

**PRESENTATION ET CONSERVATION DES
PATRIMOINES MARITIMES ET FLUVIAUX :
BATEAUX, VAPEURS, MUSEES MARITIMES**



*Le Maillé Brézé – escorteur d’escadre de la marine nationale, classé MH
©Institut national du patrimoine (INP)*

*Dossier documentaire réalisé par
Nathalie Halgand
Centre de ressources documentaires de l’INP*

*La bibliothèque numérique de l’INP
N°11
Avril 2008*

*Ce dossier documentaire contient les résumés des interventions du séminaire de formation permanente
« Les patrimoines maritimes et fluviaux »
qui s'est tenu à Saint-Nazaire, Nantes et Douarnenez, du 6 au 8 juin 2007.*

Coordination :

Marie-France Calas, conservatrice générale du patrimoine, Inspection générale des musées de France.

Herveline Delhumeau, chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial,
sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information,
Direction de l'architecture et du patrimoine.

Luc Fournier, Adjoint au chef de bureau, Bureau conservation du patrimoine mobilier et instrumental,
Direction de l'architecture et du patrimoine.

~~~~~

*Un dossier documentaire comportant des articles publiés et des informations complémentaires est consultable au  
centre de ressources documentaires de l'INP*

*2, rue Vivienne – Galerie Colbert*

*75002 Paris*

*Tel : 01 44 41 16 45 – sur rendez-vous*

**[www.inp.fr](http://www.inp.fr)**

## INTRODUCTION

Si le patrimoine monumental lié à l'aménagement des côtes et des fleuves a fait l'objet de mesures de protection à partir du milieu du XIXe siècle, la prise en compte du patrimoine encore navigant, conservé dans les musées ou découvert dans le cadre de l'archéologie sous-marine, comme celle des cultures et des savoir faire, éminemment fragiles, qui en sont indissociables ne remontent qu'aux années 1980.

On ne peut ignorer l'impact, de plus en plus médiatisé, qu'exerce le patrimoine maritime ainsi que la plaisance sur le grand public, phénomène que les élus des collectivités territoriales et les opérateurs touristiques, économiques et des loisirs ont su mettre à profit : en témoigne le succès des grandes fêtes et nombreux rassemblements qui réunissent périodiquement, comme à Brest ou à Rouen, plusieurs millions de visiteurs et d'amateurs passionnés. Parallèlement, les ports sont le lieu de mutations profondes : ports de pêche désertés, ports de plaisance en pleine évolution, ports militaires et arsenaux libérant de vastes terrains laissés en friches. Enfin, les fleuves et les réseaux des canaux sont eux aussi en pleine évolution : territoire dévolu, par défaut, au tourisme culturel, ils s'inscrivent dans de vastes projets d'aménagement du territoire.

Après un quart de siècle d'expériences diverses, il convient d'analyser les nombreuses questions que posent l'inventaire, la connaissance, la protection, la conservation, la gestion, la valorisation de ces patrimoines tout comme la pérennité des projets culturels, scientifiques et techniques initiés et leur adaptation aux contraintes techniques et juridiques actuelles. Il convient aussi d'identifier les très nombreux partenaires du ministère de la Culture et de la Communication qui, avec leurs objectifs et leurs cadres réglementaires spécifiques, s'impliquent dans ces projets au plan local, régional, national ou le cadre plus large de réseaux d'information et de coopération européenne.

Cette session sera l'occasion de mettre en commun, au travers d'exemples concrets conduits notamment sous l'égide de la direction des musées de France et des services patrimoniaux de la direction de l'architecture mais aussi des partenaires les plus divers, la variété des champs d'action de cette thématique extrêmement riche.

ooooo

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Introduction</b> .....                                                                                                                                                                                                                                   | 5  |
| <b>Textes des interventions et documents</b> .....                                                                                                                                                                                                          | 6  |
| *Le patrimoine maritime et fluvial : de l'objet de musée à l'objet monumental, de la connaissance à la présentation. <i>Marie-France Calas et Herveline Delhumeau</i> .....                                                                                 | 7  |
| *L'écomusée de Saint-Nazaire. <i>Daniel Sicard</i> .....                                                                                                                                                                                                    | 10 |
| - Le « paquebot » Escal'Atlantic à Saint-Nazaire : un voyage spectaculaire dans l'univers des paquebots transatlantiques (dossier de presse 2007).....                                                                                                      | 11 |
| - Sous-marin Espadon à Saint-Nazaire : voyage au cœur des profondeurs (dossier de presse 2007).....                                                                                                                                                         | 25 |
| - Espadon : travaux de remise en état (Ville de Saint-Nazaire – DGA/Pôle Projets).....                                                                                                                                                                      | 28 |
| *Droit de la mer – Droit maritime. <i>Françoise Odier</i> .....                                                                                                                                                                                             | 29 |
| *Le label « bateaux d'intérêt patrimonial ». <i>Herveline Delhumeau</i> .....                                                                                                                                                                               | 31 |
| *Les objets protégés au titre du patrimoine nautique. <i>Luc Fournier</i> .....                                                                                                                                                                             | 35 |
| *Présentation du <i>Belém</i> .....                                                                                                                                                                                                                         | 49 |
| *Célébration de 25 années de mécénat de la Caisse d'Epargne. La décoration de « grand mécène » remise à la Fondation Belém. Un bateau au destin mouvementé. <i>Herveline Delhumeau</i> .....                                                                | 50 |
| *Présentations du <i>Maillé Brézé</i> et du <i>Le Léchalas</i> .....                                                                                                                                                                                        | 53 |
| *Un exemple lointain : la restauration des vieux gréements de la flotte bangladaise. <i>Yves Marre</i> .....                                                                                                                                                | 54 |
| *Présentation du Port-musée de Douarnenez. <i>Pascal Aumasson</i> .....                                                                                                                                                                                     | 61 |
| - Synthèse du projet culturel du Port-musée de Douarnenez (mars 2003). <i>Pascal Aumasson</i> .....                                                                                                                                                         | 62 |
| - Etude de berceaux de conservation pour le Port-musée, Ville de Douarnenez (juin 1998).- Association SMA <i>Jean-Louis Dauga</i> .....                                                                                                                     | 68 |
| *L'environnement associatif des bateaux du patrimoine. <i>Alain Decaux</i> .....                                                                                                                                                                            | 81 |
| <b>Orientation bibliographique</b> <i>Nathalie Halgand</i> .....                                                                                                                                                                                            | 87 |
| <b>Annexes</b> .....                                                                                                                                                                                                                                        | 95 |
| -Patrimoine naval protégé au titre de la législation sur les monuments historiques : bateaux en chiffres, répertoire des bateaux, (maquettes et affiches), mise à jour au 14 mars 2008.- Direction de l'architecture et du patrimoine, SD Archetis, HD..... | 96 |

|                                                                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| -Bateaux classés au titre des monuments historiques : décomptes catégoriels.-<br>Direction de l'architecture et du patrimoine, SD Archetis, HD..... | 133 |
| -Bateaux classés au titre des monuments historiques : catégories.-<br>Direction de l'architecture et du patrimoine, SD Archetis, HD.....            | 136 |
| -Bateaux classés au titre des monuments historiques : domaine méditerranéen.-<br>Direction de l'architecture et du patrimoine, SD Archetis, HD..... | 139 |
| -Annuaire des musées maritimes, portuaires et fluviaux (mars 2007).-<br>Direction de l'architecture et du patrimoine, SD Archetis, HD.....          | 143 |

oooo



**Textes des interventions et documents**



## **Le patrimoine maritime et fluvial : de l'objet de musée à l'objet monumental, de la connaissance à la présentation**

**Marie-France Calas**

Conservatrice générale du patrimoine, Inspection générale des musées de France

**Herveline Delhumeau**

Chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie,  
de l'inventaire et du système d'information,  
Direction de l'architecture et du patrimoine

### **« Patrimoines maritimes et fluviaux » : des notions multiples et complexes**

L'Institut national du patrimoine propose un séminaire consacré à la connaissance, la conservation et la mise en valeur des patrimoines maritimes et fluviaux : ceci recouvre des domaines culturels, patrimoniaux, techniques et scientifiques, mais aussi juridiques, économiques voire politiques extrêmement divers.

Le pluriel s'est donc imposé, d'emblée, pour cette thématique ambitieuse intitulée « patrimoines maritimes et fluviaux » qui s'ouvre aussi bien sur les infrastructures portuaires, le paysage du littoral et celui des eaux intérieures, les ouvrages de signalisation maritime et fluviale (phares, balises...), les canaux, les écluses, les embarcations et navires dans leur immense variété, les objets scientifiques et techniques de la navigation, les éléments décoratifs, les œuvres picturales, les maquettes... que sur des éléments de patrimoine immatériels tels que les savoir-faire de la construction navale, des pratiques de la pêche, les témoignages sur les modes de vie, l'artisanat et les objets de croyance et de dévotion, les contes et chants... en un mot tout l'héritage du passé lié à l'activité maritime et fluviale.

### **Un champ d'investigations, de connaissances et d'actions encore jeune pour un patrimoine millénaire, fragile voire menacé de disparition**

Si le patrimoine monumental lié à l'aménagement des côtes et des fleuves a fait l'objet de mesures de protection au titre des monuments historiques à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la prise en compte du patrimoine encore naviguant, conservé dans des collections privées ou de musées ou découvert lors de fouilles archéologiques en milieu sous-marin ou subaquatique, comme celle des cultures et des savoir-faire –éminemment fragiles–, ne remonte qu'à environ un quart de siècle. « La culture de la mer comme celle des eaux intérieures est une culture vivante qui concerne d'abord ceux qui vivent dans ces milieux très particuliers et ceux qui en vivent. C'est une culture riche en traditions, en savoirs et en modes d'expressions »<sup>1</sup>.

Le 17 décembre 1981, le ministre de la culture donnait, à Paris, une conférence de presse sur la culture maritime et fluviale. C'est à cette occasion que furent tracées les orientations générales qui devaient fonder, pour les années à venir, les axes d'une politique nouvelle de l'État en faveur d'un patrimoine fragile et menacé étonnamment oublié jusqu'alors. En dehors du monde des musées et des collectionneurs, les institutions, associations, professionnels et le grand public n'ont pris conscience que récemment de la nécessité d'entretenir et restituer cette histoire, de redécouvrir,

<sup>1</sup> Marc Pabois. L'identification du patrimoine culturels, maritime et côtier. In : Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels, Tome I, 2002, p. 40

protéger, sauvegarder, restaurer et faire connaître les témoins matériels comme immatériels des patrimoines qui lui sont liés.

Aujourd'hui, on ne peut ignorer le formidable impact, de plus en plus médiatisé, qu'exerce le monde maritime et la plaisance sur le grand public, phénomène que les élus des collectivités territoriales et les opérateurs touristiques, économiques et des loisirs ont su mettre à profit depuis une vingtaine d'années : en témoigne le succès des grandes fêtes et nombreux rassemblements qui réunissent périodiquement, comme à Brest, à Rouen, plusieurs millions de visiteurs et d'amateurs passionnés.

Mais, parallèlement, les côtes sont soumises à une pression immobilière que les moyens limités du Conservatoire de l'espace littoral ne peut contrecarrer. Les ports sont des lieux de mutations profondes : ports de pêche désertés peuplés de vieilles carcasses de bateaux, ports de plaisance en plein développement au prix d'aménagements colossaux des côtes, ports militaires et arsenaux libérant de vastes terrains laissés en friches. Fleuves, rivières et canaux sont également concernés. Des berges et rives non entretenues aux aménagements bétonnés qui modifient durablement le paysage fluvial, des canaux abandonnées aux écluses hors d'état au projet impressionnant du nouveau tracé Seine-Nord pour trafic à gros gabarit, l'identité du domaine des eaux intérieures est mise en péril entre territoire dévolu au tourisme et projets d'aménagement du territoire.

### **Au cœur du sujet : un premier séminaire consacré à « l'objet bateau »**

En préparant cette session, il est tout de suite apparu qu'il ne serait pas possible de traiter en une seule fois la multiplicité des aspects couverts par les « patrimoines maritimes et fluviaux », tous aussi importants les uns que les autres. Il a donc été décidé que ce séminaire serait le premier d'une série permettant d'aborder les différentes facettes du patrimoine culturel maritime et fluvial.

Ce premier séminaire est donc centré sur le cœur du sujet : les bateaux. Mais là encore, il a fallu donner un contour précis à un domaine extrêmement vaste. C'est donc le bateau en tant qu'« objet » qui retiendra notre attention :

- objet concerné par de nombreux textes juridiques, français et européens,
- objet de collection, inscrit ou non sur les inventaires des musées,
- objet protégé ou non au titre des monuments historiques,
- objet propriété publique ou privée,
- objet d'intérêt patrimonial à inventorier, à sauvegarder, à faire connaître,
- objet restauré ou laissé en l'état, mis en valeur, naviguant ou non,
- objet suscitant la passion des amateurs à travers le monde...

Jusque vers les années 1950, les bateaux n'avaient, sauf exception, qu'une durée de vie limitée à moins d'un demi-siècle. Si l'un disparaissait, un nouveau bateau le remplaçait aussitôt. Après un quart de siècle d'expériences diverses, les mentalités ont évolué de façon sensible. La prise de conscience de la fragilité et du caractère non pérenne des patrimoines maritimes et fluviaux a conduit les institutions, dont en premier lieu le ministère chargé de la Culture, mais aussi ceux chargés de la Mer, de l'Environnement, des Transports..., mais aussi les milieux associatifs à s'impliquer pleinement dans une démarche de réflexion, de connaissance, de protection et de valorisation.

Depuis qu'un regard patrimonial s'est posé sur le monde maritime et fluvial, la conservation des bateaux ainsi que celle des objets et documents qui leur sont liés pose donc de nombreuses questions.

Le présent séminaire se propose de faire le point sur les diverses réglementations s'appliquant aux bateaux puis d'aborder des aspects techniques au cours de visites de navires (le *Belém*, ancien trois-mâts barque en acier affecté au commerce du cacao et du rhum entre Nantes et les Antilles, le *Maillé Brézé*, ancien escorteur d'escadre de la marine nationale, le *Léchalas*, ancienne vedette à vapeur des Ponts-et-Chaussées). Les musées (l'Écomusée de Saint-Nazaire qui ne possède pas de bateaux mais présente nombre d'objets en rapport avec les grands chantiers industriels, le musée des Ducs de Bretagne à Nantes et le port musée de Douarnenez) permettront de réfléchir concrètement aux problèmes posés par le tri et la sélection en matière d'acquisition des collections, par les conditions de conservation, les nécessités de restauration et les diverses possibilités de présentation et de valorisation. Les modes de financement, les effets de la loi sur les musées de France, les outils informatiques disponibles, tels que la base Joconde, seront également évoqués ainsi que le nécessaire réseau entre les musées maritimes et les associations.

Cette session sera l'occasion de mettre en commun, au travers d'exemples concrets conduits dans le cadre de la direction des musées de France, des services patrimoniaux de la direction de l'architecture et du patrimoine mais aussi des collectivités territoriales, du milieu associatif, de partenaires privés du monde culturel qu'illustrera notamment un projet entrepris au Bangladesh, la variété des champs d'action de cette thématique et de commencer à analyser les fruits d'un quart de siècle d'expériences particulièrement riches.

### **Les thèmes abordés lors des prochains séminaires**

Cette première session portant plus particulièrement sur l'objet bateau, dans ses contextes juridiques et muséaux, vu sous l'angle d'exemples du monde atlantique, il est envisagé, pour la seconde session, d'aborder par le biais d'exemples méditerranéens :

- les méthodes et le cadre d'activité de l'archéologie sous-marine,
- les modalités de conservation, de restauration et de restitution des épaves,
- divers cas spécifiques de conservation et de restauration de bateaux méditerranéens protégés au titre des monuments historiques,
- les ateliers de charpente maritime et de restauration sur les côtes méditerranéennes,
- la protection du littoral méditerranéen,
- l'aménagement et la conservation des canaux (canal du Midi inscrit en 1996 sur la liste du patrimoine mondial),
- la préservation des milieux naturels des étangs côtiers avec les différents types de patrimoines qu'ils abritent,
- le développement touristique et l'aménagement des fleuves et rivières,
- les grands musées maritimes méditerranéens...

## **L'écomusée de Saint-Nazaire**

**Daniel Sicard**

Directeur de l'Ecomusée de Saint-Nazaire

### **Documents joints**

- Le « paquebot » Escal'Atlantic à Saint-Nazaire : un voyage spectaculaire dans l'univers des paquebots transatlantiques (dossier de presse 2007)
- Sous-marin Espadon à Saint-Nazaire : voyage au cœur des profondeurs (dossier de presse 2007)
- Espadon : travaux de remise en état (Ville de Saint-Nazaire – DGA/Pôle Projets)

# Le « paquebot » **ESCAL'ATLANTIC** à Saint-Nazaire

Un voyage spectaculaire  
dans l'univers des paquebots  
transatlantiques



## DOSSIER DE PRESSE 2007

Contact presse :

Andrea KLOSE, Escal'Atlantic  
tél. 02 28 54 08 05 / 06 89 88 29 05  
[klosea@saem-siren.com](mailto:klosea@saem-siren.com)

**Escal'Atlantic**  
SAINT - NAZAIRE

[www.saint-nazaire-tourisme.com](http://www.saint-nazaire-tourisme.com)

## SOMMAIRE

***A l'intérieur de l'ancienne base de sous-marins, sur le port de Saint-Nazaire, Escal'Atlantic, reconstitution presque grandeur nature d'un paquebot transatlantique, accueille ses « passagers » depuis l'an 2000 pour un spectaculaire voyage dans l'univers des navires de légende.***

### **Saint-Nazaire, la « ville paquebot »**

Depuis un siècle et demi, Saint-Nazaire vit une véritable histoire d'amour avec les paquebots.

### **L'expérience du passager**

A travers un concept innovant, dans lequel l'image tient une place importante, Escal'Atlantic fait de ses visiteurs des passagers qui embarquent pour un voyage à nul autre pareil.

### **Animations et rendez-vous**

Des thèmes spécifiques liés à des destinations ou des animations renouvellent l'attractivité de l'équipement, et un dispositif-jeu est proposé aux enfants.

### **Des collections exceptionnelles**

Tout en recréant les ambiances d'un voyage en paquebot, Escal'Atlantic est aussi un écrin présentant des objets de collection exceptionnels.

### **Paquebots, port et plages : le tourisme à Saint-Nazaire**

Escal'Atlantic est l'équipement phare de la destination touristique du Port de Saint-Nazaire et s'inscrit par ailleurs dans le paysage urbanistique en tant qu'un des principaux éléments du projet « Ville-Port ».

### **Contact**

## SAINT-NAZAIRE, LA « VILLE PAQUEBOT »

### Une ville, un port, un savoir-faire

La création d'Escal'Atlantic à Saint-Nazaire renoue avec l'histoire qui a façonné la ville depuis le milieu du XIXe siècle, et se pose sur une double légitimité de la thématique « paquebots » à Saint-Nazaire :

**Depuis 1864, c'est ici que sont construits des centaines de navires** de toutes sortes et notamment les plus grands et les plus célèbres paquebots transatlantiques français. Des noms mythiques comme *France*, *Ile-de-France*, *Normandie* font encore rêver aujourd'hui. Et la tradition se perpétue, grâce aux chantiers navals Aker Yards (ex-Chantiers de l'Atlantique) qui construisent des paquebots de croisière considérés parmi les plus beaux qui sillonnent les océans, dont le célèbre *Queen Mary 2*, livré en 2003, un des plus grands paquebots jamais construits..

**Et dès 1862, Saint-Nazaire devient port transatlantique**, tête de ligne pour l'Amérique Centrale. C'est en effet à partir de Saint-Nazaire que la Compagnie Générale Transatlantique exploite les lignes régulières pour Panama et le Mexique, avec plusieurs escales aux Antilles et aux Caraïbes (à titre d'exemple, vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle, on mettait 21 jours pour faire Saint-Nazaire – Vera Cruz). Jusqu'à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, passagers et marchandises passent ainsi par Saint-Nazaire pour tout le trafic vers les Antilles et l'Amérique Centrale. Mais à partir de 1941, les installations de la Transat, avec notamment la gare maritime où embarquaient et débarquaient les passagers des paquebots, doivent laisser la place à la gigantesque base de sous-marins, construite par l'armée allemande.

Grâce à l'activité intense de la construction navale et du trafic portuaire et transatlantique, la ville a connu un tel essor, passant de 500 à 30 000 habitants entre 1860 et 1900, qu'elle fut surnommée « la petite Californie bretonne ».

***Escal'Atlantic recrée l'univers des paquebots transatlantiques***, des premiers « vapeurs » des années 1860 au *France* de 1962. Pendant un siècle, ces grands paquebots, véritables villes flottantes, régnaient sur les océans, assurant des liaisons régulières entre les continents, et notamment entre l'Europe et les Amériques. Les « liners » constituaient des sommets de la technologie maritime mais aussi des arts décoratifs de leur époque. Amarré tout près du lieu de construction de quelques-uns des plus beaux paquebots du monde, et sur le lieu même d'où partaient les navires pour l'Amérique Centrale, Escal'Atlantic leur rend hommage et fait revivre un chapitre passionnant de l'histoire maritime, à travers des objets authentiques, des reconstitutions et des évocations.

***Un fabuleux vaisseau fantôme,  
recréé au cœur de l'ancienne base sous-marine***  
(Ouest France)

## ESCAL'ATLANTIC, UN CONCEPT INNOVANT

Escal'Atlantic est beaucoup plus qu'un musée même si l'aspect muséographique y est très important puisque le lieu expose un ensemble d'objets de collection rares et doit accueillir, à l'horizon 2010, une exceptionnelle collection provenant du paquebot *Normandie* (voir p. 10).

Escal'Atlantic se présente comme un paquebot reconstitué (presque) grandeur nature, offrant une expérience unique à ses visiteurs devenus passagers, le temps d'un voyage à travers le temps et dans l'univers transatlantique.

Ce n'est pas la copie d'un navire particulier mais s'inspire de paquebots de plusieurs époques, construits à Saint-Nazaire. Si *Normandie* (1935) est particulièrement présent, on évoque aussi *Ile de France* (1927) et les deux *France*, de 1912 et 1962. L'ex-paquebot allemand *Europa* (1930), attribué à la France en 1946, réaménagé aux chantiers nazairiens et baptisé *Liberté*, est également représenté, sans oublier les « steamers » de la fin du XIXe siècle.

Escal'Atlantic est une création des architectes-scénographes François Confino et François Seigneur et une réalisation de la Ville de Saint-Nazaire.

Escal'Atlantic, c'est...

- ✓ plus de 3 500 m<sup>2</sup> de superficie sur trois niveaux
- ✓ plus de 20 espaces scénographiés et sonorisés, recréant les lieux les plus représentatifs d'un paquebot transatlantique, de la coque à la salle à manger et des cabines au pont promenade (voir p. 4 et 5)
- ✓ autant de supports audiovisuels, intégrés dans la scénographie, pour diffuser des extraits de films (voir p. 6)
- ✓ des lieux de convivialité comme le bar du paquebot, proposant boissons fraîches et chaudes, cocktails originaux...
- ✓ des espaces prestigieux pouvant servir de cadre pour des soirées événementielles.

*Ecrans géants, jeux de miroirs, effets de lumières,  
situations sonorisées, confortent l'illusion  
d'une traversée qui tangue  
entre virtualité et reconstitution.  
(Art et Décoration)*

## L'EXPERIENCE DU PASSAGER

### On embarque...

Tout est mis en œuvre pour que le visiteur devienne passager. Empruntant une passerelle qui l'amène à 4 m 50 de hauteur, au-dessus de l'eau, il quitte la terre ferme pour un voyage qui ne ressemblera à aucun autre.

Une fois le mur de béton franchi, c'est l'immense coque du paquebot qui se dresse devant lui, avec ses rangées de hublots éclairés. Reste à faire quelques pas sur une échelle de coupée, et le voilà qui pénètre dans le navire, arrivant dans le hall d'embarquement avec ses bagages entassés et ses vitrines luxueuses.

### ... on « largue les amarres »...

L'heure du départ approche et les passagers sont invités à gagner le pont arrière pour assister à ce grand moment. Dans la coursive, dont le décor constitue un premier voyage dans le temps, des portes sont entrebâillées, permettant aux nouveaux passagers d'apercevoir des bouts de cabines.

Au pont arrière, face à un écran géant de 100 m<sup>2</sup>, l'illusion est parfaite. Accoudé au bastingage le passager voit le port s'éloigner ; le navire longe la côte et gagne l'océan. L'hélice fait bouillonner l'eau, et le son profond de la sirène est déjà un appel du large.

### ... et on explore tout le paquebot

Maintenant le passager est libre d'explorer à son rythme l'ensemble des espaces d'Escal'Atlantic. Sur son parcours, il retrouve tous les lieux qui faisaient jadis le charme des traversées transatlantiques :

- ✓ quatre cabines de différents styles et époques : des boiseries évoquant les « steamers » du XIXe siècle aux formes contemporaines d'un paquebot de croisière, en passant par le style des années 1950 et l'Art Déco du *Normandie* (1935) sans oublier un espace de projection qui évoque le *Queen Mary 2* (2004)
- ✓ les ponts promenade où les fameux transats, sagement alignés, invitent au farniente
- ✓ le salon de coiffure
- ✓ le salon de musique du paquebot *Liberté* (1950), avec ses fauteuils et son piano d'origine
- ✓ le piano-bar, inspiré du *France* (1962)

- ✓ la salle à manger, endroit prestigieux entre tous, et son grand escalier, souvenir de toutes les élégantes qui chaque soir mettaient en scène une entrée remarquée, comme par exemple sur *Normandie* (dont la salle à manger était d'ailleurs aussi longue que la Galerie des Glaces du château de Versailles...)
- ✓ la salle de cinéma, avec ses fauteuils en velours rouge, en fin de visite. Attention, la projection va se terminer de façon plutôt mouvementée... !

### **Les privilèges du passager d'Escal'Atlantic**

Le passager d'Escal'Atlantic a le privilège d'aller partout, rien ne lui est interdit dans ce dédale de coursives et de ponts qui constitue la « ville flottante ». Ainsi, il peut également explorer

- ✓ la salle des machines, bruyante et étouffante de chaleur, avec un tableau de commandes interactif (en décrochant les téléphones de service, on peut écouter des témoignages ou récits d'hommes travaillant aux machines)
- ✓ les soutes et cales, servant pour le transport des marchandises les plus diverses
- ✓ l'entrepont des émigrants où le luxe des premières classes n'est qu'un lointain rêve
- ✓ et même la passerelle du commandant avec ses instruments de navigation brillant de tous leurs cuivres.

*Vous flânez à bord librement, comme à l'époque  
où voyager voulait dire prendre son temps*  
(France Soir)

## IMAGES ET FILMS POUR CREER UNE AMBIANCE UNIQUE

Des extraits de films ponctuent le parcours du visiteur. On trouve ainsi des films tournés à bord des plus célèbres paquebots français, depuis les années 1920 jusqu'au début des années 1960, des images d'archives passionnantes qui font revivre de grands moments de l'histoire et de la légende des paquebots, comme les soirées de gala à bord ou la course au Ruban Bleu, ou des films retraçant la vie dans les ports d'escales.

Ces films peuvent être renouvelés dans le cadre d'une thématique particulière, comme c'est le cas en 2007, pour « Escal' en Extrême-Orient ». Parmi les images les plus remarquables projetées cette année, on peut citer les extraits suivants :

- ✓ Des paquebots dans le canal de Suez, semblant naviguer au milieu des dunes de sable (années 1920)
- ✓ Le « courrier de France » arrivant à Saïgon, dans les années 1920, accueilli par une foule toute en casques coloniaux et ombrelles blanches
- ✓ Une plantation de thé dans l'Indochine des années 1930
- ✓ Des scènes de rue et autour du port à Shanghai, en 1945
- ✓ Des vues du port de Marseille, avec son pont transbordeur, et l'embarquement de passagers à bord du *Champollion* (1925)

Ces extraits sont projetés ici dans un hublot, là sur un écran de 100 m<sup>2</sup> ou même dans les fonds des assiettes dans la salle à manger. Au pont promenade, c'est un immense mur de béton, long de 60 mètres, qui sert de support à des images ouvrant sur un horizon infini et imaginaire : c'est l'armada des paquebots construits à Saint-Nazaire qui défile, majestueusement, sur une mer d'un bleu profond. De *l'Impératrice Eugénie* (1865) aux paquebots de croisière du XXI<sup>e</sup> siècle, en passant par les mythiques *Normandie* (1935) et *France* (1962), c'est un hommage émouvant à ces géants des mers qui est rendu à travers de très belles images.

***L'illusion est parfaite. Avec Escal'Atlantic à Saint-Nazaire, le « passager » s'immerge dans les paquebots de légende. Magique !***  
(Agence France Presse)

## **ANIMATION 2007 : « ESCAL' EN EXTREME-ORIENT »**

Régulièrement Escal'Atlantic met en place des rendez-vous ou animations afin de renouveler l'attractivité de la visite et pour faire vivre le paquebot.

Parmi les initiatives mises en place depuis 2000 on peut citer : des croisières musicales, des croisières « saveurs », un « Concours de la plus belle lettre » présidé par Claude Villers, des projections-conférences donnant la parole aux témoins de l'épopée transatlantique, la présence de comédiens et musiciens pour des voyages très vivants... et également des expositions temporaires, consacrées au paquebot géant *Queen Mary 2* et, sur deux années, au « Temps des Voyages », mettant en valeur des documents et films inédits provenant du fonds French Lines.

