise et son conseil aux collectivités locales**. A Nice, par exemple, le travail de longue haleine (Inventaire, Site Patrimonial Remarquable, Ville d'Art et d'Histoire) conduit conjointement par l'Etat et les collectivités a été salué en 2021 par son inscription sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco.

Le patrimoine maritime jouit d'un important capital de sympathie auprès du public : les phares, les forts, les ports, les bateaux ou les chants de marins sont des thèmes mobilisateurs. Le succès des **fêtes maritimes**, qui entretiennent souvent une tradition locale très ancienne, ne se dément pas, au contraire. Au-delà de l'attrait pour « les vieux gréements », elles traduisent **l'importance du patrimoine immatériel** et montrent l'importance fédératrice de la culture maritime et les liens y compris internationaux qui peuvent se tisser autour d'elle.

C'est sans doute la raison pour laquelle des institutions historiquement davantage orientées vers la protection du patrimoine naturel (Parcs Nationaux, Parcs Naturels, Conservatoire du Littoral...) ont infléchi leur gouvernance pour mieux prendre en compte les biens culturels situés dans les emprises dont ils ont la charge. D'autres, comme les CCI, les Conseils Départementaux ou Régionaux ont parfois souhaité être les acteurs de projets qui contribuent à l'attrait de leur territoire.

C'est grâce à l'action combinée de ces structures, appuyées sur une large **assistance à maîtrise d'ouvrage d'une administration de l'Etat facilitatrice**, stimulées par une demande associative engagée et enracinée sur les territoires par l'histoire locale qu'ont pu prospérer déjà quelques projets de restauration et de mise en valeur. Ils ont permis la réappropriation par les citoyens du patrimoine maritime.

D'autres dispositifs d'Etat ou soutenus par l'Etat (la Fondation du Patrimoine, la Mission Bern, « France vue sur mer ») ou les collectivités (Conseil Régional de Bretagne ou de Normandie) y apportent à présent leur contribution et les rendent plus populaires encore. Le présent rapport en donne quelques exemples.

Le **patrimoine fluvial** présente, par sa conception et par sa constitution, de nombreux points communs avec le patrimoine maritime. Les fleuves sont équipés de ports, de quais, de perrés, de cales. Ils sont jalonnés d'installations industrielles et de fortifications. Ils sont des axes de communication, de transport. Les bateaux qui les parcourrent sont adaptés à leur physionomie, leurs courants et révèlent des usages locaux, au même titre que les navires de mer. Les fleuves sont nourriciers : Ils sont un lieu de culture propre avec ses traditions, ses professions, son organisation sociale. Pour ces raisons, il serait opportun d'étendre le champ de la mission à l'eau douce, pour envisager comme un ensemble le **patrimoine maritime et fluvial**.

La mission a montré aux acteurs l'intérêt que les ministres de la Culture et de la Mer ont pour le patrimoine maritime et fluvial. Elle a peut-être ouvert les yeux sur des richesses insoupçonnées. Elle a permis des rencontres entre des acteurs qui ne se connaissaient pas. Elle leur a donné l'assurance d'un soutien moral au projet dans lequel ils s'investissent souvent depuis de longues années et l'espoir qu'il aboutisse ou se perpétue. Ces quelques mois de fréquentation des territoires ont permis de discerner des lieux où la **matière patrimoniale est foisonnante et le terreau fécond, où l'engagement des acteurs s'affirme et où des projets commencent à poindre...** Il convient que les services de l'Etat se mobilisent dès à présent, car ces attentes ne peuvent pas être déçues !



Au Port Rhu, le musée à flots de Douarnenez.

Recommandations

Fédérer l'action de l'Etat pour susciter une dynamique de projet.

A - Identifier les acteurs dans les services de l'Etat. Permettre les échanges et le partage des connaissances, construire une culture commune.

1 - Nommer, sur la base du volontariat et de l'appétence, un référent régional dans chaque administration concernée pour développer ou reconstituer, dans chacun des ministères, un réseau de référents pour le patrimoine maritime. A l'image de ce qui a été fait dans les DIRM, identifier dans chaque DRAC une ou un agent (par exemple de profil conservateur des monuments historiques, ou conseiller pour les musées) pour assurer le suivi des opérations de restauration des bateaux, et coordonner les questions de patrimoine maritime. Il ou elle constituera la porte d'entrée des citoyens, des associations et des élus pour toutes ces questions en région. Ce dispositif pourra éventuellement être renforcé en nommant un conservateur délégué des antiquités et objets d'art spécialisé, avec compétence interdépartementale sur les façades maritimes, comme cela a été expérimenté avec succès dans certaines DRAC. Les coordonnées de ces référents seront regroupées dans un annuaire interrogable par les citoyens, les associations ou les élus

2 - Construire une culture commune autour des projets de conservation ou de restauration du patrimoine maritime, préalable à l'élaboration d'une doctrine, au montage de projets, au développement des liens avec les collectivités locales à la programmation des travaux sur les MH appartenant à l'Etat. Pour cela, instituer dans chaque région et à l'échelle nationale une **réunion annuelle** autour du patrimoine maritime à laquelle seront conviés tous les acteurs : administrations, conservatoire, associations, élus.



L'Etat a été l'acteur principal, au travers de ses différents compétences, du désenclavement du Mont-Saint-Michel, classé MH depuis 1862. Les abords du Mont sont aujourd'hui gérés par un établissement public duquel les collectivités locales sont parties-prenantes.

3 - Organiser les Journées du patrimoine maritime, sous forme d'entretiens annuels, sur le modèle des **Journées des phares**, ou des journées techniques du Collège des MH, à l'INP ou à l'Ecole de Chaillot, réunissant les acteurs (administrations, associations, élus). Elles pourraient s'adosser à des rendez-vous existants, comme la Fête de la mer et des littoraux. A l'occasion de l'accueil en France de la conférence internationale de la Mer et des Océans en 2025, consacrer le thème des Journées Européennes du Patrimoine 2025 au patrimoine maritime et fluvial. Se rapprocher du Conseil de l'Europe en ce sens. Structurer ainsi une communication interministérielle (y compris interne) pour mettre en avant les collaborations interministérielles déjà en œuvre comme à Cordouan...

Utiliser les outils de communication de l'Etat pour mettre en avant l'action de chacun des ministères dans ce travail en commun (« Les phares, patrimoine des côtes de France », édité par le secrétariat d'Etat en charge de la mer ou « Sémaphore » par le ministère de la culture par exemple).

4 - Comme cela existe déjà dans plusieurs régions, inciter à la **création, dans chaque région, d'un groupe de travail « patrimoine maritime » animé par la DRAC** et le réseau régional et réunissant l'ensemble des musées sur chacun des littoraux concernés. Recenser et apporter une aide technique, administrative et financière (par exemple au titre de l'Education Artistique et Culturelle ou du FIM) aux musées associatifs qui constituent la mémoire de l'histoire locale. Les encourager à se fédérer pour combattre l'isolement. Le Musée National de la Marine, dont le champ sera notamment élargi dans la nouvelle configuration, pourrait y jouer un rôle, en particulier grâce à ses antennes dans les ports. Les associations pourraient également s'appuyer sur le DRASSM et le réseau des FRCPM.

Des liens avec l'étranger pourraient être développés autour de thèmes communs (relations transfrontalières entre établissements autour d'ateliers consacrés à la voile latine en Méditerranée).

5 - **Définir un cadre ad hoc** pour les collections (inventaire ou protection MH) et mettre au point, avec l'aide des experts du patrimoine maritime et l'inspection des patrimoines, une **méthode de conservation, un processus de restauration** et un cadre du contrôle scientifique et technique de l'Etat sur l'ensemble des bateaux classés ou appartenant à la collection d'un musée **en lien avec les CSRR (commissions scientifiques régionales de restauration) en DRAC**. A partir du bilan des années passées, quantifier les besoins en vacations des experts maritimes, et augmenter leur volume à ce niveau, sous réserve des disponibilités budgétaires.

6 - **Nommer** au secrétariat d'Etat en charge de la mer **un chargé de mission patrimoine maritime** placé auprès du DGAMPA ou à l'IIGAM, pour piloter la politique en faveur du patrimoine et animer le réseau à l'échelon national, voire international. Il serait judicieux que le profil comprenne une bonne connaissance du milieu professionnel de la signalisation maritime et des compétences en matière de conservation du patrimoine.

7 - Si la perspective de reconstituer au ministère de la Culture une « Mission patrimoine maritime » comme celle qui fut créée en 1993 et de recruter une équipe de conservateurs dédiés est peu probable, **un référent patrimoine maritime** pourrait être nommé. Placé auprès du DGPA ou à la DDIRI (comme **F. Macé de Lépinay** ou **F. Goven** précédemment), s'appuyant sur les experts spécialisés., il ou elle aura la charge de coordonner la politique en faveur du patrimoine maritime et d'animer le réseau. Lui donner une visibilité publique au travers d'une plateforme, d'un site internet et un rôle d'incubateur des projets.



Le fort d' Ambleteuse (62), construit par Vauban, a été classé MH en 1965. Il est propriété depuis 1967 d'une association comprenant 200 membres dont une vingtaine de bénévoles actifs qui en assurent la restauration, l'entretien, la gestion et les visites. Il abrite un petit musée et conserve un flobart, bateau spécifique du Boulonnais, classé MH (en bas).



B - Donner à l'Etat les moyens scientifiques, techniques et financiers de piloter une politique en faveur du patrimoine maritime au profit des territoires.

8 – Reconduire en 2023 le partenariat pluriannuel, entre les ministères de la Culture et de la Mer et les collectivités locales pour la restauration, l'entretien et la mise en valeur du phare de Cordouan. S'en inspirer pour instituer, à l'image du protocole Culture-Défense et à titre d'**expérimentation**, un protocole Culture-Mer, instance de rencontre et d'échanges entre les deux ministères, en vue de donner le cadre et les moyens de porter ensemble les projets de restauration des édifices protégés au titre des MH affectés au secrétariat d'Etat en charge de la mer. Ce protocole, même sans volet financier, viendrait à point nommé à l'heure où la DGAMPA est en train d'élaborer un « plan phares » voué à se décliner sur les 5 prochains exercices budgétaires. Le Conservatoire du Littoral, dont la tutelle devrait logiquement être élargie au secrétariat d'Etat en charge de la mer de la Mer, pourrait être associé à cette convention.

Au vu des enjeux développés dans le rapport, la conservation du patrimoine maritime pourrait légitimement être considérée comme une cause nationale qui justifierait amplement l'attribution de moyens complémentaires de l'Etat, consacrés en particulier à la restauration des phares.

9- Identifier, dans les dépenses du Programme 175, les opérations relevant du patrimoine maritime. Permettre aux bateaux de bénéficier des mêmes aides de l'Etat, qu'ils soient protégés au titre des Monuments Historiques ou collection d'un musée. Prendre en compte dans le cadre du Fonds Incitatif pour le Patrimoine (FIP) et soutenir avec le Fonds d'Intervention Maritime (FIM) des projets touchant au patrimoine maritime. **Afficher la stratégie** budgétaire des services en matière de restauration de bateaux protégés. S'en servir pour construire **une politique nationale** et pour en **fixer les objectifs et les moyens**.

10 - **Etablir entre l'Etat et les musées maritimes des conventions pluriannuelles** pour construire ensemble les perspectives donnant à terme la capacité de conserver les collections existantes, d'autant qu'elles sont souvent la dernière trace de savoir-faire disparus.

11 - Identifier les projets de musées maritimes structurants, pour y apporter le soutien en ingénierie des services de l'Etat. Construire en lien avec les collectivités et en tenant compte des CPER un **Plan Musées Maritimes 2023-2028**, pour garantir aux porteurs de projets structurants un soutien solide.



Le sinagot Les Trois-Frères navigue dans le Golfe du Morbihan depuis 1943. Classé MH en 1988, il a été restauré pour l'association Les Amis du Sinagot par le chantier du Guip, installé à l'Ile-aux-Moines (56). Il représente Séné et son territoire dans les manifestations nationales.

C - Valoriser le travail réalisé, former et faciliter la participation des nouveaux acteurs. Sensibiliser et faire connaître au public. Préparer l'avenir.

12 - Capitaliser et exploiter les recherches faites en particulier par l'Inventaire et le service des MH., sous forme de **publications à destination du public**. Encourager la sortie du « Vocabulaire du patrimoine du littoral ». Définir les champs d'investigation à venir (Vocabulaire des bateaux). Encourager et soutenir les publications spécialisées comme « Le Chasse-Marée », « Les Cahiers de la Batellerie » ... Avec les partenaires appropriés, réunir les conditions pour éditer un **guide du patrimoine maritime**.

Jalonner le **sentier du littoral** d'indications signalant les éléments importants du patrimoine maritime (**QR codes**).

13 - **Sensibiliser les jeunes générations** aux questions particulières que pose le patrimoine maritime, en s'appuyant par exemple sur les écoles implantées sur les façades maritimes. Introduire ou développer les questions de patrimoine maritime dans l'ensemble des dispositifs existants : classes de mer, classes du patrimoine, Aires Maritimes Educatives, Villes et Pays d'Art et d'Histoire, HGGSP.

Développer la formation des acteurs en organisant avec les institutions ad hoc (Ecole de Chaillot, INP), des **formations scientifiques et techniques sur le thème du patrimoine maritime** confiées à des praticiens. Former quelques agents volontaires des administrations concernées (MC, MM, DRAC, DIRM...) aux techniques spécifiques de la conservation préventive.

14 - **Constituer une Académie du patrimoine maritime**, offrant des formations à différents niveaux : collège, lycée, supérieur et s'adressant à des publics différents : cursus technique habituel, reconversion, perfectionnement, insertion, soutenue et reconnue par l'Etat et les collectivités, par Pôle Emploi, le ministère de l'Education nationale (et des structures privées ou parapubliques comme la Fondation de la Mer). Cette Académie, éventuellement doublée d'un conservatoire des techniques traditionnelles pourrait être localisée sur plusieurs sites historiques mettant en oeuvre des savoir-faire spécifiques (ateliers-école comme à Douarnenez, Paulilles...)

Créer dans le cadre de la formation initiale ou professionnelle une filière et un cursus d'architectes navals spécialisés dans la restauration du patrimoine et des bateaux protégés au titre des MH.

15 - Sur le principe d'appels à projets régionaux, compléter les recherches engagées et **lancer des campagnes de protection thématiques nationales**, à l'image du travail sur les phares, sur des thèmes relatifs au patrimoine maritime :

- **fortifications côtières**, arsenaux, ouvrages de défense de la Seconde Guerre Mondiale.



Modèle de « La Gloire », première frégate cuirassée, conçue par le fameux ingénieur Dupuy de Lôme et lancée à Toulon en 1860, conservée au Palais de Chaillot.



Ce travail permettra d'élaborer, dans le cadre d'une concertation interministérielle, un schéma directeur d'aménagement à 10 ans des sites militaires majeurs, en particulier les arsenaux, en prenant en compte la place et l'image données au public pour renforcer le lien Armée-Nation.

- **patrimoine industriel** (glacières, conserveries...), ports, infrastructures, patrimoine flottant, patrimoine de la villégiature.

16 - Encourager la mise à l'étude de **sites patrimoniaux remarquables (SPR)** tenant compte des spécificités du patrimoine maritime sur les espaces urbains côtiers, pour donner aux autorités compétentes les moyens de conserver ce patrimoine particulier. Labelliser et faciliter l'intégration des communes maritimes dotées des outils de gestion appropriés (SPR) au réseau des « Villes et Pays d'Art et d'Histoire ».

17 - Encourager la **Fondation du Patrimoine** à mobiliser ses équipes sur le territoire en faveur du patrimoine maritime.

18 - Prendre en compte de la même manière le **patrimoine fluvial** pour élargir le champ et construire une politique du patrimoine maritime et fluvial.

Plaque de blindage de « La Gloire », présentée sur le site des anciennes Forges d'Allevard dans le Dauphinois où elle a été fabriquée.



Dans la péniche en ciment armé « Je sers », à Conflans-Sainte-Honorine.

Introduction

La France est un grand pays maritime. Grâce à ses départements et collectivités d'outre-mer et à ses Terres australes et antarctiques, son domaine maritime (plus de 10 millions de kilomètres carrés), est le deuxième du monde après celui des Etats-Unis. Son littoral, très étendu (près de 7 100km, dont 5900 pour la métropole selon l'IGN), constitue une frontière avec 30 Etats qui fait l'objet d'accords bilatéraux. Aussi, l'histoire nationale, sous ses angles politique, économique, social, stratégique montre que la France s'est construite dans sa relation avec la mer. C'est pourquoi la puissance maritime de la France a toujours été au cœur des préoccupations des grands serviteurs de l'État, comme le montrent les inventaires commandés par Colbert dès 1664, alors qu'il ne sera officiellement en charge de ces affaires que quelques années plus tard.

« Sa Majesté, étant en son conseil, a ordonné et ordonne que par les officiers et autres juges exerçans les causes maritimes de ce Royaume, chacun en sa juridiction sera fait description, estat et inventaire général de tous les vaisseaux, de quelques fabriques qu'ils puissent être (...) qui se trouveront dans les ports, havres, rades de son obéissance ou occupés à quelque voyage à la mer ».

Il prépare ainsi le développement économique et stratégique du royaume et de sa flotte en particulier. L'arrêt du roi du 24 janvier 1665, ordonne de :

« travailler incessamment à visiter et faire sonder [...] la profondeur des havres, rades, embouchures des ports et rivières [...] », de « dresser leur procès-verbal du bon ou mauvais état », d'« entendre les plus anciens des lieux », et de « faire enquête sommaire de leur dépréssissement ».

A sa suite, Vauban construira la « ceinture de fer », en grande partie maritime, pour défendre le domaine royal, comme il l'expose à Louvois en 1673 :

« Sérieusement, Monseigneur, le roi devrait un peu songer à faire son pré Carré ».

L'histoire nous a montré combien la mer est un enjeu stratégique, du Blocus Continental au Brexit, en passant par les débarquements alliés de 1943 et 1944. Aujourd'hui, plus que jamais, la mer est bien sûr un lieu de ressources économiques, halieutiques, énergétiques, minières. C'est avant tout un lieu d'échanges, « carrefour des nations » qui jalonnent l'histoire nationale dans son sens le plus large. Par exemple, la « Grande Pêche », ou pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve, permet de retracer l'histoire économique et politique des pays européens et de leurs rapports avec l'Amérique depuis le XVI^e siècle. Cette activité a marqué les littoraux qui en conservent les traces, parfois ténues : archéologie, histoire industrielle, pratiques immatérielles jalonnent encore le territoire, et relient la mer avec la terre, et la terre avec la mer. Le travail de connaissance est infini, surtout si l'on considère cet ensemble plus encore qu'un patrimoine, comme une culture maritime.

Quoi qu'il en soit, « Mieux connaître et valoriser le patrimoine maritime » s'est inscrit comme un corollaire naturel à la création du ministère de la Mer.



Ville et port de Saint-Malo : patrimoine civil ou militaire ? bâti ou flottant ? religieux ou laïc ? savant ou vernaculaire ? économique ou historique ? privé ou public ? matériel ou immatériel ?

Qu'est-ce que le patrimoine maritime ?

Qu'est-ce que le patrimoine maritime ? C'est la première question qui nous a été posée par toutes les personnes rencontrées lors de cette mission. Le concept lui-même prête à réflexion, à question, sur sa nature même, son étendue, son sens. Fruit de la relation entre l'homme et la mer, le patrimoine maritime retrace l'histoire de nos sociétés.

« Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame. »
Charles Baudelaire

La mer est d'abord une immensité qui fascine. Tous les grands artistes ont décrit ce lien symbolique de l'homme et de la mer, qui fonde la civilisation occidentale, qu'il s'agisse des mythes comme celui de Gilgamesh ou d'Ulysse dans l'Odyssée, ou de récits fondateurs comme l'histoire de Noé et du Déluge. Claude Debussy dans « La mer » évoque avec puissance le dialogue de la mer et du vent. Dans « Les travailleurs de la mer », Victor Hugo décrit magistralement sa force colossale, son étendue incommensurable, son mouvement effrayant. Il développe le thème de la lutte entre l'homme et la mer.

Les poètes y ont trouvé une source inépuisable d'inspiration et ont traduit dans les lettres cette fascination : Hugo encore, Baudelaire, Heredia, Rimbaud, Mallarmé, ... La mer est aussi le lieu du voyage, elle traverse l'œuvre de Chateaubriant, Flaubert, Gérard de Nerval ou Pierre Loti, Vercors, sans parler, pour en rester au patrimoine national, de Marco Polo, de Sindbad ou de Moby Dick... Le thème de la mer est aussi fréquent dans la chanson populaire (Charles Trenet ou Léo Ferré), ou dans la création contemporaine (Yann Tiersen, ...) Le narrateur du « Crabe-Tambour », dans sa pérégrination sur les mers du globe, retrace l'histoire du XX^{ème} siècle : les guerres, la fin de l'aventure coloniale et l'épopée de la « Grande Pêche »...

Les peintres ont utilisé la représentation de la mer pour son côté onirique (« Port de mer au soleil couchant », de Claude Gellée) ou cauchemardesque (« Le radeau de la Méduse », de Géricault) et en ont fait des chefs-d'œuvre universels et connus de tous.

« Etendue stérile », pour Homère, mère ou marâtre, la mer donne la vie, ou la reprend. Elle est nourricière, outil de travail, force d'une puissance incalculable et inlassable, infiniment grande, contre laquelle l'homme essaie de combattre ou doit se défendre.



Dessin de Victor Hugo illustrant « les Travailleurs de la mer ».



« Le radeau de la Méduse », Théodore Géricault, 1819.

C'est un moyen de communication, de transport, vecteur d'enrichissements et de conquêtes. Son immensité pourrait laisser croire que ses ressources sont inépuisables... Le patrimoine maritime exprime tout cela d'abord.

En tant que tel, il est perçu dans l'esprit de tous comme un patrimoine commun, mais apprécié différemment ou parfois redécouvert. Il est jalonné d'éléments insignes et emblématiques du patrimoine national : les fortifications de Vauban, le phare de Cordouan, ou encore le Belem... que tous les citoyens connaissent et auxquels chacun est attaché.

Comme expression de l'activité humaine entre les éléments, il forme le lien de la terre avec la mer, et le littoral en garde les traces, souvent ténues.

Faut-il limiter le patrimoine maritime à la mer elle-même et à ce qu'elle porte ? Qu'en est-il de ce qui se trouve sous la mer : les sous-sols ? de ce qui y repose, comme les épaves ? La mer doit-elle être comprise à marée haute, ou à marée basse : la consistance et l'aspect du paysage et la limite du littoral changent considérablement, comme par exemple l'archipel de Chausey, qui ne mesure qu'une dizaine d'hectares à marée haute, et plus de deux mille à marée basse.

Son caractère maritime donne à ce patrimoine une singularité qui le distingue. Vauban, qui a tant construit, disait du fort de la Conchée, bâti par lui sur un rocher de Saint-Malo qu'elle était « la plus belle pièce du royaume, voire de toute la chrétienté ».

Doit-on inclure ce qui est bâti sur le littoral ? Sur la terre, où est la limite ? l'activité fluviale est souvent liée à l'activité maritime : le trafic sur la Seine, à Paris et à Rouen passe nécessairement par le Havre. Les installations industrielles liées à la mer (glacières, conserveries, chantiers navals) sont-elles du patrimoine maritime ? Et les pratiques induites, l'art de la construction navale, de la navigation, les traditions des populations littorales, les chants de marins ? Doit-on prendre en compte les installations portuaires : ports, digues, môle, quais ? Qu'en est-il du patrimoine naturel ? A toutes ces questions, on peut répondre par l'affirmative : on voit que le champ est immense, et la présente mission ne pourra pas en dresser un panorama exhaustif.

Quelle est la limite géographique du patrimoine maritime ?

L'activité économique liée à la mer est nourrie de celle de l'hinterland qui fournit le matériel et la main d'œuvre. C'est pour développer la marine royale que Colbert fit planter les forêts de Bercé, dans le Maine, ou de Tronçais, dans le Bourbonnais. C'est aux marches du Morvan, qu'étaient forgées les ancrès des vaisseaux du roi : la Manufacture de Guérigny appartient-elle au patrimoine maritime ? Dans un autre domaine, on est surpris de trouver, dans les églises de la vallée du Lot de nombreuses maquettes ex-votos qui représentent de somptueux navires de la « Royale » que les rivières locales n'ont certainement jamais vu naviguer.



Portrait de Colbert ornant le trumeau de la cheminée du salon de 1^{ère} classe du premier paquebot France (1912). Il est présenté aujourd'hui par Escal Atlantic, abrité dans l'ancienne base sous-marine de Saint-Nazaire. Une mise en abyme du patrimoine maritime...



Ex-voto représentant un navire de guerre dans l'église Notre-Dame de Rocamadour (Lot).

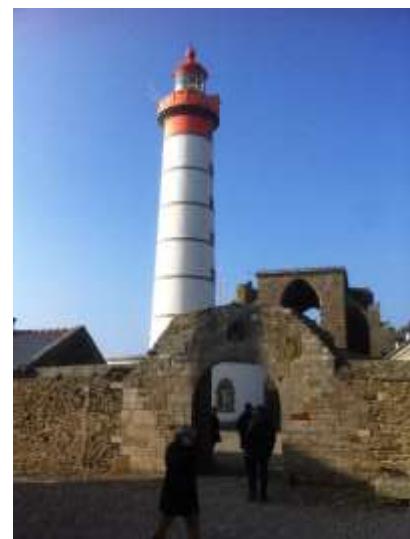


Le sillon de Camaret. La chapelle Notre-Dame de Rocamadour et la Tour Dorée, inscrite sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco. La commune s'est dotée récemment d'un Site Patrimonial Remarquable (SPR) pour mettre en valeur avec l'aide de l'Etat son patrimoine et son paysage exceptionnels.

C'est que les mariniers du Lot étaient régulièrement enrôlés sur les bâtiments de l'Etat et construisaient ces objets de retour au pays, en reconnaissance d'y être revenus sains et saufs. Il est d'ailleurs étonnant de remarquer que la chapelle des marins, bâtie sur le sillon de Camaret, à l'extrême de la péninsule bretonne, porte la titulature de Notre-Dame de Rocamadour.

Plus raisonnablement, on se fixera le principe d'un tableau par touches, à la manière impressionniste. Voici la définition qu'en donnait en 2005 Pierre Schmit, ethnologue, directeur du Centre régional de culture ethnologique et technique (CRECET) :

« Le patrimoine maritime comprend l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développées dans le passé, récent ou plus lointain, en relation avec les ressources et le milieu maritimes. Ils sont reconnus par les groupes sociaux, à différentes échelles géographiques, comme étant leur héritage propre, en totalité ou en partie constitutifs de leur identité, et par voie de conséquence comme étant dignes d'être transmis aux générations qui leur succéderont. (...) Ce sont les profondes mutations de la société française dans la seconde partie du XX^e siècle qui en suscitent l'émergence. C'est ainsi que la notion de patrimoine rural s'affirme à partir des années cinquante, celle de patrimoine industriel au cours des années soixante-dix, à la suite de la crise économique et sociale durable qui marque cette décennie. Le patrimoine maritime apparaît plus récemment, au tournant des années quatre-vingts, de façon souvent passionnée mais avec plus ou moins de précocité et de vigueur selon les contextes régionaux. »



L'ancienne abbaye Saint Matthieu de Fine-Terre est classée MH depuis 1875 en raison de la qualité de son architecture médiévale. Son clocher servait de phare pour signaler l'entrée de la rade de Brest. C'est en 2005 seulement que le phare a été protégé au titre des MH comme élément du patrimoine maritime.

La prise de conscience « passionnée » de la société a conduit l'Etat, on le verra, à définir puis à mettre en œuvre une politique en faveur du patrimoine maritime, au croisement de ses différents champs réglementaires, en tentant d'appliquer aux éléments singuliers qui le composent, les outils dont il disposait : la propriété et l'affectation, commandée par les nécessités de la défense nationale, de la conservation du patrimoine, les obligations de signalisation maritime et d'éclairage des côtes, et de la protection du littoral. Ainsi, par exemple, l'Etat est-il propriétaire de l'abbaye du Mont Saint-Michel, classée parmi les MH depuis 1862, non pas en raison de son appartenance au patrimoine maritime, mais à cause de ses qualités patrimoniales intrinsèques et de son architecture médiévale.

Ainsi, c'est naturellement dans la recherche et la connaissance qu'à l'aube de la création du ministère de la Culture en 1959 et dès la naissance de l'Inventaire (en 1964) que l'on a vu naître l'intérêt pour le fait maritime en tant que tel. Mais c'est par la protection au titre des MH (les premiers classements de bateaux ont été décidés en 1982) que s'est ensuite concrétisé l'engagement de l'Etat à connaître, restaurer et transmettre. A cette époque ont été créées une cellule du patrimoine industriel qui comprenait 5 agents, et une mission du patrimoine ethnologique qui employait 5 ethnologues en administration centrale et des correspondants en région. Des « Commissions régionales pour la culture maritime » ont également été instituées conjointement par le ministère de la Culture et le secrétariat d'Etat à la Mer dans chaque région.

A cette époque, sous l'impulsion d'associations engagées et dynamiques, et grâce à des équipes municipales éclairées, ont émergé plusieurs projets qui ont conduit à la création des musées maritimes que nous connaissons aujourd'hui : Douarnenez, Dunkerque, La Rochelle, Fécamp, Lorient. Parallèlement, les équipes du Musée de la Marine se professionnalisaient, grâce à un accord entre les ministères de la Défense et de la Culture, renforçant son importance dans le paysage national.

La direction du Patrimoine du ministère de la Culture a organisé en 1992 à Nantes un grand colloque, « Estuaire 92 ». Il a réuni tous les acteurs ministériels, universitaires, professionnels et associatifs et ses actes, publiés en 1993, font toujours autorité aujourd'hui.

Au début des années 2000, en vertu d'un accord entre les ministères de l'Ecologie et de la Culture, une campagne nationale de protection des phares a été lancée pour mettre en avant l'intérêt exceptionnel de ce patrimoine, entretenu par les services et plébiscité par les citoyens. Il a déjà porté ses fruits puisque plusieurs phares aujourd'hui ont été restaurés avec le concours des collectivités locales et sont mis à la disposition du public.

L'ambition de ce rapport est de montrer la réussite mais aussi les difficultés que rencontrent les projets de mise en valeur du patrimoine maritime, toujours dûs à la combinaison de l'engagement des administrations de l'Etat et à la volonté des collectivités locales, et d'émettre des recommandations facilitant l'émergence de projets en la matière.



Face à la ville et au château, le quai sud du port de Noirmoutier est un site en devenir à forte coloration patrimoniale. Au centre, la cabane de l'association « La Chaloupe », sa collection de bateaux patrimoniaux locaux. A l'arrière-plan, un ancien hangar à sel, une salorge, abrite le musée de la construction navale, propriété municipale et collection « Musée de France ». A l'extrême-gauche, le bâtiment des Phares-et-Balises.

Après avoir analysé et rappelé la position fondamentale de l'Etat dans le domaine du patrimoine maritime, il est proposé d'étudier les différentes catégories dans l'ordre où elles ont émergé : les bateaux, dont les premiers classements peuvent être considérés comme la marque tangible de l'engagement de l'Etat en faveur du patrimoine maritime. Les musées, ensuite, montrent l'engagement des collectivités territoriales et leur appropriation du sujet, toujours encouragées par un monde associatif dynamique. La politique de conservation et de patrimonialisation des phares brillamment conduite depuis une quinzaine d'années par les ministères de la Mer et de la Culture sera détaillée. Enfin sont ébauchées les diverses perspectives de valorisation du patrimoine maritime, au service du public.

Arbitrairement rattachés à l'une des catégories énoncées plus haut, tous les cas sont particuliers : la citadelle de Port-Louis, dont il sera question plus loin dans la catégorie « musées », antenne du Musée de la Marine, est également un Monument Historique. Elle abrite en outre le Musée de la Compagnie des Indes de la Ville de Lorient. De même, les bateaux, qui constituent un des grands attraits du musée maritime de la Rochelle sont classés MH. L'île Tatihou, dans la Manche, est à la fois site classé et Monument Historique. Ses richesses archéologiques terrestres et sous-marines (vestiges de la bataille de La Hougue en 1692) sont considérables, elle abrite une collection « Musée de France » comprenant des bateaux. Propriété de l'Etat, affectée au



Les forts de Tatihou.

Conservatoire du littoral, elle est animée par le département de la Manche. Elle est inscrite sur les listes du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Cela traduit, de fait, la richesse du patrimoine maritime, mais aussi la difficulté, apparue progressivement, d'une telle présentation.

On notera que le grand colloque « Estuaire 92 » n'aura à ce jour pas eu de descendance. Aucune manifestation nationale politique, technique et scientifique de cette ampleur n'a eu lieu depuis 30 ans. C'est la raison pour laquelle la présente mission revêt un caractère exploratoire. Elle a nécessité, comme cela est précisément spécifié dans la lettre de mission, d'aller sur le terrain rencontrer les acteurs pour décrire l'étendue du domaine, les points communs et les spécificités des projets. C'est ce qui a induit la tendance arborescente du plan de ce rapport.



Le Plan-Relief de Palais à Belle-Ile : l'Hôtel des Invalides est-il un musée maritime ?

1.Le patrimoine maritime, une affaire d'État ?

1.1. Politiques publiques et patrimoine maritime.

1.1.1 La défense des frontières : un enjeu stratégique.

La défense des côtes, frontières nationales, est une des missions primordiales de l'Etat central. Il s'est doté des dispositifs nécessaires pour protéger les citoyens et l'ensemble des activités économiques liées à la mer, les communications et plus largement la souveraineté nationale. Les littoraux se trouvent ainsi dépositaires des ouvrages nécessaires à l'exercice de cette mission. En fonction de l'évolution et des progrès réalisés dans le domaine de la fortification et des techniques de guerre (artillerie), ce patrimoine a été transformé, adapté, réutilisé et réaménagé.

L'État est ainsi propriétaire de nombreux ouvrages de défense des côtes affectés au ministère des armées. Leur qualité patrimoniale est très généralement reconnue par une protection au titre des Monuments Historiques, voire par une inscription sur les listes du patrimoine mondial de l'UNESCO : c'est le cas par exemple des édifices du Réseau Vauban.

1.1.2. L'éclairage des côtes : une épopee scientifique et technique.



Phare de Kéron. Salle d'honneur



Le bâtiment des Subsistances, dans l'arsenal de Cherbourg : une architecture monumentale de grande qualité (300m de long pour 20m de large) : la matière exceptionnelle d'un beau projet de réutilisation !

« Les ténèbres disparaissent de la face de nos mers. Pour le marin qui se dirige d'après les constellations, ce fut comme un ciel de plus qu'elle [la France] fit descendre. Elle créa à la fois les planètes, étoiles fixes et satellites, mit dans ces astres inventés les nuances et les caractères différents de ceux de là-haut. Elle varia la couleur, la durée, l'intensité de leur scintillation. Aux uns, elle donna la lumière tranquille, qui suffit aux nuits sereines; aux autres, une lumière mobile tournante, un regard de feu qui perce aux quatre coins de l'horizon. »

Jules Michelet, La mer, 1861

Depuis l'Antiquité, l'Homme veille à l'éclairage des côtes, et des feux sont installés au Moyen-Age pour guider les navigateurs aux endroits stratégiques ou particulièrement dangereux.

Il est assumé par l'Etat depuis le XVI^{ème} siècle. Après Vauban au XVII^{ème} siècle, les ingénieurs et les agents du service des Phares et Balises ont édifié tout au long du XIX^{ème} siècle des ouvrages de grande qualité sous la direction des experts de la Commission des Phares.

Grâce à la compétence de ses services, l'État propriétaire entretient et restaure depuis presque deux siècles ces ouvrages. Depuis 2005, plusieurs campagnes de protection ont conduit à l'inscription et au classement des plus remarquables d'entre eux parmi les Monuments Historiques.

1.1.3. Le domaine public maritime : nature ou culture ?

L'Etat est propriétaire également du « domaine public maritime (DPM) ». « Le DPM est constitué, pour l'essentiel, des terrains historiquement recouverts par la mer mais dont elle s'est retirée, ainsi que ceux encore immergés compris entre le rivage de la mer et la limite des eaux territoriales. Dans les régions et départements d'outre-mer il inclut également une bande terrestre de plusieurs dizaines de mètres dénommée réserve des cinquante pas géométriques.

Ce domaine est principalement affecté à l'usage direct du public ou à l'accueil de services publics en lien avec l'utilisation ou l'exploitation des ressources maritimes. Pris dans son ensemble, il représente une surface estimée à plus de 100 000 km², ce qui en fait l'un des éléments les plus vastes du domaine public de l'Etat. » (source : MTE)

A ce titre, l'Etat assume la responsabilité de la sauvegarde et de la protection de la faune et de la flore, vivant dans ces espaces naturels, et plus généralement des paysages côtiers. Il lutte contre l'urbanisation anarchique et veille à l'évolution du trait de côte, en évolution permanente. A l'étude, ces espaces s'avèrent largement anthroposés, et portent de nombreux vestiges de l'activité humaine, y compris des plus anciens : mégalithes et autres sites archéologiques, souvent protégés au titre des Monuments Historiques. Des édifices plus récents, comme l'église romane de Talmont (17) ou la tour Vauban de Port-en-Bessin (14), et de nombreux ouvrages de la 2^{ème} Guerre Mondiale en Normandie sont actuellement mis en péril par l'érosion des littoraux.

1.1.4. Un patrimoine exceptionnel sous la responsabilité de l'Etat.

« Nos monuments sont le plus grand songe de la France (...) C'est pour cela que nous voulons les sauver ; non pour la curiosité ou l'admiration, non négligeable d'ailleurs, des touristes, mais pour l'émotion des enfants que l'on y tient par la main. (...) Puissions-nous faire que tous les enfants de France comprennent un jour que ces pierres encore vivantes leur appartiennent à la condition de les aimer ! »

André Malraux, 1962

Un important travail de connaissance a été réalisé par les services de l'Etat (Conservations régionales des Monuments Historiques, au sein des DRAC) avec souvent l'appui des services régionaux de l'Inventaire (désormais décentralisés aux conseils régionaux), pilotés à Paris par la « mission de l'Inventaire Général » et la sous-direction des Monuments Historiques au ministère de la Culture. Il a en particulier abouti à des campagnes de protection thématiques au titre des MH : réseau des fortifications de Vauban, phares, mais aussi « Mur de l'Atlantique ».



Le sillon, à Saint-Malo : protection des côtes et restauration des Monuments Historiques.

Dans certains cas ce travail a été couronné par l'inscription de ces monuments sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco.

La place centrale de l'État dans le domaine du patrimoine s'enracine dans la conception, à l'époque révolutionnaire, puis dans la création et l'histoire du service des Monuments Historiques à la Restauration, et enfin dans la loi qui lui donne la responsabilité et le devoir de restaurer, pour le transmettre à son tour aux générations futures, l'héritage reçu de nos aïeux. Les prérogatives que lui confèrent les textes sont exorbitantes du droit commun : considérant que la conservation des édifices constituait une nécessité absolue, elles ont donné à l'État, pendant plus de deux siècles, la capacité de se substituer au propriétaire pour assumer seul les travaux.



Depuis l'ordonnance de 2005, les décrets de 2007 et 2009, la maîtrise d'ouvrage a été rendue aux propriétaires, et la responsabilité de restaurer le patrimoine est mieux partagée avec les propriétaires et en particulier les collectivités. L'État reste en charge naturellement des monuments qui lui appartiennent, et garde surtout ses prérogatives régaliennes au travers le contrôle scientifique et technique sur les travaux.