### ***En 2007, Escal'Atlantic embarque ses passagers sur les routes de l'Extrême-Orient***

Cette thématique s'inscrit dans une programmation sur trois ans, consacrée aux grandes destinations des paquebots : les Amériques en 2006, l'Extrême-Orient en 2007, le bassin méditerranéen en 2008.

Le paquebot se glisse dans le sillage des navires des Messageries Maritimes qui desservaient la route Marseille – Yokohama, en passant par le Canal de Suez, Colombo, Singapour, Saïgon, Shanghai... A la fin du XIXe siècle, les navires mettaient plus de 40 jours pour parcourir les quelques 19 000 kilomètres de cette longue route qui était exploitée de 1865 jusqu'en 1969.

Des films exceptionnels, des objets précieux, des documents rares raconteront ce long voyage ; thés raffinés et cocktails exotiques au bar d'Escal'Atlantic, dans une ambiance rappelant les jardins japonais, contribueront à créer une ambiance « zen »... tandis qu'un tout nouveau salon à bord du paquebot, avec une décoration étonnante basée sur les dessins de Gervèse et un jeu de l'oie grandeur nature, feront vivre aux passagers un voyage hors du commun...

**Du 30 mars 2007 au 6 janvier 2008. Dossier de presse spécifique disponible.**

Du 1<sup>er</sup> juin au 31 août 2007, Escal'Atlantic s'associe par ailleurs à la manifestation « Estuaire 2007 » en accueillant une œuvre d'art créée par le collectif d'artistes cubains Los Carpinteros.

## ANIMATION ENFANTS : LES « JEUNES AVENTURIERS »

Depuis 2005, les enfants sont invités à se glisser dans la peau de « Jeunes Aventuriers » : leur visite, avec l'aide d'un livret-jeu et des énigmes à résoudre, devient un passionnant jeu de piste (mise en place en collaboration avec le Comité Départemental du Tourisme de Loire-Atlantique).

Selon son âge -les jeux s'adressent aux 6-8 et 9-12 ans-, l'enfant a le choix entre plusieurs personnages : commandant de bord, actrice de cinéma, décoratrice de paquebots et même... passager clandestin ! A lui ou à elle de jouer ensuite pour trouver le « mot mystère » grâce aux indices glanés le long de la visite.

Le livret-jeu, remis à l'embarquement, comporte six énigmes à résoudre, dans différents lieux d'Escal'Atlantic. Il faut bien ouvrir les yeux pour trouver les bonnes réponses :

- Mais d'où viennent ces sacs de café ?
- Quel est l'animal représenté sur la laque de Normandie ?
- Cette cabine serait-elle une bonne cachette ?
- Quel est l'ordre donné par le commandant aux machines ?
- Paquebot, ça veut dire quoi exactement ?
- Et le livre que Jules Verne a oublié dans sa cabine, quel est donc son titre ?...

Grâce aux indices, chaque personnage peut mener à bien sa mission. Ainsi l'actrice de cinéma connaîtra le titre de son futur film ; le commandant de bord pourra éviter le danger qui menace le navire ; la décoratrice aura compris qu'il ne faut surtout pas prononcer le nom d'un certain animal qui porte malheur à bord d'un navire, et le passager clandestin saura vers quel port l'amène le paquebot.

En récompense de sa mission remplie, le « Jeune Aventurier », héros de la visite, se voit remettre un diplôme.

S'impliquant davantage dans la visite, en complicité avec ses parents, l'enfant s'approprie de façon très ludique les espaces d'Escal'Atlantic.

*Les livrets-jeu sont disponibles gratuitement pour toute visite d'Escal'Atlantic en famille, toute l'année.*

***Imparable pour attraper le virus des paquebots.***  
(Le Nouvel Observateur)

## DES COLLECTIONS EXCEPTIONNELLES

Si Escal'Atlantic propose un voyage très plaisant dans l'univers des grands « liners », il ne faut pas oublier que c'est aussi un lieu de référence pour la découverte de la décoration des grands paquebots transatlantiques. Depuis les années 1990, la Ville a donné mission à l'Ecomusée de Saint-Nazaire de constituer un fonds muséographique « paquebots », destiné à être exposé dans Escal'Atlantic.

Parmi les pièces les plus remarquables déjà exposées à bord d'Escal'Atlantic on peut citer :

- ✓ « Les Renards » de Jean Dunand, un bas-relief laqué et doré, mettant en scène de malicieux renards, provenant d'un ensemble intitulé « La Chasse » qui décorait la porte coulissante séparant le fumoir du grand salon de première classe sur *Normandie* ;
- ✓ des panneaux de verre gravés et peints par Jacques-Charles Champigneulle, d'après un dessin de Jean Dupas, provenant également de *Normandie* qui fut à juste titre surnommé « musée flottant des arts décoratifs français »
- ✓ le salon de musique du *Liberté* (1950) qui est présenté tel qu'il était installé sur le paquebot, avec son mobilier et le piano d'origine
- ✓ dans la grande salle à manger, la « table du commandant » en teck massif et ses huit fauteuils pivotants, provenant d'un paquebot de la série des « Provinces » (vers 1900)
- ✓ des objets divers comme une malle cabine Vuitton des années 1930 ; des fauteuils de la salle à manger 1<sup>re</sup> classe d'*Île de France* (1927), dues au décorateur Pierre Patout ; des verres, services en porcelaine et autres accessoires de table de différents paquebots, réalisés spécialement pour la Compagnie Générale Transatlantique...

## **La collection Vian**

Cet ensemble va s'enrichir de façon considérable grâce à l'apport de la collection Vian : près de 800 objets, témoins du faste des arts décoratifs à bord du paquebot Normandie, qui ont été mis en dépôt à l'Ecomusée de Saint-Nazaire, dans le cadre d'une dation à l'Etat. Ces objets proviennent de la plus importante collection privée française d'objets provenant de Normandie, collection assemblée pendant de longues années par Louis-René Vian (1932-2001), grand spécialiste de ce navire.

Elle comporte aussi bien du mobilier (des fauteuils, chauffeuses, chaises, lit et armoire d'une cabine 1<sup>re</sup> classe...) que des œuvres d'art (des tableaux, des panneaux de laque...), des éléments de décoration (un ensemble de 132 dalles de verre sculptées et gravées qui ornaient la salle à manger du paquebot) que des objets de table (services en argent et porcelaine, verres et carafes en cristal...). Les artisans d'art les plus réputés sont représentés, comme par exemple le maître laqueur Jean Dunand, les décorateurs Jean-Maurice Rothschild, Pierre Patout et René Lalique ; ainsi que des grandes marques comme Christofle, Daum, Haviland...

Cette collection a donc fait l'objet d'une dation à l'Etat par les héritiers de Louis-René Vian ; elle a été affectée au musée national des Arts Décoratifs puis pour dépôt à l'Ecomusée de Saint-Nazaire. Celui-ci procède à un travail d'inventaire scientifique et faire réaliser des travaux de restauration pour certains objets.

- Dans un second temps, ces objets, ainsi que d'autres actuellement dans les réserves de l'Ecomusée de Saint-Nazaire, seront destinés à enrichir le contenu muséographique d'Escal'Atlantic.

La ville qui a vu naître et partir les plus grands et les plus beaux transatlantiques français se voit ainsi dépositaire d'un fonds exceptionnel.

*Le visiteur devient globe-trotter  
à travers le temps et les paquebots.*  
(Télérama)

## PAQUEBOTS, PORT ET PLAGES : LE TOURISME A SAINT-NAZAIRE

Depuis Pâques 2000, Escal'Atlantic est le vaisseau amiral de l'offre touristique du port de Saint-Nazaire qui se compose de visites comme on n'en trouve « nulle part ailleurs » :

- ✓ **Le sous-marin Espadon**, premier sous-marin français à avoir atteint le Pôle Nord, est aujourd'hui le seul sous-marin à flot ouvert aux visiteurs en France (visite audioguidée).
- ✓ **Chantiers navals Aker Yards** : un circuit très complet à l'intérieur du chantier ce qui permet de comprendre tout le processus de la construction des paquebots de croisière parmi les grands jamais réalisés (visite guidée).
- ✓ **Airbus Saint-Nazaire Gron** : la visite des halls Polaris et Comète où sont assemblés, équipés et testés les fuselages avant et centraux de tous les modèles d'Airbus dont l'A380 dont le fuselage est construit aux deux tiers à Saint-Nazaire (visite guidée)
- ✓ **A partir d'avril 2007, le Port de Saint-Nazaire** : la découverte du 4<sup>e</sup> port commercial de France, depuis les bassins de Saint-Nazaire à la raffinerie de Donges en passant par des terminaux parmi les plus importants en Europe (visite guidée).
- ✓ **La visite de l'Ecomusée complète cette offre touristique et culturelle** : maquettes et documents audiovisuels proposent un voyage dans le temps à travers l'histoire de la ville, du port, de la construction navale et aéronautique.

**L'ensemble de la destination touristique a déjà accueilli  
plus de 1 600 000 visiteurs payants.**

### **La ville aux 20 plages**

Alterner les découvertes sur le site portuaire et les après-midis à la plage : voilà une jolie façon de découvrir tous les charmes de Saint-Nazaire. La ville peut s'enorgueillir de 20 plages, dont la fameuse plage à Saint-Marc-sur-Mer où Jacques Tati tourna les inoubliables *Vacances de Monsieur Hulot* au début des années 1950 (photo ci-contre). Les plages et criques de Saint-Nazaire se découvrent idéalement à pied, depuis le Chemin des Douaniers, un magnifique sentier qui longe la côte sur plusieurs kilomètres.

A la nuit tombée, le port dans son ensemble, autour des bassins et de la base sous-marine, est transformé en un extraordinaire paysage de lumières : c'est la « Nuit des Docks », une création de Yann Kersalé, sculpteur de lumières.

## LA BASE SOUS-MARINE ET « VILLE-PORT »

### La ville se réapproprie la base : un pari d'envergure pour Saint-Nazaire

Équipement touristique et culturel, Escal'Atlantic s'inscrit dans « Ville-Port », un vaste programme d'urbanisme autour de la base sous-marine, qui cherche à recoudre une déchirure vieille de 60 ans.

Construite par l'armée allemande en 1941 et 42, à l'emplacement même où autrefois accostaient les paquebots transatlantiques (voir aussi p. 2), la base sous-marine a non seulement valu à la ville la destruction presque totale sous les bombes. Après la guerre, ce gigantesque blockhaus, long de 300 mètres et représentant une masse de 480 000 m<sup>3</sup> de béton, a aussi constitué une véritable barrière entre le port et la ville, reconstruite en tournant le dos à son port d'origine.

En faisant le pari de se réapproprier la base, de l'ouvrir à la fois sur le port et sur la ville, d'en faire un espace pour les Nazairiens et les visiteurs, la ville de Saint-Nazaire, sous l'impulsion du maire Joël Batteux, redonne à la ville son identité portuaire et crée un pôle d'attractivité majeure. Le projet global, conçu par l'architecte catalan Manuel de Sola, comprend dans le secteur de Ville-Port :

des logements, des immeubles de bureaux, un complexe cinématographique, un supermarché, une vaste esplanade devant la base sous-marine, une navette routière gratuite avec le centre ville, une rampe piétonnière donnant accès sur le toit de la base avec des points de vue incomparables sur la ville, le port et tout l'estuaire. Escal'Atlantic et l'Office de Tourisme sont installés à l'intérieur de la base.

Dans le cadre de « Ville-Port 2 », engagé depuis 2002, sont programmées de nouveaux aménagements et créations : une salle de spectacle dédiée aux formes émergentes, le LiFE, et la scène de musiques actuelles, le VIP, dans l'alvéole 14 de la base sous-marine ; un espace commercial, le « Ruban Bleu », qui viendra densifier et prolonger le centre ville jusqu'aux portes de la base sous-marine ; un théâtre dans l'enceinte de l'ancienne gare de chemin de fer, gare de style haussmannien datant de 1865, rare vestige de la ville « transatlantique ».

**Escal'Atlantic et les autres lieux de visite  
sont ouverts onze mois sur douze  
(fermeture annuelle entre les vacances de Noël et de février).**

Accueil et billetterie centralisés dans la base sous-marine :  
renseignements : [0 810 888 444](tel:0810888444) (N° Azur, tarif local)

Office de Tourisme\*\*\* également dans la base sous-marine  
Tél. 02 40 22 40 65

[www.saint-nazaire-tourisme.com](http://www.saint-nazaire-tourisme.com)

**Contact presse**

Andrea KLOSE, Développement culturel / Relations presse

Escal'Atlantic/SIREN  
3, boulevard de la Légion d'Honneur - BP 173  
44613 SAINT-NAZAIRE cedex

Tél. 02 28 54 08 05 / 06 89 88 29 05 ; e-mail : [klosea@saem-siren.com](mailto:klosea@saem-siren.com)

**Photos : un large choix de photos est disponible pour la presse (sur CD ou par e-mail)**

**Escal'Atlantic**   
S A I N T - N A Z A I R E

# Sous-marin Espadon à Saint-Nazaire :

## voyage au cœur des profondeurs



## DOSSIER DE PRESSE 2007

### Contact presse :

Andrea KLOSE, Escal'Atlantic  
tél. 02 28 54 08 05 / 06 89 88 29 05  
[klosea@saem-siren.com](mailto:klosea@saem-siren.com)

## **1 – Une visite audioguidée en trois langues**

En prenant place dans l'écluse fortifiée du port de Saint-Nazaire, pendant l'été 1987, l'Espadon a été le premier sous-marin français à ouvrir ses portes aux visiteurs. Après 25 années de service qui l'ont mené des côtes africaines aux glaces du Pôle Nord, l'Espadon a à ce moment-là entamé une nouvelle et belle carrière de bateau-musée. Aujourd'hui, l'Espadon fait partie de la destination touristique du Port de Saint-Nazaire, dont l'équipement « phare » est Escal'Atlantic. Produit familial par excellence, le sous-marin propose la découverte passionnante d'un univers insolite.

Chaque visiteur est équipé d'un audioguide individuel. Accessible en trois langues – français, anglais et allemand-, le scénario de visite comporte des anecdotes de la vie à bord, des explications techniques et une ambiance sonore particulièrement soignée afin de faire vivre aux visiteurs les sensations à bord de ce sous-marin.

## **2 – L'Espadon se raconte**

« Bienvenue à bord ! Nous sommes le 26 avril 1964. Il est 14 h 00. Nous allons partir en expédition au Pôle Nord pour naviguer sous la banquise. C'est une grande première pour un sous-marin français ! »

Le visiteur écoute un véritable scénario, basé sur la mission « Pôle Nord » de l'Espadon. Commentaires et sons typiques des sous-marins de la famille des « Narval » créent un univers sonore réaliste tout en renforçant l'aspect ludique de la visite. Les bruits de lancement d'une torpille, de l'hélice d'un bateau en surface ou le caquètement insolite d'un banc de crevettes s'ajoutent aux témoignages et explications pour faire de cette visite une expérience unique.

Le parcours débute sur le quai par une brève introduction sur l'écluse fortifiée et les principales caractéristiques de l'Espadon.

En cours de visite, le scénario restitue les caractéristiques et l'ambiance que le visiteur trouve dans chaque partie du sous-marin :

- L'aménagement et l'étroitesse de la chambre des mécaniciens et électriciens (12 couchettes pour 18 hommes, le principe de « la bannette chaude ») ;
- Le bruit et la chaleur dans la salle des moteurs diesel surnommée « l'enfer » ;
- Dans le central opération, le travail des « oreilles d'or », capables d'identifier tous les bruits des fonds sous-marins et en surface ;
- Les rudiments de la navigation et les principes de plongée dans le poste central ;
- Les conditions de vie et d'hygiène difficiles pour les 65 hommes à bord pendant 45 jours ;
- La simulation d'un lancement d'une torpille avant le retour en surface.

### **Carte d'identité du sous-marin Espadon**

Construit par les Chantiers Augustin Normand du Havre, il a été lancé en 1958 et a pris son service en 1960. Long de 78 m, l'Espadon pouvait plonger pendant 5 à 6 jours ; ses moteurs électriques lui assuraient une vitesse maximale de 16 nœuds en surface et 18 nœuds en plongée (soit environ 29 et 32 km/h). Pendant ses 25 années de service, il a passé 2 561 jours en mer et 33 796 heures en plongée ; il a parcouru 360 547 milles marins, soit l'équivalent de 17 fois le tour de la terre. Le 8 mai 1964, au cours d'une mission de reconnaissance sous la banquise, l'Espadon a été le premier sous-marin français à faire surface au Pôle Nord. Aujourd'hui c'est le seul sous-marin à flot ouvert aux visiteurs en France.

### **3 – Renseignements pratiques**

Durée de la visite : 30 minutes

Ouverture du sous-marin :

- De 10 h à 12 h 30 et de 14 h à 18 h
- 7 jours sur 7 d'avril à septembre
- du mercredi au dimanche en février, mars, octobre, novembre, décembre
- dernière entrée 30 minutes avant la fermeture

Prix de la visite (tarif individuel 2007) :

|                                                                     | Adulte | Enfant (4-12 ans) |                                                       |
|---------------------------------------------------------------------|--------|-------------------|-------------------------------------------------------|
| <u>Haute saison</u><br>(avril à septembre)                          | 8 €    | 6 €               | L'entrée à l'Ecomusée est offerte avec chaque entrée. |
| <u>Basse saison</u><br>(février, mars, octobre, novembre, décembre) | 6,90 € | 5,40 €            | Forfait famille<br>(2 adultes,<br>2 enfants) : -15%   |

**Renseignements sur toutes les visites  
au n° Azur (prix d'un appel local) 0 810 888 444**

**[www.saint-nazaire-tourisme.com](http://www.saint-nazaire-tourisme.com)**

## ESPADON

### Travaux de remise en état

#### Inspection subaquatique de la coque - Conclusions

Peinture de la coque dans l'ensemble en bon état, seules des zones de corrosion isolées ont été observées.

Le maintien du bateau sur béquilles acier soudées sur la coque est bien en place.

Aucune cavité décelée sous la coque.

Protection cathodique en mauvais état.

#### Amiante dans le sous-marin

Mesures d'empoussièrement en 2001 faisant apparaître une situation saine, aucune fibre d'amiante décelée dans l'air ambiant de la salle des moteurs où la présence d'amiante est avérée.

Diagnostics en 2005 qui confirment la présence d'amiante dans les compartiments accès et soute groupe électrogène et moteurs diesel.

Nouvelles mesures d'empoussièrement en 2007 à l'issue des travaux avant ouverture au public, confirmation de l'absence de fibres d'amiante dans l'air ambiant.

#### Travaux sur le sous-marin

##### 2006/2007

Remplacement des parties tôlees corrodées à la surface de la coque.

Remplacement des trappes de visite sur le pont.

Remplacement des passerelles d'accès aux visites du sous-marin.

Mise en place d'un réseau de traitement d'air à l'intérieur du sous-marin avec système de déshumidification de l'air.

Mise en conformité électrique et éclairage intérieur du kiosque.

Renforcement de l'éclairage de sécurité.

Extension de la détection incendie du sous-marin à la centrale d'alarme du bâtiment.

##### 2007/2008

Traitement des zones corrodées.

Remplacement de la protection cathodique pour pérenniser le revêtement sur la coque.

Carénage de la partie émergée de la coque avec abaissement de 1,00 m du niveau d'eau du bassin, mise à demeure de pompes de maintien du niveau d'eau.

Contrôle des épaisseurs internes de coque sur les ballasts.

Retrait de l'amiante des compartiments « électrogène » et « moteurs ».

## Le label « bateaux d'intérêt patrimonial »

**Herveline Delhumeau**

Chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie,  
de l'inventaire et du système d'information,  
Direction de l'architecture et du patrimoine

### Évolution du projet de label « BIP »

Considérant les problèmes posés par la mise en conformité de certains navires présentant un caractère patrimonial au regard des normes actuelles de la sécurité de la navigation, la Fondation du patrimoine maritime et fluvial a été amenée, dans un premier temps, à proposer au Ministre des Transports des solutions alternatives pour ces navires ainsi qu'une labellisation permettant de sérier les bateaux concernés. Au bout d'un an de concertation avec le Bureau de la Plaisance, différents critères ont été retenus pour cette labellisation et les procédures d'homologation particulières.

Après un temps de latence pendant lequel rien n'a évolué, le label « bateaux d'intérêt patrimonial » a pris une nouvelle dimension en 2006 à l'occasion d'un problème de gestion des fonds destinés à alimenter le Conservatoire de l'espace littoral (CEL). Celui-ci est, en effet, alimenté, sur décision du Premier Ministre, par une partie des droits perçus sur le **droit annuel de francisation et de navigation** (DAFN). Le montant affecté annuellement au CEL est de 35 millions d'euros.

L'article 100 de la loi de finance rectificative pour 2005 a modifié l'assiette du droit annuel de francisation (DAFN). Celui-ci a désormais été calculé sur la longueur (en mètres) de la coque du navire et non plus sur le tonnage. Ce changement d'assiette a permis de simplifier considérablement les formalités relatives à la francisation sur les navires de plaisance (obligés d'être jaugés seulement à partir de 24 mètres). Le seuil de taxation a été fixé aux bateaux d'une longueur de 7 mètres. Parallèlement, les droits sur les coques et sur les moteurs ont été réajustés.

Par suite de divers problèmes posés par cette réforme (notamment un amendement diminuant le taux de taxation du DAFN et donc le montant des recettes escomptées), le Conservatoire de l'espace littoral s'est retrouvé, à l'automne 2006, avec un déficit prévisible de revenus. Considérant ce fait, les ministres chargés des Transports et du Budget ont décidé la mise en place d'un groupe de travail pour dresser un bilan de la réforme de 2005 et pour étudier les mesures portant sur :

- le traitement particulier à réserver aux navires d'intérêt patrimonial et classés au titre des monuments historiques,
- la limitation des effets de seuil dans la nouvelle taxation, touchant particulièrement les bateaux de plaisance de 10 à 12 mètres,
- la préservation des recettes du Conservatoire de l'espace littoral, principal attributaire des droits perçus.

**L'article 108 de la loi n° 2006-1771 de finance rectificative pour 2006, votée le 30 décembre 2006, a prévu trois cas d'exonération du droit annuel de francisation et de navigation en faveur :**

- **des navires protégés au titre des monuments historiques,**
- **des embarcations mues principalement par l'énergie humaine (voile-aviron),**
- **des bateaux d'intérêt patrimonial ayant reçu le label BIP de la fondation du patrimoine maritime et fluvial.**

### **Procédures législatives pour matérialiser l'exemption des bateaux d'intérêt patrimonial**

Dès la création de **la Fondation du Patrimoine**, le 2 juillet 1996, le législateur l'a dotée d'un outil fiscal original afin de conduire à bien sa mission d'aide à la restauration du patrimoine rural non protégé par l'État auprès des propriétaires privés. La loi de finance pour 1997 a rendu ce label fiscalement effectif en étendant le bénéfice des dispositions des articles 156-I-3 et 156-II-1 ter du Code général des impôts aux immeubles ayant obtenu le label de la Fondation du patrimoine. Une circulaire conjointe de la Fondation du patrimoine et du ministère de la Culture, en date du 7 février 2000, a précisé le champ d'application du label ainsi que sa procédure d'attribution.

**La Fondation du patrimoine maritime et fluvial** étant une fondation hébergée par la fondation du patrimoine, des conventions particulières lui permettent également d'attribuer un label ayant un pouvoir de défiscalisation.

### **Les bateaux présentant un intérêt patrimonial**

Les critères de labellisation « bateaux d'intérêt patrimonial » ou « BIP » correspondent globalement à ceux définis par les Monuments historiques :

- critère historique,
- critère technique (architecte, chantier particulier, type de construction, type de bateau, qualité de la réplique...).
- critère spécifique (lié à une personnalité, à un événement, à sa rareté, à son caractère exceptionnel ou culturel).

Ils s'ouvrent au-delà puisque les répliques peuvent aussi être concernées par ce label alors qu'elles ne peuvent prétendre à la protection au titre des monuments historiques. Par ailleurs, alors que pour les Monuments historiques, seul le chef de file d'une série de bateaux ou l'un de ses représentants particulièrement emblématiques peut bénéficier l'une procédure de protection, le label BIP peut s'appliquer à tous les exemplaires d'une série.

Les bateaux classés monuments historiques sont, quant à eux, destinés à recevoir, *de facto*, le label BIP.

Une directive européenne de juin 1998 a défini la notion de « navires du patrimoine » en créant une distinction entre les navires construits avant 1950 et les autres. Puis, l'arrêté du 30 septembre 2004 a défini le champ d'application des « navires du patrimoine » comme étant ceux construits avant 1950 ou construits à l'identique avec des matériaux d'origine (répliques).

La notion de « bateaux d'intérêt patrimonial » dépasse cette notion d'ancienneté, comme c'est le cas pour les bateaux protégés au titre des monuments historiques qui peuvent être postérieurs à 1950.

La Fondation du patrimoine maritime et fluvial a estimé qu'environ 1300 à 1500 « bateaux d'intérêt patrimonial » seront concernés par la mesure de défiscalisation du DAFN. Ceci dit, dans un deuxième temps, le label concernera également les bateaux d'une taille inférieure à 7 mètres qui sont exemptés de la taxe sur le DAFN : ces « petits » bateaux sont fort nombreux et regroupent notamment nombre de répliques d'embarcations traditionnelles réalisées dans la mouvance des concours lancés par le Chasse-Marée.

## **La procédure d'attribution du label BIP**

Un dossier correspondant aux procédures d'obtention du label est d'ores et déjà réalisé par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, mais il n'est pas diffusé tant que le décret définissant les cas d'exonérations du droit annuel de francisation et de navigation et fixant les conditions d'attribution du label BIP n'est pas signé.

Ce dossier comprend une partie informatisée qui devrait, à terme, déboucher sur une base de données mise en ligne, source d'information incomparable sur le patrimoine naval de plaisance français.

## **Le décret définissant certaines exonérations du droit annuel de francisation et de navigation et fixant les conditions d'attribution du label BIP**

Ce décret (comprenant une description des critères de labellisation, la composition du comité de labellisation et des précisions sur la procédure retenue) devait paraître avant la mi-mai 2007. La Fondation du patrimoine maritime et fluvial va reprendre les démarches pour faire aboutir ce texte. Il devrait recueillir un avis favorable et être publié très rapidement.

Le label « bateau d'intérêt patrimonial », prévu par l'article 224 du code des douanes, sera délivré par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, après avis d'une commission d'agrément. Il est attribué pour une durée de 5 ans renouvelable.

La demande d'agrément, disponible auprès de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, doit être adressée à cette dernière, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une des associations, fédérations régionales pour la culture maritime (FRCM) ou institutions reconnues par la commission d'agrément. Cette commission est composée de 12 personnes :

- un représentant de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial ;
- un représentant du ministère chargé des douanes ;
- un représentant du ministère chargé de la mer ;
- un représentant du ministère chargé de la culture ;
- un représentant de l'Association nationale des élus du littoral ;
- un représentant du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ;
- un représentant de la Fondation du patrimoine ;
- cinq personnalités qualifiées nommées, pour une durée de trois ans renouvelable, par le ministre chargé des douanes, ou leurs suppléants.

Seuls les bateaux ayant reçu un avis favorable de la commission d'agrément peuvent se voir accorder, par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, le label « bateau d'intérêt patrimonial ».

La commission d'agrément se réunit au moins une fois par an et au plus tard le 31 octobre de l'année de délivrance du label afin de transmettre les données au ministère chargé des douanes pour que celui-ci procède, avant la fin de l'année en cours, au remboursement du droit annuel de francisation et de navigation acquitté au titre de l'année de l'obtention du label et émette un avis d'exonération pour les quatre années suivantes.

Le label est renouvelable au terme des cinq ans. Toutefois, s'il apparaît qu'au cours de la période de labellisation, les conditions ayant permis l'attribution du label n'ont pas été respectées, celui-ci peut être retiré et, en ce cas, le droit annuel de francisation et de navigation sera exigible pour les années de non respect de ces conditions.

Il est certain que la labellisation « BIP », compte tenu du fait qu'un dossier doit être fourni pour permettre la procédure, permettra de recenser les bateaux présentant un intérêt patrimonial, qu'il s'agisse de bateaux de plaisance, maritimes, fluviaux comme lacustres. C'est là une opportunité qui ne pourrait être réalisée autrement.



## Droit de la mer – Droit maritime

**Françoise Odier**  
Juriste

Le juriste appréhende la mer sous l'angle du droit international public et sous l'angle du droit privé.

Chacune de ces approches correspond à une fonction juridique de la mer.

Le droit international public comporte une partie de droit de la mer, c'est-à-dire de droit des Etats souverains sur la mer et pour l'exploitation de la mer.

Le droit privé comporte des règles de droit maritime, c'est-à-dire de règles applicables aux activités commerciales en mer et générées par la mer.

Ces deux disciplines ont de plus en plus de mal s'ignorer. La vie maritime est par essence internationale et dépend des normes qui régissent le domaine international.

Certaines règles du droit de la mer ont ainsi une incidence directe sur le droit des entreprises. Les règles du droit maritime ont leur source, le plus souvent, dans des conventions internationales.

La différence entre droit de la mer et droit maritime s'atténue pour des raisons didactiques, nous les présenterons globalement en mettant en évidence les éléments qu'ils ont en commun tout en soulignant la finalité particulière de chacune des disciplines.