Ce nouveau paradigme a permis de nouvelles formes d'appropriation, et a assuré un soutien de la population au maintien d'un patrimoine vivant, comme en témoignent dans le domaine qui nous intéresse, les fêtes maritimes, de Brest, de Douarnenez ou de Sète...

Le regain d'intérêt des citoyens pour leur patrimoine se traduit par le succès toujours grandissant des Journées Européennes du Patrimoine, par l'action renforcée du ministère de la Culture en faveur du patrimoine protégé au titre des Monuments Historiques ou des musées, de l'archéologie, de la recherche. Au fil des années, de nouveaux acteurs sont apparus comme la Fondation du Patrimoine (1996), rendue possible par les lois sur le mécénat, permettant la défiscalisation pour les particuliers ou les entreprises, ou le dispositif de la « Mission Bern » (2018) qui s'appuie sur un tirage du Loto, dont le fruit est attribué à des projets exemplaires. Il permet à chaque citoyen de devenir l'acteur de la préservation du patrimoine. L'attachement des Français à leur patrimoine s'illustre dans le succès de la souscription pour restaurer Notre-Dame de Paris, qui a réuni presqu'un milliard d'euros en quelques mois. Même s'il s'agit d'un dispositif soutenu par l'Etat (possibilité de défiscalisation ou Loto), et si le ministère de la Culture garde un rôle en particulier dans la validation des projets concernant les édifices protégés, les procédures sont plus souples et plus immédiates.

« Une grande politique de la culture, telle que la souhaite le Président de la République ne peut pas être l'oeuvre du seul ministère de la Culture. C'est l'oeuvre de tout un gouvernement. »

Jack Lang sur le Belem, le 17 décembre 1981

Aussi, l'État reste l'acteur principal en matière de patrimoine maritime, au travers :

- du ministère des Armées, Direction de la Mémoire, de la Culture et des Archives (DMCA), et la Direction des Territoires, de l'Immobilier et de l'Environnement (DTIE), des Préfectures maritimes, et de ses établissements publics (Musée National de la Marine).

- du secrétariat d'Etat en charge de la Mer, Direction des Affaires Maritimes (DAM) et Direction de la Pêche Maritime et de l'Aquaculture (DPMA), désormais rassemblées dans la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), des Directions Interrégionales de la Mer (DIRM).

- du ministère de la transition écologique au niveau central (DGALN), Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB), Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), de ses services déconcentrés (DREAL, DDTM) et établissements publics, parmi lesquels le Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres (CL).

- du ministère de la Culture, au sein de la Direction Générale des Patrimoines et de l'Architecture (DGPA) : sous-direction des MH, sous-direction de l'archéologie, Mission Inventaire, DDIR, DRASSM, Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine, Ecole de Chaillot, Institut National du Patrimoine. Services déconcentrés, les Directions Régionales des Affaires Culturelles (DRAC) : conservation des MH, service de l'archéologie, UDAP.

La mission nous a conduit à rencontrer tous ces acteurs, à Paris et dans les régions. La liste de ces rencontres figure en annexe.

1.1.5. Un travail interministériel à poursuivre

Chacune de ces administrations assume les obligations du propriétaire. En outre, elle exerce le pouvoir régalien de l'Etat chacune dans son domaine. On comprendra que les projets touchant le patrimoine maritime ne peuvent voir le jour qu'au prix d'un important effort de travail transversal partagé par les nombreux services concernés.

C'est ainsi qu'entre 2005 et 2015 environ, et en particulier après les décisions découlant du Grenelle de la Mer en 2009, une grande campagne de connaissance et de protection des phares de France au titre des Monuments Historiques a pu être mise en œuvre grâce à la bonne collaboration des ministères de l'Environnement et de la Culture. Elle a abouti à la reconnaissance de l'intérêt exceptionnel de ce corpus ainsi qu'à son importance dans l'histoire nationale, qui se sont traduits par l'inscription, puis le cas échéant, par le classement d'une centaine de phares aujourd'hui.

De la même manière, bien naturellement, le Conservatoire du Littoral a pris acte de la présence, sur les emprises qui lui appartiennent, d'éléments patrimoniaux remarquables. Alors que sa vocation initiale est de lutter contre le mitage et de préserver les espaces littoraux naturels, il a infléchi sa gouvernance pour consacrer une part de ses moyens, y compris financiers, à la restauration des édifices dont il a la charge. Cette mesure de bon sens contribue encore à l'attrait que



représentent les sites qu'il gère et met en valeur. Ces évolutions vertueuses doivent être développées et multipliées au profit du citoyen qui ne peut comprendre les atermoiements technico-administratifs qui freinent la mise en valeur du patrimoine maritime.

La restauration des deux phares classés Monuments Historiques du Cap Fréhel s'inscrit dans une opération « Grand Site » conduite par le Conservatoire du Littoral.

1.2. Un patrimoine emblématique, les bateaux.

1.2.1. Une prise de conscience récente.

« Le Belem a eu le grand mérite de poser publiquement la question du patrimoine maritime de la France réglé jusqu'alors de la manière la plus radicale : par sa disparition pure et simple. De ce patrimoine, il ne restait plus guère que quelques bateaux anciens ne datant dans l'ensemble que du début du siècle. Des générations successives de grands navires à voiles, utilisés pour les besoins du commerce, de la guerre ou de la pêche, des flottilles entières qui encombraient les quais de Saint-Malo, Nantes, Marseille ou Rochefort... plus aucune trace si ce n'est dans les tableaux de Vernet ou grâce aux maquettes conservées au musée de la Marine. Les navires eux avaient disparu, broyés par la mer, engloutis en épaves ou débités en bois de chauffage. Seules subsistaient ces carcasses moussues s'enlisant lentement dans ces fonds de ports réservés aux cimetières de bateaux. L'Etat, qui s'était doté depuis longtemps d'un arsenal juridique pour protéger ses châteaux et ses vieilles pierres, continuait d'ignorer superbement la dimension maritime de son patrimoine. Et pourtant, sur tout le littoral, les initiatives foisonnaient, avec des moyens plus que modestes. »

Louis Le Pensec, Ministre à bâbord, 1997

L'opinion publique commence à se mobiliser sur le sujet du patrimoine maritime à la fin des années 70, ce qui est tard au regard de l'histoire du service des Monuments Historiques qui débute dans les premières années du XIX^{ème} siècle. C'est par l'intérêt que suscitent les bateaux qu'a été enclenchée l'action des associations, soutenues ensuite par la puissance publique, en faveur du patrimoine maritime.

Le Belem a été racheté en 1978. Les associations se sont mobilisées autour de la Duchesse Anne à la même époque, qui correspond à une période de grande évolution pour le milieu maritime. La date du lancement officiel d'une politique en faveur du patrimoine maritime par Jack Lang et Louis Le Pensec à bord du Belem le 17 décembre 1981 a coïncidé avec le lancement par Bernard Cadoret de la revue « Le Chasse-Marée ». En 1982 ont eu lieu les premiers classements de bateaux sur le rapport de François Macé de Lépinay, inspecteur des MH : le Mad

Atao, le Belem, la Duchesse Anne. Enfin, la très populaire émission Thalassa est née à la même époque.

Les grands concours, dont le fameux « Bateaux des côtes de France », lancé par le Chasse-Marée en 1989 sont à l'origine de très nombreux (plus de 80) projets de restauration ou de reconstruction d'embarcations traditionnelles, liées à un usage et à un territoire. Ils révèlent un intérêt et instaurent une dynamique qui s'exprime lors de grandes manifestations populaires : rassemblement de bateaux anciens à Douarnenez en 1986, fêtes de Brest et colloque « Estuaires » en 1992, l'« Armada du siècle » à Rouen en 1999.



Le Duchesse Anne, amarré devant le musée portuaire de Dunkerque.

« Le bateau est un objet complexe. Outil, lieu de vie, il est le produit d'interactions entre les conditions techniques du (ou des) métier(s) auquel il est destiné, le milieu naturel de son exercice, l'organisation sociale du travail, les capacités d'investissements et l'environnement économique, les usages locaux ou les traditions, plus ou moins anciennes, de la charpente navale et les savoir-faire du constructeur.



Le Belem à New-York en 1986

Au gré des vicissitudes économiques, des caprices de la nature, des innovations techniques, des incitations publiques, le bateau est un outil en perpétuelle évolution à la durée de vie généralement courte ou régulièrement modifié et transformé. »

« La conservation d'outils et de matériels obsolètes ne fait guère partie des usages des gens de mer. De même, [leur] statut juridique, les conditions d'exercice de leurs activités, leur nombre aujourd'hui assez restreint, donnent à ces groupes professionnels une identité forte, ou perçue comme telle, qui interroge et exerce une certaine attractivité sur le reste de la population. Le patrimoine maritime [...] trouve son origine en Bretagne, région qui rassemble la plus large communauté maritime du pays. » P. Schmit



Le Roi Gradlon, ancien baliseur du service des Phares-et-Balises, appartient à l'Etat. Il est hébergé au Port-Musée de Douarnenez grâce à une convention avec la Direction des Affaires Maritimes. La question d'une protection au titre des Monuments Historiques se pose légitimement.

projets. Ailleurs, à Bordeaux, à Rouen, à Caen, elles sont restées embryonnaires ou ont pris d'autres orientations. Elles sont généralement portées par des associations, parfois réunies dans les Fédérations régionales pour la culture et le patrimoine maritime (FRCPM). Certaines sont très actives.

En 2003, dans un article paru dans la revue « Monumental », Marc Pabois dresse un bilan en demi-teinte des vingt années écoulées. A cette date, 110 bateaux et navires ont été protégés au titre des MH. Les restaurations des bateaux en bois sont souvent très lourdes, car il est nécessaire de changer beaucoup de la matière originelle. « Ne sommes-nous pas en train de transmettre finalement aux générations futures un patrimoine recomposé ? » et il poursuit cependant : « L'authenticité réside moins dans la pérennité des matériaux d'origine, de la coque et du gréement, mais bien dans la transmission des savoir-faire, ce patrimoine immatériel, toujours vivant de génération en génération, que d'autres avant nous ont nommé le sens marin ».

Aujourd'hui, le parc des bateaux protégés atteint le nombre de 198 unités qui appartiennent à toutes les catégories d'embarcations : bateaux de charge, de travail, de pêche, yachts, et autres bateaux de plaisance, représentatifs des typologies et de leurs usages sur le territoire. La notion de bateau historique s'est étendue à la plaisance, ce qu'indique, en 2018, la protection au titre des MH d'une collection de voiliers de petite plaisance appartenant aux Amis du Musée de La Rochelle.

En 1993 est décidée la création à la direction du patrimoine du ministère de la Culture, d'une « Mission du patrimoine maritime et fluvial », confiée à Marc Pabois, conservateur en chef du patrimoine. Un réseau de correspondants en région, abrités généralement dans les DRAC, se tisse peu-à-peu. Le ministère peut s'appuyer sur l'avis d'experts du patrimoine maritime qu'il a désignés. Parmi eux, Raymond Labbé est réputé pour son charisme, sa compétence et son engagement.

En 1995, la revue « Monuments Historiques » a consacré un numéro à la plaisance. Sur le territoire, de nombreuses initiatives ont vu le jour et aboutissent à des



Collection de petit bateaux de plaisance récemment protégés au titre des MH au Musée maritime de la Rochelle.

1.2.2. Musée ou Monument Historique : quelle doctrine ? et quelles conséquences financières ?

Le bateau, et particulièrement le bateau de travail, jadis protégé comme un objet isolé, est compris aujourd’hui comme un des éléments du processus professionnel et économique auquel il participe : d’autres outils utiles à la pêche ou à la culture, la cabane qui les abritent, parfois la cale de débarquement constituent un écosystème digne d’intérêt dans son intégralité. C’est l’exemple du Capetown bateau ostréicole sur l’Île d’Oléron.



L'un des panneaux réalisés par le musée de La Rochelle et la DRAC présentant le bateau protégé dans son écosystème de travail.

Le suivi des dossiers relatifs aux bateaux MH se partage entre Luc Fournier, adjoint à la cheffe du bureau des objets mobiliers à la sous-direction des MH, spécialiste du patrimoine scientifique et technique et Herveline Delhumeau, secrétaire scientifique du Conseil National de la Recherche Archéologique chargée des relations avec le DRASSM et chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial à la sous-direction de l’archéologie.

On peut constater, à l’intitulé de leurs missions, que ces agents ne peuvent consacrer qu’une (faible) partie de leur temps au patrimoine maritime. En outre, il est à prévoir que Luc Fournier et Herveline Delhumeau fassent valoir leurs droits à la retraite dans les quelques années à venir. Marc Pabois n’a pas été remplacé après son départ en retraite en 2005. La mémoire et la transmission de la politique de l’État en faveur des bateaux est donc en danger.

Recommandation : Si la perspective de reconstituer au ministère de la Culture une « Mission patrimoine maritime » comme celle qui fut créée en 1993 et de recruter une équipe de conservateurs dédiés est peu probable, un référent patrimoine maritime pourrait être nommé. Placé auprès du DGPA ou à l’inspection (comme F. Macé de Lépinay ou F. Goven précédemment), s’appuyant sur les experts spécialisés., il ou elle aura la charge de coordonner la politique en faveur du patrimoine maritime et d’animer le réseau. Lui donner une visibilité publique au travers d’une plateforme, d’un site internet et un rôle d’incubateur des projets

Compte-tenu des spécificités techniques et des connaissances bien particulières que requiert cette matière, l'action du ministère s'appuie judicieusement sur cinq experts du patrimoine maritime, issus du monde professionnel. Ils interviennent sur vacation à la demande de l'administration centrale ou des DRAC. :

- Jean-Louis Dauga, expert pour les bateaux à coque en bois pour les régions Bretagne, Hauts-de-France, Normandie.



Bassin à flots au Musée maritime de La Rochelle : un quai du patrimoine.

- Célestin Delaporte, expert pour les bateaux à coques en métal pour toutes les régions.
- Yann Pajot, expert pour le patrimoine fluvial (canal du Midi), bateaux de pêche, gros bateaux de servitude, bateaux de Méditerranée, voiles latines, pour les régions Corse, Languedoc- Roussillon et Provence- Alpes- Côte d'Azur.
- Paul Bonnel, expert pour les bateaux à coque en bois, pour les régions Centre, Bourgogne, Nouvelle-Aquitaine, Pays-de-la-Loire.
- Martin-Luc Bonnardot, expert pour les bateaux à coque en bois pour les régions Occitanie et PACA : belle plaisance, petits bateaux de servitude.



La passerelle du France 1, bateau météorologique classé MH au Musée maritime de la Rochelle.

Leurs connaissances et leur expérience professionnelle, qui ont prévalu à leur recrutement, sont un apport fondamental et indispensable tant à l'élaboration des dossiers de protection qu'à la programmation et au suivi des travaux sur les bateaux protégés. Le dispositif est léger grâce au système de saisine très souple et les charges pour l'État sont très réduites. Le nombre des vacations est malheureusement un peu faible ce qui pose régulièrement des problèmes pour l'exercice du contrôle scientifique et technique.

Recommandation : A partir du bilan des années passées, quantifier les besoins en vacations des experts maritimes, et augmenter leur volume à ce niveau, sous réserve des disponibilités budgétaires.

Les dossiers de protection des bateaux sont présentés par le Conservateur des Antiquités et objets d'Art du département concerné devant la 3^{ème} section de la Commission Régionale du Patrimoine et de l'Architecture (CRPA). Compte-tenu de la complexité de ces dossiers et de leur aspect très technique, le CAOA est souvent secondé dans cette mission par l'expert *ad hoc*. Certaines régions disposent des services d'un CDAOA spécialisé dans le patrimoine maritime, comme en Bretagne, où ces dossiers sont suivis également par une conservatrice des MH spécifique. L'avis favorable de la CRPA permet au préfet de région de prendre un arrêté d'inscription parmi les Monuments Historiques. Le cas échéant, sur avis favorable de la CRPA, le dossier peut être présenté devant la CNPA qui se prononce sur l'opportunité de proposer au ministre de la culture le classement parmi les MH.

Le suivi des travaux obéit aux règles qui prévalent pour les objets mobiliers et pour le patrimoine scientifique et technique. Il s'appuie naturellement sur l'avis de l'expert et, après instruction par la conservation régionale, l'autorisation est délivrée par le préfet de région.



A la passerelle (en haut) ou dans la cuisine (en bas) du France 1, bateau météo classé MH du Musée de La Rochelle : l'ouverture à la visite nécessite un travail quotidien d'entretien.

Les travaux sont généralement réalisés par un chantier naval spécialisé dans la restauration. Le soutien de l'Etat aux opérations dont il est chargé lui permet d'avoir une activité régulière pour maintenir les savoir-faire. Dans ces conditions, il est possible de prendre en charge la formation de jeunes compagnons qui seront les acteurs de demain. Il convient néanmoins d'être vigilant, afin que le faible nombre d'entreprises qualifiées ne conduise à des situations de monopole régional.

Des enquêtes sur la façon de construire, mais aussi de faire naviguer ces

bateaux contribuent à la sauvegarde de ce patrimoine immatériel.

L'entretien et la restauration de ce patrimoine comme son utilisation en mer mobilisent les bénévoles et peuvent être un bon ferment d'intégration, comme le prouve l'aventure du Bel Espoir du Père Jaouen qui a accueilli des générations de jeunes en situation difficile ou désocialisés.

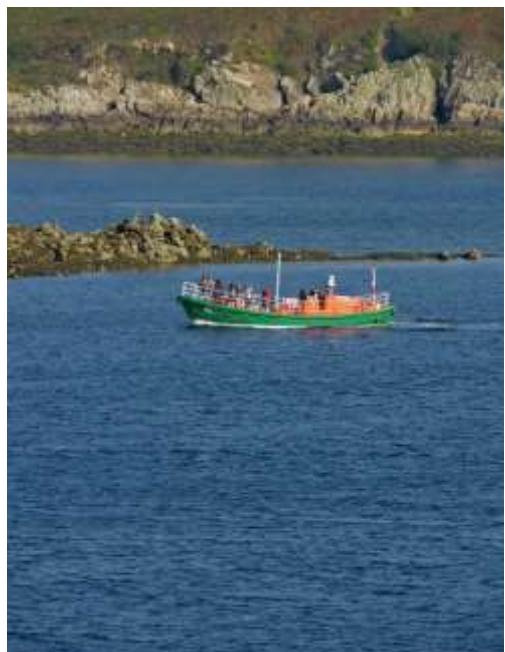
Chaque DRAC s'est organisée pour faire face au suivi de ces dossiers particuliers. En Nouvelle-Aquitaine, un agent compétent et passionné, Philippe Tijou, avait été nommé pour s'occuper des bateaux protégés : une véritable politique a été menée pendant plusieurs années : inventaire et recherche sur les bateaux de métiers (par exemple liés à l'activité ostréicole) conduisant à de grandes campagnes de protection MH, méthode de gestion, (relevés, campagnes d'entretien accompagnés par l'Etat). Depuis le départ en retraite de Philippe Tijou, c'est le CRMH adjoint du site de Poitiers qui suit personnellement tous ces dossiers avec son équipe.

En Bretagne, une conservatrice est en charge de tous les dossiers relevant du patrimoine maritime, et des bateaux en particulier. La partie protection est confiée à l'un des deux chargés d'études documentaires du service. Un conservateur délégué des antiquités et objets d'art (CDAOA), spécialiste du patrimoine maritime quasiment bénévole (défrayé à hauteur d'environ 1500€ par an) est nommé pour assurer le suivi des opérations de restauration des bateaux, en lien avec les experts. C'est une formule simple et efficace qui gagnerait à être généralisée dans toutes les Drac concernées.

Recommandation : Nommer, sur la base du volontariat et de l'appétence, un référent régional dans chaque administration concernée pour développer ou reconstituer, dans chacun des ministères, un réseau de référents pour le patrimoine maritime. A l'image de ce qui a été fait dans les DIRM, identifier dans chaque DRAC une ou un agent (par exemple de profil conservateur des monuments historiques, ou conseiller pour les musées) pour assurer le suivi des opérations de restauration des bateaux, et coordonner les questions de patrimoine maritime. Il ou elle constituera la porte d'entrée des citoyens, des associations et des élus pour toutes ces questions en région. Ce dispositif pourra éventuellement être renforcé en nommant un conservateur délégué des antiquités et objets d'art spécialisé, avec compétence interdépartementale sur les façades maritimes, comme cela a été expérimenté avec succès dans certaines DRAC. Les coordonnées de ces référents seront regroupées dans un annuaire interrogable par les citoyens, les associations ou les élus

Les travaux de restauration des bateaux protégés sont souvent complexes, longs et coûteux. Conçu comme un outil de travail amorti en quelques années, le bateau n'est pas pensé pour être conservé. Qui plus est, en dehors de ses conditions d'exploitation normales, il se dégrade très vite. C'est la raison pour laquelle l'histoire de la protection est jalonnée d'échecs, comme la destruction, en 2007, de la gabare Mad Atao, l'un des premiers bateaux classés MH.

Les crédits délégués chaque année aux Drac pour accompagner les opérations de restauration du patrimoine (Programme 175, action 1) laissent toute liberté à chaque service de définir sa programmation. La fongibilité permet d'ajuster en cours d'exécution. Pour conforter une stratégie nationale en matière de patrimoine maritime, la DGPA pourrait inciter les services à afficher leur stratégie budgétaire en la matière, en indiquant par exemple quelle part des crédits a été affectée à la restauration des bateaux protégés.



L'association « Patron François Morin » a porté une longue et importante restauration de l'ancien canot de sauvetage d'Ouessant, classé Monument Historique.

Recommandation : Afficher la stratégie budgétaire des services en matière de restauration de bateaux protégés. S'en servir pour construire une politique nationale et pour en fixer les objectifs et les moyens.

A titre d'exemple, en Bretagne, qui compte 47 bateaux protégés au titre des MH, 17 opérations de restaurations ont été soutenues par la CRMH Bretagne, entre 2017 et 2021, pour des montants de subventions allant de 1000 à 380 000€, ce qui constitue un total de 660 000€ sur 4 années budgétaires, et représente environ 1,7M€ de travaux.

1.2.3. Le baliseur Somme II, marqueur territorial de l'estuaire



L'exemple du Somme II illustre les problématiques rencontrées dans la restauration des bateaux protégés au titre des MH.

Le Somme II a été spécialement construit pour assurer le balisage de l'estuaire de la Somme. Son rôle était de déplacer les bouées qui jalonnent le chenal d'accès au fleuve, dont le tracé et l'emplacement varient à chaque marée. Cette manutention impose la présence sur le pont d'engins de levage lourds et forts et d'un moteur puissant. Pour limiter au maximum son tirant d'eau et pouvoir supporter ces efforts, la structure de sa coque allie une conception traditionnelle en bois et une « sole » en structure métallique lui donnant un fond « plat ».

Construit en 1950 par les chantiers Auroux d'Arcachon, il a servi pendant un demi-siècle et ouvert quotidiennement la navigation sur le fleuve qui irriguait jusqu'à la fin des années 90 tout le département de la Somme. Cette conception technique singulière et entièrement adaptée au lieu de son travail et son rôle dans la compréhension du paysage de l'embouchure lui ont valu d'être classé parmi les monuments Historiques en 2000. L'association éponyme basée à Saint-Valéry-sur-Somme en avait porté la demande et s'est chargée, en 2009, d'importants travaux de restauration réalisés à Lorient. Le Somme II ainsi pu être adapté au transport de passagers à vocation touristique. Il a ainsi pu conserver sa place dans le paysage de la baie de Somme en permettant des sorties dans la baie et sur le canal pour découvrir la science du balisage, la faune, la flore, les activités traditionnelles, l'approche géologique et le paysage exceptionnel de l'estuaire.

Le département de la Somme, qui en est propriétaire, y voit le vecteur naturel de la mise en valeur du site mais aussi du lien vers l'arrière-pays, puisque le fleuve traverse son territoire d'Est en Ouest. Il souhaite ainsi, en attirant les touristes vers l'Est, redonner au fleuve ses facultés de désenclavement du territoire et sa prospérité (la richesse de la ville d'Abbeville était fondée sur le trafic que lui apportait la Somme).

Après une douzaine d'années de bons et loyaux services, le Somme II a dû reprendre le chemin du chantier pour une campagne de travaux estimée à 1M€ par un chantier normand. Une des difficultés importantes du projet vient du fait qu'il n'existe pas réellement de maître d'œuvre compétent en matière de restauration. C'est une situation récurrente sur ce type d'opération. Les experts du ministère de la culture apportent évidemment leur appui, mais ils ne peuvent être présents aux rendez-vous fréquents, ce qui laisse une marge de décision très (trop) grande à l'entreprise. Il serait utile et judicieux de créer une filière d'architectes navals spécialisés dans la restauration du patrimoine et des bateaux protégés au titre des MH. Elle pourrait sans doute se greffer sur les ateliers-école du type de ceux reconnus dans le cadre de la formation professionnelle comme à Douarnenez ou à Mesquer.

Recommandation : créer dans le cadre de la formation initiale ou professionnelle une filière et un cursus d'architectes navals spécialisés dans la restauration du patrimoine et des bateaux protégés au titre des MH.

Il est permis d'espérer que la fréquentation considérable du site (le célèbre et pittoresque petit train touristique de la baie accueille chaque année plus de 300 000 passagers) encourage cet investissement. Les services du ministère de la Culture seront naturellement mis à contribution pour apporter une aide technique et scientifique, mais aussi un soutien financier solide. Le Somme II est aujourd'hui le seul bateau naviguant parmi les 6 bateaux classés des Hauts-de-France.

1.2.4. L'Atelier des barques à Paulilles (Port-Vendres, 66) : un atelier de restauration ouvert au public.

L'Atelier des barques donne l'exemple d'une structure spécialisée dans la restauration des bateaux patrimoniaux.

La mise en œuvre du plan Mellick, en 1991 avait pour objectif de répondre à injonction de Bruxelles qui voulait réduire en 5 ans les capacités de capture européennes. Il s'est attaché à restructurer la flotte de pêche. Plus de 1.000 bateaux de pêche, âgés de plus de 10 ans ont été vendus à l'étranger, sont allés pêcher en dehors des eaux communautaires, ou ont été envoyés à la casse. En Méditerranée, une collecte d'embarcations traditionnelles à voile latine a été réalisée dans l'objectif de fonder un port-musée.

Après de nombreux rebondissements, et plusieurs années d'abandon et de pillage de la collection (bénéficiant de l'appellation Musée de France), la décision a été prise en 2002 par le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales de construire un atelier pour permettre la conservation de ces navires. Il a été rattaché au Centre Départemental de Restauration du Patrimoine en 2004. L'atelier a été installé dans l'anse de Paulilles, site naturel remarquable, propriété du Conservatoire du Littoral et très fréquenté par les promeneurs. Il a permis de réutiliser les bâtiments industriels de l'entreprise d'explosifs Nobel.



L'Anse de Paulilles où se regroupent régulièrement les bateaux du patrimoine.

d'intégration puisque l'atelier accueille chaque semaine des délinquants mineurs multirécidivistes, après signature d'une charte « incitative et bienveillante ». Parmi les 40 bateaux survivants de la



L'Atelier des barques est situé dans le Roussillon, au pied du phare du Cap Béar (Cl. MH), auquel on accède par le sentier côtier.

L'atelier emploie trois permanents et de nombreux stagiaires et permet ainsi la préservation et la transmission des savoir-faire en matière de charpente de marine traditionnelle, en parallèle d'une formation professionnelle spécialisée. L'atelier est visitable en permanence par le public, au moyen d'une galerie qui surplombe la zone de chantier (30 000 visiteurs par an, dont plus de 2000 scolaires peuvent bénéficier de visites commentées). Plus d'une vingtaine d'associations sont autorisées à profiter de la connaissance et du matériel de l'atelier.

Ces ambitions techniques et de formation se doublent d'un objectif

collection initiale, certains sont confiés à des associations et naviguent de nouveau. Cela suscite une réflexion de fond sur l'adaptation des bateaux anciens aux règles actuelles (sécurité, obligation d'être équipé d'un moteur...) Par le biais d'une convention, le « Plan-Objets », l'Etat (DRAC) finance les restaurations à hauteur de 150 000 € par an, à égalité avec le Conseil Régional d'Occitanie.



La goélette Miguel Caldentey dans le port de Port-Vendres. On distingue les containers qui abritent le chantier de restauration.

L'atelier porte en outre le projet de restauration d'une goélette majorquine de 1913, le Miguel Caldentey, qui transportait des agrumes jusqu'en 1973. Le chantier, porté par la communauté de communes de Port-Vendres-Argelès-Banyuls a été conduit par Yann Pajot, expert du ministère de la culture, avec l'aide de chantiers d'insertion. Après une première phase de 2007 à 2021 pour un montant de 2M€, une nouvelle étape estimée à 1,5M€ se prépare. Le bateau a été installé en 2020 dans le port de Port-Vendres, soulignant le caractère patrimonial du lieu. Il est prévu que la

restauration aura lieu sur place pour être visitable par le public. Ce projet à vocation transfrontalière auquel contribuent les écoles, collèges, lycées et supérieur est financé à 45% par l'Etat DRAC, à 20% par le Département et à 25% par la Région. Un mécénat du Crédit Agricole a été annoncé.

L'Atelier des barques, soutenu régulièrement par l'Etat, pourrait constituer l'un des lieux et l'un des modèles d'une Académie du patrimoine maritime.

Des liens ont été noués avec d'autres structures à Sète, Majorque, Barcelone, mais aussi Sfax et les îles Kerkennah où des embarcations traditionnelles de la même famille sont encore en service actuellement. Tous appellent de leur voeux la constitution d'un réseau de musées ou d'ateliers consacrés à la voile latine : une piste sérieuse de coopération internationale autour du patrimoine maritime.

1.2.5. Albaola Faktoria Maritime (Pasaia, Espagne) : chantier, musée et école.

Albaola Faktoria Maritime est une association fondée par Xavier Abote il y a 25 ans pour mettre en avant le patrimoine maritime par la construction de bateaux traditionnels et leur navigation. En raison de l'exiguïté des ports et de l'évolution des techniques de pêche, tous les bateaux anciens ont été détruits en Espagne. Des plans d'atelier subsistent qui permettent de fabriquer de nouveau des embarcations traditionnelles. L'association a entrepris la construction d'une réplique du San Juan, navire baleinier de 28m du XVI^e siècle dont l'épave a été retrouvée en 1978 au Labrador. Les fouilles de Parcs Canada ont permis de déterminer très précisément les caractéristiques du navire. A la fois atelier de charpente, musée et école, l'association emploie aujourd'hui 23 personnes (charpentiers, guides et administration). 18 élèves de 18 à 30 ans sont accueillis gratuitement pour une formation de 3 ans.



La Faktoria accueille environ 65 000 visiteurs. Son budget annuel est de 900 000€, financé par le mécénat (1/3), les entrées (1/3), et des aides publiques. Il est à noter que le gouvernement espagnol n'ayant pas la compétence dans le domaine de la culture, les aides doivent provenir du gouvernement basque, de la province (Ipusko) et de la ville.

1.3. Les musées maritimes : des institutions fragiles

« La mer est le plus grand musée du monde. »
Salomon Reinach, 1928

L'histoire des musées maritimes en France prend sa source dans l'ancien musée royal de la Marine, conçu dès le XVIII^{ème} siècle comme une vitrine et un outil technique d'étude et de formation pour la construction des bateaux du roi.

Au XX^{ème} siècle, le mouvement se poursuit pour prendre en compte l'histoire de la navigation, de l'ethnologie, dans le mouvement créé par Georges-Henri Rivière et André Leroy-Gourhan autour du Musée des arts et traditions populaires, qui compte aussi parmi ses descendants le musée de la batellerie de Conflans Sainte-Honorine. Un projet national est un temps imaginé à Port-Louis (56), comme pendant « civil » du Musée de la Marine. Devant les difficultés que représentait le creusement d'un bassin à flots au pied de la citadelle, l'idée a été abandonnée. C'est finalement dans d'autres conditions, civiles et associatives, que ce projet a été réalisé à Douarnenez.

Quelques grandes institutions font figure de têtes de file de la spécialité : le MNM, bien sûr, avec ses établissements de Chaillot et des ports (Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon). Certaines collectivités comme Dunkerque, Fécamp, Douarnenez, La Rochelle, mais aussi Concarneau se sont également dotées de musées maritimes. La plupart ont obtenu l'appellation Musée de France.

Mais l'essentiel du corpus est composé de très nombreux musées de territoire (plus d'une centaine sont recensés), parfois regroupés dans la famille des écomusées, portés par des associations ou des municipalités aux ambitions louables et diverses :

- sensibiliser le public au patrimoine.
- permettre de comprendre l'histoire économique et humaine locale
- constituer un conservatoire des embarcations traditionnelles locales.
- forger des outils de formation en mettant en avant la noblesse des métiers manuels.
- plus largement, utiliser le patrimoine maritime pour maîtriser et rendre concrets les apprentissages : dessin, géométrie, charpente.
- « Redonner aux Français le goût de la Mer »

Dans certains cas, le projet a pour objectif de retrouver le geste des anciens, en réalisant une réplique (une des plus fameuses est l'Hermione, mais on pourrait parler du Jean Bart à Gravelines...) Il s'agit toujours de projets de longue haleine, dont la durée dépasse parfois celle des bonnes volontés. Souvent portés par des bénévoles, soumis aux aléas de la vie politique, sans garantie d'un soutien de l'État, en particulier pour l'investissement, lorsque l'établissement ne bénéficie pas de l'appellation Musée de France, ces projets sont très fragiles.



Sac de marin portant un dessin du paquebot « France » de 1912, reconnaissable en particulier à ses quatre cheminées.

1.3.1. Le Musée National de la Marine, un projet en évolution.

« La mer est l'avenir de l'humanité »
J.-Y. Le Drian

Le Musée National de la Marine (MNM) est placé sous la tutelle de la Direction des Patrimoines, de la Mémoire et des Archives (DPMA) au sein du Secrétariat Général pour l'Administration. Elle élabore et met en œuvre la politique en matière de culture, d'archives et de bibliothèques et donc de patrimoine grâce à sa délégation aux patrimoines culturels.

Le Musée National de la Marine tient une place importante dans le réseau des musées maritimes. Par son ancienneté, d'abord, puisqu'il est le deuxième après celui de Saint Pétersbourg, ensuite par la richesse de ses collections données par Duhamel du Montceau à Louis XV pour permettre la formation des marins, des ingénieurs, des officiers de la marine royale, et enfin par sa renommée auprès du public. Enrichi à la Révolution des collections maritimes du Duc d'Orléans, il est réinstallé au Louvre sous l'Empire et conforté sous la Restauration. Il comprend depuis 1829 un fonds ethnographique qui a constitué jusqu'aux deux tiers de la collection. A la fin du XIX^{ème} siècle, il occupait 19 salles du Louvre. L'amiral Pâris, conservateur entre 1871 et 1893 a fait construire, d'après ses propres relevés, plus de 400 modèles d'embarcations des côtes d'Europe, d'Asie et d'Océanie par l'atelier du musée.

Il s'est installé sur la colline de Chaillot dans le bâtiment construit pour l'Exposition Universelle, comme cela avait été proposé dès 1935, et a ouvert en 1943. Il est intéressant de noter que le Museu Maritim de Barcelona a ouvert à la même époque (1936-1941).

Un grand projet de restauration des bâtiments classés au titre des Monuments Historiques et de refonte complète du parcours muséographique est en cours. Sa livraison est attendue pour 2023. Un nouveau Projet Scientifique et Culturel est en voie d'achèvement. Il montre l'ambition d'un projet qui trouve d'ailleurs sa source dès 1994 lorsque « le ministre de la Défense donne au président du conseil d'administration du Musée de la Marine la mission de devenir le « Musée de toutes les marines », en lien avec les universités, le CNRS, les services historiques » (Frédéric Delaive, 2018).

La volonté d'élargir son champ a pour objectif de dépasser largement son image ancienne de musée de la marine nationale pour devenir un grand musée maritime pour la France, « le grand musée maritime du XXI^{ème} siècle » selon les termes de Florence Parly, ministre des Armées, commanditaire de ce projet. De fait, cet effort s'illustre dans le Projet Scientifique et Culturel du MNM qui, tout en laissant la première place à la Marine Nationale, fait la part belle aux utilisations civiles de la mer : pêche, transports, marine marchande, exploration, développement durable...



L'Exposition de 1937 vue de la Tour Eiffel, André Devambez, 1937.



Le chantier actuel sera l'occasion de rouvrir au public l'escalier historique du palais de Chaillot.

On y verra par exemple, un atelier « musée des littoraux, entre terre et mer », ou « un musée promoteur et reflet de l'identité maritime de la France ». Ce projet est conçu pour mettre le public au centre du dispositif et répond aux caractéristiques du musée du XXI^{ème} siècle. Ses objectifs, décrits dans le PSC, s'énoncent ainsi :

« Raconter la France et la mer.

Exposer, illustrer, expliquer et mettre en valeur l'identité et l'histoire maritime de la France.

Faire prendre conscience des enjeux et des défis qui concernent la mer dans toutes ses dimensions : historique, géographique, environnementale, économique, scientifique et culturelle.

Transmettre le goût de la mer. »

Ils se traduisent dans l'espace et dans le parcours entièrement repensé.

En dehors de cette installation principale, le MNM dispose de réserves très importantes à Dugny (93), où les collections sont actuellement entreposées et restaurées en vue de leur prochaine présentation. Les bâtiments, contigus au Musée de l'Air et de l'Espace, ont été aménagés en 2015 pour devenir des réserves modernes et fonctionnelles.

Ils abritent le pôle de conservation du MNM, constitué d'une trentaine d'agents, la bibliothèque, riche de 40 000 ouvrages, dont 4000 patrimoniaux, les fonds d'archives publiques et privées gérées par le musée, près de 200 000 documents graphiques collectés dans les années 40, et tous les dossiers d'œuvres qui constituent une matière exceptionnelle et très utilisée. Les chercheurs disposent d'une salle de travail et d'espaces propres à accueillir des journées d'études, comme celle qui a été dernièrement consacrée au fonds photographique de Serge Lucas (75 000 diapositives déposées récemment).

Mais surtout, le très fameux atelier de restauration des modèles du musée, fondé en 1837, y a trouvé place. Les ouvriers d'Etat en ont fait la renommée durant tout le XX^{ème} siècle. Après les avoir formées aux spécificités de ce patrimoine, ils ont peu à peu laissé la place aux restauratrices diplômées. C'est désormais un pôle de compétences unique à l'échelon national qui, par le moyen de conventions avec l'Institut National du Patrimoine contribue largement à la transmission de ces savoir-faire si particuliers. L'atelier anime également l'association des Amis du Musée de la Marine dont les membres sont férus de modélisme.

En outre, le MNM dispose d'antennes en région et installées naturellement dans les ports : Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon.



Le donjon du château de Brest, classé MH, a été restauré pour abriter les collections du Musée National de la Marine



Restauration du gréement de L'Achille dans l'atelier des modèles du musée.

A Brest, le château abrite les locaux de la Préfecture Maritime dans l'estuaire de la Penfeld. Le parcours du MNM se déploie dans les parties monumentales. L'édifice s'élève sur les vestiges des fortifications gallo-romaines de la citadelle, et sa situation stratégique donne aux visiteurs la possibilité de bénéficier d'une vue exceptionnelle sur la rade, sur le port et sur la ville. C'est un lieu prestigieux dont les bâtiments sont restaurés, année après année grâce aux dispositions du Protocole Culture-Défense. Chaque année, des opérations d'un montant compris entre 500 000 et 1M€ sont engagées qui font de ce lieu un musée de qualité. Une politique dynamique d'expositions temporaires contribue à lui faire atteindre le seuil de 60 à 80 000 visiteurs par an.

A Port-Louis, l'antenne du MNM est installée dans la citadelle classée Monument Historique, conçue au XVI^{ème} siècle et agrandie et développée jusqu'au XIX^{ème} siècle. Sa situation de défense avancée de la rade de Lorient en fait un site exceptionnel. Une opération de restauration complète des bastions et courtines, engagée il y a une douzaine d'années dans le cadre du Protocole Culture-Défense est en voie d'achèvement. La restauration de la grande poudrière en totalité et de l'arsenal offre désormais des espaces de qualité aux expositions temporaires.

L'animation du lieu, propriété de l'Etat-Défense, est confiée, grâce à un système d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) au MNM pour une partie et au Musée de la Compagnie des Indes, musée de la ville de Lorient pour l'autre. Ce dernier, héritier du « Musée de la mer pour l'atlantique », voulu par les ministres M. Debré et Ch. Bonnet en 1973 puis Y. Bourges en 1975, a été inauguré en 1985, et son parcours permanent renouvelé en 2007. Une billetterie unique, tenue par le MNM, permet de limiter en les mutualisant les moyens de fonctionnement. Cette organisation, qui met à disposition de deux établissements (dont un musée de collectivité) un Monument Historique appartenant à l'Etat est particulièrement ingénieuse et vertueuse. Elle est évidemment très appréciée des citoyens et des élus des collectivités. Après quinze ans d'hésitation des élus, Fabrice Loher, actuel maire de Lorient et président de Lorient Agglomération vient d'annoncer (février 2022) sa volonté, partagée avec l'Etat, de maintenir et de développer ce partenariat fructueux qui profite largement au public.



La citadelle de Port-Louis (56), classée MH, abrite une antenne du Musée de la Marine, et le Musée de la Compagnie des Indes de la Ville de Lorient.



L'ancienne école de marine navale possède des collections exceptionnelles, propriété du service de santé des armées.

Le MNM est également implanté sur le site historique de l'arsenal de Rochefort, voulu par Louis XIV dans l'estuaire de la Charente. Bien que très malmené par les guerres et par le temps, le patrimoine de Rochefort en fait un haut lieu de l'histoire maritime. Sa célèbre corderie royale abrite les locaux du Conservatoire du Littoral, et ses formes de radoub ont accueilli la construction de l'Hermione. Le MNM fait vivre l'hôtel de Cheusses et l'exceptionnelle ancienne école de marine navale où il accueille ses visiteurs.

Les locaux qui abritent l'antenne du MNM à Toulon s'adossent à l'ancienne porte de l'Arsenal du XVIII^{ème} siècle, classée MH. Les collections y sont également très riches et la vie intellectuelle stimulée par de nombreuses animations et conférences. Une réflexion à l'échelle urbaine a été engagée par les élus, et le ministère des Armées étudie les possibilités de redéploiement du musée dont la forme actuelle date des années 60. L'hypothèse de la réutilisation de l'ancienne corderie est évoquée.

Le MNM bénéficie évidemment pour l'ensemble de ses sites de l'appellation « Musée de France », attribué par la ministre de la culture après avis du Haut Conseil des Musées de France. Cette situation couronne les efforts réalisés par les directeurs successifs qui, dans le cadre du Protocole Culture-Défense et en lien avec le service des Musées de France, ont permis la professionnalisation des équipes chargées de la conservation et de la mise en valeur des collections.

A titre de comparaison, le MNM emploie 109 ETP (dont 50 sur le site de Chaillot et 30 dans les réserves de Dugny). Il dispose d'un budget de fonctionnement d'11M€, dont 6 M€ correspondant à la masse salariale. Les antennes de Brest et Port-Louis ont accueilli en 2019 chacune environ 80 000 visiteurs, Rochefort 55 000 et Toulon 65 000.

Avant sa fermeture pour travaux le seul site de Chaillot recevait environ 75 000 visiteurs. L'objectif à la réouverture serait de franchir le seuil des 300 000 entrées.

Au regard de son histoire, qui lui confère une légitimité indiscutable, de ses implantations tant au cœur de Paris que dans les ports, de son professionnalisme reconnu et de son expertise dans tous les champs du patrimoine maritime, le MNM a vocation à devenir l'un des acteurs d'un rassemblement des musées municipaux et associatifs parsemés sur le territoire national.

Pour se rapprocher du modèle des grandes institutions culturelles (CMN, grands musées...), la question de la gouvernance se posera à terme. Elle pourrait évoluer vers un statut de président exécutif, s'appuyant sur un administrateur général et un directeur-conservateur pour chacun des sites (y compris Chaillot).

Par ailleurs, au vu des orientations du nouveau projet scientifique, et des ouvertures vers les approches plus civiles de la mer, la question de la tutelle du musée pourrait logiquement être élargie à une co-tutelle Armées-Mer, ou faire l'objet d'une convention partenariale.

1.3.2. Le Musée portuaire de Dunkerque : un exemple de portage associatif.

Le musée portuaire de Dunkerque s'est installé en 1992 sur les quais du port. Le noyau de la collection était constitué d'outils professionnels rassemblés par les dockers dans les années 70. L'établissement trouve son origine dans la constitution, en 1981, d'une association de défense de la Duchesse Anne, grand trois mâts de la fin du XIX^{ème} siècle. Construit en Allemagne pour être un navire-école, il fut d'abord baptisé Grossherzogin Elisabeth. Il fut cédé à la marine nationale française en 1946 à titre de dommage de guerre, et laissé à l'abandon dans les années 1970. Une association se constitua alors qui parvint en 1981 à convaincre la Ville de Dunkerque d'acheter le bateau pour un franc symbolique et de le restaurer. La Duchesse Anne bénéficia des mesures annoncées par J. Lang en 1981 puisqu'il fut l'un des premiers bateaux classés parmi les Monuments Historiques.

L'actuelle association du musée portuaire qui porte l'institution est fortement soutenue par la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD). Le musée a été remarquablement installé dans d'anciens entrepôts à tabac. L'architecture contribue à la présentation de qualité des œuvres tant à l'extérieur, avec ses grandes façades en brique caractéristiques de l'activité commerciale du XIX^{ème}, qu'à l'intérieur des bâtiments dont la structure a été conservée. Les collections (plus de 30 000 objets) très riches et spectaculaires sont la propriété de l'association ou ont été déposées par le musée des Beaux-Arts et par la Chambre de Commerce et d'Industrie. Les trois réserves principales sont abritées dans les bâtiments, à l'exception des très gros objets qui sont conservés dans un hangar extérieur de 500 m².



Le Duchesse Anne à quai devant le musée portuaire : une image de la ville, comme le beffroi à l'arrière-plan ?



La tourelle du bateau-feu Sandettié.



Dans la spectaculaire machine du bateau-feu Sandettié. Elle est maintenue en état de marche et peut-être visitée sous la conduite des mécaniciens qui la faisaient fonctionner : le patrimoine matériel est mis au service du patrimoine immatériel qui en fait un objet vivant...

En plus des œuvres spectaculaires qu'il présente, la particularité du musée portuaire réside dans la possibilité qu'il propose de visiter, avec le même billet, le grand phare du port de Dunkerque, mis à disposition par la DIRM, ainsi que celle des bateaux à flots, ancrés sur le quai devant le musée et classés Monuments Historiques. En plus de la Duchesse Anne, le spectaculaire bateau-feu Sandettié conserve les équipements lui permettant de naviguer. Plusieurs autres navires liés directement à l'histoire du port de Dunkerque (une pilotine, une péniche, un remorqueur) sont également présentés et sont en attente de restauration pour être visitables.

Le musée accueille en moyenne 60 000 visiteurs par an, dont de très nombreux

scolaires habitant la CUD. Le musée a gardé sa structure associative. Son conseil d'administration réunit la Ville, la CUD, la Région, l'Etat (DRAC), le Port et un club de Mécène. Il emploie 27 agents. Son budget annuel, d'environ 2M€, est fortement soutenu par les collectivités (Région Hauts-de-France et surtout CUD). L'Etat (DRAC) intervient modestement au plan financier, mais les demandes pourraient croître car l'association prévoit dans les années à venir quelques campagnes de travaux sur les bateaux classés MH.

Recommandation : Etablir entre l'Etat et les musées maritimes des conventions pluriannuelles pour construire ensemble les perspectives donnant à terme la capacité de conserver les collections existantes, d'autant qu'elles sont souvent la dernière trace de savoir-faire disparus.

1.3.3. Le Port-Musée de Douarnenez : une grande ambition, une collection unique, des besoins importants.

Le Port-Musée de Douarnenez a été créé sous l'impulsion de Bernard Cadoret, fondateur dans les années 80 de la revue « Le Chasse-Marée ». Sa conception est inspirée du Mystic Seaport Museum aux Etats Unis, créé en 1929, qui accueille aujourd'hui plus de 400 000 visiteurs chaque année. Après la tentative avortée d'un musée à flots à Port-Louis porté par l'Etat, il a été voulu comme un musée vivant, pendant civil du musée de la Marine. Situé dans la zone de chalandise de la Pointe du Raz, qui accueille plus d'un million de visiteurs chaque année, il avait été imaginé pour recevoir 170 000 visiteurs par an. Au départ, il était porté par une Société d'Economie Mixte qui a déposé son bilan au début années 90. En vérité, sa fréquentation moyenne s'établit aujourd'hui à environ 50 000 visiteurs par an, ce qui correspond à un touriste sur deux visitant Douarnenez.



Le chantier de restauration d'An Eostic, visible du public sur la place de l'Enfer.

En véritable, sa fréquentation moyenne s'établit aujourd'hui à environ 50 000 visiteurs par an, ce qui correspond à un touriste sur deux visitant Douarnenez.

Depuis, l'établissement a pu se reconstituer avec un statut de musée municipal, soutenu par une aide importante du Conseil Départemental du Finistère.

Il comprend 18 ETP, dont quelques agents mutualisés avec la médiathèque municipale, et dont une équipe de 5 charpentiers de marine spécialisés, qui assurent l'entretien et la restauration des bateaux de la collection.

Le musée est installé place de l'Enfer, lieu de chantiers navals depuis début du XX^{ème} siècle, dans des bâtiments anciens réhabilités. Il présente la particularité d'être un musée à flots, dans les eaux du Port-Rhu, qui permet aux visiteurs de pénétrer dans les bateaux pour en découvrir l'intérieur. L'automne 2021 a vu le lancement du chantier de restauration d'*An Eostic*, réplique construite en 1993 d'un navire de 20 tonneaux. Des outils très performants et à la pointe ont permis d'en faire le meilleur diagnostic. Le chantier se tient sur la place, pour être visible du public.

La collection du musée, qui traduit sa grande ambition initiale de devenir un musée international et universel, est exceptionnelle et unique : 280 bateaux, essentiellement des bateaux de travail, pour moitié bretons, et plus de 10 000 objets ! En dehors des pièces exposées en permanence ou des navires à flots, la collection est conservée dans des conditions inégales, dans des réserves considérables. Un gros travail de conservation préventive est réalisé par les équipes du musée, dans un cadre difficile et avec des moyens limités.

La mairie de Douarnenez, (petite ville de tradition ouvrière de 14 000 habitants) a des capacités très limitées, pour l'investissement comme pour le fonctionnement. Plusieurs œuvres emblématiques de la collection, comme le bateau-feu *Scarweather*, nécessitent des travaux urgents de restauration qui ne peuvent être réalisés sur place. Les déplacements rendent toutes ces opérations extrêmement coûteuses.

Pour encourager la collectivité à lancer ces campagnes de travaux, il conviendrait de pouvoir les assurer du soutien de l'Etat dans le cadre d'une convention pluriannuelle d'investissement bâtie d'après un état des lieux et une définition des urgences. Une telle convention permettrait en outre de rassurer d'éventuels et probables co-financeurs, qui réduiraient d'autant la part résiduelle à la charge de la ville.

La doctrine qui prévaut en matière de Monuments Historiques est la même pour les immeubles que pour les meubles, parmi lesquels on range les bateaux : les efforts conjoints du propriétaire et de l'État doivent permettre de conserver au maximum la matière patrimoniale authentique. Néanmoins, le monument (et donc le bateau) doit rester vivant : les navires doivent rester navigants. Cela suppose évidemment des sacrifices lors du projet de restauration, car pour naviguer, le bateau doit bien naturellement répondre aux critères de solidité, de tenue à la mer, de sécurité des passagers ou de l'équipage fixés par l'administration des Affaires Maritimes.

Dans les musées, on cherche davantage à conserver l'objet dans l'état où il nous est parvenu, comme un témoin dont la vie s'arrête, ou au moins change fondamentalement, au moment où il intègre la collection. On ne cherchera donc pas théoriquement à le remettre à l'eau. On comprend que ces deux philosophies sont bien différentes.

Recommandation : définir un cadre ad hoc pour les collections (inventaire ou protection MH) et mettre au point, avec l'aide des experts du patrimoine maritime et l'inspection des patrimoines, une méthode de conservation, un processus de restauration et un cadre du contrôle scientifique et technique de l'Etat sur l'ensemble des bateaux classés ou appartenant à la collection d'un musée.



Les réserves du port-musée sont considérables. Elles nécessitent une importante action de conservation préventive.

Dans les faits, la restauration d'un bateau classé MH obéit aux règles générales, et émarge à l'action 1 du Programme 175, Monuments Historiques. A titre d'exemple, en 2021, cette action était dotée de plus de 14M€ (hors relance) en Bretagne et a permis de soutenir plus de 350 opérations de restauration des immeubles et meubles de la région.

Les bateaux anciens nécessitent, on l'aura compris, des travaux d'entretien et de restauration réguliers et coûteux. Ces opérations de restauration des bateaux appartenant aux collections des musées ne peuvent émarger à l'action 1 du Programme 175, comme le font les opérations portant sur les bateaux protégés au titre des MH, mais à l'action 3. Elles sont soumises au Fonds Régional d'Aide à la Restauration (FRAR), cofinancé par l'Etat et le Conseil Régional. Ces aides sont attribuées après l'avis d'une commission d'experts traitant couramment de sujets relatifs aux musées des Beaux-Arts (la commission scientifique régionale de restauration et d'acquisition). A titre indicatif, en Bretagne, le FRAR est doté par l'Etat, pour toutes les opérations de restauration des œuvres conservées dans les musées, d'une somme allant de 100 à 150 000€ par an, abondée par le Conseil Régional. Ce montant n'est pas en mesure d'accompagner les restaurations de bateaux qui s'élèvent couramment à plusieurs centaines de milliers d'euros.

La ministre de la Culture a institué en 2017 le « Fonds Incitatif et Partenarial ». Il permet d'apporter une aide supplémentaire aux projets de restauration de MH situés dans des communes de petite taille. C'est un dispositif peut coûteux mais très efficace : les subventions modiques attribuées sur le FIP, basées sur le cofinancement d'une collectivité locale, amènent à des taux élevés et ont ainsi un véritable effet déclencheur pour les opérations. Un dispositif similaire pourrait être adapté au patrimoine maritime.

. Par ailleurs, il serait souhaitable d'encourager la modification du code des impositions sur les biens et services (article L.423-18) pour faire bénéficier les bateaux inscrits au titre des monuments historiques de la même exonération du droit annuel de francisation et de navigation dont bénéficient les bateaux classés au titre des monuments historiques et les bateaux non protégés labellisés « bateaux d'intérêt patrimonial » (BIP).

Recommandation : - Identifier, dans les dépenses du Programme 175, les opérations relevant du patrimoine maritime. Faire bénéficier les bateaux inscrits au titre des monuments historiques de l'exonération du droit annuel de francisation et de navigation. Permettre aux bateaux de bénéficier des mêmes aides de l'Etat, qu'ils soient protégés au titre des Monuments Historiques ou qu'ils relèvent des collections d'un musée. Prendre en compte dans le cadre du Fonds Incitatif pour le Patrimoine (FIP) et soutenir avec le Fonds d'Intervention Maritime (FIM) des projets touchant au patrimoine maritime.



Le flobart, bateau de travail spécifique du Boulonnais, conservé dans le musée associatif du fort d'Ambleteuse (62). Il est classé MH avec tous ses apparaux de pêche.

1.3.4. Le musée des Phares-et-Balises d'Ouessant : un patrimoine de niveau international.

Sur l'île d'Ouessant se trouvent deux phares emblématiques : le Stiff, à l'extrême Nord-Est, a été construit à la fin du XVII^{ème} siècle par Vauban. Il a été restauré entre 2012 et 2014. Le phare du Crac'h, implanté à l'Ouest, signale l'entrée de la Manche. Sa construction a été achevée en 1863 et en a fait le plus puissant du monde puisque son rayon porte à plus de 60km. Il est classé parmi les MH depuis 2011. Il a été électrifié dès 1888, ce qui a nécessité l'installation d'une centrale électrique à ses pieds. Les progrès technologiques ont libéré ces locaux qui abritent désormais le Musée des Phares et Balises, créé en 1988 par le directeur du Parc naturel régional d'Armorique, Jean-Pierre Gestin.

Ses collections proviennent du siège de la Commission des Phares créée en 1811 et installée sur la colline de Chaillot à Paris. Fermé au public en 1955, ce bâtiment a été démolie dans les années 80 pour permettre l'extension du Conseil Economique et Social.



DIRM NAMO - Phares & Balises

Le phare du Crac'h et ses dépendances abritent le Musée des Phares-et-Balises d'Ouessant. Le projet de restauration bénéficiera du FIM dès 2022

La collection est constituée d'œuvres uniques comme la première lentille de Fresnel du phare de Cordouan, les réflecteurs paraboliques en laiton argenté du XVIII^{ème} siècle qui l'ont précédée, la maquette en métal du phare Amédée en Nouvelle Calédonie et tous les grands jalons de l'histoire épique et extraordinaire de l'éclairage des côtes en France depuis le Moyen-Age. Cette richesse en fait un ensemble de qualité nationale voire internationale.

Conscient de cet intérêt, le Conseil Départemental du Finistère, sous l'influence de son président Pierre Maille, a conçu un projet de mise en valeur de cet ensemble exceptionnel comprenant trois volets : le premier consistait en la restauration du phare et des bâtiments du Crac'h largement libérés par le service des Phares-et-Balises, le second en la création de réserves conformes aux directives du Service des Musées de France dans un hangar des abords de Brest, et le troisième en la construction d'un « centre d'interprétation » pouvant prendre la forme de « réserves visitables » sur les quais du port de Brest au droit de l'embarcadère pour Ouessant, avec l'idée louable de permettre aux touristes de



Lentilles de Fresnel du phare du Stiff.



Les premiers réflecteurs de Cordouan ont été présentés au roi et admirés par la Cour de Versailles en 1788.

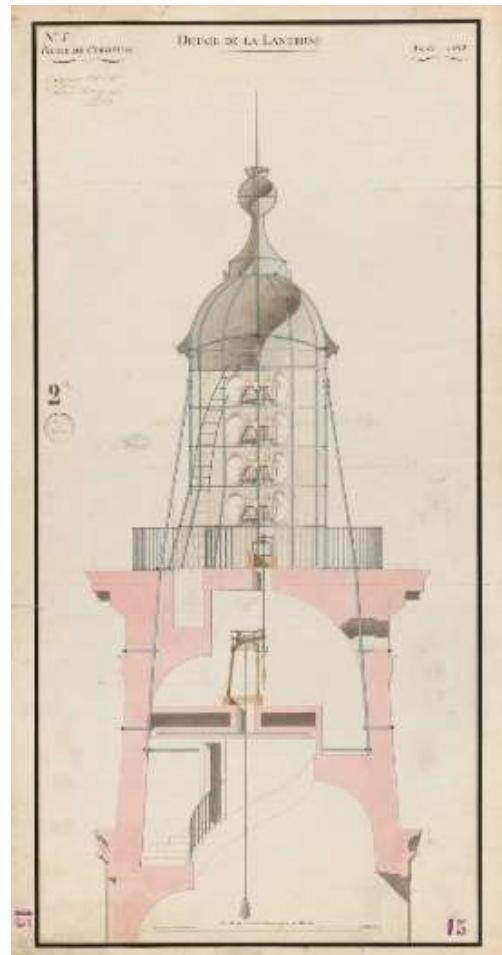
Créac'h. La réorganisation des espaces intérieurs, permise par la réduction importante des locaux à laquelle a consenti le service des Phares, laissera place à une muséographie à la hauteur de la qualité de la collection et à l'aménagement des commodités qu'offrent les musées du XXI^{ème} siècle (boutique, cafeteria, espaces de travail adaptés et confortables pour l'équipe de la conservation). Plusieurs gîtes seront aménagés pour accueillir les touristes qui souhaitent profiter plus amplement de leur séjour à Ouessant.

On aura compris que le Musée des Phares d'Ouessant se trouve le dépositaire d'œuvres uniques d'intérêt national car elles relatent l'histoire d'une administration singulière qui a contribué à la renommée de la technologie française aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. L'ensemble de ces objets a fait l'objet d'une étude exhaustive de Francis Dreyer, spécialiste incontesté en la matière. Initialement, le Service des Musées de France proposait au Conseil Départemental un transfert de propriété. Cette perspective convenait assez bien à la DAM, qui estimait ne pas avoir les compétences pour assurer la gestion de la collection. Une hypothèse de transfert d'affection, habituellement réservée aux œuvres que l'Etat destine à ses propres établissements, a ensuite été échafaudée. La formule de la convention de dépôt (la plus habituellement utilisée dans ces cas) semble pourtant remplir les conditions qui satisfont à la meilleure

visiter une partie des collections sans qu'il leur soit nécessaire d'aller jusqu'à Ouessant.

Le projet dans son ensemble a fait au départ l'objet de vives critiques des Ouessantins, qui craignaient de se voir dépossédés des trésors conservés sur l'île depuis une quarantaine d'années. Plus globalement, la mise au point de la structure destinée à en assurer la maîtrise d'ouvrage puis la gestion a connu de grandes difficultés malgré l'ambition de l'opération nommée « Centre National des Phares ». C'est finalement le Département du Finistère qui s'est engagé en ce sens.

La restauration des bâtiments historiques du phare et de ses dépendances a été néanmoins engagée en 2020 avec un soutien technique, scientifique et financier fort de la conservation régionale des MH de la DRAC Bretagne. La nouvelle équipe du Conseil Départemental issue de l'alternance politique du printemps 2021 a pris la décision de mettre fin, au moins partiellement, au projet. Si la construction du centre d'interprétation sur le port est définitivement abandonnée, l'aménagement des réserves se poursuit, ainsi surtout que la restauration des bâtiments du



Coupe de la lanterne de Cordouan datée de 1822.
On y voit les réflecteurs de Borda-Lenoir.



Maquette en métal du phare Amédée
en Nouvelle Calédonie

conservation de ces objets, dont l'histoire et les caractéristiques rendent désirables qu'ils restent propriété pleine et entière de l'Etat.

Plus généralement, ce sujet pose la question des connaissances et de la formation des agents chargés de leur conservation, et des relations à construire entre les ministères concernés. S'il est certain que les agents de l'administration centrale de la DGAMPA ne sont pas formés aux mesures de conservation, les agents des DIRM ont la connaissance des objets et de leur usage. Les amicales de retraités se mobilisent d'ailleurs volontiers sur ces sujets qui leur permettent de transmettre leur histoire professionnelle très typée, constituant ainsi un patrimoine immatériel précieux. En outre, le transfert en bloc, quelle que soit la solution juridique retenue, des collections du musée à une entité encore à construire ne réglera pas la question de l'identification, de la conservation, de la transmission de l'ensemble des objets encore conservés dans les différents locaux des subdivisions, et dont aucun inventaire exhaustif n'a encore été réalisé.

La meilleure solution à terme serait le recrutement d'un conservateur spécialisé, et la formation des agents des DIRM volontaires aux techniques de la conservation préventive. Dans tous les cas, l'administration ne pourra se dispenser d'organiser une ou plusieurs réunions annuelles entre les services concernés : DIRM/DRAC, DGPA/DGAMPA pour statuer ensemble sur les décisions à prendre (inventaires, restaurations, récolements...)

Ces mesures pourraient être intégrées au protocole interministériel Culture-Mer que la présente mission propose aux ministres de signer.

1.3.5. L'EPCC French Lines & Compagnie : comment ouvrir au public ?

L'association French Lines a été créée au Havre en 1995 au moment de la privatisation de la Compagnie Générale Maritime (CGM) pour assurer la conservation et la valorisation de son patrimoine. La CGM était née du rapprochement en 1975 puis de la fusion de deux compagnies maritimes nationales : la Compagnie Générale Transatlantique (fondée par les frères Pereire) et de la Compagnie des Messageries Maritimes. Y ont été adjoints le patrimoine de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM), et diverses acquisitions provenant de compagnies maritimes privées (Chargeurs Réunis, Delmas Vieljeux, NCHP...). L'association a compté plus de 1000 adhérents, et ses ressources lui ont permis de faire travailler jusqu'à 17 salariés.

L'EPCC French Lines & Compagnies a été créé en 2018 avec le soutien de la Ville du Havre et du Conseil Régional de Normandie pour prendre la suite de l'association. Les collections sont abritées dans des réserves adaptées mises à disposition par la Ville.

La petite équipe de l'EPCC (5 personnes permanentes et des stagiaires) effectue les opérations de conservation préventive, fait les récolements (environ 32 000 objets), trie les archives (plus de 5km), fait connaître ce patrimoine unique, organise les prêts en France (Musée de la Marine, Dunkerque) et à l'étranger (Hong Kong, Londres au V.&A Museum). Le budget de fonctionnement de l'EPCC est de 360 000€. Les collections, exceptionnelles, retracent l'histoire de la navigation transatlantique, mais aussi vers l'Asie et dans la Méditerranée et des relations internationales depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, du service postal jusqu'aux grands paquebots (Normandie,

France) Elles sont constituées de nombreuses et spectaculaires maquettes de navires, d'œuvres commandées aux plus grands artistes, de spécimens des arts décoratifs conçus et fabriqués pour représenter un art de vivre « à la Française » : mobilier, boiseries, vaisselle.

C'est assurément un maillon important de l'histoire politique, diplomatique, économique et sociale de la France que décrit cet ensemble. Il ne pourrait donc être que souhaitable que le public puisse accéder dans des locaux appropriés à la présentation de cette collection.



Les locaux abritant les collections de French Lines & Compagnies.



Le lancement du paquebot « France » par le général de Gaulle en 1962 : le couronnement heureux d'un défi national.

Un tel projet pourrait s'appuyer sur le réseau associatif local très engagé et dynamique. L'association du « conservatoire maritime » restaure, à travers un chantier d'insertion accueillant 23 salariés et trois encadrants les bateaux traditionnels de sa collection ou de ses adhérents. La Société de Régates du Havre, fondée par le prince de Joinville en 1838, est une institution de rang international très active et mobilisée sur les sujets patrimoniaux. L'association Remorqueur USST 488 a depuis 25 ans remis en état un ancien remorqueur de l'armée américaine classé parmi les MH. L'Hirondelle de la Manche a restauré et fait naviguer pour ses 140 adhérents (dont une trentaine sont particulièrement actifs) le cotre-pilote « La Marie-Fernand » construit en 1894. Son budget annuel s'élève à 20 000€.



Dans les locaux de l'« Association pour un musée maritime et portuaire », les lettres du France, sauvées in extremis en Norvège. A droite, sa passerelle d'accès en aluminium.



La cheminée du remorqueur USST 488 fume ! A l'arrière-plan, le bateau-feu, puis les bâtiments de l'ENSM, la nouvelle « Hydro ».

L'association « Pour un musée maritime et portuaire » travaille dans un hangar du port (malheureusement assez difficile d'accès) à l'entretien de ses collections singulières : éléments de mobilier, les « lettres du France », matériel de transport des bagages, et l'étonnante passerelle en aluminium du « France ». Le jour de notre visite, elle a accueilli une maquette du « Normandie » de plus de 3 m de long avec sa vitrine !

De nombreuses autres ressources pourraient compléter ou relayer ce panorama particulièrement riche dans les autres établissements patrimoniaux du Havre (Maison de l'Armateur, Muséum, Musée de l'Hôtel Dubocage de Bléville, tous trois bénéficiant de l'appellation « Musée de France »). L'EPCC qui joue localement un rôle de fédérateur du monde associatif serait légitime pour piloter un projet de préfiguration d'une institution que le patrimoine havrais mérite.

1.3.6. Les Pêcheries de Fécamp : l'histoire de la Grande Pêche au cœur du port.

Le premier musée lié à la pêche à Fécamp a vu le jour au moment même de dernier voyage à Terre-Neuve du « Dauphin » en 1986. Il était alors porté par l'association des Terre-Neuvas, très active en particulier dans la collecte engagée en 1988, et dans les festivités et la procession de la Saint-Pierre, fête des marins. Elle cultive la mémoire des marins du « Grand Métier », mais aussi celle de leurs femmes, ouvrières dans les usines de conditionnement du poisson. Cette époque est relatée par le livre d'Anita Conti « Racleurs d'océan » en 1952 après avoir participé à la campagne de pêche de 1951, ou par « L'Odyssée des forçats de la mer », de Frédéric Brunquell diffusé sur France 3 en 2019.

Le projet a été lancé en 2003 (« le temps d'un deuil »), et il a été décidé d'installer le nouveau musée sur le Grand Quai, au centre du port. Il a investi les anciens locaux de « La Morue Normande », édifiés en 1950 par l'armement « Les Pêcheries de Fécamp » sur les ruines laissées par la guerre. Avec la crise de la pêche des années 80, il a été abandonné et est devenu une friche industrielle. C'était donc un choix à portée symbolique d'y installer l'équipement phare de la municipalité. Les vieux gréements qui s'amarrent à proximité forment un « quai du patrimoine ». Les collections proviennent de l'ancien Musée Industriel des Pêches de la Chambre de Commerce (1899) du Musée du Vieux-Fécamp (1910), du Musée des Beaux-Arts (1879). S'y sont adjoints le Musée de l'Enfance (1918), puis le Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche (1988). C'est naturellement l'histoire de la pêche qui constitue le fil rouge du parcours et lui donne une grande originalité. Il revisite sous cet angle particulier les collections « Beaux-Arts », celles des sociétés savantes et des donateurs des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, mais aussi ethnographiques (arts et traditions populaires, histoire du pays de Fécamp), ou techniques comme celles qui sont plus directement liées à la navigation et à la pêche.

Le Musée des Pêcheries est très apprécié des Fécampois et répond à l'objectif de donner un nouvel attrait au territoire. Il est le centre des fêtes (fête du hareng, Fécamp Grande Escale, en lien avec Sète) et autour de lui se fédèrent les associations du patrimoine maritime comme le « Comité d'entente fécamois des activités maritimes » (CEFAM), récemment créé. La collecte, en particulier de chants de marins, y est très vivante. Un lien particulier l'attache au lycée maritime, et de nombreux colloques relatifs au patrimoine maritime s'y déroulent. Il a noué des relations d'une part avec les ports d'où partaient les navires de la Grande Pêche, comme Saint Malo, avec Saint-Pierre-et-Miquelon et d'autre part avec les ports méditerranéens. Il est ainsi devenu un lieu de ressources en la matière. Il confirme ainsi la vocation maritime du lieu. L'investissement s'est élevé à 17 M€. L'équipement emploie 20 salariés et son budget de fonctionnement est d'1,2 M€ par an. Il accueille 65 000 visiteurs chaque année.



Au cœur du port, les anciennes pêcheries construites en 1950 abritent le Musée de Fécamp, largement consacré à la Grande Pêche.



En partie haute du Musée des Pêcheries, une extension contemporaine accueille une salle de prestige offrant une vue sur la ville et son port.

1.3.7. L'association « Mémoire et patrimoine des Terre-Neuvas » : faire connaître et transmettre une aventure humaine.

L'association « Mémoire et Patrimoine des Terre-Neuvas » à Saint Malo compte plus de 500 membres. Le musée qu'elle a ouvert grâce à l'engagement de plus de 40 bénévoles actifs, accueille chaque année plus de 2000 visiteurs. Elle encourage la recherche et édite des ouvrages spécialisés. Elle produit et fait réaliser des films dont les derniers, « Mémoire de Brume » 1 et 2, ont connu un grand succès en salle. Elle œuvre surtout dans le collectage de témoignages et visite les écoles où d'anciens pêcheurs à Terre-Neuve décrivent leurs conditions de vie à l'époque de la « Grande Pêche ». Ils s'appuient sur des mallettes pédagogiques constituées d'objets authentiques et



L'association MPTN est hébergée dans un ancien commerce.



Les collections du musée sont riches et variées. Elles sont mises en scène comme dans un écomusée.

participent ainsi à l'Education Artistique et Culturelle (EAC).

Le budget annuel de l'association avoisine les 22 000 € au compte d'exercice. Un soutien modique mais régulier de l'Etat lui permettrait de développer, en s'appuyant sur ses propres forces vives, la diffusion et la connaissance de ce patrimoine unique en direction des enfants et des jeunes, ainsi que vers les visiteurs qu'une communication plus structurée ne manquerait pas d'amener au Musée.

1.3.8. Un réseau à conforter et structurer

L'Etat, grâce au maillage des conseillers pour les musées au sein de chaque DRAC, est en mesure d'encourager la mise en réseau des musées maritimes.

D'ailleurs, des rencontres à l'initiative et à la discréption des DRAC ont déjà lieu à l'échelle régionale. C'est le cas des Hauts-de-France, où la conseillère pour les musées réunit, tous les deux mois environ, l'ensemble des directrices et directeurs des musées à caractère maritime de la région autour d'un atelier d'élaboration de leur « Projet Scientifique et Technique ». Les conservatrices et conservateurs apprennent ainsi à connaître mutuellement les particularités des collections dont ils ont la charge et travaillent collégialement à bâtir leur projet. Il s'agit d'une initiative particulièrement productive et vertueuse qui gagnerait à être généralisée dans toutes les régions concernées, qui constituerait ainsi les maillons d'un réseau national.

De la même manière, il convient de souligner le travail remarquable et conjoint des conseillères pour les musées de la Drac Normandie et du « Réseau des musées normands », l'une des branches de l'EPCC « la Fabrique du Patrimoine » héritière du CRECET. Une réunion en visioconférence a rassemblé en janvier 2022 plus de 25 conservateurs de musées normands autour de la question du patrimoine maritime. Ce type de réunion a la vertu de révéler aux participants les points forts des axes de travail de leurs collègues, de constituer des bases de données numérisées, d'échanger sur des projets d'exposition et de réfléchir ou de mobiliser sur des thèmes comme le patrimoine maritime, dans toute son étendue. Sa connaissance et sa mise en valeur gagneraient à ce que ce type de rencontre soit étendue à l'ensemble des régions côtières.

Recommandation : Comme cela existe déjà dans plusieurs régions, inciter à la création, dans chaque région, d'un groupe de travail « patrimoine maritime » animé par la DRAC et le réseau régional et réunissant l'ensemble des musées sur chacun des littoraux concernés. Recenser et apporter une aide technique, administrative et financière (par exemple au titre de l'Education Artistique et Culturelle ou du FIM) aux musées associatifs qui constituent la mémoire de l'histoire locale. Les encourager à se fédérer pour combattre l'isolement. Le Musée National de la Marine, dont le champ sera notamment élargi dans la nouvelle configuration, pourrait y jouer un rôle, en particulier grâce à ses antennes dans les ports. Les associations pourraient également s'appuyer sur le DRASSM et le réseau des FRCPM.

Des liens avec l'étranger pourraient être développés autour de thèmes communs (relations transfrontalières entre établissements autour d'ateliers consacrés à la voile latine en Méditerranée).



Le Scarweather, magnifique bateau-feu du Port-Musée de Douarnenez, nécessite une importante restauration. Certains travaux ne peuvent être effectués sur place, ce qui rend l'opération plus coûteuse encore.

La gageure pour les conservateurs est de prendre soin de collections énormes et de présenter en permanence des objets hors de leurs conditions naturelles, en particulier en ce qui concerne les bateaux lorsqu'ils sont statiques et ne naviguent pas. Cela pose l'épineux problème de conservation de cette matière fragile, attaquée par l'eau du ciel, et par les champignons ou par les insectes xylophages.

L'aventure des musées maritimes n'est pas donc pas un long fleuve tranquille. On a relaté plus haut les vicissitudes du musée à flots voulu par l'Etat et qui est heureusement devenu le Port-musée de Douarnenez. Mais l'histoire est parsemée d'échecs comme le musée maritime de Caen, fermé en 1997, le musée de la plaisance de Bordeaux, aux projets non avenus de Caen, de Granville, de Rouen et encore très récemment de la remise en question du musée maritime de Saint-Malo. En l'espèce, la volonté politique a été freinée par la hauteur de l'investissement, mais surtout par les perspectives des dépenses en fonctionnement. D'autres projets sont en cours de réflexion ou d'élaboration (French Lines & Compagnies, Le Havre). A l'image du Plan Musées lancé par Frédéric Mitterrand en 2010 (70M€ pour 79 projets), il serait opportun de mettre en place un programme de soutien de l'État à l'investissement des collectivités dans leurs projets de (grands ou moins grands) musées maritimes. Suivant les cas et si cela permet de réunir des conditions favorables, ces projets pourront être intégrés aux CPER (Contrats de Projets Etat-Région).

Recommandation : identifier les projets de musées maritimes structurants, pour y apporter le soutien en ingénierie des services de l'Etat. Construire en lien avec les collectivités, un Plan Musées Maritimes 2023-2028, pour garantir aux porteurs de projets structurants un soutien solide.



La tour Solidor, à Saint-Servan (35) est propriété de l'Etat. Elle abritait le musée des Cap-horniers, fermé en 2020. Les collections ont été placées dans les réserves du futur musée de Saint-Malo. La municipalité a engagé une démarche de transfert de propriété de la tour à son profit. Le projet d'utilisation sera certainement défini dans le cadre des études qui reprennent actuellement sur le musée maritime.

1.4. Les phares : un exemple de coopération interministérielle à poursuivre

« Notre vaisseau de pierre n'est qu'une grosse brute maritime. Son épaisse muraille ne convient qu'aux saisons rudes. Monumental et indestructible, c'est un château de tempête, un ouvrage de guerre, si rassurant lorsque la mer devient folle, mais pesant comme une prison lorsque, à une encâblure d'ici, les senteurs de foin coupé et la légèreté de l'air invitent à l'amour. »

Louis Cozan

Le patrimoine maritime est évidemment un sujet que l'on rencontre au détour de toutes les activités du secrétariat d'Etat en charge de la Mer. Il faut noter qu'un gros travail a déjà été fait par la Direction des Affaires Maritimes (DAM) :

Les services ont connu de profondes évolutions techniques et sociales ces dernières années. A titre d'exemple, l'effectif de la division de Brest est passée de 150 à 40 agents depuis les années 90. Les progrès technologiques et l'automatisation de l'allumage et de la commande des phares ont mis fin à la nécessité de leur gardiennage par les agents du service. Sur la seule île d'Ouessant, on comptait une trentaine d'agents. Il n'en reste plus qu'un aujourd'hui. La section de la DIRM NAMO en charge des ESM, dont la compétence s'étend du Mont Saint-Michel aux Sables d'Olonne, emploie aujourd'hui environ 150 agents et dispose d'un budget annuel de 15M€, dont 12 pour les salaires.

Il a fallu du temps et du dialogue pour faire accepter la nouvelle politique qui en découle aux agents. En parallèle, le travail avec les équipes (et le compagnonnage avec le ministère de la Culture ?) a permis une réelle prise de conscience de la valeur patrimoniale des immeubles et des objets dont le service a la charge. La mise en valeur à l'échelon national, la reconnaissance par les experts et l'opinion publique ont eu un effet très positif et ont renforcé la fierté des agents des Phares-et-Balises. Leur investissement sous l'angle patrimonial a affermi leur engagement professionnel. Ils sont d'ailleurs très attachés, à juste titre, au nom de leur service et à ses marques particulières comme la fameuse étoile des Phares-et-Balises que les réformes administratives ont tendance à gommer.