C'est cette démarche qui justifie le plan suivant :

**1<sup>ère</sup> partie** : La mer en tant qu'espace et sources de richesses.

**2<sup>ème</sup> partie** : Le navire en tant que centre de l'activité maritime.

La 1<sup>ère</sup> partie recouvre la discipline universitaire du droit de la mer.

La 2<sup>ème</sup> partie correspond à un enseignement de droit maritime.

## Plan détaillé

### La mer en tant qu'espace et source de richesses.

Cette 1<sup>ère</sup> partie se réfère à la Convention de Montego Bay du 8 décembre 1982.

① Les divisions de la mer et leur régime :

- eaux intérieures
- eaux territoriales
- zone économique exclusive
- haute mer
- fonds marins

② La mer espace de circulation.

- Zone d'exploitation :
  - le principe de libre circulation et la notion de passage inoffensif,
  - les modalités d'exploitation des richesses.

③ La situation du navire et le rôle du pavillon.

④ Les dénaturations du pavillon :

- pavillon de complaisance et sécurité en mer.

### Le navire en tant que centre de l'activité maritime.

- Rôle du propriétaire du navire :
  - responsabilité
  - exploitation du navire
- Les risques auxquels le navire est exposé :
  - abordage
  - assistance
  - régime des épaves et des navires abandonnés
- Les risques que le navire fait courir à l'environnement : la pollution.
- Les assurances dont le rôle est essentiel pour faire contrepoids aux risques.

## Les objets protégés au titre du patrimoine nautique

**Luc Fournier**

Adjoint au chef de bureau, Bureau conservation du patrimoine mobilier et instrumental, Direction de l'architecture et du patrimoine

La protection du patrimoine nautique a commencé en France au début des années 80, soit plus tardivement qu'en Grande- Bretagne ou aux Etats- Unis. Le corpus des navires classés est aujourd'hui représenté par plus d'une centaine de spécimens, appartenant principalement aux catégories des bateaux traditionnels et des bateaux de plaisance. Si cette collection possède l'immense mérite d'exister, la France ne peut s'enorgueillir, comme d'autres nations, de posséder un ou plusieurs navires- symboles de son histoire. La tâche qui incombe à présent au ministère de la culture est de continuer, d'une part, à enrichir cette collection en poursuivant le processus de protection et en explorant de nouveaux domaines : les « reliques » et les navires qui, tout en ne méritant pas la protection, nécessitent un recensement (bateaux d'intérêt patrimonial ou « BIP »; d'autre part, à mettre au point des documents- types pour la restauration, à faciliter la transmission des savoirs et à gérer les nombreuses questions juridiques et fiscales qui sont connexes à la volonté de conserver ce patrimoine dans le milieu qui est le sien.

### Bibliographie

- « *Histoire ignorée de la marine française* » par Etienne Taillemite- Editions Perrin 1988.
- 
- « *Sauvegarde du patrimoine naval* » par François Macé de Lépinay in « *Monuments historiques* » n° 130 (décembre 1983- Janvier 1984).
- « *La résurrection du Léchalas- A toute vapeur d'Erdre en Loire* » par Gilles Millot in « *le Chasse- Marée* » n° 84- 1994

## **1) La France et le monde maritime : une vocation contrariée et velléitaire**

De par sa position géographique, l'orientation de la France est double : la France est un cap, c'est-à-dire une pointe qui s'avance dans la mer, mais la France est aussi une zone de transit, une route terrestre qui assure les relations entre l'Europe du nord (Flandres, Allemagne) et l'Europe du sud (péninsules italienne et ibérique) sans avoir à passer par des chaînes montagneuses, toujours difficiles à franchir.

Ces deux données vont conditionner à elles seules toute l'histoire maritime française et, par répercussion, donner au parc des navires classés au titre des monuments historiques la consistance qui est aujourd'hui la sienne.

Un cap, cela signifie un territoire bordé par les mers sur deux voire trois côtés : ce qui va devenir la France répond parfaitement à ce critère puisqu'elle est frangée au nord par la Manche et la mer du Nord, à l'ouest, par l'océan Atlantique et au sud, par la Méditerranée. Voilà qui, de prime abord, semblerait vouer cette terre à une vocation maritime prédominante. Mais il ne faut pas s'y tromper : sur les côtes de France, les sites se prêtant à l'établissement de bons ports sont rares. La navigabilité des fleuves est très variable : la Seine est facilement navigable, mais elle est méandreuse. La Loire possède un débit irrégulier. La navigation sur la Gironde, ouverte aux vents d'ouest, est problématique car parsemée d'îles et de bancs de sable. Les entreprises tentées pour corriger la nature, parmi lesquelles figure la construction du canal du Midi, semblant promis à un bel avenir puisqu'il permet l'établissement d'un raccourci Atlantique- Méditerranée en évitant la péninsule ibérique, paraît s'enliser au milieu des campagnes ensoleillées et alanguies qui le bordent...

Ce contexte géographique semble s'imposer à l'histoire économique- politique de notre pays : celle-ci ne va pas se constituer sur ses rivages, mais bien à l'intérieur de ses terres, même si l'on constate, dans l'antiquité gallo- romaine, un trafic commercial florissant à travers les mers fermées que sont la Méditerranée et, dans une moindre mesure, la Manche.

La France médiévale ne s'intéresse pas à la mer. Entre le XI<sup>ème</sup> et le milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle, le point fort de son économie se situe sur cette route qui va des Flandres à l'Italie du nord. Mais, dès 1297, les Génois inaugurent une route maritime allant de l'Italie aux Flandres via la Grande- Bretagne. Par ailleurs, le report de l'itinéraire Flandres- Italie vers l'est va avoir pour conséquence que la route Champagne- Rhône- alpine ne participe plus que médiocrement à l'expansion économique de l'Europe occidentale.

Privée d'une activité commerciale soutenue, la France voit s'affirmer sa vocation paysanne et rurale : les ruraux sont des gens attachés à leur terre, casaniers, autarciques, qui ne perdent jamais leur clocher de vue et, par contrecoup, accueillent ce qui vient d'ailleurs avec méfiance.

Dans l'affirmation de la vocation continentale de la France, l'histoire politique conforte l'histoire économique : le royaume de France va être initié par la dynastie capétienne à partir de l'Île- de- France, région qui ne possède pas de façade maritime. Il faudra attendre 1023, pour que l'annexion de la Normandie procure au royaume naissant un accès à la mer.

Dès lors, et cette constatation va demeurer valable jusqu'à nos jours, les gouvernements successifs de notre pays vont osciller, au fil des péripéties économico-politiques entre l'idée que la France, pour exister, doit s'affirmer sur le continent européen et que, dans ces conditions, la marine est un luxe superfétatoire et l'idée que la richesse du pays passe par la domination des mers permettant d'assurer des relations commerciales fructueuses qui, à terme, lui profiteront.

Force est de constater, qu'au cours de notre histoire, ce fut la première idée qui domina la pensée politique des gouvernants, même si la vision maritime vint, à plusieurs reprises dans notre histoire, apporter la preuve que la France avait sa carte à jouer sur les océans et donner lieu à de superbes réalisations.

Les choses, pourtant, commencent mal : le premier fait d'armes de la flotte française est une défaite : le 13 juin 1340, la flotte anglaise du roi Edouard III détruit près de Gand (Belgique) la flotte française qui tentait d'empêcher les Anglais de venir porter secours aux Gantois, révoltés contre le roi de France. Fait significatif, lors de cet engagement qui est passé dans l'histoire sous le nom de « *Bataille de l'Ecluse* » les amiraux français avaient aligné et mis à l'ancre leurs vaisseaux le long de la côte formant une sorte de rempart flottant qu'ils imaginaient infranchissable (une sorte de « ligne Maginot » avant la lettre...). Face à la manoeuvrabilité des navires anglais, le bilan est terrible : les deux amiraux français tués et 160 navires sur 200 perdus.

Dès lors, l'intérêt pour les choses de la mer reviendra périodiquement dans la pensée politique française mais, contrariées par la problématique continentale, ces périodes d'essor seront sans lendemain : Charles V et Charles VI favorisent la renaissance de la marine et obtiennent même quelques succès contre les Anglais mais leurs efforts sont monopolisés par un conflit que l'Angleterre a porté sur nos terres. Au XVII<sup>ème</sup> siècle, Richelieu crée une marine militaire permanente sur chacune des mers qui bordent le royaume et, inspiré par l'exemple hollandais, cherche à développer la flotte de commerce par la création des « compagnies » qui possèdent le monopole du commerce avec une région déterminée. La Fronde vient ruiner ses efforts et le jeune Louis XIV, en montant sur le trône, ne trouvera plus que quelques vaisseaux croupissant au fond des ports. Seconde grande figure de l'histoire maritime française : Jean- Baptiste Colbert : il met au point et fait aboutir un programme naval de 120 vaisseaux de guerre, réorganise, par l'ordonnance du 22 novembre 1669, le corps des officiers de marine, met sur pied un système de recrutement des équipages, modernise les 7 arsenaux existants et initie la création de celui de Rochefort. Dans le secteur de la marine marchande, il poursuit l'action de Richelieu. Mais les guerres qui endeuillèrent le règne de son maître, Louis XIV, et ruinèrent le royaume furent essentiellement continentales et l'opinion publique ne perçut sans doute pas à sa juste valeur l'ampleur de l'action entreprise par le grand ministre que fut Colbert.

Les exemples de ces sursauts sans lendemain pourraient être multipliés au cours de notre histoire : à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, la construction navale est parvenue à un tel niveau de perfection dans les arsenaux français que toute unité française capturée par les Anglais était immédiatement copiée. Cette flotte va se distinguer lors de la guerre d'indépendance américaine en remportant plusieurs batailles navales contre la Royal Navy (bataille de Chesapeake en 1781) mais il est probable que cette guerre d'Indépendance américaine, en asséchant les finances du royaume favorisera, de manière indirecte, la Révolution de 1789...Par ailleurs, le règne de Louis XVI verra les premières expéditions françaises dans le Pacifique (La Pérouse). Notons à ce sujet que le ministre de la marine de Louis XVI, le

marquis de Castries devra sans cesse disputer à Necker, le ministre des finances, de précieux crédits, ce dernier trouvant que la marine coûte trop cher.

A l'époque es Lumières, si Voltaire, inspiré par l'exemple britannique, prône l'idée d'une marine facteur de développement et de prospérité, Jean- Jacques Rousseau voit le salut de l'humanité dans un purificateur retour à la nature terrestre...

La Révolution de 1789 verra l'émigration de beaucoup d'officiers de marine français, de lignée aristocratique. C'est cette marine, héritée de l'ancien régime mais privée de cadres expérimentés et des crédits nécessaires, que Napoléon 1<sup>er</sup> tentera d'opposer à la puissance maritime britannique et qui sera vaincue dans des engagements retentissants dont l'aboutissement sera la bataille de Trafalgar (21 octobre 1805) au cours de laquelle l'amiral anglais Nelson détruisit une escadre franco- espagnole pourtant supérieure en nombre.

Sous le règne de son neveu, Louis- Napoléon Bonaparte, la marine connaîtra une renaissance d'autant plus spectaculaire que la volonté impériale prend place dans une période de révolution technologique et économique : essor de la propulsion à vapeur, modernisation de l'artillerie, construction des premiers cuirassés et du premier sous- marin expérimental et, dans le secteur marchand, constitution de compagnies maritimes soutenues par des grands noms de la finance. Cette flotte prouva ses capacités lors de la guerre de Crimée (1854) et les expéditions en mer de Chine (1857) mais ne sera révélera d'aucune utilité lors de la guerre franco- prussienne de 1870, fatale au régime, alors que la Prusse ne possédait, de son côté, qu'un embryon de flotte et que Bismark redoutait un débarquement français sur les côtes de la Baltique.

Il n'en fallut pas plus pour que la III<sup>ème</sup> République naissante, dans son souci consubstantiel d'une revanche à l'égard de l'Allemagne, ne se détournât de la marine, lui assignant, en priorité, les rôles de liaison avec les colonies et de défense des côtes. Cela explique pourquoi la France entre dans le premier conflit mondial avec une marine militaire constituée d'unités disparates qui aurait été bien en peine de s'opposer à un débarquement allemand sur les côtes de Normandie ou de la mer du Nord, dont l'alliance avec la Grande- Bretagne sut nous préserver.

Entre les deux guerres, la France se dote d'une marine militaire puissante et bien équilibrée tandis que la marine marchande poursuit sa modernisation et fait construire un certain nombre d'unités remarquables dont certaines sont entrées dans la légende (paquebot « *Normandie* » **Photo**). A la Libération, tout est à recommencer : l'essentiel de la flotte de guerre gît au fond du port de Toulon, tandis que les bâtiments de la marine marchande ont été coulés ou, dans la plupart des cas, saisis par les belligérants.

La reconstruction s'effectuera dans la décennie 50- 60, pour la marine militaire, grâce, notamment, au pacte d'alliance mutuel conclu avec les Américains dans le cadre de la « guerre froide » ; pour la marine marchande, dans un contexte de croissance économique, par le rétablissement vital des liaisons avec nos colonies et la renaissance d'institutions de prestige, comme la « *French Line* », la ligne de l'Atlantique Nord Le Havre- New- York, administrée par la Compagnie générale transatlantique.

Le parc de navires classés au titre des monuments historiques offre- t- il un reflet fidèle de cette histoire ?

## 2) Le parc des navires classés au titre des monuments historiques ou la confirmation de la vocation continentale de la France.

### a) Présentation

Si nous nous livrons à une rapide analyse statistique des différentes catégories auxquelles appartiennent les 112 navires qui bénéficient aujourd'hui de la protection au titre des monuments historiques, les résultats sont les suivants :

- Bateaux de plaisance : 33 %
- Bateaux de pêche : 27,67%
- Bateaux de service : 17 %
- Bateaux de charge : 14,20 %
- Bateaux à passagers : 1,70 %
- Bateaux- feu : 1,70%
- Equipement public flottant (bateaux- lavoirs) : 1,70 %
- Bateau de combat : 0,89 %
- Bateau scientifique : 0,89 %

Comment interpréter ces chiffres ? Cette collection, riche par sa diversité (oserais- je dire pas sa disparité ?), est essentiellement constituée de petites unités qui ont, pour la plupart d'entre elles, été conçues pour ne pas s'éloigner des côtes. En effet, les deux domaines les mieux représentés, la pêche traditionnelle et le « yachting » constituent des activités qui, dans la plupart des cas, s'effectuent en vue des côtes, même si la collection compte parmi ses spécimens le « *Joshua* » (*photo*) du navigateur Bernard Moitessier. Mais la marine militaire et la navigation de commerce au long cours, deux secteurs- clés pour témoigner de la puissance et du dynamisme d'un état, sont réduits à portion congrue et représentées par deux uniques exemplaires conservés à Nantes : l'escorteur d'escadre « *Maillé- Brézé* » (*photo*) et le voilier de charge « *Bélem* » (*photo*).

Quelques échantillons de la collection : pour les bateaux de plaisance, le dériveur « *Vétille* » (*photo*) l'un de nos plus anciens voiliers préservés (1892) et le canot à moteur « *Simone II* » (*photo*) de 1924. Pour les bateaux de service, le bateau- école « *Duchesse Anne* » (*photo*) élément majeur du musée maritime de Dunkerque et le remorqueur « *Pasteur* », construit en Autriche en 1914 pour la navigation sur le Danube (*photo*). Pour les bateaux de charge, la gabare « *Fleur de Lampaul* » (*photo*) dont les formes caractéristiques trahissent sa filiation bretonne. En tant qu'échantillons des navires à vocation particulière, je citerai la frégate météo « *France I* » (1959) conservée au musée maritime de La Rochelle (*photo*) et le bateau- feu « *Sandettie* » de 1948, conservé au musée maritime de Dunkerque (*photo*).

Le parc des navires classés au titre des monuments historiques me semble donc bien plus révélateur d'une histoire « ethnologique », d'une histoire des métiers traditionnels de la mer, de l'artisanat au sens noble du terme, plus que de l'industrie. La « grande » histoire semble absente de cette sélection, comme si la mémoire collective avait voulu amnésier la série d'occasions manquées que constitue, en dépit des efforts de la nation, l'histoire de la marine française. On ne trouve pas au sein de cette collection de « monument- symbole » équivalent à

ce que peut être le vaisseau de l'amiral Nelson « *Victory* » (**photo**) ou le clipper « *Cutty Sark* » (**photo**) pour les Anglais, la frégate « *Constitution* » (**photo**) pour les Américains, le vaisseau « *Wasa* » (**photo**) pour les Suédois, le croiseur « *Aurora* » (**photo**) pour les Russes ou même le torpilleur « *Drazki* » (**photo**) pour les Bulgares, mention spéciale à ce dernier, conservé à Varna, puisque, de construction française, il est le dernier représentant d'une catégorie de navires qui forma l'essentiel des escadres françaises entre 1890 et 1920.

La constitution de ce parc commence, il est vrai, plus tard que chez nos voisins, avec le classement du voilier- école d'origine allemande "*Duchesse Anne*" le 5 novembre 1982 (**photo**). Mais aurait- il été possible de préserver un navire- symbole de notre histoire maritime, pierre angulaire d'une collection nationale ? Trois cas viennent à l'esprit.

b) les occasions perdues.

- *Le vaisseau de 74 canons « Duguay- Trouin ».*

Si aucun navire de guerre à voiles datant de l'ancien régime n'avait été préservé en France, tous n'avaient cependant pas disparus. Il subsistait à Portsmouth (Grande-Bretagne) au lendemain de la seconde guerre mondiale, un vaisseau français de 74 canons, le "*Duguay- Trouin*". Lancé à Rochefort en 1796 sur plans de Sané et donc témoignage de l'apogée de l'architecture navale de l'époque de Louis XVI, il fut capturé peu après la bataille de Trafalgar en 1805. le « *Duguay- Trouin* » navigua sous pavillon britannique jusqu'en 1855 puis servit de bateau- école à Devonport. Sauvé de la casse par intervention personnelle du roi Edouard VII, il fut entretenu par la « *Society for nautical research* » dans l'arsenal de Portsmouth (**photo**). En 1949, le gouvernement britannique proposa de nous le restituer. Après avoir étudié son retour en France, le gouvernement, faute de crédits, préféra le saborder en plein milieu de la Manche, portant à sa poupe les pavillons français et britanniques (**photo**).

- *Le cuirassé « Courbet ».*

Lancé le 23 septembre 1911 à l'arsenal de Brest, le « *Courbet* » faisait partie d'une série de quatre cuirassés de 23000 tonnes armés de douze pièces de 305 mm qui représentait, lors de l'éclatement de la première guerre mondiale, ce que la marine nationale pouvait opposer de plus moderne à ses adversaires. Il passa la première guerre mondiale en Méditerranée, dans l'attente d'une confrontation avec la marine austro-hongroise qui n'eut pas lieu. Déclassé lors du déclenchement de la seconde guerre mondiale, le « *Courbet* » (**photo**) s'opposa, avec un certain succès, à l'avance des troupes allemandes qui remontaient le Cotentin pour prendre Cherbourg. Evacué en Angleterre puis rallié aux Forces navales françaises libres, le « *Courbet* » servit à Portsmouth durant l'été 1940 comme plate- forme de défense contre- avions et abattit plusieurs avions nazis. Le 9 juin 1944, le vieux cuirassé, arborant le drapeau à croix de Lorraine, fut échoué au large d'Harmanville (Calvados) comme brise- lames (**photo**) afin de protéger le port artificiel d'Arromanches où il fut d'ailleurs attaqué par des sous- marins de poche allemands qui le croyaient opérationnel. Après la fin des hostilités, il fut démantelé sur place. S'il avait pu être conservé, ce témoin des deux guerres mondiales, ce symbole de l'épée brisée de la Résistance française, aussi éloquent que le Lion de Belfort, aurait constitué sans aucun doute un élément majeur de la mémoire collective.

- **Le paquebot « Île- de-France ».**

« L'Île- de- France » fut sans aucun doute ce que les Anglais surnomment « *a lucky ship* », un navire chanceux. Construit aux chantiers de Penhoët à Saint- Nazaire, (**photo**) mis en service le 22 juin 1927 sur la ligne de l'Atlantique nord, cet élégant paquebot constituait le chaînon intermédiaire entre le « *Paris* », lancé en 1916 et le « *Normandie* » de 1935. Très recherché par la clientèle anglo- saxonne dans les années 30 pour le raffinement de ses aménagements et de sa cuisine, « *l'Île- de- France* » fut enrôlé comme transport de troupes durant la seconde guerre mondiale transportant, au cours des cinq années du conflit, 300 000 soldats alliés (**photo**), ce qui lui vaudra d'être décoré de la Croix de guerre. Modernisé après la guerre (**photo**), il reprit ses rotations Le Havre New- York et, le 26 juillet 1956, vint se porter au secours des passagers du paquebot italien « *Andrea Doria* » qui était en train de sombrer au large de New- York, après avoir été abordé par le paquebot suédois « *Stockholm* ». Deux ans plus tard, la Compagnie générale transatlantique mit fin à sa carrière et il fut cédé à un producteur américain pour devenir l'acteur principal d'un film catastrophe « *The Last Voyage* » au cours duquel il devait être endommagé pour les besoins du scénario (**photo**). Cette fin pitoyable suscita l'ire du Général de Gaulle, nouveau président de la République, qui fit pression pour que la transaction échoue. Le paquebot n'en fut pas moins vendu au producteur d'Hollywood mais les casseurs japonais de Yokohama, qui héritèrent de l'épave, organisèrent à bord une cérémonie shinto afin d'exorciser l'âme d'un navire aussi honorable...

La préservation de « l'Île- de- France » eut été assurément souhaitable mais elle ne pouvait s'envisager qu'assortie d'un projet culturel solide qui lui fit assurément défaut. Le seul cas de reconversion d'une unité aussi importante est l'ancien paquebot de la Cunard « *Queen Mary* », aujourd'hui préservé à Long Beach. Notons que le projet de préservation du paquebot « *France* » à Honfleur en 2005 s'est, lui aussi, soldé par un échec.

c) **Le statut des propriétaires**

Les bateaux appartenant à des propriétaires privés forment une nette majorité puisqu'ils constituent 76 % des navires classés (35 % du parc appartient à des personnes physiques tandis que 65 % sont détenus par des associations). La propriété publique s'exerce sur 24 % des unités protégés, parmi lesquels les quelques navires inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

### **3) La protection au titre des monuments historiques.**

a) **L'instruction administrative des dossiers**

Si la protection du patrimoine naval devait se conformer au cadre législatif et réglementaire en vigueur dans le domaine de la protection, en revanche, la mise en place d'une campagne de protection d'un patrimoine aussi spécifique méritait, à coup sûr, une adaptation des procédures applicable aux objets relevant du patrimoine « classique ».

En premier lieu, par la mise en place, dans les régions à caractère maritime, de chargés de mission pour le patrimoine maritime, correspondants dans les services déconcentrés,

chargés d'inventorier les éléments de ce patrimoine susceptibles d'être protégés ainsi que d'effectuer une surveillance sur les spécimens protégés. A dire vrai, cette expérience s'est limitée aux régions Bretagne et Pays- de- la- Loire, avant d'être étendue, beaucoup plus récemment aux régions Poitou- Charentes et Rhône- Alpes. Mais, comme on peut s'en rendre compte, la couverture est loin d'être complète, beaucoup de DRAC exerçant leur compétences sur des régions à vocation maritime ne disposant pas de chargés de mission pour ce type de patrimoine, ce qui est particulièrement vrai pour le pourtour méditerranéen.

A l'échelon central du ministère de la culture, la volonté de constituer un parc de navires classés s'est traduite par la nomination en 1992, suite au colloque « Estuaires 92 » à Nantes par la nomination d'un chargé de mission pour le patrimoine maritime et fluvial assisté, quatre années plus tard, par deux experts pour le patrimoine maritime, l'un historien, l'autre, directeur de chantier naval.

Enfin, lors du passage du dossier devant la Commission supérieure (aujourd'hui nationale) des monuments historiques, le dossier est présenté par un rapporteur spécial, compétent dans le domaine de l'histoire maritime : ce fut tout d'abord l'amiral Ortscheit, remplacé depuis une dizaine d'années par l'amiral François Bellec.

Progressivement s'est donc mis en place une procédure aménagée pour la sélection, l'instruction du dossier administratif de protection et la présentation devant la Commission nationale des monuments historiques. Pour le reste, les dossiers de protection du patrimoine maritime obéissent aux mêmes règles que celles afférentes aux autres types d'objets mobiliers : constitution d'un dossier de protection, passage devant la Commission départementale des objets mobiliers, puis devant la Commission nationale des monuments historiques (section patrimoine industriel, scientifique et technique) pour un avis sur le classement au titre des monuments historiques, mesure concrétisée par un arrêté ministériel.

Notons trois aménagements majeurs apportés récemment à cette procédure :

- La possibilité offerte au préfet de département d'inscrire à titre transitoire à l'inventaire des monuments historiques un navire dans l'attente de son classement.
- La possibilité prévue par l'ordonnance n° 1128 du 8 septembre 2005 d'inscrire à titre définitif un navire possédant un intérêt suffisant pour l'histoire ou l'histoire des techniques appartenant à un propriétaire privé avec l'accord de ce dernier, chose impossible dans l'état précédent du droit où les objets mobiliers appartenant à ce type de personne physique ou morale devaient auparavant obligatoirement être classés (article L 622- 20 et suivants du code du patrimoine)
- La possibilité prévue par le même texte de placer sous instance de classement, c'est-à-dire de classer de manière transitoire et à titre conservatoire pour une durée de un an pour le cas où la préservation d'un navire intéressant serait compromise en raison de motifs matériels ou juridiques (article L 622- 5 du code du patrimoine).

b) Une représentativité à parfaire ?

Les années à venir nous réservent- elles des opportunités qui nous permettraient de compléter ce parc ? La réponse à cette question doit être imprégnée d'une prudente réserve, pour ne pas dire d'un certain pessimisme.

- Dans le domaine de la marine marchande, aucun navire présentant un intérêt historique et scientifique ne semble pouvoir, à l'heure actuelle, être recensé et, la cas échéant, protégé. L'occasion s'est présentée récemment avec le paquebot « *Norway* », ex- « *France* », dernier représentant des paquebots transatlantiques français, qu'un opérateur touristique français, l'entreprise « *Pierres et Vacances* » envisageait de racheter afin de l'exploiter comme hôtel flottant à Honfleur (14). A cette occasion, le ministère de la culture et de la communication fut approché afin de déterminer si une protection au titre des monuments historiques était possible. Après examen, il a été conclu qu'en dépit des transformations opérées vers 1975, lors de la transformation du transatlantique en paquebot de croisière, la coque et certains décors, demeurés dans leur état d'origine, méritaient la protection. Mais l'acquéreur potentiel recula devant les coûts générés par le désamiantage du paquebot qui fut finalement vendu à un casseur indien de la baie d'Alang. Le sort final du dernier paquebot transatlantique français demeure des plus incertains, en dépit de l'intérêt que lui a apporté tout récemment une entreprise française spécialisée dans l'hôtellerie de luxe et cette « chronique d'une mort annoncée » a d'ailleurs valu au ministère de la culture un impressionnant courrier...
- Même tonalité pour la marine militaire : je me garderai de rappeler les avatars tragico-comiques de l'équipée du porte- avions « *Clémenceau* », sur fond de désamiantage, que les médias ont amplement relaté. Il convient de mentionner également la tentative malheureuse de la préservation du croiseur « *Colbert* », lui aussi ultime représentant d'une lignée et témoignage, au même titre que le « *Clémenceau* », de la renaissance de la marine française dans les années 50/60. Retiré du service en 1991, il avait été confié à une association et ouvert au public, comme navire- musée, dans le port de Bordeaux. Mais le différentiel abrupt entre les revenus de l'association et les coûts d'entretien du navire, assorti du refus du ministère de la défense nationale, propriétaire, de participer aux dépenses d'entretien ont eu raison de l'expérience. Il a suffi d'une campagne locale d'opinion exigeant le retrait « d'un amas de ferraille qui défigure le port de Bordeaux, lequel n'a jamais eu de vocation militaire » pour inciter la Marine à faire remorquer son dernier croiseur jusqu'à Brest où il devrait servir de magasin de pièces détachées au porte- hélicoptères « *Jeanne d'Arc* », jusqu'au retrait de service de celui-ci, prévu en 2012.
- Dans le domaine des navires traditionnels, le plan Mellik instauré en 1992 et visant à la réduction des flottilles de pêche a conduit à accélérer le processus de protection des bateaux de pêche des côtes françaises dont l'exécution avait programmé la disparition. On peut considérer que la représentativité de cette catégorie de bateaux d'intérêt patrimonial est, à présent assurée, du moins en métropole, car le patrimoine maritime traditionnel de nos départements et territoires d'outre- mer est, à mon sens, sous- recensé et sous- représenté.

Compte- tenu de ce qui vient d'être exposé, quels seraient les domaines à prospecter pour venir compléter la collection des objets mobiliers à caractère nautique protégés au titre des monuments historiques ?

- En premier lieu, la navigation de plaisance, domaine où la multiplicité des constructeurs, autrefois proches de l'artisanat de luxe et le nombre d'exemplaires uniques, souvent réalisés sur commande, devraient nous réserver quelques belles surprises. La découverte quasi- fortuite au château des Ormes (Vienne) du canot à

moteur de course « *Suzette II* » (**photo**) datant des premières années du XX<sup>ème</sup> siècle est une illustration parfaite. « *Suzette II* » a été classée au titre des monuments historiques par arrêté en date du 4 novembre 2002.