A la Direction des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture, ces dossiers étaient suivis en 2022 par Vincent Denamur, sous-directeur des services maritimes et du contrôle, et par son adjoint, Lionel Houllier. Jean-Baptiste Motte et son adjoint Didier Rezzi ont en charge l'ancien bureau des Phares et Balises, désormais nommé SMC2. Didier Rezzi suivait tout particulièrement le sort des objets abrités dans les phares (et plus généralement dans les bâtiments utilisés par les services des Phares et Balises). Un l'inventaire exhaustif et raisonné des éléments datant d'avant 1950 en a été réalisé par le spécialiste national du sujet, Francis Dreyer. Ce travail devra être complété par l'inventaire des collections les plus récentes. La question de leur meilleure conservation est posée, et plusieurs hypothèses sont aujourd'hui à l'étude : sur place, dans les bureaux des subdivisions, dans les réserves du futur Centre National des Phares.

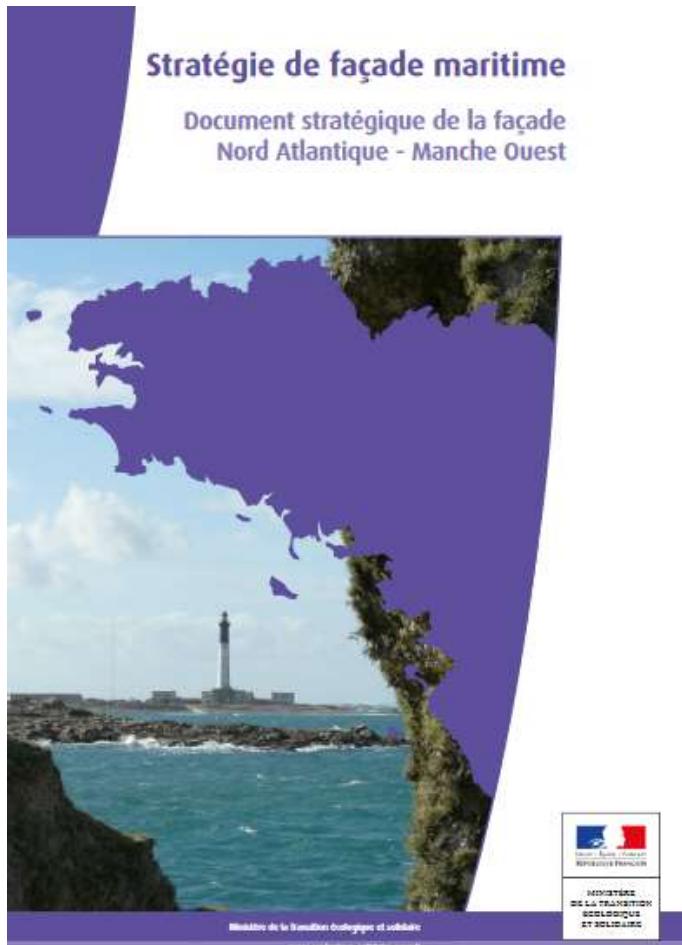
La DGAMPA est prête à étudier une extension de son champ d'action à d'autres sujets relatifs au patrimoine maritime (glacières, bateaux...). Elle élabore un Plan Phares financé par le Fonds d'intervention maritime (FIM) à hauteur de 2M€ en 2022 avec l'espoir que la dotation soit renouvelée pendant 5 ans (10 M€).



La Commission Régionale du Patrimoine et des Sites réunie en juillet 2005 autour de la Préfète Bernadette Malgorn à Ouessant (ici devant le phare du Crac'h) a initié la grande campagne de protection des phares de France.

Une référente nationale, Solange Majourau, a été missionnée pour toutes les questions patrimoniales liées aux phares et balises. Elle exerce dans un service déconcentré, la Direction Interrégionale de la Mer Sud Atlantique (DIRM-SA). Dans chaque DIRM, un correspondant a été nommé et suit particulièrement toutes les questions liées au patrimoine.

Il est à noter que la création du ministère de la Mer en juillet 2020 conduit à poursuivre les transformations administratives et la fusion des deux directions d'administration centrale (Direction des Affaires Maritimes et Direction de la Pêche Maritime et de l'Aquaculture) a été annoncée par le ministre au cours de l'automne 2021. C'est sur cette base que se construit la nouvelle Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture.



Les Directions interrégionales de la Mer (DIRM) élaborent chacune un document stratégique de façade. Ici l'exemple de la DIRM NAMO. Si le contenu porte peu sur les enjeux patrimoniaux, la couverture s'illustre du grand phare de l'Ile-de-Sein, inscrit parmi les MH, et en cours de restauration sous la maîtrise d'ouvrage de la commune, avec l'aide du Conservatoire et de la DRAC Bretagne.

La DGAMPA et les DIRM élaborent des documents stratégiques de façades préfigurant le développement des activités en mer, y compris dans le domaine de la culture et du tourisme, en lien avec les acteurs des territoires. En outre-mer, des documents stratégiques sont élaborés par bassin maritime. Parmi les éléments publiés, il faut citer l'Atlas du littoral réalisé par la DIRM SA, qui englobe toutes les facettes de l'action de l'Etat, y compris sur le patrimoine (phares, balnéaire...). Un recueil précis et détaillé des phares de la Méditerranée a été réalisé par la DIRM Med. Ces documents mettent en avant les qualités patrimoniales du parc des Etablissements de Signalisation maritime (ESM) et constituent un excellent outil de communication du ministère de la Mer.

« Compte-tenu des interactions entre la terre et la mer, tout ne se règle pas en mer. Bassins versants et espaces terrestres ont une influence sur les espaces maritimes et littoraux au travers des questions de la qualité des eaux, de l'occupation des sols, des grands aménagements urbains, touristiques et agricoles, des projets d'activité en mer, etc. »

In « Document stratégique de la façade Nord-Atlantique-Manche Ouest », adopté par les préfets coordonnateurs le 24.09.2019.

1.4.1. Le rapport conjoint du CGEDD et de l'IGAM (juin 2016) : 18 recommandations avisées et prometteuses.

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Ségolène Royal, a commandé en janvier 2016 une mission conjointe au CGEDD et à l'IGAM. Le rapport issu de cette mission : « Valorisation des phares et des maisons-feux, affirmer une politique ambitieuse pour un patrimoine emblématique » est extrêmement complet et pertinent. Il formule 18 recommandations, hiérarchisées en deux niveaux. Un certain nombre de ces recommandations a déjà été mis en œuvre. Cinq ans et demi après, elles gardent toute leur acuité, et nous les faisons nôtres. Nous nous proposons de faire le point ci-après sur les avancées qu'aura permis cette mission, et sur celles qui restent à mettre en œuvre.

« Recommandations de niveau 1

1 : Identifier au sein de la Direction des affaires maritimes, un agent référent de la politique nationale des phares avec un profil d'ensemblier entre sécurité maritime, architecture et aménagement du territoire. »

Les auteurs joignent la fiche de poste d'un « profil d'ensemblier entre sécurité maritime, architecture et aménagement du territoire ». La Dam a organisé ses services à effectif constant, en s'appuyant sur le volontariat pour prendre en compte cette question. La nécessité de création de ce poste s'avère aujourd'hui plus qu'évidente. La mission donne le nom de Vincent Guigueno, ingénieur des Ponts, historien des phares et conservateur en chef du patrimoine. Chargé de mission auprès du DAM en 2006, il a su réunir les conditions du rapprochement des ministères de l'Ecologie et de la Culture autour du patrimoine exceptionnel que constituent les phares. Il a été la cheville ouvrière des campagnes de protection qui ont conduit à l'inscription et au classement plus d'une centaine d'édifices, donnant le cadre et les moyens nécessaires à l'administration pour les restaurer et les mettre en valeur. Par sa connaissance et son engagement, il a donné tout son poids à la demande d'inscription de Cordouan sur les listes de l'Unesco. Sa réputation internationale, son expérience du service, ses liens avec les autres ministères, dont celui de la Culture, en font le candidat idéal pour cette mission.

2 : Redéfinir les missions et la composition de la « Commission des phares » établie en 1811, pour en faire le lieu de pilotage collectif de la politique des phares. »

Cette proposition semble n'avoir pas été retenue par la DAM. On pourrait l'amender en ajoutant qu'en fonction des sujets traités, il pourrait s'avérer opportun d'y inviter un correspondant des autres ministères concernés (Armées, MTE et Culture).

Par ailleurs, à la suite du Grenelle de la Mer a été constitué en 2010 le Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML).



Le phare du Cap Ferret a été reconstruit en béton après la guerre. Il est inscrit au titre des MH. Il a été l'objet d'une restauration complète portée par la DIRM et l'Office du Tourisme. Une extension contemporaine a permis d'y loger un musée. Le nombre de visiteurs est passé de 15 000 à 130 000 grâce à cet investissement. Trois postes financés par la ville ont été créés pour assurer la gestion du site.

En son sein, un groupe de travail sur le patrimoine de la signalisation maritime, a été créé en novembre 2018. Il pourrait utilement être enrichi de la participation d'un ou plusieurs représentants du ministère de la culture

« 3 : Susciter la structuration progressive d'un réseau de gestionnaires des phares, à partir des organismes publics et privés qui se rassemblent tous les ans lors des « journées des phares ».

Cette recommandation a été largement prise en compte, et le soutien de la DAM puis de la DGAMPA à l'association « Phares de France » est un véritable succès, qui se traduit en particulier chaque année à l'occasion des Journées Nationales des Phares. De nouveaux participants y sont accueillis à chaque session et peuvent ainsi bénéficier des échanges de bonnes pratiques.

« 4 : Soutenir la constitution du « Centre national des phares » ; veiller à sa vocation interrégionale et à son ouverture internationale. »

Comme on l'a développé plus haut, ce projet a subi quelques atermoiements liés en particulier à la conjoncture politique. Les services de la DGAMPA y apportent leur soutien plein et entier, comme ceux de la DGPA du ministère de la Culture. Le projet de réorganisation et de restauration du site du phare du Créac'h est en cours, ainsi que le chantier des réserves, ce qui permet d'espérer une réouverture au public à moyen terme. Une étape fondamentale sera le recrutement d'une ou un conservateur du patrimoine pour écrire le nouveau Projet Scientifique et Culturel (PSC) du musée, le faire vivre et assurer l'encadrement scientifique indispensable à un Musée de France. C'est à juste titre que la mission demande à veiller à sa vocation nationale et internationale qui n'est pas acquise aujourd'hui.

« 5 : Produire un document de synthèse de l'état de conservation des bâtiments (phares et locaux annexes) »

Des études diagnostics ont été réalisées par le conservatoire du littoral sur certains des édifices qui lui sont destinés à terme. Dans certaines subdivisions, un plan annuel des travaux à prévoir sur les édifices protégés au titre des MH est établi et discuté avec les services de la DRAC. La synthèse reste à faire à ce jour.

« 6 : Étudier la faisabilité économique, juridique et financière d'une « fondation des phares » alimentée par un prélèvement sur les recettes des visites dans les phares et/ou par des produits du mécénat, des dons ou des legs, en faveur des phares que leur situation d'isolement ou leur configuration architecturale rend impossible à valoriser. »

Il est proposé de mettre au point une structure dont le principe serait calqué sur celui de l'ancienne Caisse Nationale des Monuments Historiques. On instituerait ainsi une péréquation entre les monuments les plus visités et ceux que leur situation rend plus difficile à ouvrir au public. C'est un sujet qui reste à explorer.

« 7 : Préparer une charte relative au patrimoine des phares entre l'Etat et l'Association nationale des élus du littoral, comportant à la fois des principes généraux de coopération locale entre les élus et les services concernés et les modalités possibles de cette coopération. »

Cette coopération se met en œuvre dans la pratique au cas par cas selon les circonstances et l'appétence des élus pour ces sujets.



Buste en bronze de Beaumamps-Beaupré et mosaïque dans la salle d'accueil du phare du Cap Ferret.

« Recommandations de niveau 2

8 : Soutenir la candidature du phare de Cordouan au patrimoine mondial, et profiter de cette candidature pour sensibiliser le public à l'ensemble du patrimoine des phares de France. »

Recommandation suivie, en lien avec le ministère de la Culture, avec grand succès, puisqu'elle a abouti à l'inscription en juillet 2021 du phare de Cordouan sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco.



Soutenir la candidature de Cordouan : un travail collectif !

« 16 : Afin d'anticiper l'arrivée des nouvelles technologies et éviter les difficultés locales possibles, établir avec le ministère de la culture (Direction générale des patrimoines) une doctrine nationale partagée sur les obligations techniques des services d'entretien des phares vis-à-vis des objectifs de conservation des monuments historiques. »

Ce travail été fait localement par les services déconcentrés, et se concrétise par la tenue de rencontres régulières des acteurs des deux ministères, auxquels s'adjoignent, en tant que de besoin, les représentants du Conservatoire du littoral. L'aspect « doctrine nationale » reste à construire, mais dans les faits, le rapprochement des services des deux ministères est effectif dans la plupart des cas.

A l'exception de la recommandation 16 ci-dessus, les recommandations de 9 à 18, plus techniques, traitent en particulier du lien entre la DAM et les Associations Sportives, Culturelles et d'Entraide (ASCE) du ministère qui proposent à leurs adhérents des séjours de vacances dans les bâtiments dont elles ont la gestion. « Elles constituent un élément important de la politique sociale du ministère ». Elles n'appellent pas de commentaire de notre part.

« 9 : Améliorer le suivi des retours des attributions de produits et des fonds de concours tant au plan national qu'au niveau interrégional

10 : Diffuser dans tous les services déconcentrés le modèle de la convention de superposition d'affectations actuellement appliqué dans les deux façades maritimes Méditerranée et Sud-Atlantique.

11 : Étudier, à partir de l'exemple de la délégation de service public du phare des Baleines, un modèle-type d'affectation à une activité privée commerciale d'accueil ou d'hébergement.

12 : Homogénéiser sur l'ensemble du territoire, les principes de répartition des charges (entretien, grosses réparations) et le traitement des occupations (redevance, fiscalité).

13 : Étudier une modulation de la participation aux frais de séjour en fonction du quotient familial et du revenu fiscal du bénéficiaire.

14 : Promouvoir les unions inter-départementales ou régionales pour apporter un premier appui aux structures départementales les plus fragiles et mettre fin à la gestion de certaines unités d'accueil par des associations d'entraide situées hors du département d'implantation de ces dernières.

15 : Étudier la possibilité d'élaborer une classification des unités d'accueil validée et mise à jour sur la base d'un contrôle qualité. »

17 : Ne pas renoncer a priori à l'affectation au Conservatoire de phares dont les dépendances sont déjà utilisées en résidences de loisir social

18 : Réaliser une étude prospective sur le rôle des aides à la navigation en général et des phares en particulier en matière de sécurité maritime. »



Le phare de Calais est devenu un outil d'insertion sociale par le patrimoine, avec le soutien des collectivités locales.

Le rapport contient également 7 fiches de cas portant chacune sur un phare et détaillant ses caractéristiques techniques, les projets réalisés ou en cours et le mode de gestion original : la délégation à un prestataire privé, comme au phare des Baleines, ouvert 365 jours par an et qui emploie 10 ETP pour accueillir chaque année plus de 180 000 visiteurs, ou la gestion confiée à une ASCE, comme à Gatteville... Ce sont autant de pistes et d'éléments de réflexion parfois utilisables à d'autres endroits.

Le rapport conclut en indiquant que ses auteurs ont été « frappés par la variété, l'inventivité et très souvent la pertinence des initiatives locales ou nationales qui accompagnent aujourd'hui l'évolution des phares, d'une destination initiale toujours d'actualité, la sécurité maritime, vers une valorisation patrimoniale multiforme en tant que jalons paysagers des côtes françaises. » Il insiste sur la nécessité « de rassembler et de coordonner ces initiatives pour rendre à la fois lisible et efficace une « politique nationale des phares ».

Celle-ci devra poursuivre « une ambition comparable à celle qui a présidé à cette véritable épopée nationale qu'a constitué la grande campagne d'éclairage des côtes pouvant offrir aussi, comme son illustre ainée, des développements à l'international. (...) Elle devra aussi relever un défi contemporain : le tourisme durable sur nos côtes et la connaissance du patrimoine naturel et culturel maritime par un vaste public ».

On le voit, la situation a évolué très favorablement durant ces dernières années. Des victoires à la portée universelle et symbolique comme la reconnaissance de Cordouan ont été emportées. De nouveaux et nombreux projets ont été engagés et parfois ont même été achevés depuis 2016, d'autres sont en cours :

- Identifier un agent référent en administration centrale.
- Produire un document de synthèse sur l'état des phares.
- Soutenir le projet de centre national des phares.
- Etablir conjointement une doctrine en matière de restauration.
- Poursuivre le développement des relations avec les collectivités locales.

Il reste à bâtir cette politique nationale des phares que la mission appelle, à juste titre, de ses vœux.

On notera la prudence des membres de la mission, qui ont opportunément rangé les préconisations sur Cordouan dans les recommandations de niveau 2. Des considérations d'ordre géographique, politique ou stratégique régissent dit-on, l'avancement des projets de demande d'inscription sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco. En outre, les dossiers de demande sont très nombreux, et la probabilité de le voir aboutir en un délai si court était donc très faible en 2016. Le succès n'en est que plus brillant, mais il serait intéressant d'analyser les raisons de cette réussite.

1.4.2. Le protocole interministériel pour la restauration du phare de Cordouan : le plus ancien phare français reconnu par l'UNESCO

Un projet comme celui de Cordouan n'aurait pu aboutir sans une entente parfaite et une collaboration de tous les instants entre les différents acteurs, lors de la conception, la programmation, la réalisation des travaux dans des conditions particulièrement difficiles, comme c'est toujours le cas en mer. Cela suppose une relation soutenue à l'échelon déconcentré, entre la DIRM et la DRAC, entre les ingénieurs, les conservateurs, les architectes et leurs services. Sur le terrain, l'association des collectivités représentées dans le SMIDDEST (Syndicat Mixte pour le Développement Durable de l'ESTuaire de la Gironde), des communes de part et d'autre de l'estuaire, dans deux départements différents ainsi que celle de la région a permis de surmonter de nombreuses difficultés. L'appui des administrations centrales (DAM et DGPA) a été également fondamental pour atteindre l'objectif commun. Un dispositif inédit de co-financement des travaux et un partage de la maîtrise d'oeuvre (protocole d'accord pluriannuel pour le phare de Cordouan) a rendu efficace l'effort conjoint. Ce projet a généré de nombreuses réunions de travail autour de l'objectif commun, instituant des habitudes de travail qui ne pourront qu'être positives à terme.

Recommandation : construire une culture commune autour des projets de conservation ou de restauration du patrimoine maritime, préalable à l'élaboration d'une doctrine, au montage de projets, au développement des liens avec les collectivités locales. Pour cela, instituer dans chaque région et à l'échelle nationale une réunion annuelle autour du patrimoine maritime à laquelle seront conviés tous les acteurs : administrations, conservatoire, associations, élus.

Cette recommandation s'inscrit dans la logique et complète l'idée de tenir en 2023 des rencontres nationales du patrimoine maritime, ou d'y consacrer le thème des Journées Européennes du Patrimoine.

Au fil de nos visites sur le territoire, il nous a été signalé une difficulté d'ordre administratif qui freine ou empêche la réalisation de certains projets, qui concernent parfois des édifices majeurs classés MH et même parfois inscrits sur les listes de l'Unesco (réseau Vauban). L'usage en effet veut qu'au contraire du droit commun qui permet au ministère de la Culture d'apporter son soutien, dans le cadre fixé par la loi de 1913, à toutes les opérations de restauration, de réparation ou d'entretien portés par des maîtres d'ouvrage privés et publics, les projets de restauration portés par les services de l'État ne peuvent bénéficier du concours financier du ministère de la Culture, même lorsqu'il s'agit d'édifices classés au titre des Monuments Historiques.

Cette disposition trouve sa source dans la décision du Président de la République au cours du conseil des ministres restreint du 15 juillet 1975 préparant la loi sur l'architecture. Elle donne pour directive aux ministères de financer, « sauf exceptions », sur leur budget propre les travaux portant sur les bâtiments qui leur sont affectés, mettant ainsi fin à la tutelle de la Direction de l'Architecture sur la construction publique, et portant le coup de grâce au Conseil des Bâtiments Civils et Palais Nationaux, héritier direct de l'Administration des Bâtiments du Roi !

Néanmoins, devant les enjeux de sauvegarde et de restauration que posent certains monuments emblématiques, un accord spécifique peut être conclu entre deux ministères qui permet de déroger à cette ancienne décision. Ce fut le cas à la suite de l'incendie qui dévasta, en février 1994 le Parlement de Bretagne. Une double maîtrise d'ouvrage (Culture-Justice), approvisionnée par des crédits provenant des deux ministères, ont pu sauver cet édifice insigne, et lui permettre d'abriter de nouveau, selon sa vocation historique, les services de la Cour d'Appel de Rennes.

Le cas du phare de Cordouan est particulièrement intéressant. Il s'agit du plus ancien phare de France, construit au XVI^{ème} siècle pour signaler les bancs de l'estuaire de la Gironde. Considéré comme le nouveau phare d'Alexandrie, l'une des 7 merveilles du monde, c'est un ouvrage exceptionnel, tant pour son architecture que pour son décor ce qui lui a valu d'être classé MH, comme la cathédrale Notre-Dame de Paris, dès 1862. La tempête de 1999 a occasionné des dégâts importants au « bouclier qui protège le phare des assauts de la mer. Une campagne de travaux de réfection de cet ouvrage et de restauration des façades et des intérieurs, a été décidée conjointement par les ministères de la Mer et de la Culture dans le cadre d'un protocole auquel chacun des deux a contribué. Ils ont été financés (pour un montant de l'ordre de 5 M€) et menés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et la maîtrise d'œuvre de l'architecte en chef des MH. Les collectivités locales (mairies, départements, région), très investies et regroupées dans un syndicat mixte, ont pris en charge la mise en valeur et l'accueil du public (25 000 visiteurs chaque année). Ce travail collégial et exemplaire a conduit à l'inscription de l'édifice sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco en 2021.

Recommandation : Reconduire en 2023 le partenariat pluriannuel, entre les ministères de la Culture et de la Mer et les collectivités locales pour la restauration, l'entretien et la mise en valeur du phare de Cordouan.



Travaux réalisés dans le cadre du protocole interministériel Mer-Culture au phare de Cordouan

1.4.3. L'exemple de l'accord pour la restauration du patrimoine de l'Institut de France.

Dans le même esprit, un accord a été signé le 16 juillet 2014 relatif à la conservation des édifices propriétés de l'Institut de France et des Académies protégés au titre des Monuments Historiques. Il prévoit le financement à parts égales du ministère de la Culture et des Académies. Une réunion de pré-programmation se tient entre les équipes locales et les services déconcentrés du ministère de la Culture en mai. Elle établit les besoins constatés sur les bâtiments concernés et en rédige le compte-rendu. Une réunion avec les services de l'Institut est organisée ensuite en fin d'année pour faire un bilan des travaux réalisés et programmer la restauration des immeubles et objets. Le ministère exerce le contrôle scientifique et technique et apporte le soutien de ses experts aux Académies dans leurs efforts de mise en valeur et de conservation du patrimoine dont elles ont la charge.



L'Institut de France est propriétaire du château de Chantilly abritant le musée Condé. Le château, les jardins et bassins du parc sont classés au titre des MH. Ils ont fait l'objet de très importantes restaurations.



La restauration du Parlement de Bretagne après l'incendie de 1994 a fait l'objet d'un accord entre les ministères de la Culture et de la Justice.

1.4.4. Le protocole interministériel Culture-Défense : un modèle qui a porté ses fruits

Un autre protocole, signé par les ministres de la Défense et de la Culture le 17 septembre 2005, permet à ces administrations de conduire ensemble de nombreuses opérations de restauration du patrimoine. Ce document figure en annexe du présent rapport. Suivant une méthode similaire à celle bâtie avec l’Institut (réunion de pré-programmation en région, validation par une réunion entre les administrations centrales de la DGPA et de la DPMA) Des travaux à hauteur de près de 10M€ sont engagés chaque année grâce à ce co-financement sur les édifices classés parmi les Monuments Historiques affectés au ministère des Armées à Paris (Ecole Militaire, Hôtel des Invalides, chapelle du Val-de-Grâce), ou en région (château de Brest, siège de la Préfecture Maritime et site du Musée de la Marine, citadelle de Port-Louis, citadelles du Nord de la France ou fortifications des Antilles...)

Ce protocole décline tous les champs de la coopération entre les deux ministères : patrimoine monumental, muséographique, écrit, photographique et audiovisuel, musical. Il a pour objectif de « préserver, d'enrichir et de mettre en valeur le patrimoine du ministère des armées. Les deux ministères s'engagent à enrichir ce patrimoine par un soutien commun aux politiques d'acquisition, et de recherche de mécénat. Ils conviennent de faire de sa mise en valeur un outil essentiel du lien entre Nation et forces armées, du tourisme de mémoire et de la coopération internationale, notamment dans le domaine de la mémoire partagée ».

Ce protocole a abouti, entre autres résultats, à la reconnaissance des « musées de tradition » les plus importants comme « musées de France », au développement du Service Historique de la Défense (SHD). Il a permis d'établir un partenariat avec l’Institut National du Patrimoine (INP), pour assurer la professionnalisation des métiers culturels au sein du ministère de la Défense, grâce à la formation initiale et continue de ses agents, ce qui a par ailleurs permis une meilleure mobilité des personnels entre les deux ministères...

Il montre l'intérêt (bien compris) du ministère des Armées pour son patrimoine, qui fait en la matière figure de précurseur. Cette politique, menée depuis de nombreuses années, le place au deuxième rang, juste après le ministère de la Culture, des institutions patrimoniales de notre pays. Le bénéfice qu'il retire de cette stratégie est grand, tant en matière de cohésion des équipes, de fierté professionnelle, qu'en termes d'image projetée vers la société et les citoyens. Le très important chantier en cours de restauration du Musée National de la Marine illustre parfaitement la politique du ministère des Armées en faveur de son patrimoine.



Les travaux de restauration et d'entretien de l'Hôtel des Invalides sont réalisés dans le cadre du protocole interministériel Culture-Défense qui permet un cofinancement des deux ministères. Les bâtiments classés MH abritent le Musée de l'Armée.

1.4.5. Les conditions d'un « Plan phares ».

La conservation, la restauration et la mise en valeur du patrimoine maritime et des phares en particulier forment un enjeu national. Cela justifierait pleinement d'allouer au ministère de la Culture une dotation supplémentaire fléchée en ce sens pour alimenter un « Plan phares ».

La nécessité de réaliser dans un premier temps des études diagnostiques ne générera les premières années que des besoins très modiques. En fonction du résultat des études, la programmation pourra se construire au rythme choisi ensemble : un ou deux phares par an par exemple.

*Recommandation : S'inspirer du partenariat défini pour la restauration de Cordouan et instituer, à l'image du protocole Culture-Défense et à titre d'**expérimentation**, un protocole Culture-Mer, instance de rencontre et d'échanges entre les deux ministères, en vue de donner le cadre et les moyens de porter ensemble les projets de restauration des édifices protégés au titre des MH affectés au ministère de la Mer. Ce protocole, même sans volet financier, viendrait à point nommé à l'heure où la DGAMPA est en train d'élaborer un « plan phares » voué à se décliner sur les 5 prochains exercices budgétaires.*

Au vu des enjeux développés dans le rapport, la conservation et la mise en valeur du patrimoine maritime pourraient légitimement être considérés comme une cause nationale. Cela justifierait amplement l'attribution de moyens complémentaires de l'Etat, consacrés en particulier à la restauration des phares.

Le Conservatoire du Littoral, dont la tutelle devrait logiquement être élargie au ministère de la Mer, pourrait être associé à cette convention.

Il a en effet fait ses preuves en matière de restauration et de valorisation. De nombreux phares lui ont déjà été affectés pour lesquels des projets sont en cours. Après la restauration complète du Stiff à Ouessant entre 2013 et 2014, la restauration du vieux phare de l'Île Vierge s'est achevée en septembre 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes du Pays des Abers. Forte de son succès, cette collectivité envisage à présent la restauration du grand phare. Un projet de transformation des anciens logements du grand phare de Sein en gites touristiques est en cours (pour un montant estimé à 1,5M€, et sous la maîtrise d'ouvrage de la commune qui compte environ 250 habitants !)



Le vieux phare de l'Île Vierge, dans l'aber Wrac'h, bâti en 1845, est aujourd'hui éteint. Il a été restauré entre 2018 et 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes du Pays des Abers. Il abrite désormais des gites touristiques. Le nouveau phare, allumé en 1902, est le plus haut d'Europe (82 mètres). L'intérieur du fût en pierre de Kersanton est entièrement revêtu d'opaline. Forte du succès de la première étape, la communauté de communes envisage de se lancer dans la restauration du grand phare.

2. Nouveaux projets, nouveaux acteurs.

2.1. Connaître pour sensibiliser et pour former.

« La diversité des expressions culturelles est extrême, des ex-votos aux chants de navigation, des régates aux contes qui associent l'imaginaire et le réel. Des témoignages concrets de la vie quotidienne, outils, bateaux, à l'aménagement de l'espace, ponts, glacières balises, phares, ports et citadelles, bref, la vie de chaque jour. Les usages et leur évolution inscrivent leur forte empreinte qu'il faut savoir lire. »

Jack Lang, 1981.

2.1.1. L'Inventaire Général des richesses artistiques de la France : une ambition nationale portée par André Malraux.

La mission Inventaire du Ministère de la Culture pilote la recherche des services régionaux de l'Inventaire. De nombreux travaux ont déjà été réalisés en matière de patrimoine maritime. Il convient à présent de les diffuser à l'échelon national. A la suite du Grenelle de la Mer, en 2009, la publication d'un ouvrage de référence a été décidée. Son objectif est d'établir de façon scientifique et exhaustive, après le « Vocabulaire de l'architecture », ou le « Vocabulaire des jardins », les termes du « Vocabulaire du patrimoine du littoral ». Il est en cours de rédaction, encadré par un comité scientifique associant le MC et le MTES. C'est la limite de 2 milles nautiques qui a été retenue pour l'emprise maritime, et l'arrière-pays jusqu'à la limite de salinité des eaux. La sortie de cet ouvrage,

très attendue, constituera la base du travail scientifique en la matière. Il est indispensable que cette publication soit soutenue. La recherche doit être poursuivie en particulier dans les champs les moins explorés comme le patrimoine industriel et le patrimoine militaire. Précisons que le vocabulaire lié aux bateaux n'est pas étudié dans cet ouvrage, et devra faire l'objet d'un travail ultérieur.

Recommandation : encourager la sortie du « Vocabulaire du patrimoine du littoral ».



Base sous-marine de Keroman à Lorient

Des publications ont déjà eu lieu, comme « La Côte d'Emeraude, la villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo », Paris, Editions du patrimoine, 2001, sous la direction de Francis Muel et de Bernard Toulier, ou l'exposition au catalogue nourri « Tous à la plage » en 2014. Les résultats obtenus constitueront la base d'un travail de protection au titre des Monuments Historiques, à l'image de la synthèse complète réalisée à la demande de la DRAC Normandie sur les ouvrages de la Seconde Guerre Mondiale, fournissant des outils de reconnaissance des qualités du patrimoine et de soutien des projets de restauration.

La recherche pourra utilement trouver ses ressources et une vue d'ensemble par le recours aux services de la Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine (MAP). Le service de l'Inventaire est, de fait et historiquement, très lié aux collectivités locales. Sa méthode de recherche, au départ centrée sur l'objet, s'est naturellement orientée sur le lien de l'objet avec son territoire, ouvrant ainsi le champ du patrimoine immatériel.

Il a noué des relations de travail avec l'association française des fédérations pour la culture maritime, et avec de nombreux instituts de recherche étrangers sur ses thèmes de travail, par exemple avec l'Italie sur la Riviera, ou avec la Grande-Bretagne sur l'architecture balnéaire.

Recommandation : Capitaliser et exploiter les recherches faites par l'Inventaire depuis sa création et par le service des MH, sous forme de publications à destination du public. Définir les champs d'investigation à venir (comme le « Vocabulaire des bateaux »).

2.1.2. L'archéologie, terrestre ou sous-marine : une vision diachronique du territoire

Par les fouilles programmées ou par le dispositif de l'archéologie préventive, l'archéologie contribue largement à la connaissance et à la mise en valeur du patrimoine maritime. Les services régionaux de l'archéologie, intégrés aux DRAC, et le DRASSM exercent le droit régalien en la matière, en s'appuyant le cas échéant sur l'opérateur national qu'est l'Institut National de l'Archéologie Préventive (INRAP). L'INRAP est doué d'une réelle compétence en matière de communication et contribue régulièrement aux opérations de valorisation, sous forme de participation aux expositions, publications, signalétiques qui initient le public sur les sites littoraux aux particularités du patrimoine archéologique (habitat de Menez Drégan, à Plouhinec, Finistère.). La conservation de ce patrimoine est parfois confrontée à l'évolution du trait de côte et illustre ainsi les problèmes dont il est question aujourd'hui.

Les découvertes réalisées grâce à l'archéologie nous enseignent la manière dont nos ancêtres utilisaient le territoire et y vivaient (des pêcheries anciennes de 8000 ans ont été découvertes dans la baie du Mont Saint-Michel). Elles expliquent le développement de l'activité humaine comme dans le pays bigouden, enclavé par les voies terrestres mais très bien desservi par la mer.



Michel Roux-Spitz, Villa Greystones à Dinard « (35).



Villa antique de Mane Vechen à Plouhinec (Morbihan), en bordure de la ria d'Etel. Classée Monument Historique et propriété de l'Etat, elle a été fouillée, puis restaurée par la conservation régionale. La commune s'est engagée à assurer la gestion du site. Son extrémité orientale a disparu dans le cours de la ria.

Elles explicitent l'histoire ancienne comme les implantations romaines depuis les côtes, la correspondance avec le réseau des voies antiques, ses fortifications, ses activités économiques (récolte du sel, salaisons, cuves à garum) ou de loisirs (villas de bord de mer ou de rias), et illustrent plus largement les relations internationales des territoires côtiers.

Elles révèlent également l'évolution du paysage, en retrouvant des installations portuaires dans des secteurs éloignés du littoral (Port de Talmont-Saint-Hilaire en Vendée), ou au contraire des zones anciennement habitées aujourd'hui immergées. Elles illustrent l'évolution des techniques de navigation qui ont parfois conduit à abandonner certains ports actifs depuis des siècles. On découvre aujourd'hui à certains emplacements stratégiques les vestiges de ce qui fut très probablement des phares et en tout cas des amers. Elles confirment l'évolution du trait de côte, et rappellent ou préfigurent les conséquences du réchauffement climatique qui détruira inéluctablement des vestiges précieux (la grotte Cosquer dans les Calanques ou le site paléo-esquimaux de l'Anse-à-Henry à Saint-Pierre, l'église de Varangeville).

Les services régionaux ont conscience que de nouvelles méthodes non destructives (comme le Lidar, processus de cartographie aérienne de haute précision par rayon laser) permettraient de faire avancer notamment la connaissance du patrimoine maritime, et de progresser dans sa sauvegarde, en forgeant des outils adaptés comme la carte archéologique. Ils perçoivent l'utilité des musées et ressentent la nécessité de les mettre en réseau.



Epave du Mauritius, bateau de la Compagnie des Indes hollandaise, naufragé en 1609, fouillée par le DRASSM en 1985.

l'eau récente de l'Alfred Merlin, le deuxième bateau du DRASSM, lui permettra d'être encore davantage présent sur les côtes.

Le rôle du DRASSM en termes de valorisation mérite d'être signalé. Grâce à une communication maîtrisée, ses découvertes, toujours spectaculaires, touchent directement le public. Par ailleurs, les nombreuses collections dont il a la charge font l'objet d'une politique active de dépôts auprès de plus de 300 lieux, en particulier du littoral (musées, mais aussi institutions, résidences officielles, etc...). Il est ainsi, de fait, associé à la majorité des expositions et manifestations autour du patrimoine maritime, dont il est bien connu des acteurs.

Le DRASSM met au point actuellement un projet d'exposition itinérante « clé-en-main », sorte de « Muséobus » en cours d'élaboration. Les équipes essaient d'imaginer une méthode pour donner aux dépositaires qui en éprouvent le besoin les rudiments de la conservation préventive des objets qui leur sont confiés. Autour du sujet des épaves, dont le public est friand, un sentier sous-marin a été aménagé dans le Parc Naturel de Port-Cros. Par le moyen d'un centre d'interprétation et de QR Codes, le visiteur accède aux contenus scientifiques. En lien avec le ministère des Armées et le MNM, l'épave du Danton, cuirassé du début du XX^{ème} siècle a fait l'objet d'une étude, d'une modélisation puis d'une restauration. Des opérations dans les ports, et en particulier dans les emprises militaires seraient à prévoir (Martigues, Carro).

Si, pour la partie maritime proprement dite, le ministère peut s'appuyer sur l'expérience du Département de la Recherche Archéologique Subaquatique et Sous-Marine (DRASSM), la formation des archéologues « terrestres » à ces problématiques devra être une priorité, compte-tenu en outre de la pyramide des âges des services, dont le personnel sera largement renouvelé dans les années à venir. L'INP devrait être en mesure de reprendre les formations qu'il dispensait il y a quelques années. La mise à

La fouille du Liban, naufragé au début du XX^{ème} siècle, a permis d'étudier l'image que s'en était fait le public à l'époque, et la manière dont les artistes l'ont traduit dans les ex-votos à la « Bonne Mère » à Marseille.

Recommandation : une étude patrimoniale pluridisciplinaires des emprises militaires serait à entreprendre.

2.1.3. Les archives : une source abondante pour alimenter la recherche.

De très nombreux fonds d'archives sont consacrés ou concernent en partie des sujets maritimes, civils et militaires. Le principal est conservé aux Archives Nationales, comme par exemple les documents relatifs à la « Marine de Colbert ». Au château de Vincennes, les archives militaires d'après 1789 sont exploitées par le Service Historique de la Défense, établissement public sous tutelle du ministre des Armées résultant de la fusion, en 2005, des services d'archives des armées de terre, air et mer. Il a des antennes sur le territoire, en particulier à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Le SHD conserve ainsi 480 km de linéaire d'archives et deux millions d'ouvrages, plans, manuscrits. De nombreux documents relatifs à l'inscription maritime sont conservés dans les Archives Départementales concernées.

En dehors de certaines institutions comme la BNF qui l'ont déjà réalisé, un travail de numérisation très important reste à entreprendre en la matière pour permettre le travail des historiens.

Le Service Historique de la Défense est l'un des fondateurs, avec le CNRS et l'Université de Bretagne Sud, du Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) « Histoire et Sciences de la Mer ». Le GIS réunit et met en réseau à l'échelon national et de façon pluridisciplinaire (sciences humaines, mais aussi des sciences sociales et sciences exactes) tous les chercheurs travaillant sur le patrimoine maritime. Il a vocation à dialoguer avec les élus et les professionnels sur ces thèmes, à monter des programmes de recherche, à financer et encadrer des projets doctoraux sur des sujets, labelliser des projets de recherche, intégrer le patrimoine maritime à de nouvelles recherches, de lancer des appels à projets sur le patrimoine maritime.

Des fondations privées, comme la Fondation Sauvée encouragent, encadrent et soutiennent la recherche en matière de patrimoine maritime.

2.1.4. La Délégation pour l'Inspection, la Recherche et l'Innovation.

Le travail d'inventaire des pratiques du patrimoine immatériel aura également à être poursuivi, au sein de la Délégation pour l'Inspection, la Recherche et l'Innovation (DIRI) du ministère de la Culture. La DIRI, créée au printemps 2021, a vocation à piloter la recherche et à être le relais du ministère avec les universités et plus largement les établissements d'enseignement supérieur. Elle collabore en ce sens avec la nouvelle Délégation de la transmission, des territoires et de la démocratisation culturelle, dirigée par Noël Corbin. Elle a vocation à développer un axe de travail sur le patrimoine maritime, y compris dans son aspect immatériel.

2.1.5. L'Inspection des patrimoines, autorité scientifique.

La DIRI accueille en son sein l'inspection des patrimoines. Elle constitue l'autorité scientifique du service des Monuments Historiques.



Le Service Historique de la Défense est abrité dans le château de Vincennes.

Dans chacun des champs de compétences du service : archéologie, musées, monuments historiques, abords et secteurs protégés, archives, les inspectrices et inspecteurs sont nommés dans un secteur géographique comprenant plusieurs départements et grands monuments en métropole et outre-mer. La question du patrimoine maritime n'est pas spécifiquement traitée par l'inspection, en raison sans doute des très faibles effectifs de ce service.

Recommandation : Mettre au point, avec l'aide des experts du patrimoine maritime et l'inspection des patrimoines, une méthode de conservation, un processus de restauration et un cadre du contrôle scientifique et technique de l'Etat sur l'ensemble des bateaux classés ou appartenant à la collection d'un musée

2.1.6. Le Patrimoine Culturel Immatériel : comment transmettre cet héritage ?

« Le Patrimoine Culturel Immatériel (PCI) englobe des pratiques et savoirs dont chacun hérite en commun, et qu'il s'efforce collectivement de faire vivre, recréer et transmettre ». Ce patrimoine vivant découle de la Convention Unesco de 2003 pour la sauvegarde du PCI, ratifiée par la France en 2006 et mise en œuvre par le ministère de la Culture.

Lancé en mars 2008, l'Inventaire national du Patrimoine culturel immatériel vise à répertorier des pratiques vivantes grâce à l'aide de communautés, de groupes et d'individus. Il a pour objectif de répondre aux obligations de la Convention UNESCO, mais il fournit également un outil de connaissance pour les publics.

L'inclusion à l'Inventaire national se fait par le biais d'enquêtes réalisées avec la collaboration des communautés faisant vivre un Patrimoine culturel immatériel (PCI), en partenariat avec des organismes de recherches et des associations culturelles à la demande des communautés patrimoniales. La demande d'inclusion en vue de la sauvegarde est soumise au comité du Patrimoine ethnologique et immatériel du ministère de la Culture. » (source : ministère de la Culture).

[Liste des éléments du patrimoine maritime français inscrits à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel \(2010-2021\)](#) (source : ministère de la Culture).

Savoirs et savoir-faire

La barquette marseillaise (Bouches-du-Rhône)
Les pêcheries fixes du littoral de la Manche
La récolte du goémon en Bretagne
La yole ronde de la Martinique
La pêche à la sardine de Saint-Gilles Croix-de-Vie (Vendée)
La pêche à la palourde dans le golfe du Morbihan
L'élevage des huîtres de Cancale
La culture des moules de bouchot à Pénéostin
La pêche aux engins et filets dans le bassin de l'Adour
La pêche au carrelet sur l'arc atlantique

Pratiques sociales et festives

La fête de la Mer à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais)
Inscrit sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité (2008)
La fête de la Matelote à Grand-Fort-Philippe (Nord)



Maquette utilisée pour la procession de la Saint-Pierre des marins à Fécamp.

Inscrit sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité (2008)

Les fêtes de la Mer à Capbreton (Landes)
Les fêtes de la Mer à Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques)
Pratiques physiques
Les rames traditionnelles
Les joutes arrageoises
Les joutes languedociennes
La yole ronde de la Martinique
L'art de la navigation sous voile latine
Jeux
Les jeux nautiques en Bretagne
Les joutes nautiques provençales
La rame traditionnelle provençale



Les fêtes maritimes de Brest en 2016 : bateau du patrimoine devant le château de Brest, classé Monument Historique.



Les joutes de la Saint Louis à Sète.

construite au XIV^{ème} siècle sur le Grand Bé. Elle se tenait avant le départ pour la Grande Pêche. D'autres ont conservé une allure de tournoi comme la Saint Louis, fêtée à Sète depuis le XVII^{ème} siècle.

Des festivités aux origines plus laïques ont été organisées comme les régates du Havre à partir du milieu du XIX^{ème} siècle, auxquelles les Parisiens, acheminés par le train, participaient en grand nombre. La société des régates a compté parmi ses présidents le prince Jérôme Bonaparte ou le président Félix Faure. En plus des rencontres mondaines, elles étaient l'occasion d'une présentation des escadres de la Royale.

C'est incontestablement cette tradition qui s'est perpétuée dans les fêtes populaires organisées à Douarnenez dans les années 80, à l'initiative du Chasse-Marée, ou le Festival du chant de marin à Paimpol. Les associations locales et régionales, nourries de cette culture, sont les puissances organisatrices des « Fêtes » : à Douarnenez, où se sont réunis en 2000 plus de 2000 bateaux français et étrangers, à Brest (où se sont réunies en 2016 plusieurs centaines de milliers de visiteurs), et c'est ce modèle qui se développe à Sète et à Fécamp.

S'inscrivant dans la tradition initiée par le Chasse-Marée il y a presque 40 ans, un travail de collecte considérable a déjà été mené. Plusieurs associations régionales, en particulier les Fédérations régionales de la culture et du patrimoine maritime (FRCPM) ont œuvré en ce sens, parfois par l'entremise de structures comme l'Office du patrimoine culturel immatériel (OPCI).

Le thème des chants de marins a par exemple été largement approfondi et publié sous forme de recueils consacrés à chaque port (le même chant n'est pas interprété de la même manière à Fécamp ou à Paimpol). La connaissance et la diffusion de cette culture, intimement liée aux territoires dont elle est issue, est un très fort vecteur de création de lien social.

Peut-être est-ce pour conjurer le sort, le littoral est depuis toujours le lieu de manifestations populaires. Certaines ont des origines religieuses, comme le pèlerinage des Saintes-Maries-de-la-Mer cité dès le XII^{ème} siècle, ou la Saint Pierre de Fécamp. D'autres ont un caractère plus commercial aujourd'hui : la Sainte-Ouine à Saint Malo tient néanmoins ses origines de la chapelle Saint-Ouen,



La parade des bateaux, Brest 2016.

Beaucoup d'entre elles sont les héritières de fêtes traditionnelles. Leurs bénévoles animent et contribuent à ces joutes nautiques, fêtes votives, pardons et processions. Elles ont à cœur et veillent à ce que ces manifestations conservent leur vocation culturelle et patrimoniale, sans tomber dans le travers des fêtes foraines ou braderies au seul but commercial. A cette occasion, des liens se tissent entre la Manche et la Méditerranée, entre la Bretagne et la Provence...

Escale à Sète, après avoir accueilli la première année 15 000 visiteurs, a eu la surprise la suivante d'en recevoir 150 000 puis a rapidement atteint le nombre de 300 000.

La même ferveur anime aujourd'hui les participants aux départs des grandes courses ; Vendée Globe, Transat Jacques Vabre, Route du Rhum, et autres Solitaire du Figaro. Le Grand Pavois de La Rochelle est l'occasion de mettre à l'honneur les bateaux patrimoniaux.

2.1.7. Education artistique et culturelle, Aires marines éducatives : des opportunités pour mobiliser les scolaires autour du patrimoine maritime.

La formation commence à l'école et, sur les conseils de l'inspection générale, le Ministère de l'Education Nationale a intégré, dans les programmes le sujet de la mer il y a quelques années. Le thème de la protection et de la mise en valeur du patrimoine a été récemment intégré au programme des « humanités » enseigné aux classes de Terminales. L'enseignement de l'histoire maritime aurait certainement les conséquences les plus heureuses pour la découverte de l'importance de la mer dans l'histoire nationale, et contribuerait évidemment à « tourner les Français vers la mer ».

Les « classes de mer », comme les « classes-patrimoines » qui s'adressent aux scolaires sont d'excellents vecteurs de sensibilisation. Elles pourraient être parfois fusionnées pour devenir les « classes-patrimoine maritime ». Des sorties à l'usage des collégiens pourraient être imaginées dans le même sens, à mettre au point conjointement avec les services de l'Education Nationale.

Le gouvernement de la Polynésie Française, et en particulier le ministère de la culture et de l'environnement, ont expérimenté et mis au point, à destination des élèves, des Aires Marines Educatives. En s'appropriant une petite zone maritime littorale dont ils vont orchestrer la gestion participative, les élèves du CM1 à la 3^{ème} développent avec leur enseignant un projet de connaissance et de protection du milieu littoral et marin. Cette démarche se fait en lien direct avec les acteurs de ces milieux : pêcheurs et autres métiers de la mer, collectivités locales, scientifiques, associations d'usagers et de l'environnement...

En métropole, ce projet se développe. Il doit légitimement comprendre un volet patrimonial. A titre d'exemple, en Bretagne, plus de 60 Aires Maritimes Educatives ont été créées depuis 2019. Le projet académique s'est fixé l'objectif de couvrir l'ensemble du littoral breton d'ici 2025.

La visite des petits ou grands musées maritimes (ou autres monuments), comme celle des centres d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP), du réseau des Villes et Pays d'Art et d'Histoire (VPAH) pourraient être exploités pour intéresser les jeunes aux questions du patrimoine maritime.

La spécialité offerte désormais aux lycéens de première et de terminale : HGGSP (histoire, géographie, géopolitique et sciences politiques) comprend explicitement la question du patrimoine et de la mémoire. C'est l'occasion de décliner les composantes du patrimoine maritime.



Construction d'une nacelle sétoise dans le cadre de la préparation d'Escale à Sète. Transmission des savoir-faire et du geste par R Dublanc, ancien charpentier de marine.

Recommandation : Introduire ou développer les questions de patrimoine maritime dans l'ensemble des dispositifs existants : classes de mer, classes du patrimoine, Aires Maritimes Educatives, Villes et Pays d'Art et d'Histoire, HGGSP.

2.1.8. Du réseau des Ecoles nationales supérieures d'architecture (ENSA), à une Académie du patrimoine maritime : sensibiliser et former.

Les ENSA constituent, au travers des compétences de leurs enseignants, de leurs laboratoires spécialisés, et dans le cadre du cursus des étudiants, un important gisement de chercheurs, à même de répondre aux consultations dans le domaine du patrimoine maritime. Une orientation stratégique dans cette direction constituerait une bonne sensibilisation des étudiants aux questions particulières que pose le patrimoine maritime. En particulier, les écoles implantées sur les façades maritimes : Lille, Rouen, Rennes, Nantes, Bordeaux, Montpellier, Marseille pourraient être mobilisées sur les diagnostics ou les opérations de restauration du patrimoine bâti côtier, en appui de l'action du Conservatoire du littoral.

Un projet de numérisation en 3D d'un bateau classé Monument Historique illustre l'apport scientifique que les ENSA sont en mesure d'apporter dans ce domaine.

« En 2012 le Ministère de la Culture et de la Communication a lancé un appel d'offre pour la création de “Services Numériques Culturels Innovants” pour lequel le laboratoire GERSA de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes (ENSA Nantes), a gagné le concours. Les chercheurs de cette équipe ont, en effet, développé des outils méthodologiques reconnus concernant les relevés patrimoniaux et leur mise en forme. La proposition a été de constituer une base de données pour les concepteurs et les propriétaires de bateaux classés parmi les monuments historiques, afin de documenter le patrimoine. On procède ainsi à l'enrichissement des connaissances, on offre un accès public aux informations, et l'on se donne des outils techniques pour les opérations de restaurations par le moyen de photographies 3D qui pourront servir de référence pour les actions à venir » (source : ENSAN).

Sur un modèle mixte, inspiré de l'Atelier des Barques de Paulilles ou des Ateliers de l'Enfer de Douarnenez une Académie du patrimoine maritime reste à construire avec le concours des ministères concernés, pour former les jeunes générations à la compréhension et aux techniques propres au patrimoine maritime (charpentiers, forgerons, voiliers, gréeurs, mais aussi maquettistes...). Le travail doit se poursuivre dans l'enseignement supérieur, dans les Ecoles d'architecture et tout spécialement dans la formation des acteurs du patrimoine.

L'une de difficultés récurrentes à laquelle sont confrontées les porteurs de projet est l'absence de maîtres d'œuvre spécialisés dans la restauration des bateaux du patrimoine. Comme pour la restauration des immeubles, le processus de restauration nécessite que soit fait un diagnostic impartial de l'état du bateau, que soit bâti un projet avec ses différentes phases, puis que le chantier puisse être suivi régulièrement par des visites mensuelles et parfois hebdomadaires. Chacune de ces phases doit être validée par le maître d'ouvrage et par la conservation régionale lorsque le bateau est protégé au titre des MH.



L'Atelier des Barques accueille des stagiaires en formation, en insertion.
L'atelier est visitable en permanence par le public.

Faute de maître d'œuvre, l'expert du ministère est sollicité au-delà de ses disponibilités et des capacités de la conservation à le rémunérer. C'est alors souvent l'entreprise de restauration qui pallie cette absence en prenant de son propre chef les décisions importantes du projet. En outre, elle se trouve en même temps dans la situation de prescrire et d'exécuter les travaux, ce qui génère une certaine ambiguïté. La conservation du patrimoine maritime gagnerait beaucoup en qualité par la création d'un métier d'« architecte naval du patrimoine ».

Recommandation : Développer la formation des acteurs en organisant avec les institutions ad hoc (Ecole de Chaillot, INP), des formations scientifiques et techniques sur le thème du patrimoine maritime confiées à des praticiens. Former quelques agents volontaires des administrations concernées (MC, SEM, DRAC, DIRM...) aux techniques spécifiques de la conservation préventive. Constituer une Académie du patrimoine maritime, pour sensibiliser et former les divers publics à la question du patrimoine maritime.



Journée des CAOA à Saint-Pair-sur-Mer. Octobre 2021. Près d'une centaine de conservatrices et conservateurs accueillis par les élus.

du patrimoine maritime ». Ces rencontres pourraient réunir les associations professionnelles du service des Monuments Historiques : conservateurs, architectes, chargés de protection, personnels techniques, comme celles organisées chaque année par le Collège des Monuments Historiques.

Le colloque annuel organisé par l'association des Conservateurs des Antiquités et Objets d'Art (à Granville pour 2021) ou l'assemblée générale des Architectes des Bâtiments de France, le Collège des Monuments Historiques sont des occasions de sensibilisation des acteurs au patrimoine maritime.

Ce travail pourrait être encadré et fédéré par le « Conseil de la Recherche Maritime », composante du « Conseil National de la Mer et des littoraux » (sous tutelle SEM, auquel le MC et le Conservatoire pourraient utilement être associés) qui développerait ainsi un volet patrimoine, jusque-là peu présent dans ses travaux.

L'Académie de Marine, et en particulier sa section « Histoire, Lettres et Arts », pourrait également être sollicitée. Elle contribue, comme les « Ecrivains de

Notons que depuis 2021, un cours sur « La mer dans l'art » est dispensé à l'Ecole du Louvre. Le thème de « la mer » a été retenu pour la 25^{ème} édition des « Rendez-vous de l'Histoire » à Blois en octobre 2022. Compte-tenu de ses particularités techniques, le patrimoine maritime devrait bénéficier d'un enseignement spécifique à l'Ecole de Chaillot, qui forme les architectes du patrimoine, et à l'Institut national du patrimoine, qui forme les futurs conservateurs et les restaurateurs. Ce thème pourrait participer au rapprochement de Chaillot et de l'INP et se concrétiser en une journée d'études à l'INP, inaugurant une série d'« Entretiens

l'INP, inaugurant une série d'« Entretiens



Séance solennelle de l'Académie de Marine en octobre 2021 à l'occasion du centenaire de sa renaissance, dans l'amphithéâtre Colbert (!) de la Sorbonne.

Marine », ou les « Peintres Officiels de la Marine », au rayonnement du fait maritime dans la société. Le Service Historique de la Défense, acteur opérationnel de la connaissance et du débat sur ces sujets, y sera nécessairement associé.

Recommandation : Organiser les Journées du patrimoine maritime, sous forme d'entretiens annuels, sur le modèle des Journées des phares, ou des journées techniques du Collège des MH, à l'INP ou à l'Ecole de Chaillot, réunissant les acteurs (administrations, associations, élus). Elles pourraient s'adosser à des rendez-vous existants, comme la Fête de la mer et des littoraux. A l'occasion de l'accueil en France de la conférence internationale de la Mer et des Océans en 2025, consacrer le thème des Journées Européennes du Patrimoine 2025 au patrimoine maritime et fluvial. Se rapprocher du Conseil de l'Europe en ce sens. Structurer ainsi une communication interministérielle (y compris interne) pour mettre en avant les collaborations interministérielles déjà en œuvre comme à Cordouan... Utiliser les outils de communication de l'Etat pour mettre en avant l'action de chacun des ministères dans ce travail en commun (« Les phares, patrimoine des côtes de France », édité par le secrétariat d'Etat en charge de la mer ou « Sémaphore » par le ministère de la culture par exemple).



Ouverture de la première journée technique du Collège des Monuments Historiques par le préfet de région Christophe Mirmand. Couvent des Jacobins de Rennes, 2018.

2.2. Protéger les paysages littoraux.

« Les espaces côtiers ne sont pas figés et se modifient constamment en raison de phénomènes naturels parfois amplifiés par l'action de l'homme. Aussi, plus qu'ailleurs, les témoins de l'activité humaine peuvent rapidement s'effacer. Les changements environnementaux modifient en profondeur, et rapidement, les conditions d'exploitation des ressources, allant jusqu'à la disparition de métiers ayant marqué, parfois fortement, l'identité de localités et dont certaines actions patrimoniales continuent à cultiver, ou exploiter, une mémoire plus ou moins vivace »

F. Péron.



La Tour Vauban de Port-en-Bessin, classée MH, vue du Nord.



La Tour Vauban de Port-en-Bessin, classée MH, vue de l'Ouest. L'évolution du trait de côte, qui se traduit ici par l'effondrement progressif de la falaise a nécessité de très importantes consolidations.

2.2.1. Sites patrimoniaux : un outil pour gérer le patrimoine et les espaces côtiers.

Pour la gestion des espaces côtiers, les services disposent de l'arsenal juridique historique : où se croisent le code de l'Urbanisme, qui intègre les lois sur les sites inscrits et classés (loi de 1930 sur les sites), le code du Patrimoine (abords des monuments Historiques) et le code de l'Environnement. Ils sont placés sous la surveillance des services déconcentrés de l'Etat (DREAL, DDTM, ABF). De l'avis général, les moyens réglementaires utilisés dans les sites inscrits ne sont aujourd'hui plus efficaces, d'autant que pour une grande part, ils couvrent des secteurs déjà très dégradés. Une politique de révision de ces emprises est en cours, menée conjointement par les DREAL (Inspection des sites), et les UDAP (ABF). Pour préserver les secteurs qui ont malgré tout conservé leurs qualités patrimoniales, on procède désormais à leur classement au titre des sites.



La ville de Dinard appartient au réseau des « Villes et pays d'Art et d'Histoire (VPAH) ». Elle a été labellisée par le ministère de la Culture. Son patrimoine balnéaire est protégé par un Site Patrimonial Remarquable (SPR) voté par le conseil municipal.

Les textes prévoient par ailleurs que tous les travaux réalisés à moins de 500 m d'un monument historique doivent être soumis à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France. C'est la « règle des abords ». Dans un esprit de contractualisation avec les collectivités locales, compétentes en matière d'urbanisme, des dispositifs réglementaires ont été imaginés pour se substituer à ces avis régaliens : les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), puis les aires de mise en valeur du patrimoine (AVAP), désormais rebaptisées par la loi Liberté Création, Architecture et Patrimoine (LCAP) « Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR).

Après étude du patrimoine architectural, urbain et paysager de la commune, confiée à un cabinet spécialisé, un périmètre et un règlement sont élaborés mettant l'accent sur les points remarquables du patrimoine. Ces documents sont validés par le préfet après approbation par la collectivité, puis avis des commissions de l'architecture et du patrimoine. Ils deviennent enfin opposables après enquête publique. Etablis à la demande de l'autorité compétente, de l'ABF, parfois à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme, les SPR constituent un bon exemple de travail concerté entre l'Etat et les collectivités locales.

2.2.2. Ports, installations industrielles : obsolescence et capacité de réutilisation.

Les ports sont des lieux anthropiques généralement restreints qui doivent s'adapter en permanence aux différents trafics et activités qu'ils supportent, ne favorisant pas la conservation d'éléments témoignant des activités passées.

P. Schmit



Bâtiments des pompes de formes de radoub de Calais : un patrimoine industriel et portuaire de qualité non protégé à ce jour.

archéologiques, pour être protégés, doivent être intégrés aux documents d'urbanisme, en particulier au titre de la carte archéologique.

A proximité des lieux de débarquement ont été construits les équipements nécessaires au traitement de la pêche : glacières, criées, conserveries. Certains, remarquables comme la conserverie Le Gall à Loctudy, ont été classés parmi les Monuments Historiques, ce qui a permis leur restauration complète. Le public peut y visiter un lieu d'interprétation de l'histoire de la pêche en pays bigouden faisant la part belle à l'histoire ouvrière aujourd'hui parfois oubliée. Ailleurs, certains bâtiments, moins bien conservés, peuvent être signalés néanmoins parmi les éléments à conserver au sein du SPR.

Dans le cas particulier des espaces côtiers, le SPR met naturellement en évidence les éléments caractéristiques dont il permettra d'assurer la sauvegarde en respectant les nécessités de leurs usages actuels : perrés, quais, môles, darses, installations techniques (slipways, grues fixes), feux. Ces espaces ont été aménagés au cours des siècles, et l'installation de certains remontent à l'Antiquité. Les recherches réalisées par le DRASSM le mettent en évidence, tout particulièrement sur la côte méditerranéenne (Port-Vendres, Marseille...). Ces vestiges



La glacière d'Etel a été restaurée par la commune, avec l'aide de l'ABF et de la fondation du Patrimoine. Elle pourrait accueillir le musée des thoniers...

Des équipements permettant l'entretien ou la restauration des bateaux (grues, cales, formes de radoub, slipways) sont parfois conservés et fonctionnent, comme à Camaret, ou attendent leur restauration (slipway de La Rochelle, classé MH). Le port est aussi le lieu du voyage, de la croisière ou de l'exil. D'importantes gares maritimes ont été aménagées dans les grandes villes de départ ou de transit, comme à Marseille, La Rochelle, Le Havre ou Calais. Plusieurs ont été détruites, faute de projet de réutilisation. L'une des gares maritimes les plus spectaculaires est celle de Cherbourg, transformée il y a quelques années en « Cité de la Mer ». Elle rappelle au public l'histoire des voyages et des migrations transatlantiques avant la généralisation du transport aérien. On peut y visiter le Redoutable, premier sous-marin nucléaire français. Elle accueille chaque année 240 000 visiteurs, dont de nombreux scolaires.



La maison des syndicats des marins de Saint Malo est inscrite parmi les MH. Elle a été restaurée par une association.



Le slipway de la Rochelle, est situé dans l'emprise du musée. Il est classé MH. Sa restauration permettrait de le remettre en fonctionnement et de l'utiliser pour l'entretien des bateaux patrimoniaux.

Le port est aussi le lieu du voyage, de la croisière ou de l'exil. D'importantes gares maritimes ont été aménagées dans les grandes villes de départ ou de transit, comme à Marseille, La Rochelle, Le Havre ou Calais. Plusieurs ont été détruites,

faute de projet de réutilisation. L'une des gares maritimes les plus spectaculaires est celle de Cherbourg, transformée il y a quelques années en « Cité de la Mer ». Elle rappelle au public l'histoire des voyages et des migrations transatlantiques avant la généralisation du transport aérien. On peut y visiter le Redoutable, premier sous-marin nucléaire français. Elle accueille chaque année 240 000 visiteurs, dont de nombreux scolaires.



La Cité de la Mer à Cherbourg est abritée dans les bâtiments de l'ancienne gare transatlantique, inscrite parmi les MH.

Souvent, les ports historiques accueillent un ou plusieurs chantiers de restauration navale traditionnelle, où les compagnons travaillent le bois pour le plaisir et l'intérêt des visiteurs, qui ne se démentent pas. Si leur architecture ne présente le plus souvent aucun intérêt, leur situation au cœur du port est un gage de la transmission de la mémoire de la navigation traditionnelle. Ils peuvent constituer le centre d'un quai dédié aux bateaux du patrimoine.

Ces dispositifs procèdent naturellement de la connaissance préalable du patrimoine maritime. Là où la recherche a mis en évidence des éléments remarquables, il est souhaitable qu'ils soient portés à la connaissance des acteurs et des citoyens.



Quai des bateaux du patrimoine à Douarnenez.

2.2.3. Architecture balnéaire : la mer comme loisir.

La mission de l'Inventaire a été particulièrement active dans l'étude de l'architecture balnéaire. Elle a travaillé par secteurs géographiques : côte d'Opale, Côte de granit rose, Côte d'Emeraude, Côte Basque ou Côte d'Azur... Les inventaires publiés ont donné lieu à la réalisation, en interaction avec les élus, de nombreux SPR : à Malo-les-bains, à Hossegor, à Arcachon... Ces villes ont ensuite pu, après avis du conseil national, être intégrées au réseau des Villes et pays d'art et d'histoire (VPAH) et offrir une médiation de qualité aux touristes et aux habitants. Les effets sur l'économie se font alors rapidement sentir. En lien avec l'association des « Petites Cités de Caractère » (PCC), dont les critères pourraient être croisés par exemple avec ceux des « Ports d'Intérêt Patrimonial » labellisés en Bretagne, une division « Petit Port de Caractère » ou « Petite Cité Maritime de Caractère pourrait être créée.



Le travail d'étude a mis en évidence la qualité du patrimoine de la commune de Soorts-Hossegor. Elle s'est équipée d'un SPR pour en assurer la transmission.

Recommandation : Labelliser et faciliter l'intégration des communes maritimes dotées des outils de gestion appropriés (SPR) au réseau des « Villes et Pays d'Art et d'Histoire ».

Ainsi à Nice les travaux du CNRS et du service de l'Inventaire ont souligné l'intérêt exceptionnel de l'architecture de villégiature qui illustre l'histoire de la ville depuis le XVIII^{ème} siècle. Après s'être forgé les outils nécessaires à la bonne gestion de ce patrimoine, en l'occurrence un SPR, la ville a pu légitimement constituer une demande d'inscription sur les listes du patrimoine mondial. Cette démarche a été couronnée de succès par l'Unesco le 27 juillet 2021. Grâce à l'expertise des services de l'Etat et à la formation qu'ils ont pu apporter aux élus, le patrimoine est devenu une priorité de l'équipe municipale

Cette démarche vertueuse aurait vocation à être généralisée sur l'ensemble du territoire national.

Recommandation : Encourager la mise à l'étude de sites patrimoniaux remarquables (SPR) tenant compte des spécificités du patrimoine maritime sur les espaces urbains côtiers, pour donner aux autorités compétentes les moyens de conserver ce patrimoine particulier.

2.2.4. Emprises militaires : le pré-carré s'ouvre au public.



Poste de commande de tir à Longues-sur-Mer (14), classé MH

Le littoral français est naturellement jalonné d'installations visant à la défense des côtes. Dans certaines régions, un travail d'inventaire a déjà été réalisé, majoritairement sur les

emprises délaissées aujourd'hui par le ministère des Armées. Certains sites sont encore actuellement mal connus et non protégés, en particulier les arsenaux en fonctionnement : Cherbourg, Brest, Toulon.



L'une des casemates de la batterie de Longues-sur-Mer (14), classée MH

Les besoins du ministère des Armées le conduisent à réaménager ces espaces et parfois à se résoudre à la démolition de bâtiments historiques remarquables. Une étude détaillée de ces sites pourrait permettre d'élaborer, dans le cadre d'une concertation interministérielle, un schéma directeur d'aménagement de ces sites, comme cela a été proposé aux abords du plateau des Capucins et de la rue de Pontaniou à Brest. Ainsi, l'avenir d'édifices d'exception, comme le Centre d'Instruction Navale et l'ancienne base sous-marine de Brest, ou l'arsenal de Cherbourg pourrait être évoqué.

Recommandation : Sur le principe d'appels à projets régionaux, compléter les recherches engagées et lancer des campagnes de protection thématiques nationales sur des thèmes relatifs au patrimoine maritime :

- *fortifications côtières, arsenaux, ouvrages de défense de la Seconde Guerre Mondiale.*

Ce travail permettra d'élaborer, dans le cadre d'une concertation interministérielle, un schéma directeur d'aménagement à 10 ans des sites militaires majeurs, en particulier les arsenaux, en prenant en compte la place et l'image données au public pour renforcer le lien Armée-Nation.

- *patrimoine industriel (glacières, conserveries...), ports, infrastructures, patrimoine flottant, patrimoine de la villégiature.*

2.2.5. Le DPM : de très anciennes traces de l'activité humaine, un trait de côte en mouvement.

Le littoral est jalonné de constructions traditionnelles souvent sommaires liées à des pratiques de pêche ou de chasse anciennes : cabanes, barracas, cabanons restent, en particulier en Méditerranée, le signe tangible de l'usage ancestral des lieux, mais aussi de la sociabilité qui l'accompagne. Les installations de pêche au carrelet, les pêcheries, viviers et autres installations sur l'estran sont les reliefs de l'exploitation traditionnelle et même immémoriale des lieux, codifiés par des autorisations et des règlements très anciens. Ils ne sont pas toujours compatibles avec ceux d'aujourd'hui, et la plupart ont été détruits. Certains sont déjà protégés au titre des Monuments Historiques, comme les « barracas » des familles Canal et Cabrol au Barcarès en Languedoc. Les cabanes de plage des stations huppées en sont sans doute les héritières.



Barraca traditionnelle au bord de l'étang de Salses. Ils s'agit d'une construction vernaculaire en roseaux servant d'abri pendant la saison de pêche. Situées sur le domaine public maritime et longtemps considérées comme habitat insalubre, la plupart ont été détruites.



Plage de l'Anse Rouge à Noirmoutier. Les cabanes de plage appartiennent au paysage.



Une pêcherie en fonctionnement dans la baie du Mont-Saint-Michel. Ces installations sont attestées dès l'Age du bronze et mentionnées dans les textes au XI^{ème} siècle.

Certaines conventions datant de l'Ancien Régime et transmissibles par héritage sont encore en usage aujourd'hui et permettent leur exploitation par des particuliers.

2.3. Animer et mettre en valeur : au service du public.

La mise en valeur et la gestion du patrimoine sont le corollaire indispensable aux projets de restauration. C'est une notion transversale qui découle de chacune des catégories détaillées dans ce rapport : les bateaux, les musées, les phares, l'espace côtier. Elle est le moyen pour les habitants et les collectivités de s'approprier (et donc de partager et de prendre en charge) les monuments sur leur territoire. Elle est l'aboutissement du travail collégial conduit par l'Etat, les collectivités et le monde associatif. Les expériences positives sont nombreuses, et la mission est l'occasion de faire remonter quelques bonnes pratiques.

2.3.1. L'assistance à la maîtrise d'ouvrage : la force dynamique des services déconcentrés.

Les articles article R621-70 et suivants du code du patrimoine prévoient la possibilité pour les services de l'Etat chargés des monuments historiques d'exercer, auprès des propriétaires et des affectataires domaniaux d'immeubles protégés au titre des monuments historiques une mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage à titre gratuit.

Elle peut concerner les propriétaires publics et privés, et la décision est prise par le préfet de région au regard de leur situation financière, de leurs moyens économiques, techniques et administratifs ou de la complexité de l'opération. Sont prises en compte « la nécessité et le degré d'intervention sur les structures ou sur les éléments caractéristiques ayant justifié la protection de l'immeuble, à raison de la complexité technique ou du caractère innovant des techniques utilisées, ainsi que de l'existence de risques ou de nuisances particulièrement importants pour le voisinage ou pour l'environnement bâti ».

Ce dispositif a été expérimenté dans la plupart des régions, où il a connu des développements divers. Dans certains cas, comme en Bretagne, en conjuguant les efforts de la CRMH et des Architectes des Bâtiments de France, il permet le lancement de plus d'une centaine d'opérations chaque année, tant en restauration (crédits d'investissement) qu'en réparation et entretien (crédits de fonctionnement).

The screenshot shows a news article from the DRAC Bretagne website. The title reads "Un exemple d'opération de travaux de simple entretien sur Monument Historique Classé". The article discusses the restoration of a listed monument in Saint-Briac-sur-Mer, specifically mentioning the renovation of a stone archway. The text highlights the complexity of the intervention due to the nature of the building and its surroundings. It also notes the involvement of the DRAC Bretagne's expertise in the project.



La Belle Fontaine ou aiguade Vauban à Belle-Ile, classée MH, propriété de la commune du Palais, a été restaurée grâce à l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la DRAC.

2.3.2. Des institutions dont le champ s'élargit.

Parcs Naturels Régionaux, Aires marines protégées, Parcs Naturels Marins, Parcs Nationaux.

Les Parcs Naturels Régionaux ont été créés en France par un décret signé par le Général de Gaulle le 1^{er} mars 1967². Son article 1er indique "qu'un territoire peut être classé en "Parc Naturel Régional" lorsqu'il présente un intérêt particulier, par la qualité de son patrimoine naturel et culturel, pour la détente et le repos des hommes et le tourisme et qu'il importe de le protéger".

Les Aires marines protégées sont des espaces délimités en mer qui ont pour objectif de concilier la protection de la nature à long terme avec les enjeux de protection et le développement durable d'activités. Leur gouvernance associe les usagers, les élus, les experts à la gestion de l'espace. Il donne en particulier à l'État les moyens d'articuler les outils de gestion, et de former un réseau cohérent d'aires marines protégées au plan régional. On compte aujourd'hui 546 aires marines protégées qui couvrent environ 25 % des eaux françaises. En Nouvelle-Calédonie, le parc naturel de la mer de Corail, créé le 23 avril 2014, est la plus vaste aire marine protégée dans le monde avec une superficie de 1,3 million de km². La politique de création et de gestion d'aires marines protégées est désormais mise en œuvre par l'Office Français pour la Biodiversité, établissement public sous tutelle du MTE.

Les Parcs Naturels Marins ont été créés par la loi du 14 avril 2006. Ce sont des aires marines protégées qui visent à la fois le bon état des écosystèmes, des eaux marines, des espèces et habitats patrimoniaux ou ordinaires, mais aussi l'exploitation durable des activités, les valeurs ajoutées (sociale, économique, scientifique, éducative) ou encore le maintien du patrimoine maritime culturel. Le premier fut le Parc Naturel Marin de la Mer d'Iroise en 2007, puis ont été créés les PNM de la Martinique, les

Estuaires picards et Mer d'Opale, le Golfe du Lion, les Glorieuses, le Cap Corse, le Bassin d'Arcachon, l'Estuaire de la Gironde et la mer des Pertuis. Le plus grand parc naturel marin de France est situé à Mayotte. Le conseil de gestion élabore le plan de gestion, décide des actions à mener. De sa propre initiative, ou sollicité par les services de l'État compétents, il donne un avis sur tout ce qui concerne le parc. Le cas échéant, les Parcs Marins contribuent à la sauvegarde du patrimoine, comme cela a été le cas lors de la campagne de protection des phares en mer d'Iroise.

Vue depuis la terrasse d'Armen



Cabanes ostréicoles restaurées dans le port du Canal à Gujan-Mestras (PNR du Bassin d'Arcachon).



L'action du PNM d'Iroise a été déterminante dans la campagne de protection des phares en mer, ici sur Kéréon.





Parc National des Calanques.

Les Parcs Nationaux sont reconnus au niveau international comme des territoires d'exception, ils offrent une combinaison d'espaces terrestres et maritimes remarquables et un mode de gouvernance et de gestion qui leur permettent d'en préserver les richesses. En France, il existe aujourd'hui onze Parcs Nationaux, dont 5 littoraux : Port-Cros (1963), la Guadeloupe (1989), La Réunion (2007), la Guyane (2007), les Calanques (2012). Les Parcs Nationaux couvrent des domaines terrestres et maritimes variés et représentent près de 8% du territoire français. Ils attirent chaque année plus de 10 millions de visiteurs.

Ces différents outils, dont la vocation initiale est de protéger un patrimoine naturel, ont de fait en charge le patrimoine bâti qui s'y trouve, et leur gouvernance partagée en font des acteurs de premier plan. A titre d'exemple, le Parc National de Port-Cros est gestionnaire d'une douzaine de forts construits pour protéger la rade d'Hyères depuis l'époque antique, entretenus et transformés jusqu'au XXI^{ème} siècle.



Le fort du Petit Langoustier dans le Parc National de Port-Cros.

La Fondation du Patrimoine : rendre acteur le citoyen

Initialement mise au point pour apporter un soutien au « petit patrimoine rural non protégé », et pour éviter l'invention d'un patrimoine du 3^{ème} type (ni inscrit, ni classé au titre des MH) et s'inscrivant directement dans les conséquences de la loi sur le mécénat, la Fondation du Patrimoine a été créée par la loi du 2 juillet 1996. Par un dispositif souple et ingénieux de souscription, elle permet aux financeurs privés d'obtenir un avantage fiscal sur les dons apportés à la restauration du patrimoine. Le fruit des successions en déshérence qui lui a été affecté lui a donné des moyens d'intervention plus importants, et elle a développé un réseau de délégués bénévoles sur l'ensemble du territoire national dont le nombre atteint 500 aujourd'hui.

Une des vertus de ce fonctionnement est de mobiliser les citoyens qui contribuent, par leur obole, aux projets de restauration et ainsi d'une certaine manière s'approprient le patrimoine. Son champ d'action s'est ensuite développé à l'ensemble du patrimoine (y compris protégé) et a constitué l'un des réceptacles de la souscription populaire pour Notre-Dame de Paris.

La Fondation fournit également désormais l'appui technique et financier des opérations retenues par la mission Bern, en lien avec le ministère de la Culture. Bien naturellement, la Fondation du patrimoine s'intéresse-t-elle au patrimoine maritime et elle a désigné un délégué national sur le thème des transports, qui comprend donc les transports maritimes. Récemment, la Fondation a été chargée conjointement par les ministres de la Culture et de la Cohésion des Territoires de lancer le portail des Patrimoines.



Le chantier de restauration de la chapelle Saint Guirec à perros-Guirec bénéficie du soutien de la Fondation Delestre et de la Fondation du Patrimoine.

La Fondation du Patrimoine s'est, au fil des années, construit un réseau serré de délégués de pays, de délégués départementaux et régionaux, tous intéressés et bénévoles.

La Fondation semble prête à mettre en œuvre une stratégie en faveur du patrimoine maritime pour laquelle l'appui de son maillage territorial serait certainement très efficace.

Recommandation : Encourager la Fondation du Patrimoine à mobiliser ses équipes sur le territoire en faveur du patrimoine maritime.

Patrimoine Maritime et Fluvial (PMF) : labellisation de bateaux d'intérêt patrimonial

De la Fondation du Patrimoine est née l'association nationale pour le patrimoine maritime et fluvial. Elle a pris son autonomie en 2006 et est devenue « Patrimoine maritime et fluvial ». Présidée par Gérard d'Aboville, elle délivre, après avis d'une commission spécialisée qui se réunit une fois par an, le label « bateau d'intérêt patrimonial ». Selon des critères, un peu plus souples que ceux qui prévalent à la protection au titre des MH, elle accorde ce label à une centaine de bateaux par an, constituant un parc qui atteint aujourd'hui près de 1400 unités.