- En second lieu, la navigation fluviale, domaine peu étudié et manifestement sous-représenté dans le *corpus* des navires classés alors que son rôle a été important dans le développement économique de notre pays. A ce titre, il conviendrait d'explorer le patrimoine fluvial de Voies navigables de France (VNF) .
- En troisième lieu, dans la catégorie des bateaux traditionnels, les embarcations des Départements et Territoires d'outre- mer, qu'ils soient navires de travail ou navires utilisés dans certaines circonstances festives. Notons que le patrimoine métropolitain des navires « festifs » n'a pas été, lui non plus, beaucoup exploré (barques des joutes sétoises).
- En quatrième lieu, le domaine des « reliques », parties de navires ou éléments ayant appartenu à des navires d'intérêt historique. Un exemple : le kiosque du sous- marin « *Casabianca* » (**photo**), installé devant la mairie de Bastia (2B) . Rappelons que le « *Casabianca* » fut l'un des trois sous- marins qui parvint à s'enfuir de la rade de Toulon au moment du sabordage et à rejoindre la France combattante en Afrique du Nord., grâce à la détermination de son équipage, en particulier de son commandant, Jean Lherminer (**photo**). Le « *Casabianca* » participa ensuite à la libération de la Corse. C'est à ce titre que, lors de son retrait du service, au début des années 50, le kiosque du « *Casabianca* » fut récupéré et fut installé face à la mairie de Bastia. Cette relique, souvenir d'une classe de sous- marins entièrement disparue et d'un homme patriote et courageux mériterait certainement le classement.

A cette même catégorie des « reliques » se rattachent les souvenirs des grandes liaisons maritimes, en particulier celles de la ligne de l'Atlantique nord le Havre- New York. Le problème est que ce patrimoine, éléments de décor, maquettes, vaisselle, affiches, pièces d'ameublement est très éparpillé et qu'il existe une forte demande provenant de collectionneurs fortunés qui explique les cotes astronomiques atteintes par ce type d'objets lors des ventes publiques. Plus sagement, il conviendrait de prospecter dans le patrimoine des anciennes compagnies maritimes où doivent être conservées quelques pièces intéressantes qui mériteraient la protection. Exemple : la cheminée monumentale de la salle à manger du paquebot transatlantique « *la Savoie* » (1901) (**photo**) qui a longtemps décoré le bureau directorial de la Compagnie générale transatlantique au Havre. Mais le patrimoine d'autres compagnies maritimes (compagnie Sud- Atlantique, Chargeurs réunis, Delmas- Vieljeux, Compagnie auxiliaire de navigation à vapeur) ou des entreprises qui leur ont succédé mériterait qu'on se penche sur lui.

- En cinquième lieu, les répliques : faute d'avoir pu conserver des unités d'un certain tonnage, l'habitude s'est prise à partir des années 80 (en même temps que s'effectuaient les premières protections, mais est- ce un hasard ?) de fabriquer des répliques de navires anciens : ce fut tout d'abord le côtre de Surcouf « *le Renard* », construit à Saint- Malo, puis la corvette « *la Recouvrance* », lancée en 1992 à Brest et enfin la frégate « *l'Hermione* » en cours de construction à Rochefort. Si ces réalisations ne peuvent prétendre, du moins dans un avenir immédiat, au statut de

monument historique, elles contribuent à apporter au public une image « historicisante » du patrimoine maritime de notre pays.

- Enfin, il convient de signaler la création, toute récente, d'une nouvelle catégorie patrimoniale, les « bateaux d'intérêt patrimonial » (BIP). Ce sont des unités qui, sans mériter une protection type « monument historique », présentent un intérêt qui justifie leur recensement et un contrôle des travaux dont ils peuvent faire l'objet, moyennant une exonération fiscale au profit de leur propriétaire.

#### **4) Problèmes d'ordre scientifique, juridique et fiscal liés à l'existence du parc des bateaux classés au titre des monuments historiques.**

La vocation d'une collection de navires classés est de conserver les spécimens dans l'environnement physique et les conditions humaines qui se rapprochent le plus possible de ceux pour lesquels ils ont été conçus. Objectif ambitieux mais qui se heurte à un certain nombre d'obstacles.

##### a) Problèmes scientifiques

Ils sont principalement liés à la transmission des savoirs : la recherche sur le patrimoine nautique a été, par le passé, le plus souvent, le fait d'amateurs et de passionnés, bien plus que de professionnels, qui n'avaient pas toujours la formation historique nécessaire.

Les techniques de restauration dépendent un savoir-faire oral dont la transmission paraît très aléatoire.

##### b) Problèmes juridiques

- Renforcement des normes de sécurité en application de la réglementation internationale (législation SOLAS qui comptabilise les membres de l'équipage et les bénévoles comme passagers payants).
- Renforcement des normes de sécurité pour ce qui concerne les ERP (établissements recevant du public)
- Problème de l'homologation du bateau par le service des affaires maritimes françaises avec obligation de produire une documentation technique qui fait défaut le plus souvent. La prise de pavillon étranger paraît alors la seule solution et elle est incompatible avec la mesure de classement au titre des monuments historiques. Il serait, à ce titre, opportun de mettre en place une synchronisation entre les demandes des affaires maritimes et celles du ministère de la culture et de la communication.
- Interdiction ou limitation de l'emploi de certains matériaux (amiante, bois exotiques). L'emploi de ce matériau a été prohibé sur le territoire français par le décret n° 96- 1133 du 24 décembre 1996 et sur celui de la Communauté européenne par la directive européenne du 26 juillet 1999.
- Application de la législation propre à la circulation des biens culturels (autorisation de sortie des bateaux classés hors du territoire douanier).

### c) Problèmes fiscaux

A l'instar de l'ensemble des diverses composantes du patrimoine mobilier classé au titre des monuments historiques, le patrimoine maritime souffre de ne pouvoir bénéficier des avantages de la fiscalité dévolue aux immeubles classés, le principal d'entre eux étant la déduction en totalité de l'impôt sur le revenu de l'apport financier du propriétaire pour des travaux subventionnés par le ministère de la Culture ainsi que certaines déductions de charge offertes par l'article 31 du code général des impôts telles que les intérêts des dettes contractées pour la conservation, l'acquisition ou la réparation du bien mobilier.

Cette amélioration du dispositif fiscal est un des enjeux des projets de réforme portés par la DAPA.

## **5) Quelques propositions**

### a) Mesures d'ordre scientifique

#### ***Protection***

- Réfléchir sur la notion d'authenticité dans l'esprit de la protection au titre des monuments historiques.
- Sélectionner les thématiques importantes avec l'aide de la CNMH et des experts pour déterminer les priorités de protection.
- Développer la politique de recherche avec les universités (aides de bourses de la DAPA) afin de recenser les sources documentaires disponibles y compris les maquettes anciennes.

#### ***Conservation***

- Une attention particulière doit être portée aux métiers et aux savoirs-faire et à leur transmission.
- recenser les compétences avec l'aide de la Fondation du Patrimoine et des experts de la DAPA : architectes navals, experts maritimes, entreprises (chantiers navals et fournisseurs de matériaux spécifiques: stocks de bois, tissus pour les voiles, etc...) ainsi que les lieux de formation (LEP spécialisés comme celui de Cherbourg).
- Nécessité d'appliquer à la conservation des bateaux classés les règles applicables aux autres objets protégés : constat d'état, étude préalable rassemblant la documentation existante, établissement d'un cahier des charges, documentation précise des travaux réalisés, programme de maintenance...
- Mettre au point des règles générales de déontologie applicable à la conservation du patrimoine nautique, l'examen au cas par cas étant cependant incontournable.
- Etablir, avec la direction des musées de France, une réflexion commune sur les méthodes d'intervention, tout en sachant que l'enseignement tiré de ce rapprochement ne pourra qu'être relatif, les objectifs de la conservation au sein d'un musée et de la conservation *in situ* étant connexes mais pas identiques. A titre d'exemple, il conviendra d'adapter aux principes de conservation les techniques imposées par les règles de navigation moderne ; et, *a contrario*, d'adapter, dans le respect de la déontologie, la conservation du patrimoine aux contraintes de sécurité et de la réglementation internationale. Dans cette perspective,

il sera nécessaire d'établir des contacts entre le ministère de la culture et le ministère des transports (direction des affaires maritimes - direction des ports et du littoral) ainsi qu'avec le ministère de la défense nationale.

- Élaboration par la direction de l'architecture et du patrimoine (bureau de la conservation du patrimoine mobilier et instrumental) de cahier des charges- type pour la restauration des navires classés. Cette élaboration est actuellement en cours.

b) Mesures d'ordre administratif

- Identifier au sein des DRAC concernées un correspondant pour le patrimoine nautique pour développer les réseaux inter-régionaux entre les associations, les propriétaires et les institutions. Ce travail n'est qu'en partie réalisé pour les DRAC gérant un territoire maritime. Il est entièrement à faire pour les DRAC gérant un territoire sur lequel est susceptible de se trouver des éléments du patrimoine fluvial.
- Renforcer les contacts réguliers entre la Fondation du patrimoine maritime et fluvial et les DRAC.
- Il serait, enfin, opportun de recommander aux propriétaires de bateaux classés de se regrouper en fédération comme les propriétaires de voitures anciennes qui est chargée de délivrer la carte grise spécifique adaptée aux véhicules d'époque.

c) Mesures d'ordre fiscal

- Faire préciser par instruction fiscale la question de l'ouverture au public (bateau visible de l'extérieur...).
- Aligner le régime fiscal des bateaux sur le régime des immeubles permettant ainsi la déduction partielle ou totale de l'impôt sur le revenu des sommes investies par le propriétaire.
- Grâce aux dispositions de la loi mécénat du 1<sup>er</sup> août 2003 : encourager les acteurs économiques à investir dans la conservation et la revalorisation.

**6) CONCLUSION**

J'établirai, dans la conclusion à cette intervention, une comparaison avec celle d'un article écrit par M. François Macé de Lépinay, inspecteur général des monuments historiques, pour un numéro spécial de la revue « *Monuments historiques* » consacré au patrimoine maritime. Ce numéro datant de décembre 1983, est de peu postérieur aux premières mesures de classement de spécimens du patrimoine nautique français au titre des monuments historiques. Dans sa conclusion, M. Macé de Lépinay, après avoir constaté que notre pays mettait les bouchées doubles pour combler son retard dans le domaine du patrimoine naval, notait, d'une part, que la classement ne pourrait produire pleinement ses effets que si l'administration mettait à disposition les moyens nécessaires en hommes et en crédits ; d'autre part que si cette initiative du ministère de la culture pouvait être relayée par celles de particuliers et de collectivités territoriales. Il appelait enfin de ses vœux à une diversification progressive du parc de bâtiments classés.

Quel bilan peut- on établir quelque vingt- cinq années plus tard ?

Sur le plan des moyens humains et financiers, on peut dire que la situation est très contrastée entre les différentes régions, certaines DRAC faisant preuve d'un dynamisme évident dans le domaine du développement du patrimoine nautique tandis que, pour d'autres, il n'est assurément pas une priorité.

Même constat pour ce qui concerne le relais de l'initiative étatique par les particuliers et les collectivités territoriales : si la volonté de personnes privées est souvent à l'origine de la protection et de la conservation d'un élément du patrimoine nautique, on ne peut en dire autant des personnes publiques ainsi qu'en témoignent plusieurs expériences malheureuses récentes : celle du croiseur « *Colbert* » à Bordeaux (cité en 3b), celle de la goélette « *Principat de Catalunya* » au Canet- en- Roussillon et celle du transbordeur « *Nomadic* » qui aurait formé un complément idéal à la « Cité de la Mer » mais dont la Communauté urbaine de Cherbourg- Octeville a rejeté l'idée d'acquisition. Tout se passe, en fait, comme si le substrat de la société française restait indifférent à ce domaine du patrimoine qu'elle considérerait plus comme un gadget coûteux que comme un élément à part entière de son histoire.

Diversification du parc des navires classés ? On devrait plutôt, vingt- cinq ans plus tard, parler d'accroissement compte- tenu du fait que deux catégories de navires ont surtout bénéficié du développement de la protection : les bateaux traditionnels et les bateaux de plaisance. M. Macé de Lépinay posait en 1983 la question de la protection d'un sous- marin : le premier dossier de ce type sera examiné par la Commission nationale des monuments historiques le 21 juin prochain.

Un bilan en demi- teinte, plus gris que bleu, sachant que la priorité qui incombe aujourd'hui au ministère de la culture et de la communication (direction de l'architecture et du patrimoine) va être d'assurer la pérennité de la centaine de navires classés. Dans le contexte tel qu'il se présente, l'affaire risque d'être une tâche plus ardue qu'il n'y paraît.

## Présentation du *Belém*

Consulter la rubrique « Découvrir le Belém » sur le site de l' Association  
**(CTRL + clic pour suivre le lien)**

\*Présentation

<http://www.fondationbelem.com/presentation.htm>

\*Caractéristiques

<http://www.fondationbelem.com/caracteristiques.htm>

\*L'équipage

[http://www.fondationbelem.com/l\\_equipage.htm](http://www.fondationbelem.com/l_equipage.htm)

\*Histoire

[http://www.fondationbelem.com/histoire\\_1896-1914\\_1\\_antillais\\_de\\_nantes.htm](http://www.fondationbelem.com/histoire_1896-1914_1_antillais_de_nantes.htm)

\*Photothèque

[http://www.fondationbelem.com/phototheque\\_en\\_construction.htm](http://www.fondationbelem.com/phototheque_en_construction.htm)

## Célébration de 25 années de mécénat de la Caisse d'Épargne. La décoration de « grand mécène » remise à la Fondation Belém

### Un bateau au destin mouvementé

#### Herveline Delhumeau

Chargée de mission pour le patrimoine maritime et fluvial  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie,  
de l'inventaire et du système d'information,  
Direction de l'architecture et du patrimoine

#### 1896-1914 . l'Antillais de Nantes

Le *Belém* est un trois-mâts barque de 534 tonneaux, à coque et mâts en acier. Avec ses 51 m de long et ses 22 voiles, il peut porter jusqu'à 1 200 m<sup>2</sup> de voilure.

Ce voilier de commerce a été lancé le **16 juin 1896** à Chantenay-sur-Loire près de Nantes, par les chantiers Adolphe Dubigeon pour l'armateur Fernand Crouan.

Bateau de charge affecté à la ligne du Brésil d'où il ramenait vers Nantes des fèves de cacao, ainsi que du rhum et du sucre des Antilles, le *Belém* était présent à la Martinique lors de l'éruption du volcan de la montagne Pelée en 1902.

#### 1914-1951 : yacht sous pavillon britannique

Il a passé entre les mains de plusieurs armateurs et a effectué plus de trente campagnes au commerce entre Nantes et l'Amérique du Sud avant d'être transformé en yacht de grand luxe, en 1914, pour son nouveau propriétaire, le Duc de Westminster.

Devenu en 1921 *Fantôme II*, lors de son rachat par le brasseur irlandais A. E. Guinness, il a sillonné les mers du globe avant d'être désarmé à l'orée de la Seconde Guerre mondiale. Il demeura ainsi à l'abandon dans la rade de Cowes durant 12 ans.

#### 1951-1979 : la période italienne

Vendu en 1951 à la Fondation Cini, établie sur l'isola San Giorgio Maggiore à Venise, le navire fut rebaptisé *Giorgio-Cini*. Il fut alors doté d'un gréement de trois-mâts goélette pour servir de voilier école. Mais vingt ans plus tard, il devait être cédé pour une lire symbolique aux carabinieri italiens : un chantier naval vénitien devait assurer sa remise en état et lui restituer son gréement initial. Mais, en 1976, les carabinieri, faute des moyens financiers nécessaires, durent renoncer à leur bateau-école et le cédèrent au chantier naval qui le mit en vente cette même année sur le marché international.

Le voilier était devenu un élément familier du paysage vénitien. Au début des années 1970, un français amoureux des vieux gréements, le Dr Gosse visita le bateau et, découvrant son origine nantaise, tenta d'alerter l'opinion publique française sur l'existence du voilier. Après plusieurs tentatives de sensibilisation pour la sauvegarde du navire (article dans Le Monde, émission Thalassa sur FR3...) l'**Union nationale des Caisses d'Épargne de France** s'imposa enfin comme le mécène tant attendu. Elle racheta le bateau, rebaptisé *Belém*, au début de l'année 1979. Grâce à cet acte de mécénat privé, le navire a pu revenir de Venise sous pavillon français à Toulon puis à Brest avec le soutien logistique de la Marine nationale qui en a notamment assuré le remorquage.

## Un joyau du patrimoine naval français

Pour assurer l'avenir du trois-mâts battant à nouveau pavillon français, la **Fondation Belém** a été créée par décret le **11 mars 1980**. L'Union nationale des Caisses d'Épargne de France a fait don du voilier à la fondation.

Cette fondation, administrée par un conseil d'administration de 15 membres, composé de représentants du Groupe Caisse d'Épargne, de la Marine Nationale, du Ministère de la Culture ainsi que de personnalités qualifiées, assure l'exploitation et l'entretien du *Belém* avec le concours de la Compagnie Maritime Nantaise.

Après une première série de travaux, le *Belém* s'amarrait, 14 septembre 1981, quai de Suffren, au pied de la Tour Eiffel. Durant les 4 ans de son séjour parisien pendant lesquels s'est déroulé le chantier de mise aux normes de sécurité indispensables pour pouvoir renaviguer, le voilier a accueilli près d'un demi-million de visiteurs passionnés.

Ayant rejoint son port d'attache, Nantes, en 1985, le *Belém* a recommencé à sillonner les mers à partir de **1986**.

Classé Monument historique le **27 février 1984**, le *Belém* compte parmi les premiers bateaux protégés au titre de la législation sur les monuments historiques.

### La reconnaissance officielle d'une activité de mécénat patrimonial remarquable

**L'acte fondateur du mécénat de l'Union nationale des Caisses d'Épargne de France fut le rachat du *Belém* qui permit son retour en France où il a pu arborer à nouveau son pavillon d'origine.**

Le *Belém*, qui illustre magnifiquement la fin de l'âge d'or des grands voiliers long-courriers de la marine française de commerce, doit sa belle longévité à un mécène dont la fidélité exceptionnelle mérite que la Nation lui exprime sa reconnaissance. Ce voilier est devenu la figure emblématique de l'intérêt renaissant pour le patrimoine naval et d'une passion que la Fondation Belém a su faire partager à un public toujours plus large.

**Le rôle pionnier du Groupe Caisses d'Épargne dans le mécénat patrimonial est à souligner.**

Ce mécénat a donné lieu à la création de la **Fondation Belém**, l'une des premières fondations reconnues d'utilité publique, le 11 mars 1980. Sa mission, remarquablement conduite depuis 26 années, est de promouvoir le passé maritime de la France et de conserver dans son patrimoine national le trois-mâts barque *Belém*.

La Fondation Belém a fait le choix courageux, car risqué et complexe, de continuer à faire naviguer le bateau plutôt que de le transformer en bateau musée. En juin 2002, celle-ci a acquis le statut d'armateur du navire.

Le navire est aujourd'hui armé par un équipage de 16 marins professionnels, issus de la marine marchande et choisis en fonction de leur aptitude à assurer la conduite du navire dans les meilleures conditions de sécurité, mais aussi en fonction de leur goût pour le contact et la pédagogie puisque le *Belém* est un lieu de transmission des savoirs. Le *Belém* est comme chacun sait un bateau-école renommé : il peut en effet accueillir 48 stagiaires souhaitant découvrir et apprendre les techniques traditionnelles de la marine à voile en vivant une expérience unique. Le *Belém* accueille également diverses manifestations privées organisées par des entreprises ou par des collectivités.

**Restaurer et faire vivre, depuis 1896, l'un des fleurons du patrimoine maritime de la France, dernier grand voilier à phare carré et seul témoignage de la flotte de commerce française au long cours du XIX<sup>e</sup> siècle, peut être considéré comme un défi sans précédent.**

Pour le relever il fallait à la Fondation Belém se situer entre la tradition et la modernité, concilier intégrité, authenticité et sécurité, excellence de l'entretien et ouverture au plus grand nombre en privilégiant les valeurs de l'entreprise, ainsi que celles de la conservation et de la transmission des savoirs.

La popularité exceptionnelle du navire sur le plan national et international est un témoin indiscutable de cette réussite.

## Vingt années de protection du patrimoine naval en France

### **Le Groupe Caisses d'Épargne a joué un rôle fondamental dans le mouvement de sauvegarde du patrimoine naval né dans les années 1980.**

Le *Belém* est devenu, à juste titre, l'un des symboles des nombreux et fructueux partenariats de la politique menée par l'État pour la protection et la mise en valeur du patrimoine naval en France.

Si la France a commencé à protéger son patrimoine monumental dès 1840 (le célèbre phare de Cordouan figure sur la liste des monuments historiques de 1862), la sauvegarde du patrimoine naval relève d'une prise de conscience beaucoup plus récente puisqu'elle remonte à une vingtaine d'années seulement.

C'est dans le sillage de l'intérêt suscité auprès des Français par « l'année du patrimoine », en 1980, que la notion même de patrimoine est sortie de ses cadres traditionnels pour désormais prendre en compte le monde du travail et des loisirs en incluant le patrimoine maritime et fluvial, éminemment fragile et menacé.

Cette sensibilisation a trouvé un large écho tant auprès du public, avec le rôle fondamental de la revue *Chasse-Marée, histoire et ethnologie maritimes* née en août 1981, que des divers services patrimoniaux du Ministère de la culture. Dès la fin 1981, les ministres chargés de la Culture et de la Mer ont présenté, lors d'une conférence de presse tenue à bord du *Belém*, les grands axes des actions à entreprendre en faveur de la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial.

Le classement au titre des objets mobiliers de l'ancien navire école *Duchesse-Anne* et du bateau de travail *Mad-Atao*, le 5 novembre 1982, rapidement suivi par celui du *Belém*, a inauguré, avec cette nouvelle politique de l'État. Aujourd'hui, la France compte 115 bateaux protégés qui, pour trois-quarts sont encore des bateaux navigants.

### **Les 110 ans du Belém**

Le mécénat consacré au *Belém* a permis d'assurer une longévité remarquable à ce navire insigne. Ce vénérable mais également fringant voilier a fêté, en 2006, au cours des diverses escales de la saison de navigation d'été 2006, ses 110 ans (notamment le 29 juin à Nantes, sa ville de naissance et le 14 juillet à Cherbourg avec la Marine nationale).

Une plaquette intitulée « S'engager pour partager » a été éditée à cette occasion. Préfacée par le ministre de la culture et de la communication et par Charles Mihlaud, président du Directoire de la CNCE, elle retrace ces 26 années de mécénat émaillées des récits et témoignages de nombreuses personnalités.

## Présentations du *Maillé Brézé* et du *Le Léchalas*

Consulter les pages suivantes  
(CTRL + clic pour suivre les liens)

\*Présentation du *Maillé Brézé*

[http://www.maillebreze.com/historique\\_1.html](http://www.maillebreze.com/historique_1.html)

\*Présentation du *Le Léchalas*

[http://www.bateauxdupatrimoine.culture.fr/pdf/lechalas\\_fiche.pdf](http://www.bateauxdupatrimoine.culture.fr/pdf/lechalas_fiche.pdf)



## Un exemple lointain : la restauration des vieux gréements de la flotte bangladeshi

**Yves Marre**

Responsable du projet du futur port Musée de Dhaka - Bangladesh

Le projet de Musée maritime et fluvial du Bangladesh à Dhaka. :

- les éléments pour une prise de conscience de l'urgence de la création de ce Musée,
- comment élargir une prise de conscience personnelle à celle de la communauté nationale et internationale,
- comment démarrer le cycle de préservation de l'héritage national et international,
- quels moyens financiers sont utilisés ; fonds propres, dons, aide institutionnelles, prix Rolex etc...
- réalisations jusqu'à ce jour en terme de production technique et communication,
- objectifs pour ce Musée débutant,
- moyens possibles pour y parvenir.

Projection d'extraits du film (*traitant des bateaux du Bangladesh*) ; « The Last Sailors, commenté par Orson Welles » et de l'émission d'Ushuaia « *L'empreinte du Tigre* » dont le plateau fut tourné à bord du dernier grand voilier du Bengale.

Présentation du Bangladesh

*Se reporter aux cartes photocopées dans le dossier papier annexe*



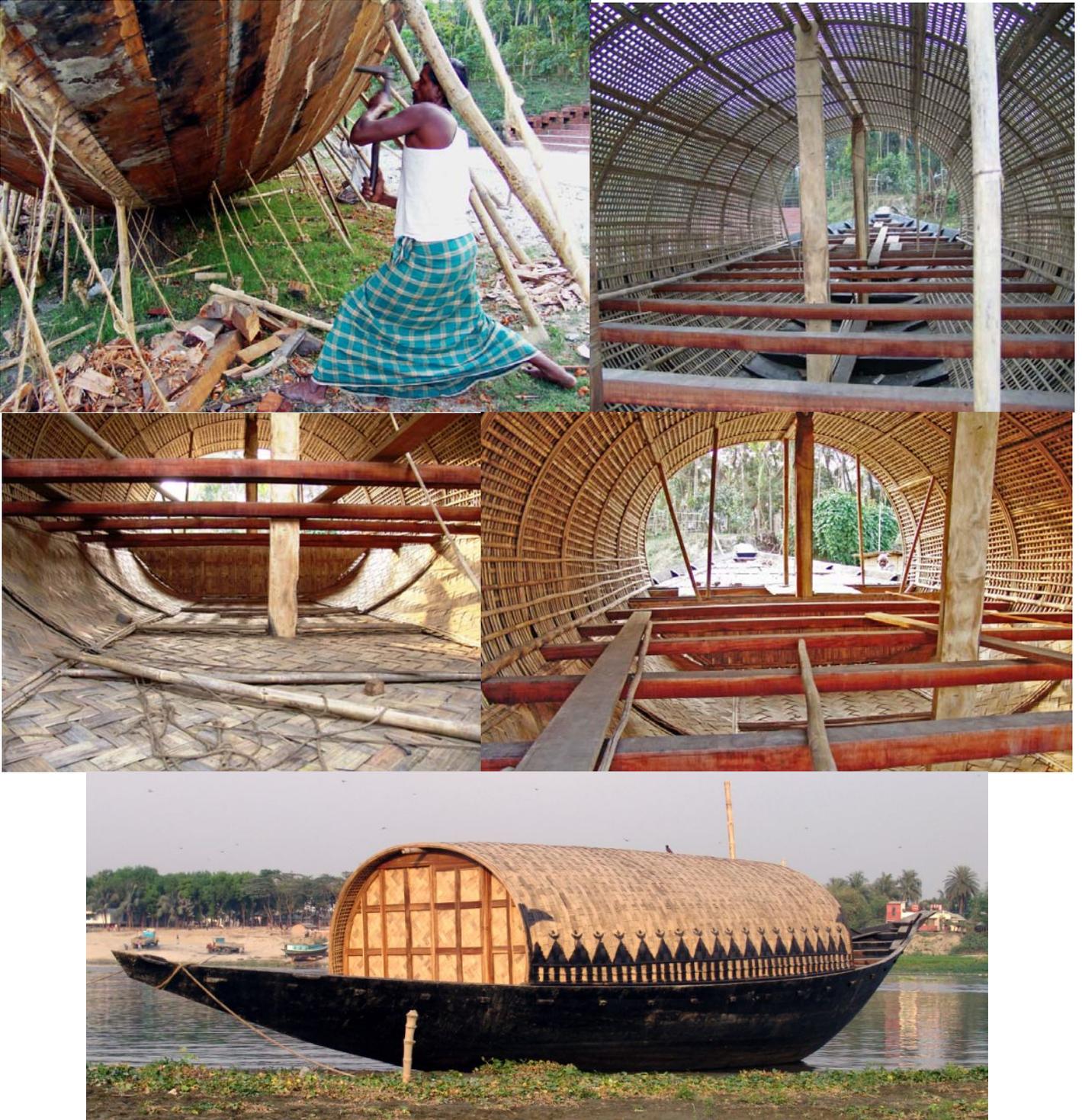
Inondation en temps de Mousson  
©Yves Marre

## Chantier naval du « Musée vivant » du bateau traditionnel du Bengale (en création) à Dhaka, Bangladesh



©Yves Marre

- (1) Abattage en carène d'un grand voilier
- (2) (3) et (4) Construction du dernier « Shampan »



©Yves Marre

(5) Dernier « Patham »

(6) Intérieur du Patham avec seulement sa première couche de bambous croisés.

(7) Intérieur du Patham

(8) Intérieur du Patham le toit terminé

(9) Le Patham presque terminé. Ne manquent plus que le mât la voile les énormes godilles et les trois rames pour les jours sans vent.



©Yves Marre

- (10) Lancement du Patham. « L'union fait la force »
- (11) Notre Dunga. Bateau de l'époque préhistorique
- (12) La 'Baich' rénovée (70 rameurs)
- (13) Une petite flotille du Musée prête à prendre le départ.