Outre la reconnaissance que cela procure aux propriétaires, ce label permet d'accorder quelques avantages fiscaux appréciables qui favorisent l'entretien et la restauration de ces bateaux du patrimoine. Certains ports favorisent le regroupement, dans leurs parties anciennes ou historiques de ces navires, en leur offrant des conditions financières avantageuses, et un emplacement accessible, ce qui donne à ces ports une couleur patrimoniale, « le coin des vieux gréements » très appréciés des touristes.



Chantenay, bateau nantais de transport de passagers a été mis à l'eau en 1888. Il est labellisé BIP depuis 2008.

Un opérateur de l'Etat en plein essor : Le Conservatoire du Littoral

La loi du 10 juillet 1975 institue le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, couramment appelé « Conservatoire du Littoral » (CL). L'article L322-1 du Code de l'Environnement définit les missions de cet établissement public de l'Etat qui mène « après avis des conseils municipaux et en partenariat avec les collectivités territoriales intéressées, une politique foncière ayant pour objets la sauvegarde du littoral, le respect des équilibres écologiques et la préservation des sites naturels ainsi que celle des biens culturels

qui s'y rapportent ». Le Conservatoire est placé sous la tutelle de la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB). Le Contrat d'objectif et de performance du Conservatoire pour la période 2021-2025 a été signé le 15 juillet 2021. Il rappelle qu'il maîtrise plus de 210 000 ha, acquis pour une moitié auprès de propriétaires privés et issue pour l'autre de transferts d'affectation. La gestion et l'animation des sites font l'objet de conventions avec les collectivités locales et les associations, permettant aux acteurs du territoire de s'approprier leur patrimoine, et constituant un modèle vertueux de collaboration entre l'Etat et les acteurs des territoires.



Baie et vallées de la Somme : des espaces naturels et des paysages exceptionnels et fragiles.

Une gouvernance en évolution



Vue extérieure de la villa E-1027 conçue par Eileen Gray et Jean Badovici à Roquebrune-Cap-Martin (Alpes-Maritimes). Au-dessus de la villa, les unités de camping réalisées par Le Corbusier (1955-1957), le restaurant L'Etoile de mer ouvert par Thomas Rebutato : un ensemble exceptionnel et icôique d'oeuvres du XX^e siècle, fondatrices de l'architecture moderne.

archéologiques, des mégalithes, des forts, châteaux etc... ce qui représente plus de 4000 bâtiments, dont 77 inscrits ou classés parmi les MH. Parmi ceux-ci, 21 phares lui ont déjà été affectés, 4 sont en cours, et une dizaine ont déjà fait l'objet d'études diagnostics pour en connaître l'état. Certains ont déjà été restaurés, comme le phare du Stiff, à Ouessant, construit par Vauban à la fin du XVII^e siècle.

La gouvernance du Conservatoire évolue. Si ses préoccupations touchaient à une époque principalement le patrimoine naturel, ses missions ont été augmentées des biens culturels associés (axe 5 du contrat d'objectifs et de performance 2021-2025). Le Conservatoire a conduit ces dernières années de très nombreuses opérations de restauration des monuments qui lui sont confiés. Ses équipes se sont adaptées aux sujétions de la maîtrise d'ouvrage sur les monuments appartenant à l'Etat, tout en tenant compte des conditions particulières de la mise à disposition par les DIRM. De nombreux diagnostics restent à établir sur les propriétés du Conservatoire. Un co-financement par la tutelle a été mis en oeuvre, à cette fin. Il pourrait ainsi se conjuguer à des crédits Relance Culture en faveur de l'entretien du patrimoine de l'Etat, car la participation du ministère de la Culture aux projets touchant les monuments Historiques dont il a la charge est prévue par la convention de 2004 qui le lie au Conservatoire.

La nouvelle convention en cours de préparation aura à confirmer cette disposition.

Le Conservatoire a pour objectif initial de préserver de l'urbanisation et du mitage les espaces littoraux. Au moyen de l'affectation du produit du droit annuel de francisation (qui représente presque 40 M€ par an), il est en mesure, en lien avec les collectivités territoriales, d'acquérir par préemption des biens fonciers dans les communes littorales. Il s'avère que ces espaces sont largement anthropisés, et qu'ils comportent des constructions ou des vestiges qui retracent l'histoire de l'homme et de la mer. On y trouve de nombreux sites



Le phare de Gatteville (50), classé MH, est affecté au Conservatoire. Il est géré par l'ASCE (association des personnels du service) et accueille entre 30 et 40 000 visiteurs chaque année.

Dans ces occasions, il a montré l'expertise et les compétences de ses services, en particulier de ses délégations de rivage. Il est devenu un acteur incontournable et un potentiel de développement, ce qui lui a valu d'obtenir une dotation exceptionnelle de 25M€ dans le cadre du plan France relance. Si des volumes d'opération très conséquents venaient à se poursuivre, il pourrait néanmoins être judicieux, à défaut de permettre au Conservatoire de renforcer ses équipes, de faire appel à d'autres maîtrises d'ouvrages spécialisées comme l'opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture (OPPIC) ou le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), le Centre des Monuments Nationaux (CMN).

L'équipe du Conservatoire s'est récemment renforcée de la compétence d'une architecte du patrimoine expérimentée en matière de restauration et de gestion des abords, Amandine Decarli. Elle constitue, en interne comme en externe, une interlocutrice de choix pour la gestion du patrimoine bâti du Conservatoire.

A la suite du Grenelle de la mer, en 2009, le ministère de l'Ecologie a décidé le transfert de nombreux phares au profit du Conservatoire. Un important travail de diagnostic a été alors mené sur ces édifices, prélude indispensable au lancement de campagnes de restauration de ces édifices remarquables. Même si, à ce jour, le bilan de cette étape n'a pas encore été dressé, sa méthode et son implantation sur le territoire, conjugué à son expérience du travail avec les collectivités locales font du Conservatoire un acteur fondamental et incontournable d'un éventuel (et souhaitable) plan phares.

Idéalement, un protocole liant le MTE et le MC manifesterait le soutien du MC à la politique du Conservatoire en matière de restauration et de transmission du patrimoine bâti. Il pourrait également être associé à la nouvelle convention Culture-Mer. En outre, compte-tenu de ses missions très spécifiquement liées à l'univers maritime, l'élargissement de la tutelle du Conservatoire au secrétariat d'Etat en charge de la Mer serait légitime. A ce sujet, il convient de rappeler que le Droit Annuel de Francisation et de Navigation (DAFN) qui constitue la principale ressource du Conservatoire du littoral est perçu principalement sur les bateaux de plaisance, qui sont du domaine de compétence du secrétariat d'Etat en charge de la Mer, lui donnant s'il en était besoin, toute légitimité à exercer une tutelle sur le Conservatoire.

Recommandation : Associer à la nouvelle convention interministérielle Culture-Mer le Conservatoire du Littoral. Élargir la tutelle du Conservatoire au ministère de la Mer.

2.3.3. Des dispositifs innovants

Le château du Taureau : un accord entre l'Etat et la CCI de Morlaix.

Une opération de restauration n'est déclenchée qu'après que soit convenu le projet de valorisation. La mise en valeur du patrimoine est bénéfique pour les territoires en termes d'image et produit des retours sonnants et trébuchants.



Paul Signac, le phare de Gatteville, 1934. Ce tableau est présenté au musée Thomas Henry à Cherbourg. Un musée traditionnel de type « Beaux-Arts » peut présenter un caractère maritime affirmé.



Le château du Taureau, dans la baie de Morlaix, appartient à l'Etat. Il est géré et animé par la CCI de Morlaix.

C'est le cas du château du Taureau, en baie de Morlaix. Il est propriété de l'État. Aux termes d'un accord conclu avec la CCI, l'État a financé la restauration complète de l'édifice et l'a donné en gestion à la CCI à titre gracieux. La CCI a financé avec l'aide des collectivités (mairies, Morlaix Communauté) les aménagements nécessaires à la réception du public : embarcadère, mesures de sécurité... Elle exploite le monument, y organise le déplacement du public, qui peut ainsi profiter des visites, participer à des évènements. C'est une activité qui n'est pas théoriquement du ressort d'une chambre de commerce mais qui contribue au rayonnement du pays de Morlaix. Cette expérience connaît un grand succès et, grâce à un montage financier bien conçu, arrive chaque année à l'équilibre.

Conseil Régional de Bretagne ; connaissance et valorisation.

Fort de ses 1700 kilomètres de côtes (ou 2700 km suivant les modes de calcul), qui forment près d'un tiers du littoral national, le Conseil Régional de Bretagne a fait du domaine maritime un point fort de sa politique, en particulier dans le domaine du patrimoine. Une direction regroupant les actions de connaissance (et en particulier le service régional de l'Inventaire) et la politique de valorisation y est entièrement consacrée. Le service de l'Inventaire était historiquement tourné vers la connaissance du milieu rural, à l'époque où « *l'école pratique des hautes études en sciences sociales* lançait une grande enquête sur « *la France que nous venons de quitter* ». (B. Le Sueur). Les modes de vie ruraux sont en effet en cours de disparition au moment de son lancement dans les années 60. Les thématiques de recherche touchant le domaine maritime se sont développées au cours des dernières années. En collaboration avec le conseil départemental des Côtes d'Armor, une campagne de recensement s'est déroulée sur le littoral départemental entre 2000 et 2010. Une campagne a également été conduite sur l'archipel des Glénan. Une opération en régie directe sur les ports a permis d'identifier les éléments majeurs du patrimoine régional.

Depuis, la Région a mis en ligne toutes ses données (textes, photos, cartes, données diverses) auxquelles on peut accéder par une adresse dédiée : patrimoine.bretagne.bzh. Un inventaire participatif utilisable depuis un téléphone portable et financé par des crédits européens est en cours de réalisation.

S'appuyant sur sa compétence tourisme, le Conseil Régional conduit une politique volontaire en matière de soutien aux opérations de restauration du patrimoine. Le patrimoine maritime est bien sûr éligible à ces aides de droit commun, mais en raison de ses particularités, un dispositif spécifique s'étalant sur trois ans (2013-2016) a été mis en place pour aider les propriétaires de bateaux du patrimoine.



Les rives du Golfe du Morbihan à Arradon



Le Conseil Régional a mis en ligne le fruit des recherches du service de l'Inventaire depuis sa création par André Malraux en 1964.



Inventaire du patrimoine bâti sur 19 communes des rives du Golfe du Morbihan, réalisé avec le Parc Naturel Régional.

Il a abouti à la création d'une marque, « Voiliers de Bretagne », d'une méthode de formation, d'une centrale d'achat, et d'aides à la restauration pour un montant total d'1,5M€.

En 2014, le Conseil Régional a lancé un appel à projets « Héritages littoraux » portant sur la connaissance, la conservation, la valorisation et l'expérimentation. Cet appel a connu un bon succès et a permis de révéler des problématiques variées au travers de 56 projets retenus financés à hauteur de 2,5M€ sur trois ans.

En 2018, le Conseil Régional a organisé à Saint Malo les « Rencontres internationales du patrimoine maritime et littoral », qui ont réuni plus de 500 participants venus du monde entier. C'est une initiative qu'il y aurait grand intérêt à renouveler.

Le Conseil Régional lance actuellement un « accélérateur des transitions touristiques » : « Ti hub : GR34. Vers un modèle breton d'itinérance autour de la frange littorale ». En s'appuyant sur la méthode et l'ingénierie de "start up" dynamiques, il cherche à mieux connaître la demande en matière de tourisme pour y répondre par des propositions innovantes. A ce jour, plus de 70 idées sont à l'étude et un portail d'accès aux ressources documentaires géo-localisées est en cours d'élaboration. Un rapprochement avec le projet « France vue sur Mer » porté par le ministère de la Mer et le CEREMA serait opportun, car les objectifs poursuivis sont très proches.

Le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) a remis en juin 2021 un très intéressant rapport : « Fondations et expressions de la culture maritime en Bretagne. Un fil bleu du développement régional. » Ce document met en évidence la place primordiale de la culture maritime en Bretagne, et propose d'en faire un axe structurant de la politique régionale.

Il est à noter que deux autres régions (Normandie, Pays de la Loire) ont annoncé la priorité que représentait pour elles le patrimoine maritime.

L'opération « France vue sur mer »

Le ministère de la Mer porte un dispositif remarquable d'aménagement du sentier côtier : « France vue sur mer ». Il a désigné le CEREMA comme opérateur auprès des collectivités. Il s'agit d'une politique populaire en partenariat avec les collectivités, tournée vers la mer. Sur les 7 000 km de sentier en France, 5 800 sont ouverts, 1 200 km à ouvrir. Il permet d'accueillir des jeunes en service civique ou des missions d'intérêt général.

Au 1er février 2022, 16 mois après son lancement, le bilan est très positif :

- 70 Candidatures, 60 projets soutenus
- 120 communes concernées
- 450 km de sentiers concernés (100 travaux, 350 Etudes)
- Taux moyen de subvention : 75%
- 3M€ consommés sur les 5M€ 2021 (crédits France relance)

L'avancement rapide de ce projet prouve l'intérêt que les bénéficiaires y trouvent. Il pourra contribuer à faire connaître et promouvoir le patrimoine maritime français, car il donnera en outre la possibilité d'articuler le sentier avec les éléments du patrimoine qu'il traverse, au rang desquels figurent bien sûr les phares. Différents dispositifs de géolocalisation ou d'implantations de QR codes pourront mettre en relation le promeneur avec les bases de données spécialisées et ainsi porter à la connaissance du citoyen les éléments patrimoniaux à proximité desquels il se trouve.



Remise par la ministre de la Mer, des « clous » de bronze aux collectivités lauréates de l'opération « France vue sur Mer », Salon des Maires de France, novembre 2021.

La restauration du Fort Cigogne dans l'archipel des Glénan : projet emblématique de la Mission Bern

Héritier du projet humaniste de 1947 de Philippe et Hélène Viannay, résistants de la première heure qui avaient pour but de redonner le goût de la vie en société aux victimes de la déportation, le centre nautique des Glénan est devenu une célèbre école de voile. Elle abrite ses stagiaires dans le vieux Fort Cigogne, construit au XVIIIème siècle pour protéger les côtes des invasions anglaises à vingt milles environ de Fouesnant et de Concarneau.



Le Fort Cigogne, dans l'archipel des Glénan, classé MH et restauré, pourra accueillir dans des conditions satisfaisantes les stagiaires du centre nautique.

Les conditions sanitaires d'accueil chaque année de plus de 80 stagiaires simultanément sont devenues un problème, incompatible avec la protection de la nature de cet archipel protégé. Il est propriété du Collège de France. Après une étude qui a mis en évidence ses qualités patrimoniales singulières, la DRAC Bretagne a proposé son inscription, puis son classement au titre des Monuments Historiques en 2013. Un projet de restauration et d'amélioration des conditions de séjour des stagiaires a été commandé à une équipe de maîtrise d'œuvre conduite par l'architecte en chef des Monuments Historiques. Son élaboration a mis à contribution, sous la houlette vigilante du préfet du Finistère, plusieurs services de l'Etat (DDTM, DSV, DREAL...)

Le projet a été chiffré et élaboré en tenant compte de tous les aspects complexes de la réglementation (site classé, zone Natura 2000, protection des espèces...). A ce stade ; l'estimation des travaux se monte à 3,6M€. Face aux qualités de ce projet, le Collège de France a ensuite accepté de transférer l'affectation de l'édifice au Conservatoire du Littoral, ce qui a permis d'éviter une transaction financière qui aurait rendue impossible sa réalisation.

La commune de Fouesnant-les-Glénan, sollicitée, a fait connaître sa volonté de participer au projet par une contribution financière et en acceptant de porter directement la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette décision présente en outre l'intérêt de limiter son coût puisque la collectivité récupère la TVA. Elle fait preuve de son appropriation du projet et de son lien avec le territoire.

Tous les acteurs du projet apprécient l'expertise, la mobilisation et l'engagement des services de l'Etat, qui le placent en position d'assistant à maîtrise d'ouvrage agile et efficace.



Acteurs du projet sur la terrasse restaurée du Fort Cigogne.

2.3.4. Les associations, des forces vives à cultiver.

Amerami, conservatoire de bateaux.

L'association Amerami compte 250 membres dont une dizaine particulièrement impliqués dans son fonctionnement. Elle a pour objectif la sauvegarde et la restauration des bateaux anciens présentant un intérêt patrimonial qui doivent rester navigants. Sa collection, issue d'une part d'un noyau destiné initialement à constituer un musée à flot en Normandie, et d'autre part, depuis, de dons contre reçu fiscal (forme s'apparentant aux dations) est composée de 85 navires dont 45 naviguent à ce jour. Les autres sont stockés dans l'attente d'une restauration. Elle est aussi propriétaire de l'Argonaute, présenté dans le parc de la Villette et visitable par le public, ce qui procure, en temps normal, des revenus substantiels à l'association. Pour chacun de ses bateaux, Amerami signe, avec des associations ou des personnes privées, une convention pour leur en confier la gestion et l'entretien. Elle favorise l'intervention de bénévoles ou de chantiers d'insertion dans les projets de restauration effectués sur ses navires, en particulier en Normandie, où sont situés ses entrepôts. Le modèle est souple, économique, en particulier de l'argent public, et pourrait être développé si la structure de l'association en avait la capacité.



L'Argonaute appartient à l'association Amerami. Il est ouvert à la visite dans le Parc de la Villette.

L'association Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel (SPA), sur l'archipel de Saint Pierre-et-Miquelon.

Sur l'archipel de Saint Pierre-et-Miquelon, c'était traditionnellement la Direction de la Jeunesse et des Sports qui pilotait, pour le préfet, la politique du patrimoine. Elle s'est appuyée depuis 1987 sur plusieurs associations dont la plus active était Saint Pierre Animation (SPA). En organisant chaque été des chantiers de bénévoles, les associations ont sauvé et restauré de nombreuses constructions de l'Ile-aux-Marins, que les derniers habitants « à l'année longue » avaient quitté depuis les années 60. Elles ont joué le rôle de « bras armé » des collectivités pour agir en faveur du patrimoine en péril.



Vue de Saint Pierre. A l'arrière-plan, l'Ile-aux-Marins



Visite des collections de l'association « Archipelitudes » dans l'ancienne école de l'Île-aux-Marins.

En mobilisant les détenteurs des savoir-faire de la construction traditionnelle, en recrutant des bénévoles parmi les jeunes de l'archipel, en faisant intervenir des chantiers d'insertion, elles ont permis la conservation de bâtiments majeurs : mairie, église, presbytère, école primaire, commerces et maisons qui ont pu être protégés au titre des Monuments Historiques en 2010. Elles ont accueilli les dons des habitants de l'archipel et ainsi constitué une collection unique mise en scène dans les différents espaces reconquis.

Le parcours de visite retrace toute l'histoire de l'archipel, ses liens avec la métropole, son rôle dans les relations entre pays d'Europe et d'Amérique depuis plusieurs siècles. Un accent particulier est mis sur la « Grande Pêche » qui la relie aux ports de Bretagne, de Normandie, mais aussi d'Aquitaine et du Pays Basque. On y trouve les témoignages de la vie des habitants, de leurs métiers et des grands événements qui ont marqué l'histoire de l'archipel.

Sur cette base, un projet patrimonial incluant l'archéologie, les musées, le patrimoine immatériel s'est construit au fil des ans pour aboutir à une démarche d'inscription de cet ensemble sur les listes du patrimoine mondial de l'Unesco. Les associations se sont fédérées pour constituer « Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel » (SPA), qui est désormais l'interlocutrice principale des pouvoirs publics. Les collectivités et l'Etat contribuent à son fonctionnement et à ses opérations d'investissement dans la forme décrite par une convention annuelle.

Ce patrimoine, unique à l'échelon national est, au fil des années, devenu un sujet de fierté pour les habitants de l'archipel. Il est très apprécié des visiteurs étrangers qui font escale à Saint Pierre entre les Etats-Unis et le Canada.

La question du statut des collections n'est pas toujours très claire : dépôts, dons, achats... Elle peut parfois devenir épineuse lorsque l'activité de l'association s'interrompt pour une raison ou une autre. Compte-tenu de l'engagement des bénévoles et du soutien des structures publiques, on peut considérer légitime qu'à terme, elles soient dévolues à une collectivité. Ainsi, SPA a désigné, avec son accord, la mairie de Saint Pierre pour recueillir l'ensemble de ses immeubles et collections si l'association était amenée à se dissoudre.



Inauguration des travaux de restauration de la maison Morel à l'Île-aux-Marins, classée MH, par les ministres de la culture et de l'Outre-Mer en septembre 2018, en présence de la famille Morel. La maison est emblématique et conserve toutes ses dispositions d'origine adaptées à l'activité de pêche : quai de débarquement, bois de saillage, salines, jardin et graves pour le séchage du poisson. Elle est propriété de l'association SPA, qui l'a entièrement restaurée grâce à la compétence des compagnons et au soutien de l'Etat.

Sur les traces de Lapérouse : une association gestionnaire d'un trésor national.



« L'association des amis de la mer » résulte de la fusion de l'association « Salomon » et de « Fortunes de mer calédoniennes ». Elle a ouvert le musée en 1999 et présente, dans l'ancienne gare maritime, sur le port de Nouméa une collection exceptionnelle de 10 000 pièces dont 90% proviennent de fouilles sous-marines, et la moitié issue de celles des épaves de la Boussole et l'Astrolabe, les deux flûtes de l'expédition Lapérouse, naufragées à Vanikoro, dans les îles Salomon en 1788. Les plus anciennes datent des missions de P. Dillon et Dumont d'Urville au début du XIXème siècle.

Ces vestiges donnent une image précise des navires, de leur équipement (ancres, accastillage, canons), des objectifs poursuivis par l'expédition (objets « ethnographiques », graines, collectés au long du parcours), commerce (vaisselle en porcelaine chinoise), et de la vie à bord (habillements, ustensiles, cuisine ...) Une convention de dépôt avec le DRASSM est en cours de rédaction.

Le parcours muséographique a été entièrement repensé en 2012 et s'est largement ouvert à l'histoire maritime de la Nouvelle Calédonie. L'exposition permanente comporte 3 autres volets : l'un sur les grandes voiles du commerce qui permettaient les échanges entre l'Europe et les Iles, un autre portant sur les liaisons entre les Iles, le cabotage, et la dernière sur les grands mouvements de migration depuis 2000 ans avant JC jusqu'à la Deuxième Guerre Mondiale.

On parle 28 langues différentes en Nouvelle-Calédonie : le patrimoine maritime, qui se manifeste dans la toponymie, dans les contes et les mythes, dans les traditions du lagon, est un trait d'union entre les territoires, ce qui donne une place particulière au musée dans le paysage culturel calédonien.

En outre-mer et dans les milieux insulaires, l'océan n'est pas perçu d'abord comme une frontière, mais comme un « continent liquide » (Heremoana Maamaatauaiahutapu), comme l'espace du lien avec les autres îles et avec la métropole, comme l'univers des ancêtres. Il est et constitue, de fait, le patrimoine, tant naturel que culturel.

L'équipe du musée est composée de 7 personnes : 3 à l'accueil, dont une guide spécialement chargée des scolaires (25% des visiteurs), une chargée des collections, une chargée de la documentation et de la communication, une de l'administration et la directrice. Il accueille environ 16 000 visiteurs chaque année. Dans un bâtiment séparé ont été installés un laboratoire de traitement, les réserves et les bureaux.



« Louis XVI donnant ses instructions à Lapérouse pour son voyage d'exploration autour du monde en 1785 » par Nicolas-André Monsiau, 1817.

Son fonctionnement est assumé principalement par le port de Nouméa et les collectivités locales. La culture est désormais une compétence des 3 provinces. Depuis la crise de 2015, les moyens des collectivités ont beaucoup diminué, ce qui, 7 ans après, place le musée en difficulté à court terme. En 2021, l'Etat attribué à l'association une subvention destinée à la conservation préventive des collections Lapérouse. Un soutien régulier de l'Etat, justifié par l'intérêt exceptionnel des collections, permettrait à l'association d'envisager l'avenir avec plus de sérénité.

L'association « Phares de France » : un lieu d'échanges nationaux.

Le ministère de la Mer, au travers de la DGAMPA, soutient l'association « Phares de France », qui réunit les services de l'État concernés (parmi lesquels, au premier chef, le service des Phares-et-Balises), des collectivités et EPCI, des propriétaires privés, des associations gestionnaires qui font vivre et valorisent le patrimoine des phares. Le réseau ainsi constitué se réunit à l'occasion des Journées Nationales des Phares chaque année sur un site différent. Elles sont un lieu de connaissance et d'échanges, de débat, l'occasion de présenter les expériences, de faire le point sur les projets en cours et d'en tirer les bonnes pratiques.

En 2021, les Journées des Phares se sont déroulées du 13 au 15 octobre à Port-Vendres (66). Elles ont permis des partages d'expérience et un compagnonnage des nouvelles équipes (Phare de l'Île Vierge) par de plus anciennes et de plus chevronnées. Le statut national de l'association lui donne la possibilité de dialoguer avec d'autres associations nationales ou internationales. C'est une démarche très vertueuse : peu coûteuse pour le ministère, elle crée et entretient le réseau et réunit à la même table les services, les gestionnaires et les élus.



Dîner de clôture des Journées des Phares 2021, le rendez-vous annuel de l'association « Phares de France », en présence des élus de Port-Vendres.



Le phare des Roches Douvres, au large de Bréhat est, en Europe, le phare le plus éloigné des côtes. La tour métallique originelle de 1870 ayant été détruite pendant la guerre, il a été reconstruit entre 1947 et 1954 en granit rose de Ploumanac'h et en granit gris de Trégastel. Les cinq étages de la base offrent des conditions de travail et de vie confortables aux gardiens. C'est sur le site des Roches Douvres que se déroule l'action des Travailleurs de la mer de Victor Hugo. Le phare des Roches Douvres sera-t-il le Cordouan du XX^e siècle ?

Contrepoint : et le patrimoine fluvial ?

Le patrimoine fluvial présente, par sa conception et par sa constitution, de nombreux points communs avec le patrimoine maritime. A quoi servirait le port du Havre s'il ne desservait pas Rouen et Paris ? Les villes de Nantes ou de Bordeaux ne sont pas situées sur le littoral, mais sont assurément de grands ports maritimes, où d'ailleurs les effets de la marée se font sentir chaque jour. L'océan ou la mer ne font qu'un tout avec le fleuve.

Les fleuves sont équipés de ports, de quais, de perrés, de cales. Ils sont jalonnés d'installations industrielles et de fortifications. Ils sont des axes de communication, de transport.

Les bateaux qui les parcourent sont adaptés à leur physionomie, leurs courants et révèlent des usages locaux, au même titre que les navires de mer. L'art de la charpenterie doit autant à l'eau douce qu'à l'eau salée, et de nombreuses innovations techniques en matière de navigation ont été expérimentées sur le plan d'eau des rivières.

Les fleuves sont nourriciers : on y pêche suivant les saisons des espèces locales ou plus maritimes qui les remontent pour frayer (saumons, aloses ou anguilles). Ils sont un lieu de culture propre avec ses traditions, ses professions, son organisation sociale. De même qu'on l'a vu sur le littoral, le patrimoine fluvial mobilise des associations, suscite la collecte. En outre, il s'étend sur l'ensemble du territoire national. C'est pourquoi le rassemblement historique sur le patrimoine maritime qui s'est tenu à Nantes en 1992 s'intitulait « Estuaire 92 ».

Pour toutes ces raisons, il semblerait judicieux d'ajouter l'épithète « fluvial » et ainsi d'élargir le concept au « patrimoine maritime et fluvial ».

Recommandation : Prendre en compte de la même manière le patrimoine fluvial pour élargir le champ et construire une politique du patrimoine maritime et fluvial.



On retrouve, au musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, l'esprit du fondateur, François Beaudoin. L'une de vitrines présente les modèles des nombreuses embarcations fluviales traditionnelles.



Dans le cellier médiéval du musée sont conservés d'élégants petits bateaux de plaisance qui représentent une part importante de l'histoire de la navigation.



La péniche « Je sers », amarrée sur les quais de Conflans, est le siège de l'Entraide sociale batelière ». C'est un haut lieu de la vie sociale des mariniers.

Conclusion : Le patrimoine maritime : d'une affaire d'Etat à l'affaire de chacun.

La prodigieuse génération de la morue ne la garantit pas. Elle diminue même à Terre-Neuve. Peut-être elle s'exile vers des solitudes inconnues. Il faut que les grandes nations s'entendent pour substituer à cet état sauvage un état de civilisation, où l'homme réfléchi ne gaspille plus ses biens, ne se nuise plus à lui-même. Il faut que la France, l'Angleterre, les Etats-Unis proposent aux autres nations et les décident à promulguer toutes ensemble un *droit de la mer*. »

Jules Michelet, 1861

Un patrimoine en projet

A cause de la durée limitée de la mission, compliquée des conditions sanitaires que l'on sait, et de la manière dont elle s'est construite, le présent rapport adopte une forme itérative et parfois arborescente, peut-être déconcertante. Compte-tenu de la profusion insoupçonnée des découvertes, (près de 150 musées à composante maritime, des centaines d'associations), le recensement complet et éclairé qu'aurait pu bâtir un ancien inspecteur des Monuments Historiques, à l'image de son illustre prédecesseur Prosper Mérimée reste à faire. Ce travail s'apparente ainsi davantage à une pérégrination telle que celle de Flaubert et Maxime du Camp « Par les champs et par les grèves... »

Ces conditions particulières n'ont malheureusement pas permis à ce jour (le 15 mars 2022) de se rendre dans les autres pays européens pour y rencontrer les acteurs du patrimoine maritime, à Barcelone, à Amsterdam, à Londres ou à Gênes et il a fallu se cantonner aux échanges en visioconférence. Les prochaines semaines devraient permettre d'y remédier, et de développer également l'approche toute particulière que les outre-mer ont en la matière.

Mais la mission a cependant montré aux acteurs l'intérêt que les ministres de la Culture et le secrétariat d'Etat en charge de la Mer ont pour le patrimoine maritime. Elle a peut-être ouvert les yeux sur des richesses insoupçonnées. Elle a permis des rencontres entre des acteurs qui ne se connaissaient pas. Elle leur a donné l'assurance d'un soutien moral au projet dans lequel ils s'investissent souvent depuis de longues années et l'espoir qu'il aboutisse ou se perpétue.

Après cinq mois à arpenter les littoraux et plus de 300 rencontres, la moisson, quarante ans après les actes fondateurs, se montre néanmoins abondante. Elle reflète l'intérêt « passionné » des citoyens et l'action de l'Etat pour ce qui touche à la mer : près de 200 bateaux protégés, 150 musées, 105 phares inscrits et classés, 110 Sites patrimoniaux remarquables, 22 éléments du patrimoine maritime français inscrits à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel dont 2 inscrits sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité, des découvertes archéologiques, de nombreuses publications et surtout une multitude d'associations mobilisées... Le patrimoine maritime est populaire !

La matière est foisonnante et le terreau fécond : Si « l'unité de la culture de la mer fait défaut, de même que la place qu'[elle] occupe réellement dans notre société », si cette « richesse [est] trop peu visible à l'échelle nationale », c'est peut-être que l'Etat n'a pas encore pris la place de pilote qui lui revient.

Les recommandations qui suivent voudraient traduire concrètement les actions nécessaires pour parvenir à cet objectif.



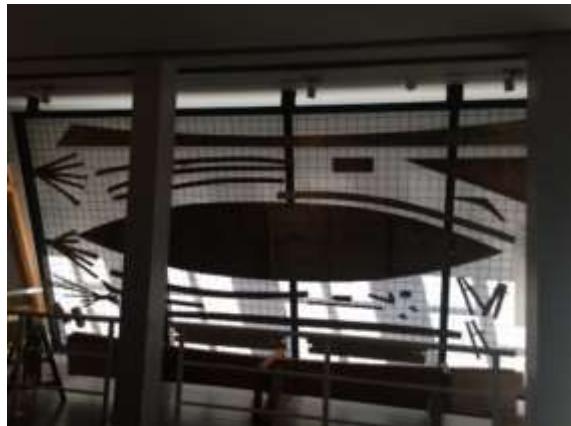
Le phare du Stiff à Ouessant, construit par Vauban en 1699 est classé MH. Il appartient à l'Etat. Il a été entièrement restauré entre 2013 et 2014 sous la maîtrise d'ouvrage du Conservatoire grâce à un partenariat avec la DAM et la DRAC Bretagne. Il remplit toujours sa mission de signalisation maritime. Il est ouvert au public grâce à des guides recrutés par la commune d'Ouessant.

Le patrimoine maritime, on l'a vu, est un patrimoine fragile d'autant plus rare que son intérêt a été découvert tardivement. Sa conservation et sa transmission sont indispensables pour permettre au citoyen de comprendre l'histoire nationale. Sa position centrale dans ce domaine donne à l'Etat l'obligation de bâtir une politique efficace à court, moyen et long terme.

Cette politique devra reposer sur une meilleure connaissance de la matière. A tous égards, la mer recèle des richesses infinies. Il nous revient de l'explorer pour les découvrir. Il nous faut exploiter la matière que constituent les travaux réalisés depuis quarante ans et poursuivre la recherche.

Elle devra développer et adapter tous les outils existants et mobiliser tous les acteurs en présence sur les territoires (collectivités, associations) qui se considèrent à juste titre aussi comme les dépositaires de ces richesses. Elle aura à rendre possible les projets. En effet, la posture de l'État a évolué. Il ne fait plus « à la place de » mais accompagne, soutient, facilite et rend possible les projets. Toutes ses diverses administrations et ses différents services doivent apparaître unis et plus agiles encore pour défendre le même objectif et ainsi réunir les conditions favorables pour voir éclore les initiatives locales. Il pourra ainsi fédérer les efforts multiples.

Cela devra passer par une identification du patrimoine maritime comme une matière singulière. Les agents devront être sensibilisés et formés à ses particularités. On devra ainsi développer les réseaux régionaux existants, et construire des lieux collégiaux de dialogue autour des projets. Compte-tenu des enjeux, l'Etat doit en outre se donner les moyens d'un soutien solide et régulier aux projets structurants sur le territoire, en consacrant des moyens identifiés au patrimoine maritime.



Les différentes pièces nécessaires à la construction d'un doris dans une vitrine du Musée des Pêcheries de Fécamp. Comment ces éléments issus de sections standardisées peuvent-ils, assemblés, former une embarcation à l'allure si originale, constituée de surfaces gauches dans les deux dimensions ?



Maquettes de Doris au musée des Pêcheries de Fécamp. En arrière-plan, la photo nous montre les doris emplis à l'envers sur les goélettes en partance pour la « Grande Pêche ».

La transmission du patrimoine maritime, comme sa mise en valeur, reposent très largement sur l'action associative : il appartient à l'Etat de reconnaître, d'entretenir, de structurer, d'animer et de fédérer ce réseau au maillage serré sur l'ensemble du littoral.

La restauration du patrimoine est un vecteur de développement durable par l'usage de méthodes traditionnelles, de savoir-faire vivants, de matériaux locaux, naturels et durables. Elle met en œuvre la Responsabilité Sociale des Entreprises, dans les champs du territoire, de l'emploi, de l'environnement. C'est un vecteur de formation et d'insertion et un outil pour le développement durable. Les lieux patrimoniaux se prêtent très naturellement à l'expression culturelle, et en particulier au spectacle vivant et à la création.



Le Traversée vers l'Île-aux-Marins dans un doris classé MH, restauré et entretenue par l'association « les Zigotos ».

La connaissance et la mise en valeur du patrimoine créent un lien social de premier ordre et révèlent les identités locales, en mobilisant, en rassemblant les acteurs et en créant de l'engagement citoyen. Le présent rapport a eu à cœur d'en montrer quelques exemples, autant de pépites révélées ou à venir. Car ces quelques mois de fréquentation des territoires ont permis de discerner des lieux où la matière patrimoniale est abondante et diverse, où l'engagement des acteurs s'affirme et où des projets commencent à poindre... Il convient que les services de l'Etat se mobilisent dès à présent, car ces attentes ne peuvent pas être déçues !



Inauguration par les ministres de la Culture et des Outre-mer de la restauration de la forge de marine Lebailly par les « Forgerons de Montréal » et la « Maison du Forgeron de Saint Thélo » (22), septembre 2018.

Quelques chiffres relatifs au patrimoine maritime.

Le littoral : 7300 km de côtes, dont 1400 km en outre-mer
Sur 35 000 communes en France, 975 communes littorales riveraines de la mer ou de l'océan (3%), dont 90 en outre-mer.

Une population 2,5 fois plus dense que la moyenne nationale.

950 Secteurs patrimoniaux remarquables à l'échelle nationale, dont 110 dans des communes maritimes (12%).

1222 Musées de France

Dont 248 musées maritimes ou à composante maritime (source Mission Inventaire), 106 (source MNM), 158 (d'après l'analyse des dépôts du DRASSM). Le chiffre moyen de 150 semble raisonnable et forme 12% du total.

46 000 immeubles protégés au titre des MH

Dont 105 phares (sur un total de 220, dont 32 phares en mer) protégés au titre des MH et 44 ouverts à la visite.

260 000 objets protégés au titre des MH

Dont 198 bateaux inscrits ou classés.

A titre de comparaison, 1300 bateaux sont titulaires du label BIP.



Dans une des alvéoles de l'ancienne base sous-marine de Saint-Nazaire, Escal'Atlantic présente les éléments du mobilier du paquebot « France », mis en scène pour évoquer la salle du restaurant. Malgré la qualité de ses collections et du parcours, Escal'Atlantic n'est pas labellisée musée de France.



Le phare des Héaux de Bréhat a été construit à la pointe du sillon de Talbert par Léonce Reynaud, architecte et ingénieur entre 1836 et 1840. En partie détruite pendant la guerre, la partie sommitale a été reconstruite à l'identique. Il est classé parmi les MH.

Un cas particulier : la Bretagne

1700 (ou 2700) km de côtes (31% du linéaire métropolitain)

288 communes littorales (30% des communes littorales)

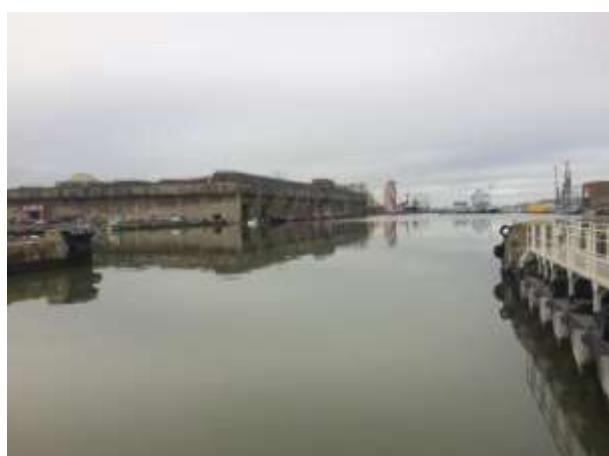
77 Secteurs Patrimoniaux Remarquables (8% du nombre total de SPR à l'échelle nationale),
36 SPR dans des communes littorales 33% du nombre de SPR dans les communes littorales.

35 Musées de France (3% du total national), dont 20 à composante maritime (13%). Par comparaison, en Normandie, 90 Musées de France dont 28 consacrés au patrimoine maritime.

3 100MH immeubles, dont 113 éléments du patrimoine maritime dont des séries (forts, phares, sites archéologiques, villas, patrimoine industriel), 27 phares (27%), 54 forts et châteaux.

20 000 objets dont 42 bateaux

Par comparaison, on dénombre à Saint-Pierre-et-Miquelon : 20 MH immeubles, 4 musées dont 1 Musée de France, 100% patrimoine maritime.



L'ancienne base sous-marine de Saint-Nazaire, a été réutilisée dans le cadre d'un grand projet urbain qui ouvre la ville sur le port. Elle n'est pas protégée au titre des MH.

Liste des personnes rencontrées

Personnalités

Jack Lang, ancien ministre.

Amiral François Bellec, ancien directeur du MNM, ancien membre de la CNMH.

Stéphane Bern.

Heremoana Maamaatuaiahutapu, ministre de la culture du gouvernement de Polynésie française.

Jean Chapelot, directeur de recherches émérite du CNRS .

Bernard Toulier, directeur de recherches au CNRS.

Eric Rieth, directeur de recherches émérite au CNRS, MNM, membre de l'Académie de Marine.

Denis-Michel Boël, conservateur général du patrimoine.

Gwendal Jaffry, rédacteur en chef du Chasse-Marée.

Pierre Schmit, ethnologue spécialiste du patrimoine maritime.

A l'étranger

Xabier Agote Albaola, (Espagne)

Paddy Rodgers, directeur du Royal Museum of Greenwich, (GB), (*rendez-vous en cours*)

Olga Lopez, Lluisa Prieto, Museu Maritim de Barcelona (Espagne)

Premier Ministre

Denis Robin, Secrétaire Général pour la Mer

Ministère des Armées

Amiral Pierre Vandier, Chef d'Etat-Major de la Marine

Amiral Stanislas Gourlez de la Motte, Major Général de la Marine

Marion Veyssiére, conseillère culture et patrimoine de la ministre des Armées.

Commissaire général Hervé Parlange, Délégué au patrimoine de la Marine

Matthieu Chambrion, conservateur, adjoint au chef du bureau des actions culturelles et des musées.

Musée National de la Marine

Vincent Campredon, directeur.

Vincent Bouat-Ferlier, directeur scientifique.

Eric Rieth, directeur de recherches émérite au CNRS.

Direction de l'enseignement militaire supérieur

Philippe Vial, professeur des universités.

Service historique de la défense (SHD)

Jean Martinant de Préneuf, Chef de la division recherche, études et enseignement.

Académie de Marine

Raymonde Litalien, Présidente et les membres de la section Histoire Lettres et Arts, Michèle Battut, Philippe Henrat, conservateur général, Hélène Richard, conservatrice générale, Christian Buchet, professeur des universités, Eric Rieth, Michel L'Hour, conservateur général, Amiral François Bellec.

Les Ecrivains de Marine

Loïc Finaz, Ecrivain de Marine.

MTE

Stéphanie Dupuy-Lyon, Directrice générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN), Marie-Laure Hérault sous-directrice de la protection et de la restauration des écosystèmes littoraux et marins, Arthur de Cambiaire chef du bureau de la gestion des espaces maritimes et littoraux, Vincent Montrieux, sous-directeur de la qualité du cadre de vie.

Conservatoire du Littoral et des rivages lacustres

Agnès Vincé, directrice du Conservatoire du Littoral et des rivages lacustres. Hélène Syndique, adjointe, D. Olivry, délégué de rivage Bretagne, Amandine Decarli, architecte du patrimoine.

CEREMA

Arnaud Valadier, chef de projet « France vue sur mer ».

Ministère de l'Education Nationale

Emmanuel Ethis, recteur de la Région Académique Bretagne, recteur de l'Académie de Rennes, chancelier des universités, vice-président du Haut Conseil de l'Éducation Artistique et Culturelle

Ministère de la Mer

Thierry Coquil, Directeur des Affaires Maritimes.

Vincent Denamur, sous-directeur des services maritimes et du contrôle.

Jean-Baptiste Motte, adjoint au sous-directeur.

Didier Rezzi, bureau SMC2.

Eric Banel, Directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture puis DGAMPA.

Laurent Bouvier, adjoint du DPMA, Christophe Lenormand.

IGAM

Pierre-Yves Andrieu, IGAM.

Guillaume Sellier, IGAM.

Pascale Offret, secrétaire générale de l'IGAM.

Philippe de Lambert des Granges, membre de l'IGAM.

Christine Gandrey, secrétaire de l'IGAM.

Ministère de la Culture

Sophie-Justine Lieber, directrice du cabinet de la Ministre de la Culture.

Jean-Baptiste de Froment, conseiller patrimoine de la Ministre de la Culture.

Direction générale des patrimoines et de l'architecture

Jean-François Hébert, Directeur Général.

Emmanuel Etienne, adjoint au DGPA, chef du service des patrimoines.

Monuments Historiques

Isabelle Chave, sous-directrice des Monuments Historiques, Frantz Schoenstein, adjoint.

Quitterie Delègue, chef du bureau des immeubles.

Luc Fournier, chargé du patrimoine technique, adjoint au chef de bureau des objets mobiliers, sous-direction des Monuments Historiques.

Jean-Louis Dauga, expert pour le patrimoine maritime, MC, SDMH.

Célestin Delaporte, expert pour le patrimoine maritime, MC, SDMH.

Délégation pour l'Inspection, la Recherche et l'Innovation.

Pascal Mignerey, délégué.

David Liot, inspecteur des patrimoines, collège musées.

Patrimoine culturel immatériel

Thomas Mouzard.

Inventaire

Sophie Cueille, Géraud Buffa, Virginie Serna, mission de l'Inventaire Général du patrimoine culturel.

Archéologie

Godefroy Lissandre, sous-directeur de l'archéologie, Christian Cribellier, adjoint. Herveline Delhumeau, secrétaire scientifique du Conseil National de la Recherche Archéologique, chargée des relations avec le DRASSM, chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial.

Musées

Philippe Saunier, chef du bureau de l'inventaire des collections et de la circulation des biens culturels, service des Musées de France, Pierre Machu, chef du bureau des réseaux territoriaux, Bénédicte Rolland-Villemot, bureau de l'animation scientifique et des réseaux.

Institut National du Patrimoine

Charles Personnaz, directeur.

Ecole de Chaillot

Benoît Melon, directeur.

Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine

Gilles Désiré dit Gosset, directeur.

Camille Duclert, adjointe au directeur.

Centre des Monuments Nationaux

Delphine Christophe, directrice des collections et de la maîtrise d'ouvrage.

Musée du Quai Branly-Jacques Chirac

Emmanuel Kasarhérou, président du MQB-Jacques Chirac (*rendez-vous en cours*).

Vincent Guigueno, conservateur en chef au MQB.

Musée de la Batellerie et des Voies Navigables de Conflans-Sainte-Honorine

Laurent Roblin, conservateur.

Associations et experts :

SNSM

Emmanuel de Oliveira, président, JeanPatrick Marcq, chargé de Mission Histoire et Patrimoine.

Patrimoine maritime et fluvial
(bateaux d'intérêt patrimonial)
Gérard d'Aboville, président de l'association « Patrimoine Maritime et Fluvial ».
Pascale Bladier-Chassaigne, secrétaire générale de PMF.

Amerami

Jean-François Baud, président d'Amerami, Olivier Charmet, secrétaire général.
Fondation Belem
Jean-Charles Filippini, président, Amiral Pierre-Xavier Collinet, Nicolas Plantrou, vice-président et président honoraire, conseil d'administration de la Fondation Belem.
Christelle de Larauze, déléguée générale de la fondation.

Fondation du patrimoine :

Célia Vérot, directrice générale, Guy Sallavuard, conseiller, Alexandre Giularis, secrétaire général, Julie Burgmeier, directrice des projets, Yves de la Poëze, délégué « transports ».

FRCPM

Paul Robert, président FRCPM-Bretagne, Jef Wagner, secrétaire, Jean-Jacques Nicolas, Ateliers de l'Enfer., Laureline Vallat, directrice FRCPM Hauts-de-France, Thierry Pons, président FRCPM Méditerranée.

Culturemer

Alain Blayo (PCI voiles latines et prud'homies maritimes).

En région :

Normandie

Franck Carré, DIRM ME MN (Le Havre).
Frédérique Boura, DRAC Normandie, Philippe Rochas, CRMH, Guillaume Lefevre, CRMH-adjoint, site de Rouen.
Véronique Notin, conseillère pour les musées
Brigitte Lelièvre, ABF, chef de l'UDAP 76
Nathalie Dangles, ABF, chef de l'UDAP 50
Jean-Philippe Lacoste, délégué du Conservatoire du Littoral
Brigitte Richart, conservatrice des musées de Granville
Mathilde Letablier, Hélène François, Assistantes culturelles Direction du Patrimoine et des Musées, Conseil départemental de la Manche, Île Tatihou.
Virginie Brenot Beaufrère, responsable de la muséographie et de l'offre culturelle, Cité de la Mer, Cherbourg.

Fécamp

M. Aubry, premier adjoint au maire, Marie-France Bougon, conseillère municipale, Margaux Oliveau, directrice du Musée des Pêcheries. Virginie Sampic, directrice du patrimoine, Manuel Martin, directeur des archives municipales.
Pascal Servain, président CFAM et Fécamp Grande Escale, Denis Gatinet, directeur, Marie-José et Jean-Michel Lhubac, Sète en chansons et Escale à Sète, Michel Colleu, spécialiste du chant de marin, Laurent Le Bouëtté, Philippe Boisseleau, directeur de l'OPCI, Sylvie Guignière, Lorient.

Le Havre

Fabienne Delafosse, adjointe au maire en charge de la culture, Claire Baclet, DGA Culture, Guillaume Gaillard, directeur du patrimoine, Marie-Anne du Boullay, directrice de French Lines et Compagnies, Marie Sarfaty, chargée du patrimoine Haropa, Catherine Guillemant, directrice du patrimoine au Conseil Régional Normandie. Hélène Taconet, présidente de la Société des Régates du Havre, Jean-Marc Estival, président de l'association Conservatoire maritime du Havre, Didier Raux, président de l'Association pour un musée maritime et portuaire, Jean-Pierre Ollivier, vice-président et les bénévoles, Association de défense des intérêts des anciens salariés Ateliers et Chantiers du Havre, M. Joël Duramé, président, Association du remorqueur USST 488, Roger Liot président et M. Lapel, responsable technique. Association « L'hirondelle de la Manche », cotre -pilote « La Marie-Fernand ». Thierry Odièvre président, Véronique Servel, marraine du bateau. Association des Amis de French Lines, Thierry Delarue, président.

Hauts-de-France :

DIRM ME MN (Le Havre), Franck Carré, chef du service des Phares et Balises, Guillaume Dubois, subdivisionnaire antenne de Dunkerque.

Franck Senant, CRMH, Françoise Laty et Mathilde Méreau, adjointes, Anita Oger Leurant et Simon Ducros, CMH, Eric Dessaint, technicien des Bâtiments de France, Christian Douale, DRAC-adjoint, chef du pôle patrimoine.

Sylvie Grange, conseillère pour les musées.

Paule Porquet, présidente de l'association Somme II, Jean-Gabriel Georges, Jérôme Cavy, directeurs Conseil Départemental 80, Brigitte Stimolo, CAOA80.

Jean-Pierre Méreau, président de l'association du fort d'Ambleteuse, membres de l'association, M. Liénard, charpentier de marine.

Calais

Emmanuel Agius, premier adjoint au maire de Calais, Hélène Baras, animatrice du patrimoine et de l'architecture, Arnaud Hamy, adj.

Edith Lhomel, présidente de l'association Environnement et Patrimoines du Calaisis, Frédéric Lesur, vp.

Dunkerque

Dominique Pair, président de l'association du Musée maritime de Dunkerque, Katia Dhondt, adjointe de la conservatrice, Anne Bignolas, chargée des publics.

Dans le cadre de l'atelier PSC conduit par Sylvie Grange sur les musées du littoral : Sophie Warlop, directrice des musées de Dunkerque, Sina Phan, conservateur du musée des BA de Dunkerque Elikya Kandot, directrice des musées de Boulogne-sur-Mer, Anne-Claire Laronde, directrice des musées de Calais, Yannick Courbès, directeur du musée de Berck-sur-Mer.

Ville de Gravelines. Restauration du phare de Petit-Fort-Philippe.

Pays de la Loire

Eric Vassor, adjoint au DIRM NAMO.

Valérie Gaudard, CRMH, Guillaume Varennes, conservateur de l'archéologie, Isabelle Bolland-Rainneau, Conservatrice Régionale de l'Archéologie, Etienne Bartczak, chef de l'UDAP 85, Patricia Lepage, Solen Péron, CRMH, Laurent Delpire, CAOA44, Claire Durand, CAOA85.

Elise Fau, conseillère pour les musées.

Saint-Nazaire

Tiphaine Yvon, responsable du Pôle patrimoine de la SPL Saint-Nazaire agglomération tourisme, Pierre Sabouraud, directeur.

Noirmoutier

Yann Balat, maire de Noirmoutier-en-l'Ile, Michelle Vivier, élue déléguée à la culture, Christophe Daussy, élu délégué au patrimoine. Céline Combas, directrice du pôle Culture, Violaine Bonin, responsable du service des musées et du patrimoine.

Le Croisic

Michèle Quellard, maire, M. Bruneau, 1^{er} adjoint, Didier Cadro, CD44, Isabelle Leroy, VP CR des Pays-de-la-Loire, Julien Boureau, DGA Patrimoine, PMF, François Casalis, VP, Xavier Agote, Albaola, Laurent Delpire, CAOA 44, Marcel Charpentier, FRCPM, François Vivier, architecte naval.

Nouvelle Aquitaine

Solange Majourau, chef du service des phares et balises pour la DIRM SA en Nouvelle Aquitaine et référente patrimoine nationale.

Jean-Philippe Quitot, DIRM, Hervé Goasguen, adjoint, Adeline Rabaté, CRMH, Christophe Bourel-Le Guilloux, CRMH-adjoint site de Poitiers, Manuel Lalanne, CMH, Sylvie Plet-Duhamel, TBF, Florie Alard CMH, Hubert Mercier, ABF 33, Ewen Ihuel, conservateur de l'archéologie, Laure Guilhem, déléguée adjointe du Conservatoire, Régis Magnier, adjoint au subdivisionnaire du Verdon, Julie Daste, mairie du Cap Ferret.

La Rochelle

Nathalie Fiquet, directrice du musée maritime de la Rochelle, Mélanie Moreau, conservatrice du musée du Nouveau-Monde, Ana-Maria Spano, adjointe au maire de la Rochelle en charge du patrimoine, Bernard Biniou-Moreau, conseil en restauration, Chantier Despierre, Patrice Belz, délégué du conservatoire du littoral, Eric Perrin, chargé de mission, Jean-Marie Chauvet d'Arcizas, Grand Pavois patrimoine et Phare des Baleines.

Occitanie

Joël Tourbot, chef du service des Phares et Balises, DIRM Med-Paca et Corse (Marseille).

Michel Roussel, DRAC Occitanie, Hélène Palouzié, chargée de la valorisation du patrimoine.

Grégory Marty, maire de Port-Vendres.

Isabelle Jubal, CAOA66, directrice du Centre de Conservation et de restauration du Patrimoine (CCRP), Conseil Départemental 66.

Samuel Villevieille, responsable de l'Atelier des barques à Paulilles.

Sète

Romain Ferrara, adjoint au maire en charge du patrimoine, Wolfgang Idiri, directeur d'Escale à Sète, Raymond Dublanc, administrateur, Georges Lopez, président de l'association des Gréments languedociens, Pierre Nocca, service communication de la Ville, Myriam Poujade directrice des musées, Yann Pajot, expert du patrimoine maritime, Victoria Magenti, PCI Parc Naturel du Golfe du Lion, Samuel Villevieille, Atelier des barques, Jonathan Nougarède, Fabrice Manuel, cabinet du maire, M. et Mme Lhubac, PCI chants occitans.

« Association Voiles latines », ancien chantier Aversa, la Plagette, Philippe Carabasse, président.

DRAC Occitanie : Hélène Palouzié, chargée de la valorisation du patrimoine, Sophie Omère, CRMH adjointe, Yvon Hamon, ethnologue.

Provence-Alpes-Côte d'Azur

DRAC : Bénédicte Lefevre, DRAC, Thierry Balereau, CRMH, Pierrick Rodriguez, CMH, Serge Marsotti, ISCP, Christophe Curial ISCP, Frédéric Chaillet, Yann Visseau.

Frédéric Aubanton, chef de l'Udap 13, François Gondran chef du service architecture, Sylvie Denantes. Angélique Rajaonah, chef de l'Udap 83, Sandra Joignau, adjointe, Marine Rullier, IPSC, Udap 06.

DIRM : Joël Tourbot, chef du service des Phares et Balises, Matthieu Castel, adjoint.

DRASSM : Arnaud Schaumasse, directeur, Frédéric Leroy, adjoint, Nathalie Huet, Bela Reboul CL : François Fouchier, délégué, Claire-Lise Mary.

Martinique

Florence Declaveillère, ABF et Conservatrice des MH.

Nouméa

Valérie Vattier, directrice du Musée Maritime de Nouvelle Calédonie.

Bretagne

Jimmy Pahun, député du Morbihan.

Guillaume Sellier, DIRM NAMO, Eric Vassor, adjoint, Nicolas Auger, Patrick Lossec, Service des Phares-et-Balises.

Christine Jablonski, CRMH, Michel Cardin, CDAOA patrimoine maritime. Yves Menez, conservateur régional de l'archéologie, Olivier Kayser, adjoint.

Olivier Curt, ABF, chef de l'UDAP 56.

Ronan Le Baccon, directeur du patrimoine, Conseil Régional de Bretagne.

Kelig-Yann Cotto, conservateur du Port-Musée de Douarnenez.

Andrew Lincoln, Vice -président de la communauté de Commune du Pays des Abers.

Port-Louis :

Daniel Martin, maire, Anne Belaud de Saulce, conservatrice du Musée de la Marine de Port-Louis, Philippe Malpièce, Gwenola Meunier – Le Corre, Jean-Paul Hubert, Pierre Le Neindre, Véronique Jamet – Bekkar ; adjoints, Laurent Moëllo ; conseiller délégué en charge des ports, Frédéric Fontenay, DGS, Valérie Casteres, responsable du service culturel, Bruno Leplatois, maître de port à Port-Louis pour la Sellor, Nicolas Le Corre, président de l'association « les Marguerites », Mathieu Feurprier, skipper et responsable de la flotte des Pen Duick, Marc Maussion, président de l'association « les amis du Biche », Claudine Corneloup, présidente de « l'Observatoire du plancton ».

Etel :

Guy Hercend, maire, Hélène Coda-Poirey, Etienne Pigeon, adjoints, Michel Barrier, Patrice Malenfant, conseillers. Association du canot de sauvetage « Patron Emile Daniel ».

Au Musée des thoniers :

Gérard d'Aboville, représentant de la Semaine du Golfe, Les Frères de la Côte, Phare des Birvideaux, Eric Gérard, président Kaer e membro, Régis Germain, président de Passe-coques, Anne Lemoine et sa collègue Festival Lorient Océan, Guy Le Falher, président de la section Morbihan Fédération nationale du Mérite maritime, Frédéric Barbary, président MOD COZ, Philippe Auffret, président A.P.E.D. (Etel), et Jean-Jacques Rolland, trésorier, Antoine Croyère membre du CA de l'association Eric Tabarly, Guy Tournier, secrétaire général des amis du musée de la Compagnie des Indes, Louis Guézel, président « Autrefois Etel et sa région », Firmin Philippe, vice-président, Jacky Guillevic, Yannick Agron, Yannick Runigo, Ronan Danigo, administrateurs, Coline Perrier, chargée de l'inventaire, Grégory Nabat, agent de développement, Dominique Baudel, Martine Dumet, membres actifs.



La fabrique royale de canons de Saint Gervais (38) a été créée par Colbert. On y a construit les premiers canons en fonte de fer pour la flotte du Levant. A l'arrière-plan, on distingue les monts du Vercors : La présence de minerai et l'abondance de bois expliquent cette installation si loin de la Méditerranée. Les canons étaient transportés par voie d'eau, par l'Isère puis le Rhône pour rejoindre Toulon. Le patrimoine maritime s'étend sur le domaine fluvial !

Glossaire, table des abréviations

ABF : architecte des Bâtiments de France
BIP : Bateau d'Intérêt Patrimonial
BOP : Budget Opérationnel de Programme
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA : Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
C(D)AOA : Conservateur (Délégué) des Antiquités et Objets d'Art
CIAP : Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine
CMH : Conservateur des Monuments Historiques
CRECET : Centre Régional de Culture Ethnologique et Technique
CRMH : Conservation Régionale des Monuments Historiques
CRPA : Commission Régionale de l'Architecture et du Patrimoine
CL : Conservatoire de l'Espace Littoral et des rivages lacustres
DAFN : Droit Annuel de Francisation et de Navigation
DAM : Direction des Affaires Maritimes
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DEB : Direction de l'Eau et de la Biodiversité
DGALN : Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
DGAMPA : Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture
DGPA : Direction Générale des Patrimoines et de l'Architecture
DPMA : Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
DPMA : Direction du Patrimoine, de la Mémoire et des Archives
DIRI : Délégation à l'Inspection, à la Recherche et à l'Innovation
DIRM : Direction Interrégionale de la Mer
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRASSM : Département de la Recherche et de l'Archéologie Subaquatique et Sous-Marine
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ENSA : Ecole Nationale Supérieure d'Architecture
EPCC : Etablissement Public de Coopération Culturelle
ESM : Etablissement de Signalisation Maritime
FRCPM : Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes
HGGSP : Histoire, Géographie, Géopolitique et Sciences Politiques
IPSC : Ingénieur du Patrimoine et des Services Culturels
INP : Institut National du Patrimoine
LCAP : Loi relative à la Liberté de Création, à l'Architecture et au Patrimoine
LOLF : Loi d'Organique relative aux Lois de Finance
MH : Monument Historique
MC : ministère de la Culture
MM : Ministère de la Mer
MNM : Musée National de la Marine
MTES : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
OPCI : Office du Patrimoine Culturel Immatériel.
OPPIC : Opérateur du Patrimoine et des Projets Immobiliers de la Culture
PCC : Petites Cités de Caractère
PCI : Patrimoine Culturel Immatériel
PSC : Projet Scientifique et Culturel
SHD : Service Historique de la Défense
SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
SPA : Sauvegarde du Patrimoine de l'Archipel
SPR : Site Patrimonial Remarquable
UDAP : Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine
VPAH : Villes et Pays d'Art et d'Histoire



GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

La ministre de la Culture

La ministre de la Mer

Référence à rappeler :
TR/2021/D/21337/MBU

Paris, le **01 OCT. 2021**

Objet : Lettre de mission patrimoine maritime.
Le patrimoine maritime, le patrimoine et la mer.

Monsieur,

La France, pays maritime, est-elle un pays du patrimoine maritime ?

Aux frontières du territoire national, la mer est avant tout un lieu de rencontre et d'échange. Les politiques publiques s'y croisent : économie, emploi, tourisme, paysages, monuments, défense, surveillance, etc. Mais la « culture de la mer » semble moins facile à appréhender. Son unité fait défaut, de même que la place que cette culture occupe réellement dans notre société.

À l'heure où le patrimoine prend une place toute particulière pour nos concitoyens, il est de la responsabilité de l'État d'articuler la politique qu'il conduit en matière de patrimoine maritime avec une politique publique maritime trop peu structurée dans notre pays. La France doit pouvoir valoriser et s'appuyer sur le patrimoine lié à la mer, capitaliser sur une richesse trop peu visible à l'échelle nationale.

Votre mission consistera, en lien avec les institutions ou services chargés de l'inventaire, de la conservation ou de la mise en valeur de ce patrimoine (services régionaux de l'inventaire, directions régionales des affaires culturelles (DRAC) et experts maritimes qui sont rattachés au ministère de la Culture, établissements publics de l'État, collectivités territoriales, etc.) :

Monsieur Henry MASSON
Architecte-urbaniste général

- à rendre lisible à l'échelle nationale l'empreinte du patrimoine maritime sur le territoire national, en métropole et en outre-mer¹ ;
- à proposer, à partir d'exemples précis, une catégorisation de ces grandes traces à partir d'exemples choisis pour mettre en réseau des sites, opérateurs et actions existants ;
- à valoriser les propositions ou projets pour renforcer les conditions de leur conservation et de leur développement ;
- à analyser la manière dont les autres pays d'Europe répondent à cette question et les outils qu'ils se sont forgés pour le faire.

Vous interrogez les moyens et les acteurs potentiels de sa connaissance, de sa valorisation et de son développement, les services centraux et déconcentrés des administrations de l'État et leurs établissements publics. Vous consulterez les experts reconnus en la matière, issus ou non de ces administrations ou de leurs opérateurs et notamment ceux avec lesquels travaillent d'ores et déjà les services régionaux de l'inventaire ou les DRAC.

Nous attacherons du prix à ce que le rôle que jouent déjà les collectivités territoriales dans ce domaine, ainsi que le relais que pourrait constituer le réseau associatif, soient bien mis en avant. Cette politique du patrimoine maritime vise de manière évidente à être partagée avec les collectivités et les acteurs du territoire.

Votre rapport comprendra également des propositions de meilleure visibilité des différents éléments du patrimoine maritime fondées sur les expérimentations réussies que vous aurez décrites. Il proposera les axes d'une stratégie collective et fédérée des services de l'État pour mettre en valeur le patrimoine maritime dont il a la charge ou qu'il accompagne. Il proposera notamment des axes de gestion à court, moyen et long terme du patrimoine exceptionnel que constituent les phares. Il indiquera aussi les moyens à mettre en œuvre pour susciter l'intérêt des citoyens pour la mer par le moyen du patrimoine maritime, en particulier grâce au projet « La France vue sur mer ».

Nous souhaitons pouvoir bénéficier de votre expertise pour analyser les suggestions appropriées donnant au patrimoine maritime toute sa place dans la politique d'entretien, de conservation et de mise en valeur du patrimoine national.

Votre mission débutera le 1^{er} octobre 2021 et prendra fin le 1^{er} avril 2022. Vous rendrez compte à nos cabinets de vos travaux et remettrez un rapport d'étape en décembre 2021.

Nous vous souhaitons plein succès dans cet exercice et vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

*et les meilleures
Bachelot*

Roselyne BACHELOT-NARQUIN



Annick GIRARDIN

¹ Le périmètre de ce patrimoine couvre le mégalithisme, les ouvrages de défense et fortifications, les installations industrielles d'activités liées à la mer (conserves, glacières, etc.), les installations portuaires, les ouvrages de signalisation maritime, et tout spécialement les phares, le patrimoine des loisirs et de la villégiature, le patrimoine flottant et naviguant, et le patrimoine immatériel.



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 01/10/2021

VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LE PATRIMOINE MARITIME FRANÇAIS: HENRY MASSON EST NOMMÉ PAR LES MINISTRES DE LA CULTURE ET DE LA MER

Nommé par Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la Culture, et Annick Girardin, ministre de la Mer, Henry Masson, jusque-là conservateur régional des monuments historiques en Bretagne, débute aujourd’hui une mission visant à faire connaître et à promouvoir le patrimoine maritime français, trop souvent méconnu du grand public. La mer et le littoral sont au croisement de nombreuses politiques publiques, mais ne sont pas encore suffisamment appréhendés dans leur dimension culturelle et patrimoniale. Les ministres considèrent, en commandant cette mission à Henry Masson, que la France doit pouvoir valoriser et s’appuyer sur son patrimoine lié à la mer, et mieux mettre en avant ces richesses trop peu visibles à l’échelle nationale.

La mission d’Henry Masson consistera, en lien avec les institutions et les services chargés de l’inventaire, de l’entretien, de la conservation ou de la mise en valeur de ce patrimoine:

- À rendre lisible à l’échelle nationale l’empreinte du patrimoine maritime sur le territoire national, dans l’Hexagone et en outre-mer;
- À proposer, à partir d’exemples précis, une catégorisation visant à mettre en réseau des sites, des opérateurs et des actions existantes liés au domaine maritime;
- À valoriser les propositions ou projets pour renforcer les conditions de leur conservation et de leur développement;
- À analyser la manière dont les autres pays d’Europe répondent à cette question et les outils qu’ils se sont forgés pour le faire.

Afin d’élaborer un état des lieux complet, Henry Masson, affecté jusqu’au 1^{er} mai 2022 à l’Inspection générale des affaires maritimes afin de réaliser sa mission, s’appuiera sur les moyens et les acteurs potentiels de la connaissance du patrimoine maritime, de sa valorisation et de son développement, ainsi que sur les services centraux et déconcentrés des administrations de l’Etat et de leurs établissements publics.

Une attention particulière sera accordée au patrimoine exceptionnel que constituent les phares : Henry Masson proposera à ce sujet des axes de gestion à court, moyen et long terme, en lien avec la direction des affaires maritimes. Il indiquera aussi les moyens à mettre en œuvre pour susciter l’intérêt des citoyens à propos du projet « France vue sur mer ».

Ministère de la Culture

Délégation à l’information
et à la communication

Tél : 01 40 15 83 31
Mail : service-presse@culture.gouv.fr
www.culture.gouv.fr

Ministère de la Mer

Service de presse d’Annick Girardin

Tél : 01 40 81 77 80
Mail : secretariat.presse@mer.gouv.fr



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les ministres soulignent par ailleurs que les collectivités, qui jouent aujourd’hui un rôle prépondérant dans la valorisation de ce patrimoine, ainsi que les réseaux associatifs, au niveau national comme au niveau local, doivent pouvoir constituer d’excellents relais pour la préservation ou le renforcement de la visibilité du patrimoine maritime et devront être particulièrement sollicités.

Ces échanges permettront à Henry Masson de rendre un rapport dans lequel il proposera les axes d'une stratégie collective et fédérée des services de l'Etat pour mettre en valeur le patrimoine maritime. Ce rapport est attendu d'ici la fin du premier trimestre 2022.

Ministère de la Culture

Délégation à l'information
et à la communication

Tel : 01 40 15 93 31
Mail : service-presse@culture.gouv.fr
www.culture.gouv.fr

Ministère de la Mer

Service de presse d'Annick Girardin

Tel : 01 40 81 77 80
Mail : secretariat.presse@mjer.gouv.fr

Protocole interministériel Culture-Défense (2005)



PROTOCOLE D'ACCORD du 17 septembre 2005

Le ministère de la défense est aujourd'hui dépositaire d'un patrimoine tant mobilier qu'immobilier d'intérêt historique, culturel, mémoriel et scientifique. Au cours des siècles, les forces armées ont développé des techniques et des formes propres d'architecture militaire ou industrielle, institué des formations musicales, fait appel aux talents d'ingénieurs, de cartographes, de peintres, de photographes ou de cinéastes. Elles ont promu des traditions qui illustrent les valeurs spécifiques des armées et du monde combattant. Elles ont constitué, préservé et enrichi des fonds d'archives et de bibliothèques.

Cet ensemble, qu'il soit monumental, muséographique, écrit, audiovisuel, musical ou scientifique, constitue le « patrimoine des armées », élément inséparable de la "culture militaire" et que le ministère de la défense a pour mission de conserver et de mettre en valeur.

Riche et diversifié, ce patrimoine est un élément important du lien entre la Nation et les forces armées, lien modifié par la professionnalisation des armées et dont le renforcement est une priorité pour le ministère de la défense.

Les ministères chargés de la défense et de la culture fixent par le présent protocole les principes d'une coopération renforcée et d'une action commune, lesquels s'organisent autour de deux objectifs :

- Le premier objectif est de préserver, d'enrichir et de mettre en valeur le patrimoine du ministère de la défense. La préservation du patrimoine monumental se trouvait déjà au centre des protocoles de 1983, 1990 et 1994. Les deux ministères décident d'étendre ce principe d'action à l'ensemble du patrimoine. Ils s'engagent également à enrichir ce patrimoine par un soutien commun aux politiques d'acquisition et de recherche de mécénat. Ils conviennent de faire de sa mise en valeur un outil essentiel du lien entre la Nation et les forces armées, du tourisme de mémoire et de la coopération internationale, notamment dans le domaine de la mémoire partagée.
- Le second objectif vise à renforcer la professionnalisation des métiers culturels au sein du ministère de la défense.

L PRESERVER, ENRICHIR ET VALORISER LE PATRIMOINE.

Les ministères chargés de la culture et de la défense s'attachent à préserver, enrichir et mettre en valeur le patrimoine militaire constitué au cours des siècles et qui appartient à la nation tout entière.

Afin d'enrichir ce patrimoine, les deux ministères décident de créer un prix annuel destiné à encourager les jeunes talents artistiques (moins de cinq ans d'activité) ayant réalisé des œuvres écrites, musicales, sculpturales ou architecturales de nature à renforcer les liens entre la Nation et les forces armées. Ce prix est doté d'une récompense d'un montant de 15 000 euros financée à parité par les deux ministères au titre de leurs dépenses de fonctionnement (Titre III). Il sera attribué par un jury composé de représentants de la Défense, de la Culture et de personnalités qualifiées désignées par les deux ministres.

1. Le patrimoine monumental.

Les deux ministères arrêtent le programme de restauration des monuments historiques dont la Défense est affectataire dans le cadre d'une conférence annuelle coprésidée par le directeur de l'architecture et du patrimoine du ministère de la culture et de la communication et le directeur de la mémoire, du patrimoine et des archives du ministère de la défense.

Leurs décisions sont prises à partir des propositions des commissions interministérielles mises en place pour chacun des immeubles appartenant au patrimoine classé de la Défense et qui se réunissent au moins une fois par an. Ces commissions interministérielles sont les instruments privilégiés de la coopération entre les deux ministères pour assurer la restauration des citadelles de Brest, de Fort-de-France, du château de Vincennes, de l'École militaire, de l'hôtel de la marine, de l'hôtel national des Invalides, du Val-de-Grâce.

En cas de besoin, des commissions interministérielles seront mises en place pour assurer le suivi des opérations concernant d'autres immeubles appartenant au patrimoine protégé au titre des monuments historiques du ministère de la défense. En particulier, des commissions pourront être créées pour assurer la conservation du patrimoine fortifié transalpin, du patrimoine littoral ou du patrimoine militaire lorrain.

Les deux ministères s'engagent dans la restauration du château de Lunéville aux cotés des collectivités locales, le ministère de la défense pour le clos et le couvert des bâtiments dont il est actuellement propriétaire, le ministère de la culture dans l'aide qu'il apportera, selon les principes qui sont les siens, à la restauration du monument historique classé, pour les bâtiments propriété du Conseil général.¹ Si nécessaire, une commission interministérielle sera mise en place par le coordonnateur désigné par les deux ministres et en liaison avec le préfet de la région Lorraine.

Le ministère de la culture et de la communication et le ministère de la défense conduiront une réflexion commune sur la gestion et la mise en valeur du château de Vincennes, notamment du donjon, de la Sainte Chapelle et de la tour du village, affectés au ministère de la culture, mais également des bâtiments affectés au ministère de la défense, qui seront plus

¹ Les dépenses correspondantes ne seront pas imputées sur le budget d'investissement prévu au I. 1., 6^{ème} alinéa du présent protocole, mais feront l'objet d'une allocation spécifique hors protocole pour chacun des ministères.

largement ouverts au public. La Défense participera en outre aux animations prévues pour développer la notoriété du lieu (expositions, concerts...).

Afin d'assurer la conservation du patrimoine monumental de la Défense, les deux ministères affectent chacun une somme de dix millions d'euros par an utilisée à part égale pour les immeubles parisiens et les immeubles situés en province.

Afin de mieux faire connaître aux Français ce patrimoine bâti et les autres lieux de mémoire dont le ministère de la défense a la responsabilité, les deux ministères s'engagent à promouvoir le tourisme de mémoire et plus particulièrement le site Internet « chemins-de-mémoire.gouv.fr », développé par les ministères chargés de la défense et du tourisme.

Le ministère de la défense ouvrira gratuitement au public l'ensemble de ces sites dans le cadre des journées du patrimoine, des journées des rencontres entre la Nation et la Défense ainsi que le 14 juillet.

Dans le cadre d'une politique de mise en valeur du patrimoine et de facilitation de l'industrie audiovisuelle et cinématographique, le ministère de la défense, en coopération avec les structures spécialisées du ministère de la culture et de la communication (CNC, Commission nationale du film France), s'engage à identifier et à recenser les lieux de tournages et, de façon générale, à faciliter la production et le tournage d'œuvres dans les emprises dont il est affectataire.

2. Le patrimoine muséographique.

La participation du directeur de la mémoire, du patrimoine et des archives au haut conseil des musées de France traduit la reconnaissance par le ministère de la culture et de la communication de l'importance du patrimoine muséographique de la Défense.

Ce patrimoine est pour une large part conservé dans trois établissements publics :

- le musée de l'armée, installé au sein de l'hôtel national des Invalides et gardien du tombeau de l'empereur Napoléon I^e, apparaît comme le musée des combattants et de l'histoire militaire de la France ;
- le musée de la marine, situé à Paris (Palais de Chaillot) et dans cinq ports (Brest, Toulon, Rochefort, Port-Louis, Saint-Tropez), illustre la place en France des cinq marines : marine nationale, marine marchande, pêche, plaisance et recherche océanographique ;
- le musée de l'air et de l'espace installé au Bourget retrace l'histoire de l'aviation et de la conquête spatiale.

Dans le cadre de contrats d'objectifs et de moyens pour la période 2005-2008, ces trois établissements publics sont engagés dans d'importantes réorganisations soutenues financièrement par la Défense et dont le but est de mieux faire connaître leurs collections et de faciliter l'accueil du public. Ils sont également engagés dans la recherche de ressources propres et notamment de mécénat, pour laquelle ils bénéficieront de l'aide technique du ministère de la culture.

Le ministère de la culture et de la communication est représenté au sein du conseil d'administration de ces trois établissements publics. Il apportera son assistance dans la mise en place d'une commission d'acquisition pour les musées de la Défense.

Des témoignages de l'histoire militaire sont également présentés au sein du musée du service de santé des armées du Val-de-Grâce et dans différents « musées de tradition » : musée de la gendarmerie à Melun, musée de l'arme blindée-cavalerie et musée des blindés à Saumur, musée de l'artillerie à Draguignan, musée de l'infanterie à Montpellier, musée de la Légion étrangère à Aubagne, etc.

Ces "musées de tradition" font l'objet de travaux importants afin de moderniser leurs muséographies et faciliter leur ouverture au public. Ces travaux sont le plus souvent soutenus par les collectivités locales qui souhaitent inscrire la présentation de ces collections dans le cadre de projets de développement culturel. La modernisation du musée de la gendarmerie est ainsi fortement aidé par les collectivités locales concernées, il en est de même d'un projet de musée des troupes de montagne à l'étude à Grenoble.

Les deux ministères (direction des musées de France, direction de l'architecture et du patrimoine de la Culture et direction de la mémoire, du patrimoine et des archives de la Défense) s'engagent :

- à reconnaître les musées de tradition les plus importants comme musées de France;
- à enrichir les collections, notamment en faisant appel au fonds du patrimoine ;
- à coopérer en matière de récolement, de conservation et de restauration des collections par des échanges de savoir-faire et des formations croisées des personnels ;
- à travailler au classement comme « musées de France » des « musées de tradition » les plus importants ;
- à mettre en valeur les collections qui peuvent concerter les deux ministères, comme par exemple la collection des plans et reliefs, et à organiser des expositions en partenariat.
- à participer conjointement à une réflexion sur les réserves.

Le ministère de la défense s'engage à ouvrir ces musées gratuitement au public à l'occasion des journées du patrimoine, des journées de rencontre entre la Nation et la Défense ainsi que le 14 juillet.

3. Le patrimoine écrit.

Le patrimoine écrit de la Défense est composé de ses archives, qu'il gère de façon autonome, et de ses bibliothèques.