- (14) Un groupe de visiteurs

**« En croisière » à bord du plus grand voilier du Bengale,  
actuellement pièce maîtresse de la collection du Musée**



©Yves Marre

(15) (16) (17) et (18) Voilier 'Amiral' du Musée. Un « Malar Boat »



©Yves Marre

(19) et (20) VIP's à bord du Grand voilier du Musée. Le Prix Nobel de la Paix. Prof. Yunus

(21) et (22) VIP's à bord du Grand voilier du Musée. Ted Turner

(23) Le chef du gouvernement du Bangladesh assis de face sur le Bordé Mr. Fakhruddin Ahmed et un American Senator

(24) VIP's à bord du Grand voilier du Musée. Nicolas Hulot

**Collection de maquettes – Exposition réalisée au Musée national de Dhaka**



©Yves Marre

(25) à (32) Exhibition National Museum 19th.3 till 06.4.02005

## **Présentation du Port-musée de Douarnenez**

**Pascal Aumasson**

Conservateur en chef du patrimoine, directeur du Port-musée de Douarnenez

### **Pièces jointes :**

\*Aumasson, Pascal. Port-musée de Douarnenez : synthèse du projet culturel, mars 2003, 6 p.

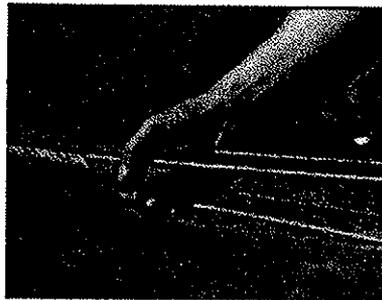
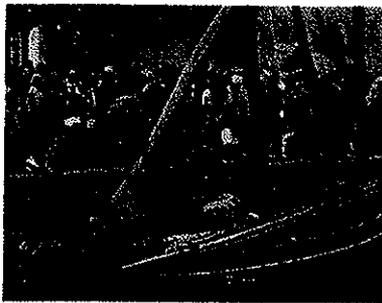
\*Dauga, Jean-Louis. Etude de berceaux de conservation pour le Port-musée, Ville de Douarnenez.

Association SMA, juin 1998

# PORT-MUSEE DE DOUARNENEZ

## Synthèse du projet Culturel

Pascal AUMASSON  
mars 2003



## **Introduction**

Le projet culturel présenté par le Port-musée ces derniers mois à la Ville, au Conseil régional, au Conseil général du Finistère, à la Direction régionale des affaires culturelles, à la Direction des musées de France, est une **perspective d'avenir**.

Conscient des graves difficultés enregistrées par l'établissement depuis la période SEM (1991-1995), mais aussi des qualités de l'outil forgé par les équipes successives, notamment dernièrement en matière de réserve, il prend appui sur trois intentions :

- Moderniser le musée et ses pratiques
- Maîtriser les moyens
- Rechercher et valoriser des partenariats publics.

« Un musée ce n'est ni un spectacle, ni un forum, ni un manuel,  
mais il peut être tout cela à travers l'objet » (Germain Viatte)

### La question des publics

« Pourquoi y aura-t-il toujours plus de musées ? Parce que les gens ont besoin d'amis » Kenneth Hudson, président du prix du meilleur accueil des musées.

Le projet culturel place la question des publics au centre de toutes les perspectives. Non seulement en terme d'accroissement de la fréquentation, mais aussi en terme de transformation de l'offre et de l'amélioration du confort du visiteur. Quantitativement, la fréquentation représente aujourd'hui 37 000 visites par saison (7 mois), soit un gain financier de 141 400 €.

Le musée s'attachera désormais à répondre à un triple objectif de fond :

- ✓ à l'échelle locale, départementale et régionale : être reconnu
- ✓ à l'échelle nationale : être connu
- ✓ à l'échelle internationale : être identifiable et référencé.

Un gain de fréquentation progressif est attendu : 50.000 visites à partir de 2006, 70.000 visites à partir de 2008. Conscient qu'il ne peut compter sur une augmentation spontanée de ses publics, le musée entend surtout travailler à la **fidélisation des usagers**, la mise en œuvre de **démarches volontaristes** en direction des **comités d'entreprises**, des **villages de vacances**, des structures d'hébergement. Mais **l'appropriation du musée par la population du Finistère** et particulièrement par celle de Douarnenez est un objectif central.

La diversification des sources (objets mais aussi images, films, son....) et des sujets, le confort, la pédagogie sont aussi d'autres éléments constitutifs d'un lien de qualité, confiant et respectueux, avec les visiteurs.

### Les collections : limites

*Savoir raison garder...*

Les bateaux constituent de l'avis de tous les spécialistes, une collection unique, ayant en outre valeur de **référence à l'échelon national**.

Elle est constituée de 250 bateaux, propriété de la ville, 5.000 objets complètent ce fonds. La moitié des bateaux est constituée d'embarcations d'origine bretonne, dont 40% est d'origine finistérienne.

60% des bateaux sont issus des usages de travail, tandis que 20% proviennent de la tradition de la plaisance, 20% encore du commerce, des transports, du sauvetage et du service en mer.

Mais la singularité profonde de ce fonds est qu'il présente une **fragilité matérielle exceptionnelle** générant une **échelle particulière des besoins**.

Autre facteur limitant : les difficultés rencontrées ces dernières années pour assurer la conservation des bateaux a créé de nombreuses avaries, pouvant laisser croire ainsi que toute conservation de ce type de patrimoine était impossible ou hors de portée de Douarnenez.

Si l'on s'attache aujourd'hui à relever le défi de la conservation préventive des bateaux, on ne peut néanmoins fermer les yeux sur l'état alarmant de certains d'entre eux. Ils amènent le musée à prendre des décisions radicales et douloureuses.

Est-il possible aujourd'hui, en conscience, d'engager de l'argent public sur des unités désormais ruinées ? (Biche, Katie Ann...). Dans de tels cas, la vocation documentaire du musée ne doit-elle pas se substituer à des actions matérielles aléatoires et dispendieuses ?

### **Les collections : nouvelles orientations**

*Une ressource comme nulle part ailleurs*

**Maîtriser le fonds**, adopter une attitude de **conservation préventive systématique**, approfondir et amplifier la démarche de documentation, **insérer les actions de restauration dans l'animation publique et aller vers de nouveaux domaines**, constituent les axes principaux du projet.

On citera deux actions particulièrement représentatives :

- La mise en œuvre d'une politique systématique de conservation.  
Fondée sur le souci de transmettre aux générations présentes et futures un patrimoine de qualité, mais aussi sur celui d'une nécessaire limitation des restaurations proprement dites, la conservation a pour finalité de prévenir les dommages.  
Accordant la même attention aux structures, à l'enveloppe, aux assemblages, aux moteurs, aux voiles, aux gréements, aux espars... la conservation met en œuvre des mesures de traitement des surfaces et des textiles. Elle s'attache aussi à rendre quotidienne toute intervention de nettoyage, de peinture, d'amarrage, de matelotage, d'entretien mécanique...
- La prise en compte de nouveaux domaines de travail en direction des publics :
  - Prendre en compte la modernisation des bateaux et des activités maritimes, les modalités de la motorisation, de l'installation de chambres froides, des machines à vapeur, de la transformation des appareils de pêche, de l'accastillage, des radios, des navigations.

- Prendre en considération les perspectives industrielles qui ont touché Douarnenez et le sud-Finistère, et tout particulièrement l'activité des conserveries.
- Approfondir la dimension sociale des activités maritimes
- Conforter le domaine de l'archéologie sous-marine.

### **Les expositions temporaires**

*Une offre aux publics sans cesse renouvelée*

Il est proposé de répondre aux objectifs de fidélisation des publics et de modernisation du musée par une transformation progressive des espaces ouverts aux publics dans la dynamique créée par la construction de la médiathèque, place de l'Enfer.

**L'offre du Port-musée y reposera non sur un circuit permanent, mais sur un renouvellement périodique d'expositions.** Toutefois un noyau invariable, auquel appartiendra aussi la salle des gréements, s'attachera à présenter une exposition des savoirs fondamentaux (les fonctions des bateaux, les grandes technologies constructives...).

Des présentations temporaires de deux à trois ans, installées en parcours concentriques autour de la salle des gréements, permettront au musée de tenir compte de l'évolution des connaissances et des transformations techniques muséographiques.

Cette orientation inverse les proportions actuelles entre exposition permanente (80% des surfaces) et exposition temporaire (20% des surfaces).

### **La nouvelle géographie du Port-musée**

*La recherche d'un écrin*

Visant non plus une quelconque souveraineté sur l'ensemble du plan d'eau du port-musée, le projet d'aujourd'hui entend se conformer à un **site resserré** et redynamisé.

Remédier à la banalisation des quais, des estacades et des pontons, consécutive à la légitime suppression des clôtures qui ceinturaient autrefois l'ensemble du site, réhabiliter le Treiz dans une logique d'activités publiques, valoriser les possibilités de « théâtre nautique » offertes par la cale, le môle, la place de l'Enfer, sont autant d'enjeux actuels.

C'est derrière **l'estacade** que la collection à flot visitable sera concentrée, tandis que sera optimisée une partie du plan d'eau qui accueillera des **bateaux en résidence**.

## **Un partenariat public renforcé**

Comment aboutir, en maîtrisant les niveaux de dépenses ? La réponse est aujourd'hui de rechercher ces moyens dans le cadre des services publics de l'Etat ou des collectivités territoriales et de les associer à une démarche de projet culturel donnant lieu à des « confluences ».

La confirmation par l'Etat et la Région de la place du Port-musée dans le Contrat de Plan Etat-Région, la sollicitation du Conseil général du Finistère autour d'une politique de conservation préventive réaliste, la capacité de la Ville à dégager des missions spécialisées de professionnels compétents pour renforcer son équipe avec ces concours financiers, sont autant de perspectives fortes.

ETUDE DE  
BERCEAUX DE CONSERVATION  
POUR LE PORT MUSEE

Ville de Douarnenez

- Extraits-

Association SMA  
Jean-Louis DAUGA  
Juin 1998

## LA CONSERVATION DES BATEAUX TRADITIONNELS

La conservation des bateaux en bois pose de multiples problèmes, en raison notamment du caractère périssable du matériau, et de ses dimensions naturellement limitées qui nécessitent l'emploi et l'ajustage de nombreuses pièces.

Ces deux caractères sont à l'origine d'une dégradation lente et irréversible de ces bateaux. Dans les années soixante, on considérait que trente ans étaient pour eux une exceptionnelle durée de vie.

Comment un bateau se dégrade-t-il ? Le vieillissement des matériaux (altération du bois, mais aussi oxydation ou corrosion des métaux), la fatigue, les accidents, les réparations, les modifications de structure, affaiblissent peu à peu la cohésion et la résistance de l'ensemble. Apparaissent alors les premiers signes de déformation : c'est un bordé fendu, un membre cassé, une râblure ouverte.

Certes l'entretien, les réparations, l'hivernage peuvent remédier à ces accidents et maintenir le bateau en état de navigabilité, par remplacement, transformation, adaptation des éléments affaiblis. Mais vient un jour où les points de faiblesse se multiplient, la coque devient inutilisable à la mer, est réformée ou abandonnée. C'est en général dans cette situation qu'elle parvient au Musée.

Les bateaux de la collection du Musée ont donc pour la plupart changé de fonction : ils sont devenus des objets témoins, révélateurs de savoirs, de projets, de pratiques des hommes ou des sociétés qui les ont construits. Ils portent également la trace des mutations ou des accidents qu'ils ont subis.

En ce qui les concerne, les actes habituels de maintenance (réparations, calfatage, peinture, etc.), dans la mesure où ils substituent aux éléments d'origine des éléments neufs, parfois de nature différente, s'avèrent non seulement injustifiés mais encore font (ou risquent de faire) disparaître un certain nombre d'informations précieuses, encore non exploitées ou même non identifiées. Aux interventions curatives doivent se substituer des mesures proprement conservatoires.

Ce qui ne signifie pas que le Conservateur soit privé de moyens d'agir. S'il ne s'agit plus de remédier aux effets du vieillissement, il lui est possible d'en maîtriser les causes :

- en faisant traiter les matériaux pour enrayer la dégradation (dans la mesure où ces traitements n'altèrent pas sensiblement l'objet);
- en contrôlant l'environnement par la mise à l'abri des bateaux;
- en prévenant les traumatismes par leur conditionnement, c'est-à-dire leur installation sur des appuis appropriés, qui sont les berceaux de conservation, ou bers.

C'est sur ce dernier point que porte, à la demande de Madame Mousset-Pinard, Conservateur du musée du Bateau de Douarnenez, la présente étude.

## ELEMENTS ET STRUCTURE DES COQUES EN BOIS

Pour concevoir un ber approprié à chaque bateau et à son état, il est d'abord nécessaire de connaître les principes de structure d'un bateau en bois.

Une coque neuve et bien construite apparaît au premier abord comme un ensemble monolithique (bien qu'il soit impropre, c'est le terme consacré) et mécaniquement homogène, comparable à une demi-coquille de noix.

En réalité, elle est composée de très nombreuses pièces (plus de deux cents pour un canot de 5,60 mètres), plus ou moins simplement assemblées. Plus que d'une coquille de noix, il s'agit donc d'une sorte de nid, fait de branches plus ou moins savamment entrelacées. La résistance de cet ensemble tient autant à la qualité des liaisons qu'à la qualité des pièces assemblées.

### • Les pièces de charpente

Poutres ou massifs, elles constituent l'ossature du bateau et déterminent la forme et la résistance de la coque.

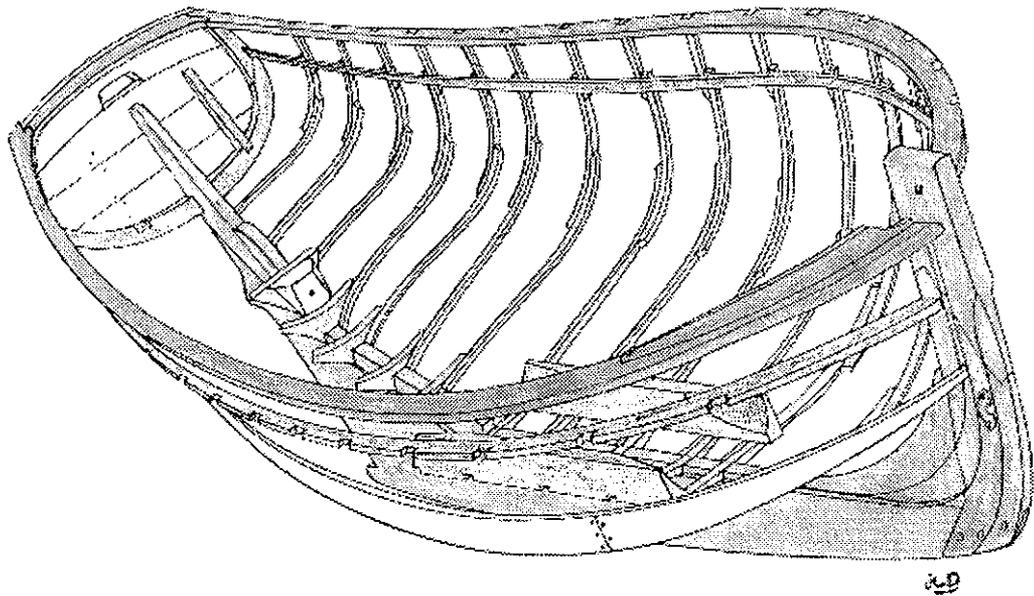
Elles peuvent être regroupées en quatre sous-ensembles, aux fonctions différentes :

- La charpente axiale : étrave, quille, étambot, allonge de voûte, qui assure la rigidité longitudinale et encaisse à l'échouage les charges dues au poids de la coque, de son équipement et éventuellement de la cargaison. C'est elle aussi qui supporte toutes les autres pièces pendant la construction.

- La charpente transversale : membres, varangues, barrots, qui détermine la forme plus ou moins ventrue de la coque, encaisse la poussée d'Archimède et les forces de rencontre dues à l'état de la mer. De nombreuses tensions sont également renvoyées sur elle : traction des haubans, poussée des béquilles, etc. Lorsque le bateau échoue, à vide ou en charge, les membres encaissent le poids du bâtiment gîté sur la grève.

- Une ceinture, comprenant préceinte, serre-bauquière, plat-bord, couronnement, reliant entre elles toutes les têtes de membrure et répartissant les divers efforts. La ceinture s'oppose à la fermeture de la coque (à flot) ou à son ouverture (à l'échouage), par l'intermédiaire des barrots ou des bancs.

- Des renforts longitudinaux : carlingue, serres, vaigres, hiloires, raidisseurs additionnels, qui répondent, avec la ceinture, aux mêmes sollicitations que la quille.



## • Les liaisons

Les liaisons entre ces différentes pièces sont assurées, sur les bateaux qui nous intéressent, par deux moyens :

- **L'assemblage**, qui consiste à donner à deux pièces adjacentes des formes complémentaires qui, en s'emboîtant, les immobilisent l'une par rapport à l'autre et leur permettent de résister solidairement à un effort dans une direction donnée. Les tenons-mortaises, queues d'aronde, assemblages à mi-bois, écarts longs, sont les principaux assemblages en charpente de marine.

- **Le chevillage**, constitué de tiges, généralement métalliques (plus rarement en bois), enfoncées à force ou munies d'un dispositif de serrage qui réunit deux pièces en les traversant. Les carvelles, clous, pointes, chevilles à bout perdu, boulons, rivets, constituent le chevillage courant.

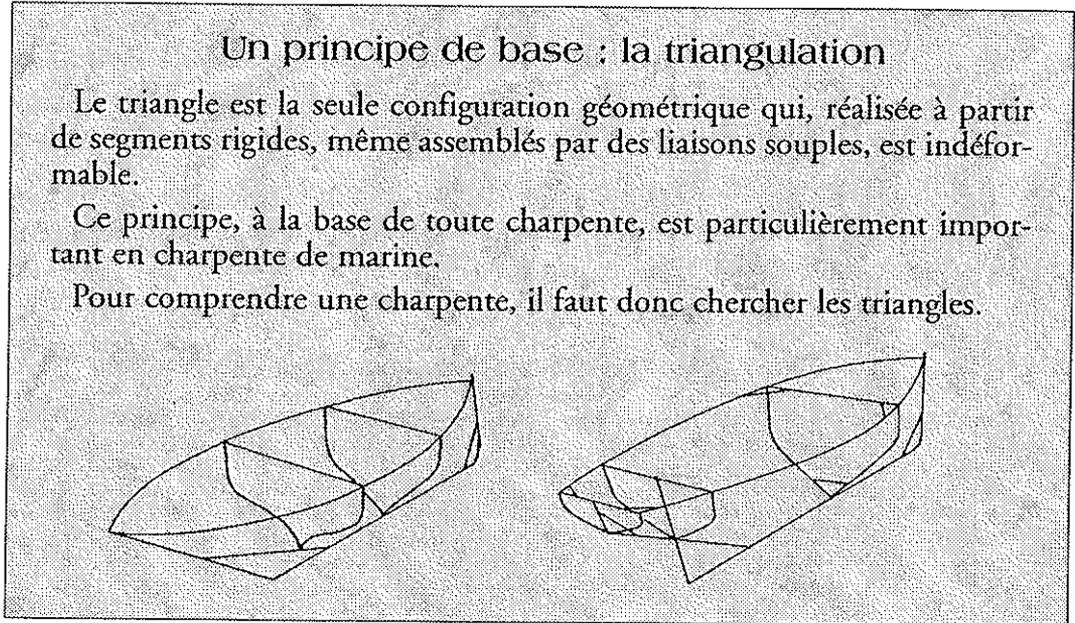
Le chevillage peut se suffire à lui-même, ou venir en complément de l'assemblage et le doter d'une résistance dans une direction supplémentaire.

### Un principe de base : la triangulation

Le triangle est la seule configuration géométrique qui, réalisée à partir de segments rigides, même assemblés par des liaisons souples, est indéformable.

Ce principe, à la base de toute charpente, est particulièrement important en charpente de marine.

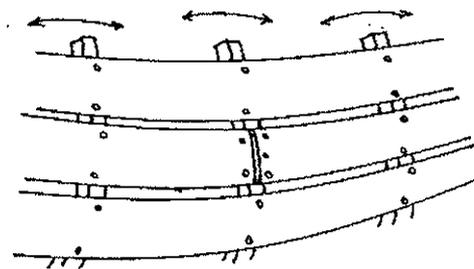
Pour comprendre une charpente, il faut donc chercher les triangles.



### • L'enveloppe

Habillant les pièces et leurs liaisons, d'autres éléments constituent l'enveloppe et le cloisonnement du bateau; ils délimitent les volumes et assurent l'étanchéité de la coque.

Ces éléments (les bordés) sont cloués côte à côte, sans assemblage, sur les pièces de charpente. Cette liaison indirecte par chevillage n'assure pas le serrage (bordé contre bordé). Le serrage est obtenu d'une autre façon, par introduction à force d'un "coin souple", le calfatage. Ce coin assure bien évidemment l'étanchéité de l'enveloppe, mais surtout il immobilise la liaison en empêchant tout jeu entre les bordés. Le bordage, ainsi solidarisé par le calfatage, participe de façon importante à la résistance mécanique et épaulé les ensembles de charpente en renforçant leur triangulation.



## • Les types de construction

Les notions exposées ci-dessus sont schématiques, et chaque type de construction privilégie plus ou moins l'un ou l'autre aspect de la structure.

Les constructions à franc-bord et à clins sur membrure chantournée distinguent les fonctions de charpente et d'enveloppe : la charpente assure la rigidité de l'enveloppe.

Les constructions à petite membrure bouillie privilégient le rôle mécanique de l'enveloppe pour alléger la charpente : plus souple, elle relie les bordés mais n'augmente pas sensiblement leur inertie, leur résistance.

Notons que les constructions en contre-plaqué, en bois moulé ou en tôle d'acier utilisent des matériaux qui ne sont plus des poutres mais des panneaux, dont les qualités mécaniques permettent de supprimer la charpente. La notion de caisson se substitue à celles de charpente et d'enveloppe. L'enveloppe devient structure, et la coque est dite autoporteuse.

## EFFETS DU VIEILLISSEMENT

Il n'entre pas dans l'objet de cette étude d'approcher les problèmes de l'altération chimique et biologique des matériaux composant le bateau. Néanmoins leurs effets se font sentir sur les coques.

Les pièces des bateaux qui nous intéressent sont constituées de bois d'origines diverses, dont l'état présent et l'évolution à venir peuvent varier considérablement.

Le facteur principal de dégradation est la pourriture. Quelle que soit son origine, et donc sa nature, la pourriture a pour effet de modifier la consistance du bois, donc à la fois sa résistance (solidité) et sa cohésion (capacité à retenir le chevillage).

La pourriture à son stade ultime fait disparaître totalement la matière.

Le chevillage est également sujet à dégradation du fait de l'oxydation et de la corrosion.

L'oxydation diffère dans ses effets selon le métal concerné. L'acier, majoritaire dans les bateaux de la collection, voit son volume multiplié par sept lors qu'il se transforme en rouille. Malheureusement la rouille n'a aucune résistance mécanique. Cette transformation a deux effets négatifs : la destruction de la pièce par éclatement du bois, et la perte de résistance de la cheville.

La corrosion est liée à un milieu conducteur, en général l'eau de mer. Elle cause la disparition progressive du métal. Le chevillage peut ainsi perdre sa résistance jusqu'à rupture. La corrosion disparaît en atmosphère sèche.

## EFFETS DE LA MISE À TERRE

Un bateau mis à terre est soumis à des contraintes différentes de celles pour lesquelles il a été conçu.

### • La dessiccation

Elle a pour effet de faire maigrir les pièces de bois. Le bordé est le premier touché, ce qui provoque l'ouverture des joints calfatés (bordés à franc-bord).

Ainsi, l'étanchéité de la coque est-elle rapidement affectée.

Elle touche ensuite les pièces plus massives de la charpente, provoquant de graves défauts dans les assemblages : les tenons flottent dans les mortaises, les joints s'ouvrent, exposent les chevilles à l'oxydation. Dès lors, les liaisons prennent du jeu et la charpente devient branlante.

### • La gravité

Présente à flot autant qu'à terre, elle n'a pas le même effet dans les deux cas. À flot, les mouvements naturels du bateau (roulis et tangage) entraînent un changement permanent de la direction relative de la pesanteur et des axes du bateau. La charpente travaille ainsi dans toutes les directions : elle subit des efforts alternés.

A terre, au contraire, l'orientation relative de la coque et de la gravité est constante. Des déformations progressives peuvent ainsi apparaître avec le temps. La verticalité de la coque, qu'elle soit posée sur sa quille, dressée sur son tableau ou retournée, est déterminante pour la symétrie des efforts qu'elle reçoit et donc des déformations possibles.

La force de gravité est proportionnelle à la masse des objets considérés. Les coques conservées à terre gagneront à être débarrassées de tout ce qui les alourdit inutilement vis-à-vis de leur destination muséographique : lest intérieur, reste de cargaison, cuves pleines, ajouts métalliques massifs, etc., pourront être débarqués. L'eau contenue dans les parties étanches de la coque parvient à défoncer les bordés. Celle qui gorge les pièces peut doubler ou tripler leur poids.

## • La sustentation

La poussée d'Archimède assure d'ordinaire la sustentation des navires à déplacement. Elle présente l'intérêt de s'exercer régulièrement, répartie sur toutes les parties immergées de la coque, s'opposant point par point à la gravité.

A l'opposé, une coque, aussi bien calée qu'elle soit, ne reçoit du sol une réaction qu'en quelques points, en général deux points sur la quille et deux ou quatre points sur le bordé, selon qu'il est béquillé ou épontillé.

Cette répartition ponctuelle des appuis sollicite fortement la structure du navire :

- plus la surface d'appui sur l'enveloppe est réduite, plus la pression exercée par la masse de la coque est forte; la dureté de cette surface (quille ou bordé) est absolument nécessaire pour résister à l'enfoncement;

- entre deux points d'appui, c'est la charpente qui, par sa rigidité, résiste au porte-à-faux.

## LA DEMARCHE PROPOSEE

Le problème posé par la mise en réserve des bateaux de la collection est essentiellement un problème de choix, de nombre, de répartition des appuis, en fonction de l'estimation faite de l'état des forces de cohésion de chaque coque. Il est de même nature que la question du transport des coques sur les lieux de stockage.

Un premier examen global de l'ensemble des bateaux permet de sérier les questions. Quatre catégories peuvent être définies :

- Catégorie 1 : la coque forme un seul corps, dur et peu déformable.
- Catégorie 2 : la coque est déformable, constitue donc un corps souple.
- Catégorie 3 : la coque est une carcasse plus ou moins désarticulée.
- Catégorie 4 : la coque est un amas de bois pourri ou totalement désarticulé.

Cette classification sommaire correspond aux qualités fondamentales propres aux coques de navires évoquées par Henry Dervin : intégrité, étanchéité, rigidité, solidité.

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| catégorie 1 :                        | intégrité + étanchéité + rigidité + solidité |
| ou :                                 | étanchéité + rigidité* + solidité*           |
| catégorie 2 :                        | rigidité* + solidité*                        |
| catégorie 3 :                        | solidité*                                    |
| catégorie 4 : (disloqué)<br>(pourri) | 0 rigidité<br>0 solidité                     |

\* notions relatives

À cette analyse globale succède une analyse bateau par bateau. Deux aspects sont ici à distinguer :

- La description de certains des éléments caractéristiques originaux du bateau,
  - le type de formes,
  - les dimensions, le poids,
  - le type de construction,
  - les matériaux de construction,

est déterminante pour la conception du ber, notamment de sa forme, de ses dimensions, des matériaux utilisés et de leur échantillonnage. Ainsi, des constantes peuvent être mises en évidence, qui permettent d'espérer des séries de bers, de les standardiser.

- L'inspection de l'état présent de l'exemplaire conservé,
  - les déformations, les lacunes,
  - l'état des matériaux,
  - l'état de l'enveloppe, l'état de la charpente,

permet, par le choix des moyens mis en œuvre, d'adapter le ber à chaque cas, de l'individualiser.

- Les tentatives de mise en place d'une démarche à la fois systématique et exhaustive se heurtent à trois obstacles :
  - la diversité des bateaux à étudier : forme, taille, poids, état, etc. ;
  - la définition des indicateurs observables de l'état d'étanchéité, de rigidité, de solidité;
  - la mise en place de méthodes de mesure.

La diversité des bateaux et leur nombre nous dissuadent de procéder (dans le cadre de cette étude) à un inventaire qualitatif des pièces de charpente membre par membre, bordé par bordé et liaison par liaison. Ce travail important est à réserver à quelques cas prioritaires et, de préférence, après que la mise à l'abri ait permis d'en stabiliser l'état.

Nous avons dû préférer ne procéder qu'à des observations directement utiles vis-à-vis de la mise sur ber (en supposant la préconception de celui-ci).

Toutefois, les indicateurs révélateurs de l'état d'un bateau existent. Le coup d'œil à la continuité des formes, l'examen des coutures, particulièrement de la râblure, la pointe de couteau plantée dans le bordé, les coups à faire sonner la carène, peuvent rendre compte assez fidèlement d'un état encore proche de la navigabilité, témoigner globalement d'une bonne solidité-cohésion.

Mais nous avons à tester de façon sélective chacune de ces qualités sur des épaves très éloignées de l'état de navigabilité, en proscrivant les techniques d'essai destructif.

## • Solidité

Nous considérerons, ce qui n'est qu'un à-peu-près, que dureté et solidité vont de pair.

La pénétration d'un poinçon lancé avec une force constante dans le bois renseigne sur sa dureté. Cette mesure reste relative et ne prend de valeur qu'après identification de l'essence de bois ainsi testée, et un étalonnage de la pénétration dans des échantillons sains de la même essence.

Notre poinçon (un picot de voilier) pénètre les échantillons sains de 5 à 7 mm dans le Pin ou le Sapin, de 2 à 3 mm dans le Chêne ou l'Orme, de 3 à 4 mm dans les bois exotiques. Nous qualifierons le bois de "dur", de "mou", ou de "pourri" pour des pénétrations du simple, du double ou du triple de ces chiffres.

## • Etanchéité et rigidité

L'étanchéité ne nous intéresse que parce qu'elle est un gage de rigidité : une enveloppe bien liée cache rarement une structure disjointe, même en stockage à terre.

Elle est donc manifeste pour les bateaux navigants ou flottants. Cependant, l'épreuve du dessèchement diminuera probablement la rigidité.

Pour les bateaux déjà abrités, et donc relativement desséchés, l'examen des coutures donne une bonne idée du "blocage" de l'enveloppe. Si le calfatage est encore adhérent, il limitera le jeu des bordés entre eux. Si au contraire il pend sous la coque ou a totalement disparu, le bordage ne triangule plus la charpente.

Faute de rigidité de l'enveloppe, reste à évaluer celle de la charpente : sur les coques de petite taille, en l'absence de déformation visible, on peut tester la qualité des liaisons en ébranlant l'une des extrémités, l'étrave par exemple, et en appréciant la propagation de l'ébranlement au long de la carcasse. Une charpente disloquée restera inerte, une structure bien liée frémira de la tête à la queue.

Sur des unités plus grandes, des déformations visibles à l'œil nu des lignes de la coque révèlent un affaiblissement des liaisons de la charpente. Ces déformations : affaissements, torsions, arcs, peuvent également témoigner du "travail" (déformation au séchage) d'une pièce de charpente, ou manifester des tensions liées au type de construction (bordés épaulés), mais c'est assez rare.

## **L'environnement associatif des bateaux du patrimoine**

**Alain Decaux**

Conseiller pour le patrimoine maritime et fluvial, DRAC Bretagne

Plutôt qu'une intervention à proprement parler mon propos vise à introduire un échange entre nous concernant le rôle des associations dans la promotion du patrimoine maritime et de la gestion des bateaux du patrimoine à partir du cas de la Bretagne encore aujourd'hui première région française en nombre d'inscrits maritimes.

### **1. LE CONTEXTE**

En constante mutation, les activités maritimes du commerce, de la pêche artisanale et industrielle, de défense, ainsi que les activités fluviales, doivent faire face aux exigences d'une économie mondiale essentiellement fondée sur les enjeux du profit et de la consommation qui se traduisent, dans un contexte de concurrence internationale, par la modernisation accélérée des circuits commerciaux, des flottes maritimes et fluviales, des équipements et des infra structures portuaires. Face à ces réalités en perpétuel changement, les traces des anciennes activités constitutives des héritages sont particulièrement menacées, d'autant que le monde maritime en général apparaît sociologiquement plutôt progressiste, ce qui peut conduire à s'interroger sur leur conservation, voire sur la réutilisation de ces héritages. Par ailleurs, le développement des sports et loisirs nautiques (phénomène récent de ces 50 dernières années) et l'engouement du grand public pour les courses au large sont symptomatiques de l'évolution d'une opinion qui appréhende de plus en plus la mer dans un rapport de loisirs de masse. Conscientes de la valeur identitaire du patrimoine qui se caractérise comme référence de différenciation et d'appartenance fortement revendiquée dans un monde aujourd'hui confronté à la standardisation des modes de vie, les associations du patrimoine semblent répondre à cette aspiration.

### **2. QUELQUES RAPPELS CHRONOLOGIQUES**

C'est à partir de 1980, à l'occasion de « l'Année du Patrimoine » que la prise de conscience associative est vraiment née en Bretagne en faveur du patrimoine maritime. En créant cet événement (que Jack LANG a su très pertinemment transformer en « journées du patrimoine ») Jean-Philippe LECAT, alors Ministre de la Culture souhaitait attirer l'attention des Français sur la richesse et la diversité des patrimoines de notre pays en communiquant largement durant toute une année sur cette question. Dans cette perspective les DRAC étaient sollicitées pour faire remonter des propositions de mise en valeur du patrimoine afin de leur assurer une communication nationale.

La DRAC Bretagne s'est alors saisie de cet événement pour proposer 12 opérations de promotion du patrimoine maritime en s'appuyant sur le travail réalisé dans ce domaine par une poignée de personnes et de représentants d'associations dont elle avait connaissance dans la région. Pour des raisons de cohérence, de visibilité et de coordination la DRAC suscita la création d'une association régionale rassemblant diverses compétences dans une Fédération Régionale du Patrimoine Maritime dès septembre 1979 qui fut à l'origine de la FRCPM

d'aujourd'hui. La présidence de cette Fédération ayant été confiée à Bernard CADORET alors rédacteur en chef du « Petit Perroquet » (première revue d'histoire et d'ethnographie maritime en France), son objectif consistait à tout mettre en œuvre pour conserver, restaurer, transmettre et valoriser le patrimoine maritime dans toute sa diversité (bâti, construit, technique, immatériel et humain, documentaire et archivistique) en faisant du bateau (et singulièrement du bateau de travail l'élément central de son action.

Parallèlement, et également à l'initiative de la DRAC Bretagne, Jack LANG Ministre de la Culture, rencontra en décembre 1981 son homologue le Ministre de la Mer Louis LE PENSEC à bord du « Bélem » (alors stationné à Paris) dans le cadre d'une conférence de presse au cours de laquelle tous deux affirmaient leur intérêt pour le patrimoine maritime en décidant d'agir ensemble pour sa mise en valeur. C'est à cette occasion que Jack LANG annoncera l'implication des services de l'inventaire général dans ce domaine ainsi que l'application de la loi de protection de 1913 (au titre des objets mobiliers) aux bateaux du patrimoine. Cependant il fallut attendre novembre 1982 pour voir les deux premiers bateaux classés monuments historiques. Il s'agissait du « Mad Atao » bateau présenté à la protection par Max QUERRIEN à cette époque président de la Caisse Nationale des Monuments Historiques et Maire de Paimpol) et la « Duchesse Anne » (ancien trois mâts barque de la Kriegsmarine alors stationné à Brest qui avait été offert à la France à titre de dommage de guerre dans les années 60).

### 3. LA MOBILISATION ASSOCIATIVE

Mais revenons à la Fédération Régionale pour le Patrimoine Maritime pour dire combien elle a été génératrice d'une étonnante mobilisation associative en faveur du patrimoine maritime par ailleurs largement dynamisée (par la création à l'initiative de Bernard CADORET en été 1981 du Chasse Marée qui, formidable haut parleur du mouvement naissant, en assurait une promotion particulièrement active et efficace).

Comme on a pu le constater depuis le début des années 80 **les associations exercent un rôle déterminant dans la construction du patrimoine maritime.**

**Elles sont d'abord les révélateurs** d'univers et d'histoires oubliées. Fréquemment pionnières et précurseurs elles sont initiatrices d'actions de sauvetages remarquables, dans un souci revendiqué d'authenticité et de référence constante aux origines. Par leur engagement elles créent du lien social autour de projets de restauration ou de construction fortement mobilisateur et qui les identifient.

**Elles sont aussi des médiateurs auto-proclamés** entre les divers éléments constitutifs du patrimoine maritime, les populations locales et les publics touristiques. Révélateurs des ressources patrimoniales et des compétences qui s'emploient à les valoriser, les associations participent à la prise de conscience collective des valeurs propres à ce type singulier de patrimoine tant d'un point de vue historique, social, qu'esthétique. Elles sont créatrices de mouvement d'opinion et constituent de fait des forces de proposition de nature à interpeller les partenaires publics et les acteurs économiques sur les actions à mettre en œuvre pour la sauvegarde de ce patrimoine.

**Elles apparaissent souvent comme des outils d'auto-formation** caractérisé par un pragmatisme d'autant plus marqué qu'elles interviennent dans des domaines nouveaux de

l'activité patrimoniale que représentent les bateaux. Ayant pointé l'intérêt collectif d'une réalité patrimoniale elles se définissent elles mêmes par les compétences qu'elles acquièrent sur le terrain. A ce sujet leur action est d'autant plus pertinente dans leur exigence qu'elles entendent s'appuyer sur un encadrement scientifique universitaire ou de chercheurs spécialisés. D'autre part, leur implication et leur enracinement local en font des acteurs pédagogiques de proximité irremplaçables qui, par leur impact en terme de sensibilisation des publics, permet d'accompagner utilement l'application des réglementations notamment celles relatives à la protection et à la sécurité, souvent vécues comme une contrainte par le citoyen insuffisamment informé des enjeux qui les justifient.

**Les associations sont aussi des observateurs** attentifs et assidus des mutations qui menacent l'ensemble des patrimoines liés au monde de la mer du fait des nécessités de la modernisation des activités maritimes et de la pression touristique et foncière qui s'exercent sur le littoral. Elles effectuent un travail de veille et d'alerte permanentes indispensables sur l'ensemble du territoire côtier (bateaux, cimetières de bateaux, ateliers ostréicoles, établissements de conserveries, petits chantiers artisanaux) qui devrait davantage être pris en compte par les services de l'Etat et les collectivités locales dans le cadre de dispositif de concertation qui reste à organiser.

Enfin les associations apparaissent comme autant de laboratoires d'actions innovantes dans les modes opératoires qu'elles utilisent pour des actions de sauvetage, de restauration ou de construction de réplique de bateaux. A ce titre elles font appel à des formules de financement originales : des souscriptions publiques, l'organisation de fêtes autour d'un projet pour recueillir les fonds, la vente de parts d'armement comme l'a pratiqué l'association Lougre de l'Odet pour « le Corentin » et la vente de membrures pour la « Cancalaise ». De ce point de vue les associations sont des outils précieux d'expérimentation pour l'action publique à la fois dans le domaine de la promotion, de l'exploitation et de la valorisation du patrimoine maritime en général.

En 1988, sept ans après sa création, le « Chasse Marée » a donné un formidable élan à la promotion du patrimoine maritime en organisant le concours national « bateaux des côtes et fleuves de France » qui inaugurerait une série de trois autres concours concernant l'environnement des bateaux en 1996, la transmission des savoirs faire en 2000 et tout récemment en 2004 le recueil de la mémoire. Comme l'a indiqué Bernard CADORET dans sa précédente intervention, ce concours visait à mobiliser les acteurs du patrimoine maritime et fluvial sur un mot d'ordre plutôt stimulant : « un bateau du patrimoine dans chaque port ». Bien sûr si des particuliers se sont engagés à titre personnel dans des projets souvent audacieux, les associations ont été les plus nombreuses à se constituer voire à se structurer à cette occasion pour s'investir sur des projets de construction ou de restauration. Cependant le concours terminé, après la présentation de ses résultats au rassemblement de Brest 1992, s'est très vite posée la question de l'exploitation de ces nouveaux bateaux du patrimoine.

#### **4. L'EXPLOITATION DES BATEAUX DU PATRIMOINE**

Cette question renvoie à quelques points qu'il importe d'évoquer rapidement. Mais tout d'abord de quels bateaux parlons nous ? il s'agit bien entendu de ceux protégés au titre des M H, (classés ou inscrits) de ceux non protégés dont l'intérêt patrimonial est avéré mais aussi des répliques construites depuis le concours « bateaux des côtes et fleuves de France »

**Leur mode de gestion** apparaît assez diversifié. Des particuliers les gèrent pour leur propre compte en activité principale comme dans les Côtes d'Armor Serge LE JOLIFF avec « le Vieux Copain » (ancien chalutier des Sables d'Olonne classé Monument Historique) ou Cédric LAGRIFOUL avec la « Nébuleuse » (réplique d'un dundee de l'atlantique). D'autres sont gérés en société anonyme comme à Saint-Malo, Bob ESCOFFIER avec sa société Etoile Croisière qui assure l'exploitation de plusieurs bateaux (Etoile Molène, Etoile Polaire ex « Polaris », la gabare Fleur de Mai en copropriété avec un particulier et sa dernière acquisition Etoile de France ancienne goélette norvégienne de commerce de 40 m de long). Certains bateaux, plus rarement, sont en copropriété sous forme de société quirataire comme le 8 mètres JI « Aile VI » classé MH en 1997 bateau de compétitions qui, barré par Virginie HERRIOT a gagné les jeux olympiques de 1928. D'autres types de gestion sont utilisés tels que :

- la société d'armement Gouélia de Quimper sous forme de contrats d'affrètement pour trois répliques de bateaux de travail, propriétés d'associations pour ( Belle Angèle et Corentin) et de la Ville de Landerneau pour le cotre « Dahl Mad »
- la fondation Nicolas HULOT, propriétaire depuis 5 ans de la gabare « Fleur de Lampaul » classée MH et aujourd'hui immatriculée à Bordeaux
- et la SOPAB société d'économie mixte de la Communauté Urbaine de Brest qui a en charge la gestion d'une réplique de frégate du XIXème « la Recouvrance ».

Cependant pour l'essentiel, la plupart des bateaux du patrimoine sont aujourd'hui gérés en associations

**Concernant leur exploitation** elle s'effectue soit sous forme associative, soit au titre du régime des Navires d'Utilité Collective (NUC).

Le statut associatif est de loin le plus fréquemment utilisé. Les passagers s'acquittent d'une adhésion à l'association qui leur donne le droit d'embarquer et de ce fait ils ne sont pas considérés comme des passagers payants. Il n'y a pas d'acte commercial et l'administration des affaires maritimes n'exerce pas de contrôle sur le fonctionnement de ces bateaux.

Le régime NUC quant à lui permet d'accueillir des passagers payants mais dans ce cas les bateaux accueillant du public sont soumis au contrôle des affaires maritimes en matière de sécurité (sur ce point l'administration définit le nombre de passagers autorisés à embarquer) et en matière de navigation ce qui impose le recours à un personnel professionnel breveté qu'il s'agisse du patron (breveté patron plaisance voile- PPV) ou des matelots (inscrits maritimes brevetés à un niveau inférieur au patron, par des centres nautiques agréés par les affaires maritimes). Bien entendu le nombre de ces personnels est fonction de la taille des bateaux. Pour « Recouvrance » (un bateau de 25 m de coque pour 42 m hors tout) on peut compter un patron, un maître d'équipage et trois matelots alors que pour « Dalh Mad », un bateau de 13,5 m de coque un patron et un matelot suffisent.

Certains bateaux utilisent les deux régimes à la fois associatif et NUC comme la « Bisquine » de Cancale ce qui leur permet d'atténuer les charges de fonctionnement en hiver en se mettant en gestion associative ce qui évite de recourir à un personnel professionnel breveté.

**Dans le domaine de la commercialisation** chaque propriétaire quel que soit son statut en fait son affaire directement . Cette situation l'oblige à créer des sites d'information, à éditer de la documentation, à être présent dans le maximum de salons et même à faire appel à des agents commerciaux comme c'est le cas pour la « Recouvrance » à Brest, « le Renard » et les bateaux de la Société « Etoile Croisière » de Bob ESCOFFIER à Saint-Malo ainsi que la Société « Gouélia » à Quimper. Cette dernière formule apparaît la plus efficace pour assurer

la commercialisation de ces bateaux du patrimoine. Mais tous les propriétaires n'ont pas toujours les moyens d'investir pour la commercialisation de leur bateau.

En ce sens et pour répondre à cette situation de façon plus structurée au plan régional, un projet de création d'une centrale de réservations en partenariat notamment avec les acteurs du tourisme à l'échelle de la Bretagne a été envisagée il y a 3 ou 4 ans. Malheureusement ce projet n'a pas abouti en raison de divergences d'approche, d'éthique et d'intérêts, de propriétaires de statuts trop différents les uns des autres ce qu'on ne peut que déplorer. Le Conseil Régional de Bretagne sensibilisé à cette question en la personne de sa Vice Présidente chargée du Tourisme et du Patrimoine envisage toutefois de l'intégrer dans la réflexion qu'il mène actuellement pour définir les grands axes de sa politique patrimoniale.

**Pour ce qui est de l'utilisation des bateaux du patrimoine**, c'est le plus souvent suivant leur taille, la sortie à la journée, la croisière en boucle ou d'un port à un autre qui sont privilégiés. Cependant certains d'entre eux comme « Fleur de Lampaul » de la fondation Nicolas HULOT et « Notre Dame de Rumengol » gabare en rade de Brest poursuivent des buts pédagogiques. D'autres s'inscrivent dans un projet social comme le « Bel Espoir » du Père JAOUEN que tout le monde connaît et plus modestement la gabare « André-Yvette » sur la côte sud de Bretagne propriété de l'Association Départementale des Pupilles de l'Enseignement Public de Vannes. On peut également citer des initiatives originales de bateaux accueillant du public pour des campagnes de pêche selon les techniques traditionnelles comme le proposent le « Corentin » et la « Belle Etoile » dundee langoustiers de Camaret qui tous les deux sont armés au thon pour des périodes de 8 à 10 jours. Enfin il convient de signaler le projet de l'association « Fée de l'Aulne fée des îles » pour la gabare éponyme classée MH. Il s'agit de mettre ce bateau à disposition de la communauté scientifique brestoise trois à quatre mois par an, dans le cadre d'une convention d'utilisation signée avec l'UBO de Brest. La « Fée de l'Aulne » qui a assuré le transport de fret des Iles d'Iroise pendant 25 ans reviendrait ainsi sur son site d'origine dans l'archipel de Molène. Mais l'utilisation du bateau au bénéfice des scientifiques n'exclut pas d'accueillir du public pour visiter les îles de l'archipel et proposer des parcours de découverte des phares en mer. D'une manière générale et concernant les sorties à la journée elles pourraient être utilement mises à profit pour proposer aux passagers des parcours de découverte à thèmes (fortification du littoral en rade de Brest, phares à terre et en mer, îles et archipels), ainsi que des embarquements de conteurs ou de comédiens pour des lectures à bord.

Une dernière question mérite d'être évoquée, celle concernant **la manière dont le public peut découvrir les bateaux du patrimoine** encore insuffisamment nombreux en France quand on compare notre situation dans ce domaine à celle des Pays d'Europe du Nord.

Bien sûr, c'est dans les ports qu'on peut les voir le plus souvent. Cependant ils ne sont pas toujours aussi visibles qu'on le souhaiterait lorsqu'ils sont relégués dans le fond d'un bassin, ou qu'ils sont noyés parmi les bateaux amarrés aux pontons dans les ports de plaisance. A ce sujet il faut saluer l'initiative de Gérard d'ABOVILLE qui, en tant que président de la fondation du patrimoine maritime et fluvial a négocié en 2002 au niveau national avec l'ensemble des ports de plaisance un accord cadres permettant d'envisager une exonération partielle ou totale des droits de port pour les bateaux du patrimoine. Cependant l'application de cet accord est à discuter au cas par cas localement avec chaque gestionnaire de port.

Pour ce qui est des ports anciens, considérés comme des sites remarquables où les bateaux du patrimoine peuvent trouver à « s'exposer » toute l'année, on pourrait souhaiter que leur soient accordés des facilités de droit de stationnement à quai notamment dans des sites appropriés en

regard de l'intérêt historique ou patrimonial du paysage portuaire permettant ainsi de mieux les mettre en valeur en les regroupant comme c'est le cas à Brest dans l'ancien port de commerce et à Saint-Malo dans le bassin Duguay-Trouin.

Les musées offrent pour leur part des possibilités exceptionnelles de présentation au public de bateaux anciens comme bien entendu ici à Douarnenez au Port Musée mais aussi au musée maritime de la Rochelle, au musée portuaire de Dunkerque ainsi que très modestement au musée de la pêche de Concarneau. Ces présentations à flots mériteraient d'être d'avantage proposées mais on sait les coûts d'entretien considérables qu'elles nécessitent comme Pascal AUMASSON a dû l'évoquer ce matin.

Les rassemblements festifs de bateaux du patrimoine sont également des moments privilégiés mais temporaires de leur présentation. Pour inciter le public à plus de curiosité et améliorer son information, davantage de pédagogie devrait être faite à ces occasions (qu'il s'agisse de Brest, Douarnenez ou même la semaine du Golfe du Morbihan) notamment par des dispositifs documentaires appropriés permettant d'instruire les visiteurs sur l'histoire et les aspects techniques de chacun de ces bateaux présent sur le site de ces fêtes.

---

**En forme de conclusion** à mon propos, que je laisse résolument ouvert pour un échange entre nous, je me prends à rêver. Oui rêver de voir, à côté de ces grands rassemblements médiatiques au demeurant tout à fait utiles, de voir se développer en France (une fois encore à l'instar des pays d'Europe du Nord), des fêtes maritimes de proximité plus fréquentes et de petite dimension auto-consommées à l'échelle d'un port ou d'une simple cale par des habitants résidents heureux et fiers d'affirmer une vraie culture maritime plus largement partagée, diffuse et enracinée dans notre quotidien.

## ***Présentation et conservation des patrimoines maritimes et fluviaux : bateaux, vapeurs, musées maritimes***

### ***Orientation bibliographique – Juin 2007***

*La bibliographie ci-dessous a été réalisée pour les professionnels du patrimoine dans le cadre du séminaire de formation permanente organisé par l'Institut national du patrimoine :*

*« Les patrimoines maritimes et fluviaux », du 6 au 8 juin 2007.*

*Elle n'a pas prétention à être exhaustive mais propose les références de quelques outils essentiels, faciles à se procurer, pour aider ces professionnels dans leurs missions.*

### **1. Patrimoine maritime ; patrimoine fluvial**

#### **1.1. Ouvrages généraux**

\*Catuelan, Louis de. Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan sur les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation pour le patrimoine culturel maritime et fluvial.

Paris, Sénat, 1992. 35 p.

(Sénat ; 9)

\*Dossier « Patrimoine maritime ».

*Monumental*, Paris, 2003, pp. 7-94

\*Journées d'étude de La Rochelle consacrées au patrimoine maritime et naval.

*Bulletin des CAO*, Paris, n. 9, avril 1995, 41 p.

\*Macé de Lépinay, François. Sauvegarde du patrimoine naval.

*Monuments historiques*, Paris, n. 130, décembre 1983-janvier 1984, pp. 8-16

\*Pabois, Marc. Patrimoine maritime, patrimoine fluvial.

*Musées et collections publiques de France*, Paris, n. 211, 1996, pp. 28-30

\*Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels. Sous la dir. de Marie Cornu et Jérôme Fromageau.

Paris, L'Harmattan, 2 vol., 2002, 250 et 146 p.

(Droit du patrimoine culturel et naturel)

\*Patrimoine et estuaires : culture, gestion intégrée, développement : actes du colloque international de Blaye, 5-7 octobre 2005.

Paris, Editions Confluences ; Association Renaissance et Cités d'Europe, 2006. 363 p.

(Des lieux et des liens)

Patrimoine fluvial au colloque « Estuaire 92 » : actes du colloque.

*Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, Conflans-Sainte-Honorine, n. 31, 1993, 68 p.

\*Patrimoine maritime.

*Les Cahiers de la Ligue urbaine et rurale*, Paris, n. 116-117, 1992, 108 p.

\*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens.  
Sous la dir. de Françoise Péron.  
Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002. 538 p.  
(Art et société)

\*Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.  
Paris, Direction du patrimoine, 1993. 461 p.  
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

\*La plaisance.  
*Monuments historiques*, Paris, n. 199, 1995, 87 p.

Sebillot, Paul. Le folklore des pêcheurs, la vie du pêcheur, la pêche et les bateaux, littérature orale des pêcheurs.  
Paris, Maisonneuve et Larose, 1901. Réed. 1968. 368 p.

## 1.2 Aspects juridiques

\*Code du patrimoine (en vigueur)  
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/RechercheSimplePartieCode?commun=&code=CPATRIML.rcv>

\*Le droit du patrimoine flottant et naviguant.  
In : Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels. Sous la dir. de Marie Cornu et Jérôme Fromageau.  
Paris, L'Harmattan, 2 vol., 2002, pp. 137-218  
(Droit du patrimoine culturel et naturel)

\*Pabois, Marc. La politique de protection du Ministère de la Culture en matière de protection du patrimoine fluvial et maritime.  
in : Journées d'étude de La Rochelle consacrées au patrimoine maritime et naval.  
*Bulletin des CAO*, Paris, n. 9, avril 1995, pp. 11-14

\*Pabois, Marc. Vingt ans de protection du patrimoine nautique en France.  
*Monumental*, Paris, 2003, pp. 61-65

\*Protection et conservation.  
In : Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.  
Paris, Direction du patrimoine, 1993, pp. 298-325  
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

\*Réglementation spécifique des navires du patrimoine  
-Traitement administratif  
-Label BIP « Bateau d'Intérêt patrimonial »  
-Classement Monument Historique  
A consulter sur le site de la fondation du patrimoine maritime et fluvial  
[http://www.patrimoinemaritimefluvial.org/n\\_reglementation.html](http://www.patrimoinemaritimefluvial.org/n_reglementation.html)

## 2. De la connaissance à la présentation

### 2.1. Identification

#### 2.1.1. Bateaux des côtes de France

Bateaux traditionnels français. Sous la dir. d'Yves Gaubert.  
Douarnenez, Chasse-marée-Armen, 1998. 320 p.  
(Mer, histoire et tradition)

Beaudoin, François. Bateaux des côtes de France.  
Grenoble, Quatre seigneurs, 1975. 393 p.

Cabantous, Alain ; Lespagnol, André et Péron, Françoise. Les Français, la terre et le mer : XIIIe-XXe siècle.  
Paris, Fayard, 2005. 700 p.

Charles, Daniel. Yachts et yachtsmen, les chasseurs de futurs, 1870-1914.  
Paris, Ed. Maritimes et d'Outre-mer, 1991. 219 p.

Duron, Maurice. Dictionnaire des bateaux.  
Toulouse, Milan, 2000. 221 p.

\*Gilles, Daniel et Quemere, Erwan. Identifier les voiliers.  
Rennes, Editions Ouest-France, 1996. 64 p.

Lavery, Brian. Bateaux : 5000 ans d'histoire de la marine.  
Paris, Musée national de la marine ; Bagnaux, Sélection du Reader's Digest, 2005. 400 p.

\*Le Roc'h Morgère. Navires : mémoire de la mer.  
Paris, Desclée de Brouwer ; Rempart, 1997. 223 p.  
(Patrimoine vivant)

Leveque, Philippe. Remorqueurs de ports.  
Paris, Ed. du Gerfaut, 2007. 160 p.

Randier, Jean. L'antiquaire de marine.  
Paris, Ed. Maritimes et d'Outre Mer, 1973. Réed. 1993. 223 p.

Taillemite, Etienne. L'histoire ignorée de la marine française.  
Paris, Perrin, 1988. 460 p.  
(Passé simple)

### **2.1.2. Batellerie**

Beaudoin, François. Bateaux des fleuves de France.  
Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1985. 238 p.

\*Benoist, David. Les bateaux du patrimoine fluvial.  
Conflans-Sainte-Honorine, Association des amis du Musée de la batellerie, 2004. 88 p.  
(Les Cahiers du Musée de la batellerie ; 51)

Le Sueur, Bernard. La grande batellerie, 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de navigation. XIXe-XXe siècles.  
Conflans-Saint-Honorine, La Mirandole, Pascale Dondey, 1996. 163 p.

Le Sueur, Bernard. Mariniers : histoire et mémoire de la batellerie artisanale.  
Douarnenez, Chasse-marée-Armen, 2 vol.  
Vol.1, 2004. 223 p.  
Vol.2, 2005. 191 p.  
(Mer, histoire et tradition)

\*Rieth, Eric. Des bateaux et des fleuves : archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France.  
Paris, Editions Errance, 1998. 159 p.  
(Collection des Hespérides)

### 2.1.3. Etude de cas : bateaux des côtes de Bretagne et de Normandie

Les Bretons et la mer : images et histoire. Sous la dir. d'Alain Croix et André Lespagnol.  
Rennes, Apogée ; Presses universitaires de Rennes, 2005. 192 p.

Cadoret, Bernard ; Duviard, Dominique ; Guillet, Jacques et al. Ar. Vag. Voiles au travail en Bretagne Atlantique.

T.1 : Les chaloupes sardinières, chaloupes pontées et dundées thoniers. 450 p.

T.2 : Les langoustiers, les caboteurs. 410 p.

T.3 : Borneurs et dragueurs de Brest à Lorient. 440 p.

T.4. 351 p.

Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1985-2006.

Gloux, Hervé. Bateaux de pêche du Ponant, histoire et techniques.  
Quimper, Ed. Alain Bargain, 1992. 134 p.

Guillet, Jacques ; Cebron Jean-Pierre et Guyomard, Emile. La batellerie bretonne, vie quotidienne des mariniers de l'Ouest.

Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1988. 365 p.

Lacroix, Louis. Les derniers grands voiliers.  
Rennes, Ouest-France, 1997. 432 p.

Le Bot, Jean. Bateaux des côtes de la Bretagne nord aux derniers jours de la voile.  
Grenoble, Quatre Seigneurs, 1976. 198 p. Réed. augmentée, Grenoble, Glénat, 1990. 254 p.

\*Malpertu, Philippe. Bateaux en bois : les derniers bateaux de pêche en bois : Boulogne-sur-Mer, Le Tréport, Dieppe, Trouville, Ouistreham, Courseulles-sur-mer, Erquy, Saint-Brieuc-Le Légué, Saint-Quay-Portrieux, Monguériec-en-Sibiril, Roscoff, Douarnenez...  
La Falaise, MDV Maîtres du vent, 2006. 92 p.

Renaud, François. Bateaux de Normandie, de Granville à Honfleur.  
Douarnenez, Ed. de l'Estran, 1984. 380 p.