La participation de la direction de la mémoire, du patrimoine et des archives au conseil supérieur des archives et la participation de la direction des archives de France au comité des archives de la Défense illustrent la forte collaboration des deux ministères dans ce domaine.

La création, en janvier 2005, du service historique de la Défense, service à compétence nationale rattaché à la direction de la mémoire, du patrimoine et des archives, traduit la volonté de la Défense de moderniser les modes de gestion de ses archives mais aussi de les faire connaître et de les ouvrir le plus largement possible au public. Cette action sera poursuivie en ce qui concerne la gestion des archives intermédiaires. Le ministère de la défense apportera son témoignage sur la réforme de ses services d'archives définitives dans le cadre des réflexions engagées par le ministère de la culture et de la communication.

Le ministère de la défense possède de nombreuses bibliothèques, qui contiennent d'importants fonds historiques et scientifiques. Le ministère de la culture et de la communication (direction du livre) apportera son concours aux réflexions en cours sur la création d'un centre documentaire au sein de l'École militaire et à la modernisation de la gestion des bibliothèques de la Défense.

Les deux ministères conviennent de :

- renforcer leur coopération dans l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication appliquées aux archives et aux bibliothèques ;
- assurer ensemble la veille technologique dans le domaine de la préservation et de la conservation des données numériques ;
- utiliser les mêmes normes de description archivistique et bibliographique ;
- harmoniser leur politique de communication des archives, notamment en participant à un observatoire commun des dérogations ;
- poursuivre et renforcer leur coopération en matière de revendication d'archives publiques ;
- poursuivre leur collaboration en matière de constitution et d'utilisation de témoignages oraux ;
- publier des instruments de recherche communs ;
- partager leurs bases de données documentaires, tant dans le domaine archivistique que bibliographique.

4. Le patrimoine sonore, photographique et audiovisuel.

Composé d'images fixes ou animées et d'enregistrements de témoignages oraux, le patrimoine sonore et audiovisuel de la Défense est conservé principalement par l'établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense, établissement public dont l'action est soutenue dans le cadre d'un contrat d'objectifs et de moyens pour la période 2005-2008, par le service historique de la Défense et par les musées.

Les deux ministères décident de :

- favoriser les partenariats pour la production d'œuvres cinématographiques et d'ouvrages basés sur l'exploitation de leurs fonds respectifs ;
- mettre en commun leur expérience en matière de conservation et de restauration des supports de ce patrimoine ;
- réaliser des expositions photographiques sur des thèmes communs aux deux ministères dans le cadre notamment du programme de commémorations arrêté chaque année par le Haut conseil de la mémoire combattante présidé par le Chef de l'Etat et au sein duquel siègent les ministres chargés de la défense, de la culture et des anciens combattants ;

5. Le patrimoine musical.

Par leurs actions, les formations musicales du ministère de la défense et les organistes de la Défense concourent à une meilleure connaissance du patrimoine musical du ministère et à la mise en valeur de son patrimoine bâti.

Au sein du ministère de la défense, sous la présidence de la direction de la mémoire, du patrimoine et des archives, une commission d'experts réunit périodiquement les chefs d'orchestre, les organistes, les organisateurs de concerts, les délégués au patrimoine des armées et le directeur du conservatoire de l'armée de terre.

Cette commission établit le lien avec la direction de la musique, de la danse, du théâtre et des spectacles du ministère de la culture et de la communication pour coopérer en matière de :

- formation des chefs de musique ;
- conservation du patrimoine mobilier (partitions, instruments, orgues) ;
- création artistique ;
- manifestations musicales.

Le ministère de la défense s'engage à proposer ses formations musicales pour animer les sites classés relevant du ministère de la culture et de la communication et à ouvrir ses sites à des manifestations parrainées par le ministère de la culture et de la communication. Réciproquement, le ministère de la culture et de la communication s'engage à accueillir sur ses sites des manifestations musicales parrainées par la Défense et à faciliter la mise à disposition de formations relevant de sa tutelle pour des événements organisés par le ministère de la Défense.

II- La professionnalisation des métiers culturels au sein de la Défense

La formation des personnels de la Défense contribuant à ces actions culturelles est aujourd'hui assurée dans le cadre des différentes coopérations avec des structures relevant de la responsabilité de la Culture : écoles d'architecture, institut national du patrimoine...

Le ministère de la culture et de la communication s'engage à maintenir ces actions de formation et à examiner avec le ministère de la défense les modalités permettant de les renforcer afin d'assurer notamment le classement comme musée de France des "musées de tradition" et de renforcer la qualification professionnelle des personnels des services gérant des archives intermédiaires.

Les deux ministères s'engagent à :

- doubler d'ici trois ans le nombre d'agents de la Défense en formation initiale et de stagiaire accueilli par les écoles d'architecture et l'institut national du patrimoine d'une part, les services de la Défense, les musées sous tutelle de la Défense et l'établissement de communication et de production audiovisuelle de la défense d'autre part ;
- d'accroître la mobilité des personnels entre les deux ministères et les différentes institutions placées sous leur responsabilité.

III- La mise en œuvre du protocole

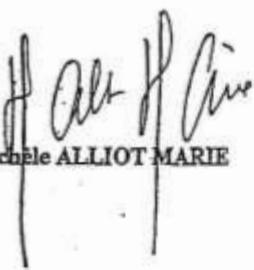
Le protocole est mis en œuvre dès sa signature pour une durée de trois ans renouvelable tacitement.

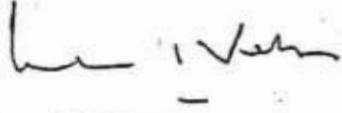
Une commission composée à parité de 6 membres représentant chacune des directions ou services concernés se réunit au moins deux fois par an pour examiner les questions soulevées et rendre compte une fois par an aux deux ministres de la mise en œuvre des orientations. Elle établit, dans les trois mois suivant la signature du présent protocole, puis tous les trois ans, un programme triennal chiffré de mise en œuvre des principes qui y figurent. Elle établit, trois mois avant la date d'expiration du présent protocole, une évaluation des actions conduites et propose le cas échéant aux ministres les modifications qu'elle juge

nécessaire d'apporter audit protocole. Le directeur de la mémoire, du patrimoine et des archives pour le ministère de la défense et le directeur de l'architecture et du patrimoine pour le ministère de la culture et de la communication assurent la coprésidence de cette commission.

Des commissions locales placées sous la coprésidence des directeurs régionaux des affaires culturelles et des officiers généraux exerçant un commandement régional seront mises en place si nécessaire à l'initiative des administrations centrales pour suivre des projets régionaux importants.

Le directeur de la mémoire, du patrimoine et des archives du ministère de la défense, le directeur de l'architecture et du patrimoine, le directeur des archives de France, le directeur des musées de France, le directeur du livre et de la lecture, le directeur de la musique, de la danse, du théâtre et des spectacles du ministère de la culture et de la communication sont chacun en ce qui le concerne chargés de l'application du protocole.


Michèle ALLIOT MARIE


Renaud DONNEDIEU de VABRES

D239C06

Ministère de la Culture

3, rue de Valois, 75048 Paris Cedex 01 - Téléphone : 236-10-40

de Presse
Information

UNE POLITIQUE CULTURELLE POUR LA MER

(JACK LANG - 17.12.81)

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Conseiller du Président de la République,

Il n'est pas aisé de parler devant vous, devant les hommes de la mer que vous êtes, devant les militants de la mer que vous êtes, Louis Le Pensec et Paul Guimard, et c'est avec précaution et modestie que je m'exprime devant vous ce matin. Notre ami, Paul Guimard, saurait mieux que moi, avec le langage de la mer et le langage du po te, dire ce que peut être une grande politique pour la mer. Je dirai qu'en tous cas, la mer suscite en vous, Messieurs les journalistes, assez de force, d'imagination et de rêve pour que vous franchissiez l'obstacle de l'heure et du temps et que vous soyez avec nous ce matin sur ce b ateau. Je n'oublie pas non plus, mais la poésie y était loin de ces réflexions, que dans mon toujours présent métier de professeur de droit, métier que j'ai abandonné provisoirement, le droit de la mer a constitué une de mes occupations essentielles, puisque c'est à partir d'une thèse sur le plateau continental de la Mer du Nord que je me suis présenté à l'agrégation de droit.

.../...

Je dirai d'abord que la culture de la mer est une culture vivante qui concerne d'abord ceux qui vivent ou ceux qui en vivent, ce qui est une évidence qu'il ne faut pas oublier, nous qui sommes à Paris ici, ce matin.

Le Ministre de la Mer qui s'en occupe activement, sait que tout ce qui s'ordonne autour de la vie des mariniers, des pêcheurs, des saliniers, des ouvriers des chantiers navals, tout cela compte d'abord pour constituer une vraie culture de la mer, une culture au demeurant riche en traditions, en savoirs et en expressions et il appartient à nos deux ministères, et non pas au seul Ministère de la Culture, mon cher collègue, de travailler de concert pour faire vivre et enrichir cette culture là, cette culture de la vie de tous les jours.

Cette culture là, cette culture de tous les jours, qui se fabrique chaque jour, elle est reliée évidemment à une histoire et cette histoire, nous devons contribuer à la restituer à nos mémoires à tous et à la mémoire de ceux qui vivent la vie de la mer. La mémoire de ces gens que l'on croit sans histoire comme les paysans des campagnes ou les ouvriers des villes. Cette histoire, ce n'est pas seulement l'histoire des grandes batailles navales. Et pourtant, il faut la raconter, la raconter mieux encore, mais l'histoire de ceux qui souffrent et qui peinent. C'est pourquoi notre Ministère de la Culture a donné des directives aux services des Archives qui relèvent de notre Ministère, pour qu'à l'avenir, les services des Archives s'ouvrent plus largement au public, à tous ceux qui à partir de notre histoire, souhaitent entreprendre d'autres recherches ou d'autres activités. En 1983, la célébration du tricentenaire de la mort de Colbert auquel sont dues la plupart de nos institutions maritimes sera l'occasion de manifestations importantes à la fois par une grande exposition nationale et un colloque historique de haut niveau. Par ailleurs les Archives Départementales qui doivent s'ouvrir plus largement au public, accompagneront ces manifestations par un travail de leurs services pédagogiques auprès du monde scolaire. Nous serons particulièrement attentifs aussi à l'effort des associations, des sociétés savantes comme le colloque sur l'histoire maritime qui se tiendra à Brest en 1982, colloque national des sociétés savantes. L'histoire c'est aussi les recherches archéologiques et je ne

.../...

vais pas, je pense que le dossier de presse évoque l'ensemble des entreprises archéologiques en mer, vous rappeler ce que fait le Ministère de la Culture en ce domaine. Je dirai simplement qu'à la demande de Monsieur le Ministre de la Mer, les moyens ont été donnés pour que les recherches archéologiques sous-marines et sub-aquatiques, excusez moi d'étendre ma préoccupation aux fleuves et aux cours d'eau, soient poursuivies et activées.

Traditions de vie, traditions de travail, traditions de culture, traditions d'organisation économique et sociale, sans esprit de nostalgie et de passésisme, la culture maritime d'aujourd'hui, ne se comprend pas sans connaître les traditions profondément enracinées qui ont forgées et soudées tous ceux qui vivent de la mer. Sur ce plan-là aussi, il nous faut mieux connaître et mieux aider à faire connaître les modes de pêche, les architectures navales, les métiers, l'habitat. La diversité des expressions culturelles est extrême, des ex-voto aux chants de navigation, des régates aux contes qui associent l'imaginaire et le réel. Des témoignages concrets de la vie quotidienne, outils, bateaux, à l'aménagement de l'espace, ponts, écluses, glacières, phares, ports et citadelles, bref la vie de chaque jour. Les usages et leur évolution inscrivent leur forte empreinte qu'il faut savoir lire.

Quels sont nos moyens et quelle est notre volonté pour mieux connaître et protéger ce patrimoine là ? D'abord il y a nos compétences pour l'inventaire et pour la protection des monuments et objets. J'ai demandé à nos services d'activer l'œuvre de protection et d'inventaire du patrimoine maritime comme l'illustre la décision récente prise pour la protection du phare de Cordouan. Mais surtout, si la même préoccupation surgit avec force pour la sauvegarde des bateaux anciens. La question des moyens de protection n'est pas entièrement résolue je vous l'avoue. Je pense pouvoir être en mesure avant quelques mois de faire une série de propositions pour la sauvegarde des bateaux anciens.

0239009

Dans le cadre d'une politique nouvelle de la culture mieux reliée à la vie et au travail, j'entends développer l'ampleur et les moyens des écomusées comme à Ouessant dans le parc naturel d'Armorique, le Musée d'Aquitaine à Arcachon, le Musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine pour ce qui n'est pas à proprement parler maritime afin de diffuser, faire connaître, faire comprendre les traditions et la culture de populations trop souvent marginalisées. Les recherches ethnologiques, comme celles déjà soutenues sur la pêche à Martigues, sur la construction navale sur les côtes bretonnes, les gens du sel sur le littoral vendéen recevront un soutien d'autant plus actif qu'elles s'appuieront sur ceux qui sont directement concernés. Allier la rigueur scientifique à la curiosité communément éveillée, susciter les forces vives de réflexion, d'imagination et de création sont la richesse et l'avenir de la culture des gens de la mer comme de toute autre communauté.

Il n'y a pas seulement les objets, il n'y a pas seulement les sites et monuments, il n'y a pas seulement les outils, il n'y a pas seulement les bâteaux, il y a aussi, évidemment les traditions et les savoirs. La richesse des traditions, de la culture des gens de mer c'est celle de leurs savoirs scientifiques et techniques, savoirs qui concernent aussi bien la faune, la flore maritime, les vents et les courants, les savoirs écologiques. De ce point de vue, ce matin nous manque un collègue, le collègue de l'environnement, avec lequel, il nous faut étroitement coopérer. Les savoirs, ce sont aussi les techniques de pêche, les techniques de constructions navales, de conservation du poisson... Le savoir, c'est un examen plus attentif, la compréhension et l'utilisation de l'évolution technologique, de la mécanisation des tâches, aux économies d'énergie, de la sécurité en mer aux conditions de vie, c'est la faculté qui permet d'allier le progrès économique et la qualité du travail.

.../...

D239C10

La réhabilitation de la culture scientifique et technique fait partie, vous le savez, de l'ambitieux projet culturel du Président de la République. Le Musée des Sciences et des Techniques auquel notre ami Paul Guimard travaille avec ardeur chaque jour, pour l'ouvrir au public dans les délais les plus rapides, consacrera, je l'espère, un département à la culture scientifique et technique des hommes de la mer.

Les moyens que le Ministère met à la disposition de cette préoccupation de culture scientifique et technique sont divers et nombreux. Les écomusées, l'aide à l'édition, le développement des médiathèques, des clubs scientifiques et techniques, aideront aussi à mieux faire connaître la culture scientifique et technique auprès des plus jeunes et auprès des populations les plus larges.

Je pourrais continuer la liste mais je crois que vous avez entre les mains un dossier qui résume l'ampleur et la diversité des interventions du Gouvernement pour mieux protéger, mieux faire aimer les outils, les hommes et les cultures de la mer.

Mais la mer, ce n'est pas seulement ceux qui y vivent, ou ceux qui en vivent ; la mer, au fond, je dirais que c'est la propriété de l'ensemble du pays, y compris de nous tous, moi je ne suis pas un homme de la mer, de nous tous français ou citoyens de tous les pays du monde qui la fréquentent parfois, qui y vivent parfois. 13 millions de personnes prennent leurs vacances sur le littoral, 450 000 bateaux de plaisance sont recensés pour 2 millions de pratiquants. La confrontation entre les gens de la mer et les "terriens" si j'ose dire n'est pas une mince affaire. Population de la mer, population de la terre parfois s'ignorent, parfois entrent en conflit, se heurtent. Développer la culture maritime, ce n'est pas seulement protéger le passé, ce n'est pas seulement aimer les gens de la mer face à l'avenir, c'est aussi mieux faire vivre en symbiose ceux de la mer et ceux de la terre. C'est un enjeu décisif de l'aménagement du littoral et du développement économique.

.../...

D239C11

De ce point de vue, je crois que l'activité culturelle à une part importante à jouer, et vous le savez. Les initiatives prises sont nombreuses, réconfortantes et encourageantes. S'agissant des activités culturelles relatives à la mer, j'ai relevé l'existence de plusieurs centaines de groupes de musique, de théâtre, de cinéma, de poésie qui, sillonnant les côtes de France et pas seulement l'Atlantique mais aussi le Méditerranée et l'ensemble des mers qui bordent les rives de notre territoire. Des activités de diffusion et d'animation à partir des canaux et des voies navigables se multiplient : le théâtre de la Rivière en Bretagne qui, s'est créé en 1975, pour parcourir le réseau des canaux, pour diffuser des spectacles à vocation populaire de danse, de cinéma, de théâtre et de poésie. Autre exemple, il porte ce beau nom, l'association "Flagrant délit d'imaginaire" qui mène à partir de sa péniche une action originale d'animation musicale et de quartier, de Paris au Canal Saint-Martin, en Avignon au moment du Festival.

Un projet est en cours d'examen, plus ambitieux encore présenté par une association se propose d'unir l'Atlantique et la Méditerranée par le Canal du Midi et de lier les préoccupations scientifiques dont nous parlions à l'instant à l'occasion du Bicentenaire de l'Ingénieur Riquet, créateur du Canal des Deux Mers, à une politique d'animation en Occitanie associant une douzaine de troupes théâtrales et d'associations de Bordeaux à Avignon. Autre activité, dont personnellement j'ai été le témoin : l'activité autour des chantiers navals. Je ne sais si beaucoup d'entre vous connaissent l'expérience tout à fait exceptionnelle de l'chantier de Port-de-Bouc près de Marseille. Ce fut, vous le savez, un chantier naval très actif pendant plus d'un demi siècle, et qui, malheureusement a cessé de vivre il y a quelques années. Les ouvriers des communes concernées et notamment de Port-de-Bouc se sont alignés pour faire vivre encore dans la mémoire des populations ce que fut la vie du travail, la vie des gens de Port-de-Bouc, associant des professionnels de la création, des musiciens de Marseille, des metteurs en scène d'Avignon,

..../....

D239C12

des hommes de science de l'Université de Marseille, et beaucoup d'autres participants. Ils ont réussi l'été dernier pendant deux mois à créer là un évènement vivant, populaire, enraciné dans une connaissance parfaite de ce que fut la vie de ce chantier et préparent pour l'année qui vient de nouvelles rencontres et de nouvelles manifestations. Le lien entre un passé et un avenir, entre la tradition d'une vie et la création de spectacles me paraît être exemplaire des activités culturelles qui ne se réfugient pas dans la nostalgie, mais qui s'appuyant sur un passé construit l'avenir.

Autre exemple : l'association "Tréizour" et la fédération régionale pour le patrimoine maritime en liaison avec la ville de Douarnenez projettent, et nous le soutiendrons, la création d'un centre de culture maritime. Une ancienne glacière servira de lieu géographique où pourront se rencontrer tous ceux qui s'intéressent au milieu maritime : la photographie, le cinéma, les expositions et débats y trouveront leur place.

Dans le même esprit, nous allons contribuer à aider à la naissance du Festival International de la Culture Maritime qui aura lieu en rade de Brest en juillet 1982. Brest, qui malheureusement, voici quelques semaines a subi un grave dommage : sa maison de la culture a été incendiée au cours d'une nuit et dans quelques instants à l'Assemblée Nationale les parlementaires de cette région attireront l'attention du Gouvernement sur les conséquences graves de l'incendie de la Maison de la Culture de Brest.

Voici quelques exemples. Je pourrais les multiplier. D'autres concernent la radio, d'autres la photographie, la chanson, le cinéma...

Du centre méditerranéen de René Alliaud, qui à partir de Fontblanche va faire naître l'un des premiers grands centres régionaux de création cinématographique tourné non seulement vers l'ensemble de la France mais aussi vers l'ensemble des pays de la Méditerranée, au Festival de Brest, à la célébration de tous ceux qui ont contribué à marquer l'histoire de la mer, le Ministère de la Culture, le Gouvernement, les municipalités concernées prennent à bras le corps les activités culturelles qui bordent nos côtes et nos littoraux.

.../..

D239C13

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je voulais vous dire très rapidement. Pour le reste, économisant votre temps et sentant votre capacité d'écoute dans le froid, je vous renvoie au dossier établi par les services sur ce que le Ministère a entrepris et compte entreprendre dans les prochaines années.

J'avais par une formule, qui a été par les uns approuvés, par les autres moqués, c'est normal, évoqué à l'Assemblée Nationale, il y a quelques semaines, l'idée suivante. Une grande politique de la culture, telle que la souhaite le Président de la République ne peut pas être l'œuvre d'un seul ministre de la culture ou du seul Ministère de la Culture. Une grande politique de la culture, c'est l'œuvre de tout un Gouvernement. Je dirais au delà, de l'ensemble de ceux qui sont les agents de la culture en France, aux collectivités locales, aux entreprises privées, aux entreprises publiques en passant par les artistes, par les hommes de culture et les créateurs, que dans le Gouvernement de Pierre Mauroy et François Mitterrand, il n'y a pas "un" Ministre de la Culture tout seul, isolé, dans son coin, cherchant à faire entendre la parole, il y a 43, 44 ministres de la culture. C'est vrai, que chaque fois que nous voulons à pleines mains, avec une volonté ferme, régler un problème, l'archéologie, l'ethnologie, le livre, le cinéma, la musique, nous savons et nous constatons qu'il faut que plusieurs membres du Gouvernement s'associent, les radios, les télévisions, pour sortir de l'ornière et bâtir vraiment une politique nouvelle.

Je remercie beaucoup, M. le Ministre de la Mer d'avoir pris cette initiative car c'est lui qui l'a prise. Notre collègue de l'Environnement est, je pense, de tout coeur avec nous et nous vous donnons un rendez-vous l'été prochain, si vous le voulez bien. Au moins, deux rendez-vous, l'un sur la côte ouest, l'autre sur la côte sud pour ne pas faire de jaloux. Ensemble, nous dresserons le bilan de cette nouvelle politique culturelle pour la mer et par avance nous vous attendons avec joie à ce rendez-vous.

Bibliographie

- Abraham (Jean-Pierre), Armen, Le Tout sur le Tout, Paris, 1988.
- Corbin, (Alain), Le territoire du vide, l'occident et le désir de rivage, Paris, Aubier, 1988.
- Couilloud (Nathalie), 'Luc-Marie Bayle, un délicieux fantaisiste, Le Chasse-Marée, n°323, oct-nov 2021, Douarnenez, 2021.
- Cozan (Louis), Un feu sur la mer, Mémoires d'un gardien de phare, Les Iliennes, Ouessant, 2019
- Flaubert (Gustave), et Du Camp (Maxime), Par les champs et par les grèves, Paris, Charpentier 1886, La Part Commune, Rennes, 2011.
- Goven, (François) et Guigueno, (Vincent), coll. sous la direction de, Phares Monuments Historiques des côtes de France, Paris, Editions du patrimoine, CMN, 2013.
- Lengereau (Eric), L'architecture entre culture et équipement (1965-1995), Vingtième Siècle. Revue d'histoire n°53, 1997 pp. 112-123
- Le Pensec, (Louis), Ministre à bâbord, Rennes, Editions Ouest France, 1997
- Marie (Guillaume), Péron (Françoise), Le patrimoine maritime bâti des littoraux : élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui, , Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne, Laboratoire Géomer (UMR LETG 6554 CNRS-UBO), Université de Bretagne Occidentale.
- Martel (Frédéric), Jack Lang, Une révolution culturelle. Dits et écrits, Paris, Bouquins, 2021
« Une politique culturelle pour la Mer », discours de Jack Lang sur le Belem, en présence de Louis Le Pensec, ministre de la Mer, le 17 décembre 1981.
- Michelet, (Jules), La Mer, Paris, 1861.
- Muel (Francis), et Toulier (Bernard), coll., sous la dir. de, La Côte d'Emeraude, la villégiature balnéaire autour de Dinard et Saint-Malo, Paris, Editions du patrimoine, 2001.
- Palouzié (Hélène), « Du négafol à la barraca, le patrimoine maritime en Languedoc-Roussillon, étude, protection, conservation, valorisation », DRAC, Montpellier, 2011.
- Schmit (Pierre), directeur du Centre régional de culture ethnologique et technique (Crécet), ethnologue régional auprès de la Drac de Basse-Normandie, Lemarchand (Nathalie), ethnologue, chargée de mission au Crécet, Le patrimoine maritime en Basse-Normandie : Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées, 2005.



A Penmarc'h sont conservés sur le même site les représentants de trois étapes de l'histoire de la signalisation maritime : l'ancienne église Saint-Pierre qui portait dès le XVI^e siècle un feu sur son clocher, le « vieux-phare », décidé en 1792 et allumé en 1835, et le phare d'Eckmühl équipé dès son allumage à l'électricité. L'ensemble est classé MH.

Colloques

- Le patrimoine maritime et fluvial, Acte du colloque de la Direction du Patrimoine « Estuaire 92 », Paris, CNMHS, Picard, 1993.
- Monumental, Revue scientifique et technique des Monuments Historiques, Dossier Patrimoine maritime, Paris, 2003.
- Regards sur le patrimoine maritime, fluvial et balnéaire, Actes du colloque de l'Association des Conservateurs des Antiquités et Objets d'Art au Croisic, 27 au 29 septembre 2018, Arles, Actes Sud, 2019.

Rapports

- Pichon (Antoine), Suché (Jean-Michel), Dieudonné (Christian), Thibault (Jean-Pierre) (coordonnateur), Valorisation des phares et des maisons-feux. Affirmer une politique ambitieuse pour un patrimoine emblématique, Rapport CGEDD n° 010429-01, Juin 2016, IGAM n° 2016-096

- Kerhoas (Jean), et Noël (Suzanne), Fondations et expressions de la culture maritime en Bretagne. Un fil bleu du développement régional, rapport du Conseil économique, social et environnemental régional, Rennes 2021.
- « Panorama économique des activités culturelles et patrimoniales en Bretagne », Rapport du groupe de travail du Conseil culturel de Bretagne, institué par le Conseil Régional, Rennes 2016.

Discours

- Maamaatuaiahutapu (Heremoana), Ministre de la Culture et de l'Environnement de la Polynésie Française, discours prononcé au Forum Océan & Culture au sommet de Brest, le 9.03.2022

[-https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/281092-la-france-une-puissance-maritime](https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/281092-la-france-une-puissance-maritime)

[-http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_vf_cle6e72f2.pdf](http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_vf_cle6e72f2.pdf)
[-https://www.mer.gouv.fr/domaine-public-maritime-naturel](https://www.mer.gouv.fr/domaine-public-maritime-naturel)

[-https://www.musee-marine.fr/content/les-phares-des-cotes-de-france-du-xvie-au-xxe-siecle-secondaire](https://www.musee-marine.fr/content/les-phares-des-cotes-de-france-du-xvie-au-xxe-siecle-secondaire)

[-https://pad.philharmoniedeparis.fr/contexte-la-mer-dans-les-arts-et-en-musique.aspx](https://pad.philharmoniedeparis.fr/contexte-la-mer-dans-les-arts-et-en-musique.aspx)

[-https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/patrimoine-maritime-et-fluvial](https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/patrimoine-maritime-et-fluvial)

[-https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Patrimoine-culturel-immateriel/](https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Patrimoine-culturel-immateriel/)
<https://www.citedelarchitecture.fr/fr/publication/tous-la-plage>
<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/amenager-et-preserver-le-littoral>
<https://ville-fouesnant.fr/mairie/les-grands-projets/fort-cigogne/>

<https://fr-fr.facebook.com/france3/videos/documentaire-lodyssée-des-forçats-de-la-mer/286139815425145/>

Valoriser et faire connaître le patrimoine maritime Français [https://www.franceinter.fr/emissions/chroniques-littorales-de-jose-manuel-lamarque/...](https://www.franceinter.fr/emissions/chroniques-littorales-de-jose-manuel-lamarque/)

<https://www.letelegramme.fr/morbihan/etel/henry-masson-et-jimmy-pahun-rencontrent-les-acteurs-du-patrimoine-maritime-a-etel-20-02-2022-12925474.php>

<https://www.letelegramme.fr/morbihan/etel/le-musee-des-thoniers-dans-la-glaciere-d-etel-tout-dependra-de-la-place-20-02-2022-12925482.php>



Le Fort Cigogne, dans l'archipel des Glénan



Le phare d'Eckmühl a été érigé en 1897 grâce à un don de la marquise de Blocqueville, en mémoire de son père, le maréchal Davout. Il batit sous l'Empire les Autrichiens près d'Eggmühl, en Bavière, ce qui lui valut le titre de "Prince d'Eckmühl." On aperçoit au premier plan l'Abri du canot Papa Poydenot, lui-même classé MH. A gauche, les dépendances du vieux phare, en cours de restauration sous la maîtrise d'ouvrage de la commune de Penmarc'h.

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/port-louis-56290/port-louis-une-mission-pour-valoriser-et-faire-connaître-le-patrimoine-maritime-français-a70f9042-90bb-11ec-a77a-c396879d066b>

Les planètes sont alignées pour le patrimoine maritime

SAVOIR-FAIRE

Le patrimoine maritime de Sète est passé, ce jeudi, à la loupe du ministère de la Culture et de la Mer ainsi que de la Drac Occitanie. Récit.

Eva Tissot
etissot@midilibre.com

Le rendez-vous était fixé depuis un mois. A la demande de la Drac, direction régionale des affaires culturelles, et sa chef de mission Hélène Palouzier, les différents acteurs du patrimoine maritime étaient en table ronde ce jeudi matin au Musée de la mer. Autour du délégué interministériel Henry Masson, toujours un carnet de notes à la main, qui est chargé de faire, pour les ministères de la Mer et de la Culture un état des lieux du patrimoine maritime français, un panel de représentants d'associations actives dans le domaine patrimonial, maritime et culturel. Escala à Sète en figure de proue locale, mais également les Greenmets Langaudociens, le service patrimoine maritime de l'Agglopolis et de la Ville, ainsi qu'une dizaine de communautés en matière de patrimoine maritime, venant(s) de toute la région Occitane.

Vivacité du patrimoine local

Pour illustrer la vivacité de ce patrimoine local, une délégation, s'est rendue jeudi en début d'après-midi, au chantier naval de la Plagette. Sur place, l'ambiance est vivante, les adhérents de l'association, voulue à faire perdurer les traditions de construction du dernier chantier na-

val traditionnel de la Ville, finissent leur repas du jeudi, ils sont une trentaine. « Nous avons été prévenus ce matin de cette visite, c'est la reconnaissance du travail de l'association et c'est une audience pour faire connaître notre savoir-faire et contribuer activement à la prise de conscience régionale et nationale de l'importance du patrimoine maritime à Sète et dans la région », expliquait Philippe Carabassé, le président, avant l'arrivée de la délégation.

Tous les volets étudiés

« Nous voulons avoir une vision de tous les volets de ce patrimoine depuis l'architecture, les bateaux et tous les savoir-faire et tous les projets importants pour la visibilité de ce patrimoine maritime au niveau national », racontait l'organisatrice de la rencontre, Hélène Palouzier, chef de mission à la Drac Occitanie. « J'aimerais aider à la valorisation et aux publications sur le genre d'actions menées par Voiles Latines notamment. Cela me paraît primordial pour sauvegarder ce patrimoine et ce savoir-faire ». « La Ville de Sète a été très motivée et enthousiaste pour fédérer toutes ces actions, j'ai vraiment vu autant de passion autour d'un patrimoine comme celui de Sète, mais aussi de toute la région. C'est un engagement fort », Hélène Palouzier poursuit : « Cela fédère une zone qui va



Hélène Palouzier, chef de la mission publications et valorisation scientifique à la Drac. ÉVA TISSOT

du Grau-du-Roi jusqu'à Collioure. Les planètes sont alignées pour qu'il se passe malencontre quelque chose de fort à tous les niveaux. Professionnels, politiques et Etat sont sur une même ligne ». Collectivités,

particuliers, associations, professionnels et Etat, tout le monde à l'air d'être prêts. » *Aujourd'hui grâce notamment à Escala à Sète, on parle de Sète et du patrimoine maritime à l'étranger, et ailleurs en France,*

c'est une chance à saisir », ajoute-t-elle.

Joutes, gastronomie et musique traditionnelle

« Les joutes, la gastronomie et la musique traditionnelle liée au domaine maritime Languedocien ont également été mis en lumière », souligne Jonathan Nougaret de l'Agglopolis. Le dossier de demande de classement au patrimoine immatériel de l'Unesco a aussi été évoqué lors de cette table ronde. « Le dossier Unesco, les projets portés par les associations, la Ville et l'Agglopolis coïncident avec cette mission nationale. C'est ce qui va faire l'actualité de demain concernant le patrimoine maritime. C'est ça un alignement de planètes favorable ! », conclut Hélène Palouzier.

Le patrimoine maritime national

POLITIQUE

« Aujourd'hui je fais un état des lieux, qui n'est pas exhaustif », explique Henry Masson, chargé de mission pour les ministères de la Mer et de la Culture. « Ces ministres ont eu envie de savoir ce qui se faisait dans ce domaine sur l'ensemble du littoral national en métropole et en outre-mer ». L'action s'inscrit dans la création d'un ministère de la Mer. Explique Henry Masson. « Je suis sur le territoire rencontré les acteurs de la mise en valeur et de la connaissance de ce patrimoine ». Il dessine un état des lieux du patrimoine maritime Français. « J'essaie d'identifier des endroits particulièrement intéressants où des politiques sont mises en œuvre ». C'est en Normandie qu'il a rencontré des Sétois, membres actifs d'Escala à Sète qui l'ont aiguillé vers l'île singulière. « Ici le patrimoine maritime est identifié. On a essayé de l'explorer dans toute sa diversité ». La vivacité du tissu social autour du patrimoine maritime qui l'a enchanté. « Le patrimoine c'est quelque chose qui est utile pour construire l'avenir et la vie d'une société, les Sétois l'ont bien compris ! », conclut-il ravi.



Henry Masson au chantier naval de la Plagette. ÉVA TISSOT

Le Midi-Libre samedi 22 janvier 2022

En Image



FÉCAMP

En mission pour les ministres de la Culture et de la Mer

La semaine dernière, il était à Calais, Dunkerque, Gravelines. Missionné par les ministres de la Culture, Roselyne Bachelot, et de la Mer, Annick Girardin, Henry Masson était de passage à Fécamp hier. Son rôle : établir un rapport sur le patrimoine maritime français. Accueilli par Pierre Aubry, maire adjoint, par Pascal Servain et Michel Colleu, qui ont monté le dossier de candidature des chants marins au patrimoine immatériel de l'Unesco, ainsi que par les responsables culturels de la Ville, Henry Masson s'est intéressé aux composantes et événements de la cité des Terre-Neuvas. Parmi ceux-ci : le musée des Pêcheries, la Fête du hareng, la Grand'Escale et les chants marins.

Paris-Normandie, 25.11.2021

IUn programme de valorisation culturelle et touristique du Cap Béar a été engagé par la communauté de communes Albères Côte Vermeille Illibéris qui doit permettre pour la toute première fois l'ouverture au public du phare. Plus de trois millions vont être investis dans ce projet qui mettra non seulement en valeur cet emblème du patrimoine maritime mais aussi les chemins de randonnées pédestres qui accueillent chaque année plus de 60 000 marcheurs.

C'est un des plus beaux sites du Département qui à la fin de l'année 2023 se dévoilera enfin au public qui jusqu'ici trouvait porte close. Le phare du Cap Béar, surplombant la Méditerranée, Port-Vendres et Paulilles, va connaître une seconde jeunesse à l'initiative de la communauté de communes Albères Côte Vermeille Illibéris. Ce projet, de l'ordre de 3,2 millions d'euros, doit permettre une requalification complète du site avec ce monument à sa pointe. L'enquête publique de ces travaux de valorisation culturelle et touristique débutera le 7 février prochain

avant une autorisation ministérielle sur le permis d'aménager en mai alors que le chantier pourrait débuter en septembre 2022 pour se finir en décembre de l'année suivante. Le projet comporte plusieurs strates.

Tout d'abord la restauration et la conservation du phare, un bâtiment utilitaire toujours en activité mais partiellement entretenu bien qu'il soit classé depuis 2012 comme monument historique. Il s'agira là de sécuriser un site qui sera ouvert à la visite. Il deviendra ainsi pour la France le seul phare accessible au grand public en Méditerranée. Les interventions sur le bâtiment permettront de conserver ses dispositions d'origine.

« Espace de rafraîchissement et centre d'interprétation de l'histoire des lieux »

Quant aux bâtiments annexes en léger contrebas, eux aussi inscrits aux Monuments historiques, ils seront réhabilités avec la création d'un espace de rafraîchissement pour l'accueil qualitatif du public dans l'immeuble le plus au sud. Un équipement d'interprétation en plein air sera également installé. L'entrée du site sera ainsi mieux mise en valeur avec une réduction de l'emprise de la voirie. Les lieux seront équipés de sanitaires, d'une pergola et d'un jardin horticole.

À noter que les vestiges de la seconde guerre mondiale, les blockhaus vont être effacés de la vue mais pas complètement supprimés car participant à l'équilibre de la faune locale. En saison estivale, la circulation en voiture ne sera plus possible. Une barrière à reconnaissance de plaque sera positionnée au niveau de la Redoute. Aux Tamarins, un cheminement piéton verra le jour afin d'identifier l'entrée du site. Une première zone de stationnement se trouvera du côté de Port-Vendres. On y retrouvera également le lieu d'accueil du public et la billetterie. C'est là que doit circuler une navette pour l'accès du site aux personnes à mobilité réduite. Les points de départ des randonnées seront mis en valeur. Quant aux différents sentiers, ils seront balisés et signalés de manière plus précise alors que les cheminements « non souhaités » car endommageant les espaces naturels seront effacés.

Julien Marion

Index des photos

Sauf mention contraire ci-après, les photos sont de l'auteur.

page 1 : Didier Grimberg
page 3 : Musée du Louvre
page 6 : Ouest France
Page 12 : Les amis du Sinagot
page 13 : MNM et les amis des musées du pays d'Allevard
page 15 : BNF (dessin de V. Hugo), Musée du Louvre (le radeau de la Méduse)
page 16 : Département du Lot. Nicolas Bru (ex-voto)
page 18 : ville de Camaret
page 20 : tatihou_bannière.gif
page 23 : Ville de Nice
page 24: Grand site
page 25 : Fondation Belem
page 29 : Association Patron François Morin
page 30 : Association Somme II
page 32 : Didier Grimberg, Albaola.
Page 34 : Musée de Rennes, MNM
pages 35 et 36 : MNM
pages 41, 42, 43, 57 : Dirm-namo
page 54 : Unescordouan. SMIDDEST
page 56 : archives Ouest France
page 57 : Unescordouan. SMIDDEST
page 58 : Delage Jean-Michel SIPA
page 63 : DRASSM, P. Enault
page 66 : Office du tourisme de Sète
page 67 : Métropolitain
page 68 : les Nautes de Paris
page 71 : ville de Dinard
page 73 : Cotentin tourisme
page 74 : ville de Soorts-Hossegor
page 75 : DRAC Occitanie, weka
page 76 : Pierre Mouty
page 77 : association les cabanes
page 78 : Parc National des Calanques, Parc National de Port-Cros, Fondation du Patrimoine.
page 79 : PMF, Conservatoire du Littoral
page 80 : Conservatoire du Littoral, Martin Levener
 <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=21031422>
page 82 : Région Bretagne
page 84 : Ville de Fouesnant
page 87 : musée maritime de Nouvelle-Calédonie, château de Versailles
page 88 : Dirm-namo
page 90 : Roc'h ar Mor Ouessant
page 93 : POP
page 100 : Monuments Historiques.
pages 122 et 123 : DIRM