### 2.2. Les collections des musées maritimes

\*Boëll, Denis-Michel. Les musées et collections maritimes relevant de la Direction des musées de France.  
*Musées et collections publiques de France*, Paris, n. 211, 1996, pp. 10-18

\*Dossier : les musées maritimes.

*Museum international*, Paris, Unesco, n. 192, 1996, pp. 3-39

*Museum international*, Paris, Unesco, n. 193, 1997, pp. 3-39

\*Les musées de la marine.

*Musées et collections publiques de France*, Paris, n. 211, 1996, pp. 4-47

\*Les musées de la mer : actes des rencontres nationales, les 18 et 19 septembre 1986, annuaire des musées de la mer.

Rennes, Institut culturel de Bretagne, 1986. 216 p.

\*Musées portuaires.

*Museum*, Paris, n. 166, 1990, pp. 67-114

Proceedings of the International Congress of maritime museums (ICMM), since 1972.

(The 2007 Congress will be held from 8 to 12 October in Malta)

<http://www.icmmonline.org/pages/congress.htm>

### 3. Restauration

\*Conservation-restauration.

In : Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.  
Paris, Direction du patrimoine, 1993, pp. 326-348  
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

\*Garry, Jean-François. Collecte et conservation des bateaux.

In : Les musées de la mer.  
Douarnenez, Musée du bateau, 1987, pp. 55-64

\*Labbe, Raymond. La restauration des navires historiques.

*Bulletin des CAO*, Paris, n. 9, avril 1995, p. 29-31

\*Macé de Lépinay, François. Sauvegarde du patrimoine naval.

*Monuments historiques*, Paris, n. 130, 1983-84, pp. 8-15

\*Oudin, Philippe. Restauration du pont transbordeur de Martrou à Rochefort.

*Monumental*, Paris, n. 5, 1994, pp. 57-69

\*Restaurer, entretenir les bateaux en bois.

Douarnenez, Chasse-marée-Armen, 2006. 352 p.

\*Schnepp, Patrick. La conservation du patrimoine maritime.

*Bulletin des CAO*, Paris, n. 9, avril 1995, pp. 33-36

### 4. Valorisation/transmission ; médiation culturelle

\*Les musées et la valorisation du patrimoine.

In : Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.  
Paris, Direction du patrimoine, 1993, pp. 371-417  
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

\*Patrimoine maritime et accueil des publics : actes du colloque, 17-18-19 octobre 1989, Rochefort.

Rochefort, Centre International de la Mer, 1989. 189 p.

\*Patrimoine maritime et tourisme.

In : Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens.  
Sous la dir. de Françoise Péron.

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, pp. 313-328  
(Art et société)

\*Valorisation du patrimoine immobilier et industriel.

In : Le patrimoine maritime et fluvial : colloque, Nantes, avril 1992.  
Paris, Direction du patrimoine, 1993, pp. 348-365  
(Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine ; 12)

### 5. Quelques exemples

#### 5.1. Douarnenez (Port-musée)

\*Boëll, Denis-Michel. Douarnenez : un port-musée pour les bateaux de l'Europe.

*Monuments historiques*, Paris, n. 174, 1991, pp. 78-83

- \* Boëll, Denis-Michel. Douarnenez, un projet de redéveloppement de la ville-port.  
In : Musées et tourisme, clés pour un partenariat à l'usage des professionnels de musée. Sous la dir. de Christine Quentin.  
Paris, Direction des musées de France, 1994, pp. 118-128
- \*Chapalain, Jean-Jacques. Port-musée Douarnenez.  
In : Musées et tourisme.  
Paris, Direction des musées de France, 1994, pp. 120-125
- \*Le Boulanger, Jean-Michel. Analyse critique de l'aménagement de Port-Rhu.  
In : Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens.  
Sous la dir. de Françoise Péron.  
Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, pp. 143-147  
(Art et société)
- \*Mousset-Pinard, Françoise. Musée du bateau de Douarnenez.  
In : Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels. Sous la dir. de Marie Cornu et Jérôme Fromageau.  
Paris, L'Harmattan, 2002, vol. 2, pp. 111-115  
(Droit du patrimoine culturel et naturel)
- Vandesande, Jean-Pierre. Le musée du bateau : naissance et avenir d'un grand musée maritime français.  
*Le Chasse-marée*, Douarnenez, n. 24, 1986, pp. 6-27

## 5.2. Nantes

- \*Sicard, Daniel. Ports sur l'estuaire.  
In : Pays nantais.  
*Vieilles maisons françaises*, Paris, n. 213, 2006, pp. 36-39
- \*Tripoteau, Gérard. De la conservation et la valorisation de la mémoire de « la Navale » nantaise.  
In : Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels. Sous la dir. de Marie Cornu et Jérôme Fromageau.  
Paris, L'Harmattan, 2002, vol. 2, pp. 63-74
- Vauthier-Vézier. L'estuaire et le port : l'identité maritime de Nantes au XIXe siècle.  
Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007. 235 p.  
(Histoire)

### Le Léchalas

Le Léchalas, vapeur fluvial français.  
*Le Chasse-marée*, Douarnenez, n. 12, 1984, p. 50

Millot, Gilles. La résurrection du Léchalas – A toute vapeur d'Erdre en Loire  
*Le Chasse-marée*, Douarnenez, n. 84, 1994, pp. 32-39

### Le Maillé-Brézé

Moulin, Jean. L'escorteur Maillé-Brézé.  
Bourg-en-Bresse, Marines, 1994. 106 p.

## 5.3. Saint-Nazaire

\*Alliod, Sylvain. Saint-Nazaire, destination grand large.  
*La Gazette de l'Hôtel Drouot*, Paris, n. 18, 4 mai 2007, pp. 186-187

Décors de paquebots : cadre de vie et arts décoratifs sur les paquebots d'hier et d'aujourd'hui.  
Saint-Nazaire, Ecomusée de Saint-Nazaire, 1998. 96 p.

\*Fabris, Jean. Saint-Nazaire.

In : Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels. Sous la dir. de Marie Cornu et Jérôme Fromageau.

Paris, L'Harmattan, 2002, vol. 2, pp. 83-90

Saint-Nazaire et la construction navale.

Saint-Nazaire, Ecomusée de Saint-Nazaire, 1991. 150 p.

### **Le Belém**

Adam, Eric et Delitte, Jean-Yves. Belém, le temps des naufrageurs.

Douarnenez, Chasse-marée-Armen, 2006. 48 p.

Belém.

Nantes, Ministère de la Culture, CRMH, 1993.

(Patrimoine restauré en Pays-de-Loire ; 2)

Le Belém fait peau neuve.

*Le Chasse-Marée*, Douarnenez, n. 49, 1990, pp. 52-55

Gosse, Luc-Olivier. Belém ou le destin d'un navire.

Grenoble, Ed. Terre et Mer, 1984. 221 p.

Hillion, Daniel. Le Belém, cent ans d'aventures.

Paris, Epargne, 1996. 140 p.

Hillion, Daniel. Le Belém, histoire d'un grand voilier nantais.

*Chasse-Marée*, Douarnenez, n. 100, 1996, pp. 24-37

Jeuffre, Jean-Christophe. L'expédition Jules-Verne à bord du trois-mâts Belém, cinq mois sur les mers.

Saint-Rémy-de-Provence, Equinoxe, 2003. 208 p.

Noli, Jean ; Plisson, Philip et Plisson, Guillaume. Le siècle du Belém.

Paris, Gallimard-Jeunesse, 1996.

(Voiles Gallimard)

\*Randier, Jean. Le Belém, foi et savoir-faire.

*Monuments historiques*, Paris, n. 130, décembre 1983-janvier 1984, pp. 16-17

Le Trois-mâts école français Belém. Fondation Belém.

Paris, Epargne, 1994.

Zimbardo, Xavier. L'odyssée du Belém.

Paris, Nouveaux loisirs, 2002. 141 p.

## **6. sites web de référence**

Chasse-marée

<http://www.chasse-maree.com/>

Château des ducs de Bretagne

<http://www.chateau-nantes.fr/>

Ecomusée de Saint-Nazaire

<http://www.ecomusee-saint-nazaire.com/>

Estuaire Nantes

<http://www.estuaire.info/>

Fondation du patrimoine maritime et fluvial

<http://www.patrimoinemaritimefluvial.org/>

Fondation Belém

<http://www.fondationbelem.com/>

French Lines

<http://www.frenchlines.com>

Ministère de la Culture et de la Communication, Patrimoine maritime, fluvial et lagunaire

[http://www.culture.gouv.fr/mpe/carto/pat\\_maritime/pat\\_maritime.htm](http://www.culture.gouv.fr/mpe/carto/pat_maritime/pat_maritime.htm)

Musée naval Maillé Brézé

<http://www.maillebreze.com/>

Port-musée de Douarnenez

<http://www.port-musee.org>

*Les ouvrages et articles précédés d'un \* peuvent être consultés au centre de ressources documentaires de l'Institut national du patrimoine, Paris*

**Annexes**



**MINISTERE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION**  
Direction de l'architecture et du patrimoine (DAPA)  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information

**PATRIMOINE NAVAL**  
**Protégé au titre de la législation sur les monuments historiques**

(Mise à jour : 14 mars 2008)

**DOMAINES MARITIME et FLUVIAL**

BATEAUX EN CHIFFRES

REPERTOIRE DES BATEAUX

( MAQUETTES ET AFFICHES)

## **BATEAUX EN CHIFFRES**

REF : Bateaux classés MH.doc

### **PROTECTION AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES : 117**

|                                 |            |                                                                      |
|---------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Bateaux classés MH.....</b>  | <b>112</b> |                                                                      |
| <b>Bateaux inscrits MH.....</b> | <b>5</b>   | <b>(propriétaires publics : coll. territoriales, établ. publics)</b> |
| Aptes à la navigation.....      | 89         |                                                                      |
| Exposition à flot.....          | 12         |                                                                      |
| Exposition à terre.....         | 16         |                                                                      |
| Épave .....                     | 0          |                                                                      |
| Coque en bois.....              | 94         |                                                                      |
| Coque en métal.....             | 23         |                                                                      |
| Propriété privée.....           | 92         | (dont associations : 54 et particuliers : 38)                        |
| Propriété publique.....         | 25         |                                                                      |

### **CATEGORIE**

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Patrimoine maritime..... | 92 |
| Patrimoine fluvial.....  | 25 |

### **DESIGNATION**

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Bateau de plaisance .....        | 41 |
| Bateau de pêche.....             | 33 |
| Bateau de service.....           | 20 |
| Bateau de charge .....           | 16 |
| Bateau à passagers.....          | 2  |
| Bateau de combat .....           | 2  |
| Bateau scientifique .....        | 1  |
| Bateau feu.....                  | 1  |
| Équipement public flottant ..... | 2  |

### **CHRONOLOGIE** (d'après l'année de construction ou de lancement)

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Bateaux antérieurs à 1900 ..... | 13 |
| 1901 - 1925 .....               | 32 |
| 1926 - 1950 .....               | 50 |
| 1951 - 1975 .....               | 22 |

### **REPARTITION TERRITORIALE**

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| Alsace .....                     | 2          |
| Aquitaine .....                  | 9          |
| Bourgogne .....                  | 1          |
| Bretagne .....                   | 27         |
| Corse.....                       | 1          |
| Ile-de-France .....              | 4          |
| Languedoc-Roussillon.....        | 2          |
| Nord-Pas-de-Calais .....         | 5          |
| Basse-Normandie .....            | 11         |
| Haute-Normandie .....            | 5          |
| Midi-Pyrénées.....               | 1          |
| Pays de la Loire .....           | 19         |
| Picardie.....                    | 2          |
| Poitou-Charentes .....           | 16         |
| Provence-Alpes-Côte-d'Azur ..... | 10         |
| Rhône-Alpes.....                 | 1          |
| TOM.....                         | 1          |
| <b>TOTAL</b>                     | <b>117</b> |

## RÉPERTOIRE

### **A B 1**

**Bateau à passagers**, vedette. **Construit à Nantes/Chantenay** (Loire-Atlantique), lancé le 6 août 1935 par les Anciens Chantiers Dubigeon, pour la Société des Autos-Bateaux de la Basse-Loire.

Coque en métal, acier, L : 20,68 m ; la : 4,63 m ; creux : 1,84 m ; jauge brute : 45,89 tx ; jauge nette : 15,79 tx ; moteur : 100 CV, type DK2.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Ille-et-Vilaine, 35400, **Saint-Malo**. Apte à la navigation, en cours de restauration ( ?).

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **AILE VI**, ex VIRGINIE.

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 8 M JI. **Construit au Havre** (Seine-Maritime), mis à l'eau le 21 avril 1928 par les Chantiers de La Hève, architecte Pierre Arbaut, pour Virginie Hériot.

Coque en bois, initialement à structure mixte bois et métal, L : 14,47 m ; la : 2,74 m ; creux : 2,10 m ; jauge nette : 8,43 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Vendée, 85330, **Noirmoutier-en-l'Île**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 05-07-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Le Yacht*, 1928-1933. *Yachts et Yachting*, 1929, n° 1, p 39-44. MARIN, Pierre-Henri. Aile VI retrouve la forme olympique. *Chasse-marée*, 1996, n° 96, p. 61. GILLES, Daniel. Histoire du yachting. Le nouvel envol d'AILE VI. *Mer et Bateaux*, 1997, n° 104, p. 36-41. MARIN, Pierre-Henri. La légende d'AILE VI. *Chasse-Marée*, 1997, n° 106, p. 46-57.

### **AÏROSA**

**Bateau de pêche**, sardinier-thonier, ligneur. **Construit à Ciboure**, Socoa (Pyrénées-Atlantiques), en 1953 au chantier Hiribarren Frères.

Coque en bois, chêne, pont en sapin. L h. t. : 14,77 m ; la : 3,93 m ; creux : 1,76 m, jauge nette : 3,62 tx ; jauge brute : 22,51 tx.

Patrimoine maritime. Rattaché au quartier maritime de Bayonne. Immatriculation : 294 641 BA.

Localisation : Aquitaine, Pyrénées-Atlantiques, 64500, **Saint-Jean-de-Luz**. Apte à la navigation, encore en exploitation.

Propriété privée.

**CL MH : 07-06-2002.**

Documentation : Dossier de demande de protection au titre des monuments historiques.

### **ALOSE**

**Bateau de guerre**, sous-marin de la série « Naïade ». **Construit à Toulon** (Var) en 1904, armé le 31 juillet 1907, rayé des listes de la Flotte le 21 mai 1914.

Coque en métal, L : 23,76 m ; la : 2,26 m ; tonnage surface : 70,24 ; tirant d'eau : 2,62 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Siège de la COMEX, Marseille, Bouches-du-Rhône, 13000.

**Exposition à terre.**

Propriété privée.

**CL MH : 21-02-2008.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## ANGOUMOIS

**Bateau de pêche**, chalutier de pêche arrière. **Construit à Dieppe** (Seine-Maritime) en 1969, par les Ateliers-Chantiers de Dieppe.

Coque en métal, L : 32 m ; la : 8,35 m ; jauge brute : 289,41 tx ; tirant d'eau arrière : 4,35 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Exposition à flot.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## ARGO

**Bateau de pêche**, courealeur, sloop. **Construit à Château d'Oléron** (Charente-Maritime) en 1909, par le charpentier de marine Albert Larrieu, lancé le 13 janvier 1910, pour Ernest Papineau marin pêcheur à La Cotinière.

Coque en bois. L : 7,10 m ; la : 2,60 m ; creux : 1,11 m ; tirant d'eau : 1 m ; déplacement : 3,38 t.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Poitou-Charentes, 17190, Saint-Georges d'Oléron, **Boyardville**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 16-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. Flotille en Pertuis, sauver les bateaux traditionnels de Charente. *Chasse-Marée*, 1993, n° 71, p. 20-36. MARIN, Pierre-Henri. Les sloups d'Oléron. *Chasse-Marée*, 1996, n° 95, p. 62.

## AR ZENITH

**Bateau de charge** et bateau à passagers, dundée. **Construit à Camaret** (Finistère), en 1939 au chantier Keraudren pour les Sénans Jean-Marie Menou, Ambroise Spinec et Martin Fouquet.

Coque en bois. L : 20 m ; la : 6,20 m ; creux : 2,40 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Ille-et-Vilaine, 35000, **Saint-Malo**. Exposition à terre.

Propriété privée, Association APPEL (Association Pour Perpétuer l'Esprit de Liberté).

**CL MH : 6-12-1999.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## AUDIERNAIS

**Bateau de charge**, gabare. **Construit à Audierne** (Finistère), en 1936, par le chantier Émile Morvan, pour la Société Audiernaise de Bornage.

Coque en bois. L h.t. : 17,60 m ; la : 5,45 m ; tirant d'eau : 1,80 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33000, **Bordeaux**. Apte à la navigation.

Propriété privée, société.

**CL MH : 02-11-1988.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## BELEM, ex GIORGIO CINI, ex FANTOME II, ex BELEM.

**Bateau de charge**, trois-mâts barque, antillais, bateau école. **Construit à Chantenay-sur-Loire** près de Nantes (Loire-Atlantique), lancé le 16 juin 1896 par les Chantiers Adolphe Dubigeon, pour l'armateur Fernand Crouan. Il est affecté à la ligne du Brésil, en relation avec le port de Parà ou Belem, d'où son nom. Vendu à plusieurs reprises, d'abord en 1907 à Demange Frères, de Nantes puis en 1909 à l'armement nantais Fleuriot et Cie et en 1914 au Duc de Westminster, son nouvel armement à la plaisance entraîne d'importantes modifications réalisées au chantier Camper et Nicholson à Gosport. Il est vendu en 1921 au brasseur Irlandais A. E. Guinness, le navire prend le nom de Fantôme II. Désarmé à Cowes pendant la Seconde Guerre mondiale il est vendu en 1951 à la Fondation italienne Cini de Venise pour servir de voilier école

sous le nom de Giorgio Cini. Il est regréé alors en trois mâts goélette. En 1971 il est cédé pour une lire symbolique aux carabinieri italiens qui le cède à un chantier de Venise pour le remettre en état. Il retrouve son gréement de trois mâts barque. Il est racheté enfin par la France, en 1979, par l'Union nationale des caisses d'épargne de France et revient à Toulon puis à Brest grâce au soutien logistique de la Marine nationale. Il est cédé 2 ans plus tard à la Fondation Belém.

Coque en métal, acier riveté. L h.t. : 58 m, L coque : 51 m ; la : 8,80 m ; creux : 4,90 m ; jauge brute : 551,63 tx ; tirant d'eau : 4,57 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la Loire, Loire-Atlantique, 44000, **Nantes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, Fondation Belém/Caisse d'Épargne.

**CL MH : 27-02-1984.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Le Petit Perroquet*, 1978, n° 23, p. 59-61. GOSSE, Luc-Olivier. *Belem ou le destin d'un navire*.- Grenoble, Ed Terre et Mer, 1984, 221p. Le *Belem* fait peau neuf. *Chasse-Marée*, 1990, n° 49, p. 52-55. *Belem, patrimoine restauré en Pays-de-Loire*, n°2.-Nantes : Ministère de la culture, CRMH, 1993. HILLION, Daniel. *Le Belem, histoire d'un grand voilier nantais*. *Chasse-Marée*, 1996, n° 100 p. 24-37. ABRANSON, Erik C. *Beken de Cowes, les grands voiliers du Monde*. Paris : Albin Michel, 1995, p. 44-45.

**BEL ESPOIR II.** ex PRINCE-LOUIS II, ex PETER MOST, ex ANNETTE S, ex NETTE S.

**Bateau de charge**, goélette à hunier à trois mâts, bateau école. **Construit à Svendborg** (Danemark), en 1944, par le chantier J. Ring Andersen (architecte) pour A. E. Sorensen sous le nom de *Nette S.* Rebaptisé *Annette S* en 1946, puis Peter Most. Il appartient alors à H. Sorensen. En 1955 il est acheté par le British Outward Bound Trust et rebaptisé Prince Louis II et immatriculé à Glasgow. Il est exploité alors comme voilier école par Moray Sea School. En 1968, il est acheté par l'association Amis de Jeudi-Dimanche, rebaptisé *Bel Espoir II* et immatriculé au Havre.

Coque en bois. L h. t. : 37,20 m ; L coque : 29,90 m. ; la : 7,10 m. ; tirant d'eau : 2,60 m ; motorisation : Baudoin 288 cv.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29000, **Brest**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association Les Amis de Jeudi-Dimanche.

**CL MH : 26-03-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. ABRANSON, Erik C. *Beken de Cowes, les grands voiliers du Monde*. Paris : Albin Michel, 1995, p. 46-47.

**BELLE ETOILE** ( Pour mémoire)

**Bateau de pêche**, langoustier, *Dundée* (épave). Construit à *Camaret-sur-Mer* (Finistère), en 1938, par le chantier Gourmelon Coque en bois, L. 18 m ; la : 5, 61 m. Désarmé en 1962. Patrimoine maritime. Localisation : Bretagne, 29, **Camaret-sur-Mer**. Épave à flot. Propriété privée, association.

(CL MH : 22-07-1983. Suite à l'avis de la Commission supérieure des monuments historiques du 23 mai 2002, il est déclassé le 07 juin 2002)

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Fin d'éclipse pour Belle Étoile, *Chasse-Marée*, 1992, n° 62. p. 56.

**BENOIT-CHAMPY**

**Bateau de service**, bateau de sauvetage. **Construit au Havre** (Seine-Maritime), en 1887, par les Chantiers Augustin-Normand.

Coque en bois. L. 10,10 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Picardie, Somme, 80410, **Cayeux-sur-mer**. Exposition à terre.

Propriété publique, commune.

**CL MH : 21-05-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## **BERGERE DE DOMREMY**

**Bateau de pêche**, coquillier de la rade de Brest. **Construit à Crozon**, sillon du Fret (Finistère), en 1936, par le charpentier de marine Auguste Tertu pour le compte des consorts Le Mens, Vigouroux, et Calvez.

Coque en bois. L. 10,60 m ; la : 4 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29460, **Hopital-Camfrout**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 29-12-1983.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CADORET, Bernard. *Ar vag*. T. III, 1985. 440 p. JAFFRY, Gwendal. La seconde vie de la Bergère de Domremy, *Chasse-Marée*. 2002, n° 156, p. 24-33.

**B F 2 - DYCK**, ex SANDETTIE II, ex HAVRE II. (pour mémoire)

**Matériel d'aide à la navigation, bateau-feu**. Construit à Gravelle, près du Havre (Seine-Maritime), en 1912, par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, refondu complètement en 1957. Il est désarmé en 1978.

Coque en métal, acier galvanisé, L. 42,50 m ; la : 6,68 m ; creux sur quille : 5,10 m ; jauge brute : 293 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Nord-pas-de-Calais, 59, Dunkerque. Exposition à flot.

Propriété publique, Communauté urbaine de Dunkerque.

CL MH : 10-02-1988. Projet de déclassement. Avis favorable de la Commission supérieure des monuments historiques du 21 octobre 2004. **Déclassé le 19 novembre 2004.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. PORHEL, Jean- Luc. Les bateaux-feux des bancs de Flandres, *Chasse-Marée*, 1989, n° 41, p. 2-14. GUENNOG, François. Bateaux-feux des côtes de Flandres, Ces feux flottants au large de Dunkerque. *L'agenda des plaisirs, le magazine de la Côte d'Opale*, 2001, n° 24, p. 32-33.

**B F 6 - SANDETTIE**, ex DYCK

**Matériel d'aide à la navigation, bateau-feu**. Lancé à Gravelle, près du Havre (Seine-Maritime), le 16 février 1948, par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, pour l'administration des phares et balises. Il est affecté en 1949 au banc de sable de Dyck, puis en 1978 à celui de Sandettié dont il gardera le nom. Il cesse son activité le 3 juin 1989, est racheté la même année par la ville de Dunkerque.

Coque en métal, acier. L : 47,50 m ; la : 7,65 m ; creux sur quille : 4,50 m ; tirant d'eau : 2,65 m ; jauge brute : 417,88 tx ; déplacement : 500 t.

Patrimoine maritime.

Localisation : Nord-Pas-de-Calais, Nord, 59140, **Dunkerque**. Exposition à flot.

Propriété publique, communauté urbaine de Dunkerque.

**CL MH : 17-03-1997.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. PORHEL, Jean- Luc. Les bateaux-feux des bancs de Flandres, *Chasse-Marée*, 1989, n° 41, p. 2-14. LUCAS, Serge. Relève sur le Sandettié, *Chasse-Marée*, 1989, n° 41, p. 15-21. GUENNOG, François. Bateaux-feux des côtes de Flandres, Ces feux flottants au large de Dunkerque. *L'agenda des plaisirs, le magazine de la Côte d'Opale*, 2001, n° 24, p. 32-33.

## **BRISE**

**Bateau de pêche**, chaloupe. **Construit à Courseulles-sur-Mer** (Calvados), lancé le 21 janvier 1921, au chantier Arthur Labrègue, pour le patron pêcheur Estier de Boilambert.

Coque en bois. L 5,80 m ; la : 2,15 m ; creux : 1,26 m ; jauge brute : 2,43 tx ; tirant d'eau : 1,30 m.

Patrimoine maritime.

Armé en plaisance. Immatriculation : Quartier maritime de Cherbourg.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14600, **Honfleur**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 13-03-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Manche magazine*. 1995, n° 6.

## CALYPSO

**Bateau de plaisance**, côte. **Construit à Lormont** (Gironde) en 1911 par le Chantier Bonnin, sur plans Guedon, pour l'industriel Pictet de Rochemont.

Coque en bois. L : 11,54 m ; la : 2,40 m ; tirant d'eau : 1,53 m ; lest en plomb : 1,8 t.

Patrimoine fluvial (Lac Léman).

Localisation initiale: Haute-Normandie, 76, Le Havre.

Localisation actuelle : Rhône-Alpes, Haute-Savoie, 74140, **Nernier**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association Amerami.

**CL MH : 28-10-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## CAP VERT, ex VILLE D'INGRANDES

**Bateau de charge**, automoteur ponté. **Construit à Nantes- Roche-Maurice**, (Loire-Atlantique), lancé le 26 septembre 1928, aux Chantiers Duteil et C°, pour Georges Belliveau, transporteur fluvial.

Coque en métal, rivetée. L : 31,64 m ; la : 5,06 m ; tirant d'eau : 0,29 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Maine-et-Loire, 49570, **Montjean-sur-Loire**. Exposition à flot.

Propriété privée, particulier.

**CL MH 22-09-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## CHARLES DE FOUCAULD

**Bateau de pêche**, chalutier, pêche latérale. **Construit à Étaples** (Pas-de-Calais), par le chantier Leprêtre, en 1957, pour Guy Ramet, armateur.

Coque et structure en chêne, pont en sapin. L : 18,80 m ; la : 5,30 m ; creux : 2,20 m ; tirant d'eau : 2,65 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Nord-Pas-de-Calais, Pas-de-Calais, 62630, **Étaples**. Exposition à terre.

Propriété publique, ville d'Étaples.

**CL MH 06-12-1984.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Maquette du chalutier dans son état d'origine conservée au musée de la marine à Étaples.

## CHEERS

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, prao atlantique, goélette non haubanée. Construit en 1967 à Sainte-Croix, **Iles Vierges**, États-Unis, par l'architecte et constructeur Richard Newick pour Tom Follet et Jim Morris. Gagne la troisième place de la Transat en solitaire Plymouth - New-Port en 1968. Embarcation amphidromique, coque en bois d'acajou moulé à froid.

L. h. t. : 12,19 m ; L. coque au pont : 12 m ; la maître bau : 5,08 m ; creux : 1,17 m ; tirant d'eau : 0,20 à 1,29 m ; tirant d'air : 8,90 m ; déplacement : 1,451 t ; jauge : inf. à 3 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13230, **Port-Saint-Louis-du-Rhône**. Apte à la navigation.

Propriété privée.

**CL MH : 31-01-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## CLAPOTIS

**Bateau de service**, baliseur auxiliaire, sloop. **Construit à Boyardville** (Charente-Maritime, Saint-Georges-d'Oléron), sur plans Paul Merle par Ismaël Poitou, en 1920.

Coque en bois, chêne, bordé en chêne et pin pont en pin d'Oregon. L h. t. : 13,65 m ; L flottaison : 8 m ; la : 2,82 m ; creux : 1,52 m ; tirant d'eau : 1,65 m ; tirant d'air : 11,50 m ; déplacement : 7 t ; jauge brute : 6,97 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Poitou-Charentes, 17190, Saint-Georges d'Oléron, **Port de Boyardville**. Apte à la navigation.

Propriété publique, commune de Saint-Pierre d'Oléron.

**CL MH : 27-03-2000.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. Flotille en Pertuis, sauver les bateaux traditionnels de Charente, *Chasse-Marée*, 1993, n° 71, p. 20-36. GAUBERT, Yves. Le baliseur des pertuis qui avait l'air d'un Yacht, *Chasse-Marée*, 1996, n° 102, p.14-23. RUBINSTEIN, Bernard. Le baliseur des pertuis, *Neptune*. 1992, n° 90. p. 84-90. Courrier de Michel Villeneau du 19 07 2001 (vente de clapotis).

## CLYMÈNE

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 12 M JI. **Construit à Gosport (Royaume-Uni)**, en 1924, par le chantier Camper-Nicholsons, pour l'industriel Georges Benson.

Coque en bois. L. 20 m ; la : 3,56 m ; tirant d'eau : 2,70 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Var, 83150, **Bandol**. Apte à la navigation. [En cours de restauration](#). Navigue.

Propriété privée, association.

**CL MH : 05-07-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Lloyd's Register of Yachts*. n° 320. Yacht Club de France.

## CORBEAU DES MERS

**Bateau de pêche**, caseyeur. **Construit à Crozon** (Finistère), en 1931, par le chantier Belbehoc'h pour un patron de l'île de Sein, rallie l'Angleterre en 1940.

Coque en bois. L : 11,50 m ; la : 4 m ; tirant d'eau : 2 m ; jauge : 9 tx. Armé en plaisance.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56000, **Vannes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-10-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## CÔTE D'ALBATRE, ex PERRINE, ex PAULINE RENEE

**Bateau de pêche**, canot Polletais, bourcet-malet, corde, filet, casier. **Construit à Dieppe** (Seine-Maritime) au Pollet en 1953 par le chantier Julien Bocquet pour Gaston Sorel, marin pêcheur.

Coque en bois, membrures et bordés en chêne, pont et roof en iroko, 2 mâts en pin du nord. L h. t. : 14,50 m ; L flottaison : 7,35 m ; la : 2,93 m ; jauge brute : 8,45 tx ; déplacement : 10 t.

Quartier des affaires maritimes de Dieppe. Armé en plaisance. Immatriculation : DP 3138.

Patrimoine maritime.

Localisation : Haute-Normandie, Seine-Maritime, 76200, **Dieppe**. Apte à la navigation.

Propriété publique, Ville de Dieppe.

**CL MH : 10-06-1998.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## DAMIEN

**Bateau de plaisance.** Cotre, **construit à Saujon** (17) au chantier Nautic-Saintonge sur plans Robert Tucker en 1968.

Coque en bois moulé, bordé constitué par 4 plis croisés en acajou tranché. L h. t. : 10,10 m ; L flottaison : 8,50 m ; la : 3,08 m ; creux : 1,68 m ; tirant d'eau : 1,45 m ; surface de voile : 41 m<sup>2</sup> ; déplacement : 5 t.

Patrimoine maritime.

Quartier des affaires maritimes de La Rochelle. N° d'immatriculation : LR 277 296.

Localisation. Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation (à restaurer).

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 12-09-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## DEHEL

**Bateau de service**, bateau pilote, armé à la pêche l'année de son lancement. **Construit à Honfleur** (Calvados), en 1931, par le chantier A. Lacheray.

Coque en bois. L : 12,37 m ; la : 4,58 m ; tirant d'eau : 1,90 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14600, **Honfleur**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 09-06-1986.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée*. 1993 n°74, p. 69. RENAULT, Florence. Déhel, barque chalutière de Dives, *Chasse-Marée*. 1999, n° 123, p. 30-39.

## DUCHESSÉ ANNE , ex GROSS HERZOGIN ELISABETH

**Bateau de service**, bateau école, trois-mâts carré. **Construit à Bremerhaven-Geestemünde (Allemagne)** sur plans Georg. W. Claussen, lancé le 7 mars 1901 par les chantiers Johann.-C. Tecklenborg pour l'association des navires écoles allemand Deutscher Schulschiff-Verein. Confisqué aux Allemands en 1945, racheté par la ville de Dunkerque en 1981.

Coque en métal, acier, riveté et soudé. L h. t. : 68,15 m. ; la : 12,01 m ; creux : 6,30 m ; jauge brute : 1 760 tx ; jauge nette : 721 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Nord-Pas-de-Calais, Pas-de-Calais, 59000, **Dunkerque**. Exposition à flot.

Propriété publique, communauté urbaine de Dunkerque.

**CL MH : 05-11-1982.** (Premier bateau classé monument historique, avec Mad-Atao.)

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques .*Chasse-Marée*, 1981, n° 2 p.47 ; 1995, n° 93, p. 42-51. LE CORRE, Daniel. *Le Trois-mâts Duchesse-Anne*. Montreuil-Bellay : Ed. CMD, 1999 Coll. Mémoires de nos voiliers. 120 p.

## ELFE, ex Golem II, ex Mambo, ex Caledonia, ex Eilen.

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 6 M JI. **Construit à Lormon** en 1931 par Jean-Louis Bonnin sur plans de l'architecte naval français François Camatte (1893-1960), pour Jean Dupuy.

Coque en bois, bordés en acajou rivetés cuivre sur membrures en acacia, lest en plomb, mât prototype Elvström à deux étages de barres de flèches. L h.t. : 10,45 m ; L flottaison : 6,86 m ; la : 2 m ; tirant d'eau : 1,60 m ; tirant d'air : 13 m ; déplacement : 3 800 t ; jauge brute : 4,40 tx. N° de série : 6 F 77.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-La -Loire, Vendée, 85330, **Noirmoutier-en-l'Île**. Apte à la navigation.

Propriété privée.

**CL MH : 12-06-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## ESCAPADE

**Bateau de plaisance**, goélette bermudienne à voile d'étai. **Construit à La Rochelle** (Charente-Maritime) sur plans Daniel Severi / Victor Brix inspirés de John G. Alden, lancé le 1<sup>er</sup> juin 1928 aux chantiers Émile Chassaing pour le Comte de Sessevalle.

Coque en bois. L coque au pont : 17 m ; la : 4,19 m ; creux : 2,19m ; jauge brute : 22,28 tx ; jauge nette : 15,87 tx ; moteur Perkins, 6cyl. 120 cv.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56290, **Port-Louis**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH : 29-10-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Le yacht*. 1929, n° 2415. n° 2416. DOUSSET, Jean. Quand Escapade prend l'escampette, *Voiles et Voiliers*, 1996, n° 307, p. 118-122.

## ESPOIR

**Bateau de service**, bateau pilote. **Construit à Rochefort** (Charente-Maritime), en 1939, par le chantier Touraille par l'architecte Henri Guidicelli.

Coque en bois. L : 12,30 m ; la : 3,57 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56470, **La Trinité-sur-Mer**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## ESTEREL

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 8 M JI. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), sur plans Léon Sebillé, en 1912, par le chantier Louis Grossi, pour les frères Henri et Jacques Michel.

Coque en bois. L : 12,10 m ; la : 2,40 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, SCI.

**CL MH : 13-03-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GILLES, Daniel. L'envol d' *Esterel*, *Chasse-Marée*, 1992, n° 66, p. 62-69.

## FANNY

**Bateau de plaisance**. Bateau de loisirs sportifs. Funny de loisir ou d'entraînement. **Construit à Juvisy-sur-Orge** (Essonne) en 1913 par le chantier Déperdussin pour Monsieur Dalodier, pilote d'aéronef.

Coque en bois, construction à clins. L : 6,80 m ; la : 0,60 m. Avirons d'origine signés Veuve Seyler et Fils à Courbevoie.

Patrimoine nautique fluvial.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29100, **Douarnenez**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 25-04-1997.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **FAREWELL, ex LYDIE-FAREWELL-LISA**

**Bateau de plaisance**, yacht à gréement marconi **construit à La Trinité** en 1947, au chantier Costantini, par l'architecte naval Claude Boucard, pour Jean Marin

Coque en bois. L h. t. : 14,40 m ; la : 3,47 m ; tirant d'eau : 2,15 m ; jauge brute : 14,67 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44000, **Nantes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL. MH : 27-05-2005. Détruit lors d'un incendie le 19 septembre 2005.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Journal de la marine, Le Yacht, plaisance, guerre commerce*, 27 novembre 1948, numéro 3.129

### **FAUVETTE**

**Bateau de service**, remorqueur. **Construit à Cologne (Allemagne)**, en 1928. Remorqueur fluvial de la Seine, ayant appartenu à plusieurs sociétés : Soc. de remorquage Guyard frères, Soc. nouvelle de touage et de remorquage de haute Seine, Soc. générale de navigation sur la haute Seine et les canaux du centre dite Les Oiseaux, Soc. générale de navigation fluviale (SGNF), Compagnie de transport et de poussage de navigation intérieure (CTPNI). Pratique le remorquage de 1928 à 1956, année où il est transformé en pousseur, changement du moteur qui devient un anglo-belge de 600 cv, avec son turbo. Cesse son activité en 1974. Sauvé du déchirage par la mairie de Poses qui l'achète en 1987 et le remet dans son état d'origine.

Coque en acier, rivetée. L : 25,55 m ; la : 5,02 m ; tirant d'eau : 2,20 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Haute-Normandie, Eure, 27, **Poses**. Apte à la navigation.

Propriété publique, commune, géré par l'Association des Anciens et Amis de la Batellerie, à Poses.

**CL MH : 13-03-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **FEE DE L'AULNE**

**Bateau de charge**, sablier et caboteur, **construit à Camaret** (Finistère) par le chantier Keraudren, en 1958 pour l'armement Le Bot. Racheté en 1975 par la Compagnie maritime Penn-ar-bed, qui gère la flottille du Conseil Général du Finistère pour assurer le ravitaillement des îles du Ponant, cessation d'activité en avril 2000.

Coque en bois. L : 22,70 m ; la : 7,80 m ; jauge brute 99 tx ; moteur diesel Baudouin à 3 cylindres de 70 cv et 2 moteurs de propulsion de 4 cylindres développant 100 cv chacun.

Patrimoine maritime. Immatriculation : quartier maritime de Brest BR 7241.

Localisation : Bretagne, Côtes-d'Armor, 22520, **Binic** (initialement Pontrieux). Apte à la navigation.

Propriété privée.

**CL MH : 25-04-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. LINARD, André. Sous le charme de la Fée de l'Aulne, le dernier caboteur en bois des côtes de France, *Chasse-Marée*, 1995, n° 92. p.3-13

### **FLEUR DE LAMPAUL**

**Bateau de charge**, gabare. **Construit à Camaret** (Finistère), en 1948, par le charpentier de marine Corentin Kéraudren, pour Yves Le Guen de Lampaul.

Coque en bois, chêne, pont et pavois en sapin du nord. L : 21,50 m ; la : 6,50 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation initiale : Aquitaine, Gironde, 33000, **Bordeaux**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 21-01-1987.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée* 1987, n°30 p.58 CADORET (Bernard) *Ar vag*. T. III, 1985, p. 336-337. HERVE-GRUYER, Charles. Fleur de Lampaul, une restauration exemplaire, *Bateaux*. 1988, n° 364, p.123-125. HERVE-GRUYER, Charles. La nouvelle vie de Fleur de Lampaul, *Chasse-Marée*, 1992, n° 65, p. 60-67. HERVE-GRUYER, Charles. La Fleur aux Açores à la rencontre des cachalots, *Chasse-Marée*, 1992 n° 65, p. 68-75.

## FLEUR DE MAI

**Bateau de charge**, gabare. **Construit à L'Hopital-Camfrout** (Finistère), mis à l'eau le 16 septembre 1950, par le chantier Jacq, pour François Arzel.

Coque en bois. L : 16,07 m ; la : 5,87 m ; creux : 2,30 m ; jauge brute : 40,25 tx ; jauge nette : 28,26 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Ille-et-Vilaine, 35000, **Saint-Malo**. Apte à la navigation.

Propriété privée, sociétés.

**CL MH : 28-10-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CADORET, Bernard. *Ar Vag*. T. III, 1985, p. 334-335.

## FRANCE I

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 12 M JI. **Construit à Pontarlier** (Doubs), en 1970, par le chantier Herman Egger sur plans André Mauric, pour le baron Bich.

Coque en bois. L : 19,07 m ; la : 3,80 m ; déplacement : 27 t ; tirant d'eau : 2,76 m ; lest : 19,7 t.

Patrimoine maritime.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33000, **Bordeaux**. Exposition à terre.

Propriété publique, Marine nationale.

**CL MH : 12- 02- 1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Bateaux* n° 145 (1970, juin) p. 88, 91, n° 148 (1970, sept) p. 33 ; n° 149 (1970, oct.) p 48-57.

## FRANCE I

**Bateau scientifique**. Navire météorologique stationnaire. **Construit à Graville** près du Havre. Début des travaux le 3 mai 1958, livraison le 3 février 1959 par le chantier Forges et chantiers de la Méditerranée, pour l'État.

Coque en métal, épaisseur 14 mm. L h.t. : 76,10 m ; L coque : 71,20 m ; la : 12,57 m ; creux : 6,41 m ; jauge brute : 1 885 tx ; jauge nette : 388 tx. ; propulsion : 3 moteurs Paxman, 2 lignes d'arbre, Diesel électrique.

Patrimoine maritime.

Immatriculation au quartier maritime de La Rochelle n° 76 994/000/2. Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. En exposition à flot.

Propriété publique, EPA Musée maritime de La Rochelle.

**CL MH : 24 -02-2004.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. En station sur l'Atlantique Nord, histoire des navires météorologiques français, *Chasse-Marée*. 2001, n° 146, p. 2-13.

## GÉNÉRAL LECLERC, ex EXCALIBUR

**Bateau de pêche**, mytilicole, sloop. **Construit à Marans** (Charente-Maritime) en 1949, par Benjamin Durand, pour Auguste Fumoleau à Aiguillon-sur-mer.

Coque en bois. L : 8,47 m ; La : 3,15 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17630, **La Flotte en Ré**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH 16-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. Flottille en Pertuis, sauver les bateaux traditionnels de Charente, *Chasse-Marée*, 1993, n° 71, p. 20-36.

## GENERAL LECLERC

**Bateau de pêche**, sloop coquillier de la rade de Brest. **Construit à Crozon** au sillon du Fret, en 1948, par le chantier Tertu, pour le patron Pierre Kervella de Plougastel Daoulas. Immatriculé à Brest sous le numéro B 6768 sous lequel il navigue encore par dérogation des Affaires maritimes, étant immatriculé aujourd'hui Br 267 516.

Coque en bois, chêne et bordé en orme, pont en résineux. L : 11,20 m ; L h. t. : 15,60 m ; La : 4,05 m ; tirant d'eau : 1,90 m ; déplacement : 13 t ; surface de la voile : 116 m<sup>2</sup> ; motorisé en 1952. Désarmé en 1973, il a été rénové de 1987 à 1989, puis en 2001.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29470, **Plougastel-Daoulas**. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association Lenn Vor et Institut Breton d'Éducation Permanente.

**CL MH : 04-08-2005.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## GERMAINE, ex FRANCOIS MARIE

**Bateau de pêche**, maquereautier. **Construit à Saint-Malo** Saint-Servan (Ile-et-Vilaine) en 1912, par le chantier Mallard.

Coque en bois. L : 8,10 m ; la : 2,43 m ; tirant d'eau : 1,42 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Ile-et-Vilaine, 35000, **Saint-Malo**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 23-02-1987.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## GOON

**Bateau de plaisance**. Bateau de loisirs sportifs. Yole de randonnée à avirons et à outriggers, à deux rameurs. Deux bancs mobiles et siège de barreur. **Construit vers 1890 à Paris**, 52 quai de la Rapée par le chantier Tellier.

Coque en bois, construction à clins. L : 7,50 m ; la : 0,95 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29100, **Douarnenez**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH: 25 avril 1997.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques

## HOPE

**Bateau de pêche**, caseyeur. **Construit à Saint-Gilles-Croix-de-Vie** (Vendée) en 1942, par le chantier Thomazeau.

Coque en bois. L h.t. : 14 m ; L flottaison : 9,20 m ; la : 3,70 m ; tirant d'eau : 1,55m ; jauge brute : 9,18 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Vendée, 85800, **Saint-Gilles-Croix-de-Vie**. Apte à la navigation.

Propriété publique, commune.

**CL MH :19-01-1998.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## IF

**Bateau de plaisance**, cotre. **Construit à La Rochelle** (Charente Maritime), mis à l'eau le 4 septembre 1947 par le chantier Vernazza pour l'armateur de Saint Mathurin. Construction commencée par les chantiers Émile Chasseigne, probablement sur des plans d'Émile Chasseigne, inspiré de Talma Bertrand.

Coque en bois. L : 10,26 m ; la : 2,75 m ; creux : 1,94 m ; tirant d'eau : 1,80 m ; dépl. : 5,8 tonnes.

Patrimoine maritime. Armé à la plaisance.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Var, 83000, Toulon, Club nautique de la Marine. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CLMH:15-10-2007.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Noëlle Duck , « Yachts classiques », Paris, Gallimard ; *Chasse-Marée*, n°178, mai 2005.

## JACQUES

**Bateau de service**. Remorqueur fluvial. (Seine). Construit à Creil (Oise) en 1904 à partir des plans de Guêpe moyenne par le chantier de la Société Générale de Touage et Remorquage. Moteur conservé au musée de la batellerie à Poses (Eure).

Coque en acier, rivetée. L : 22,77 m ; La : 4,15 m ; creux : 2,68 m ; tirant d'eau arrière : 1,88 m ; tirant d'air : 3,40 m ; déplacement : 45 t.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Ile-de-France, Yvelines, 78700, **Conflans-Sainte-Honorine**. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association des Amis du Musée de la Batellerie.

**CL. MH: 05-11-1997.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. PAQUIER, Jacques. Un remorqueur pour remonter le temps. *Vivre à Conflans, magazine*, 1997, n°102 p. 16-17. Sauver le JACQUES. *Chasse-Marée*, 1997, n° 104, p. 61. TREMAUD, François, LE JACQUES et alii, *Chasse-marée*, 1997, n° 108, p.65.

## JOE III, ex SKARW

**Bateau de service**, bateau pilote, cotre classique : grand'voile aurique, foc, trinquette et flèche. **Construit à Lystaad (Norvège)**, en 1911, sur plans de l'architecte naval norvégien Colin Archer (1832-1921).

Coque en bois, bordés en chêne de Hongrie de 28 mm, chevillés bois sur membrures ; pont en teck de Birmanie ; roof en acajou ; quille en fonte, barre franche. L : 9,10 m ; la : 3,15 m ; tirant d'eau : 1,70 m ; jauge brute : 8,12 tx ; moteur Couach : 15 cv à essence.

Patrimoine maritime.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14000, **Caen**. Exposition à terre.

Propriété privée, association AMERAMI, acquis le 2 juillet 1984.

**CL MH : 14 -09-1995.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MH. LEATHER, John. *Colin Archer et le norvégien*.- Paris : EMO, 1981. AMERAMI, *lettre d'information* n° 16, décembre 2005, fiche n° 15.

## JOSHUA

**Bateau de plaisance**, bateau de croisière, ketch. **Construit à Tarare** (Rhône), en 1962, sur plans de Knocker et Moitessier, par le chantier Meta, pour Bernard Moitessier.

Coque en métal, acier. L. de la coque au pont : 12,07 m ; la : 3,68 m ; jauge brute : 16,62 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historique. *Bateaux*, 1969, n° 132, p.88. MOITESSIER, Bernard. *La longue route*. Paris : Arthaud, 1986. Réed. 1999. 318p.

**JOUJOU A PEPE**, ex LE PETIT CLAUDINET, ex LENINE

**Bateau de pêche**, cotre. **Construit à La Tremblade** (Charente-Maritime) en 1924, Chantier Paul Bernard.

Coque en bois. L : 6,50 m ; la : 2,66 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17310, **La Cotinière**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 28-04-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée*, 1996, n° 95, p. 62.

**JUANITA II**, ex PASSE-TEMPS

**Bateau à passagers** puis de plaisance. Cotre **construit à Arcachon** (Gironde), en 1916. Chantier Barrière.

Coque en bois. L h. t. : 8,85 m ; la : 2,70 m ; creux : 0,53 m ; tirant d'eau : 0,50 m ; déplacement : 2 t ; jauge : 1,5 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance. Immatriculation : AC 218 172.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33120, **Arcachon**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 24-12-1999.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**KHAYYAM**, ex ZWERVER, ex ACTEON.

**Bateau de plaisance**, bateau de croisière, ketch. **Construit en Hollande**, en 1939 et mis à l'eau en 1945, au chantier Devries Lenghstch. Plans de l'architecte américain Stephens (plan n° 273), pour Wnh Van der Vorm.

Coque en bois. L : 18,32 m ; la : 3,89 m ; creux : 2,59 m ; jauge brute : 23,10 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation initiale : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 14-09-1995.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**KIFANLO**

**Bateau de pêche**, chalutier-thonier. **Construit aux Sables-d'Olonne** (Vendée), en 1957, par les chantiers de l'Entente, ex chantiers Batifort.

Coque en bois, chêne, sapin. L : 12,27 m ; jauge brute : 27 tx. Apte à la navigation.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Vendée, 85100, **Les Sables-d'Olonne**.

Propriété privée, association.

**CL MH : 14-05-1984.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**KOTICK**

**Bateau de plaisance**, cotre de **Carantec** construit en 1931 par le chantier Moguérou pour M. Le Foll de Trébeurden, sur un plan dérivé de Victor Brix. Petite voûte plate terminée par un tableau vertical, étrave droite et quille profonde en sifflet. A l'origine gréement semi-houari et motorisation des années cinquante.

Coque en bois. Cotre aux  $\frac{3}{4}$  ponté, sans rouf et à cockpit réduit. L. de la coque : 6,09 m ; la : 2,40 m ; creux : 1 m ; jauge brute : 2,31 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Côtes-d'Armor, 22700, **Ploumanac'h**. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association Ar Jentilez.

**CL. MH : 29-11-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. LE FOLL. Kotick, Le Chasse-Marée, 1984, n° 12, p. 55.

## KURUN

**Bateau de plaisance**, bateau de croisière, cotre norvégien. **Construit au Croisic** (Loire-Atlantique), lancé le 26 février 1948, par le chantier Leroux, ex Bihoré, sur plans Dervin, pour Jacques-yves Le Toumelin. Coque en bois. L : 10 m ; la : 3,55 m ; tirant d'eau : 1,60 m ; tirant d'air : 12 m ; déplacement : 9,09 tx. Patrimoine maritime. Apte à la navigation.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44490, **Le Croisic**.

Propriété publique, commune.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.; LE TOUMELIN, Jacques-Yves. *Kurun autour du monde*, 1949-1952. -Paris : Flammarion, 1953. 341p.; *Le yacht*: 1949-1952. LAMOTTE, Danièle. La résurrection du bateau de Jacques-Yves Le Toumelin. *Kurun au Croisic, Chasse-Marée*, 1991, n° 60, p. 48-63.

## LADY MAUD

**Bateau de plaisance**, bateau de petite croisière et de régates, cotre. **Construit à Hamble (Royaume Uni)**, en 1907, par le chantier Luke and Co, sur plans de l'architecte naval anglais A.R. Luke.

Premiers propriétaires inconnus. Acheté au début des années vingt par le capitaine Richard Travers Dixon qui le converti en marconi et le motorise en 1923. Racheté en 1971 par Gérard d'Aboville qui le restaure pendant de longues années.

Coque en bois. L : 12 m ; L flottaison : 9,18 m ; la : 2,76 m ; tirant d'eau : 2,10 m ; déplacement : 12,70 t ; surface de la voilure : 92m<sup>2</sup>.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56470, **La Trinité-sur-Mer**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH: 26-03-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée* 1982, n°3 p. 55-66. GWENDAL, Jaffry. Lady Maud. La belle Anglaise de Gérard d'Aboville, *Chasse-Marée*, 2003, n° 165, p. 50-59.

## LAISSE LES DIRE

**Bateau de Pêche**, sloop ostréicole. **Construit à La Tremblade** (Charente-Maritime), lancé le 28 janvier 1930, aux chantiers Bernard.

Coque en bois. L : 7,07 m ; la : 2,79 m ; jauge brute : 2,8 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17630, **La Flotte**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation :Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. Flotille en Pertuis, sauver les bateaux traditionnels de Charente, *Chasse-Marée*, 1993, n° 71, p. 20-36.

## LA VETILLE. ex FIFTEEN.

**Bateau de plaisance**, bateau de régates de rivière, jauge Godinet 1892, houari. **Construit à Nantes** (Loire-Atlantique) en 1893, par les chantiers navals Dubigeon, sur plans de l'ingénieur Hummel, pour Jules Levesque. Équipé d'un moteur en 1910. Entièrement restauré en 1982.

Coque en métal, acier galvanisé. L : 9,95m ; la : 2,05 m ; tirant d'eau : 1,20 m (dérive en position basse).

Moteur à essence De Dion monocylindre type AU 1907, 8CV.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44000, **Nantes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-04-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CHARLES, Daniel. *Passions du bateau classique, le patrimoine de la plaisance, aventures et réflexions*. Fondettes : Van De Velde, 1999, 159 p. SEREZAT, Antoine. Le Vezon et La Veuille, les doyens du bord. *Voiles et Voiliers*, 2001, n°361. P. 128-133.

## LECHALAS

**Bateau de service. Construit à Nantes** - Chantenay (Loire-Atlantique), en 1913, par le chantier Blasse et Fils, pour le Service de la navigation de la Loire à Nantes.

Coque en métal, acier, rivetée. L : 16,50 m ; la : 3,88 m ; creux : 1,80 m ; tirant d'eau : 1,50 m ; jauge brute : 24 tx. Déclassé, le bateau est vendu à un particulier en 1968. La machine à vapeur est cédée au Musée de Nantes et remplacée par un diesel. Racheté en 1982 par Didier Desprée.

Patrimoine fluvial.

Localisation, Pays-de-la Loire, Loire-Atlantique, 44000, **Nantes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 07-05-1986.** (Premier bateau fluvial classé monument historique)

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Le Léchalas, vapeur fluvial nantais. *Le chasse-marée*, 1984, n°12, p. 50. MILLOT, Gilles. La résurrection du Léchalas, à toute vapeur d'Erdre en Loire. *Chasse-Marée*, 1994, n° 84, p. 32-39.

## LES DEUX FRERES

**Bateau de charge, Gabare. Construit à Le Tourne** (Gironde), en 1892, entièrement reconstruit à Marans (17) en 1993, par le chantier Durand.

Coque en bois. L : 13,80 m ; la : 4,80 m ; tirant d'eau avant : 1,45 m ; tirant d'eau arrière : 0,90 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33130, **Bègles**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 21-05-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée*, n° 75 (1993, sept.) p. 16-28. MARIN, Pierre-Henri. Le retour de la gabare, *Chasse-Marée*, 1995, n° 88, p. 16-21.

## LES TROIS FRERES, ex SOLVEIG

**Bateau de pêche, sinagot. Construit à Plougoumelen** (Morbihan) , en 1943, aux chantiers Querrien du Bono.

Coque en bois. L : 10,43m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56000, **Vannes**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 29-12-1983.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## LE VEZON

**Bateau de plaisance, bateau de régates de rivière, dériveur. Construit à Chantenay-sur-Loire** en 1887 près de Nantes, (Loire-Atlantique) par le chantier Blasse pour Rogatien Levesque.

Coque en acier galvanisé riveté. L : 4,80 m ; la : 1,80 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44240, **Sucé-sur-Erdre**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH: 29 05 1997.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. ABALAN, Philippe. *Les cahiers du yachting*, 1983, n° 241. CHARLES, Daniel. *Passions du bateau classique, le patrimoine de la plaisance, aventures et réflexions*. Fondettes : Van De Velde, 1999, 159 p. SEREZAT, Antoine. Le Vezon et La Vétille, les doyens du bord, *Voiles et Voiliers*, 2001, n° 361. p. 128-133.

## L'INCONSTANT

**Bateau de plaisance.** Sloop à dérive. **Construit aux Chantiers Navals de Bordeaux**, en 1935-1937, pour le bassin d'Arcachon, sur plans de son premier propriétaire le commandant Jean Michelet, capitaine au long cours.

Coque en bois, acajou, sur membrures en acacia ployées. L. : 6,70 m ; la : 2,50 m ; jauge brute : 4,82 tx. Grand voile houari. Les voiles d'origine ont été refaites en 1975 par la voilerie Claveries d'Arcachon. Le bateau était équipé à l'origine d'un moteur Couach, le moteur actuel date de 2001 : Nanni 2-45 diesel de 10cv. Bateau rénové en 1999-2000 par le chantier Raba à La Teste, pont refait ainsi que le tableau arrière.

Patrimoine maritime.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33260, **La Teste-de-Buch**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 03-01-2006.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**LULU**, ex GUNGA DIN, ex PINGOUIN, ex MARSOUIN, ex TANGAROA ex RAYON VERT

**Bateau de plaisance**, cotre. **Construit au Petit-Gennevilliers** (Hauts-de-Seine), en 1899, par le chantier Texier sur plans Rabot.

Coque en bois. L : 10 m ; la : 2,66 m ; creux : 5,40 m ; jauge brute : 9,76 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation initiale : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, 83, Toulon. Localisation actuelle : Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, co-propriété.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MAUVIEL, Jean E. *A la poursuite du rayon vert ou Campagnes d'été d'un gentleman sailor*. Brest : Le Télégramme, 2003.

## MABROUKA

**Bateau de plaisance**, yacht à moteur. **Construit en Grande Bretagne**, en 1926, par le Chantier Camper et Nicholson. (n° de série 338).

Coque en teck, carène doublée en cuivre. L : 18,40 m ; la : 4,04 m ; tirant d'eau : 1,50 m ; creux : 2,17 m ; tirant d'air : 2,40m ; jauge brute : 40,19 tx ; moteur diesel Perkins 65 cv.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Alpes-Maritimes, 06500, **Menton**. Apte à la navigation.

Propriété privée, SNC Mabrouka.

**CL MH : 16- 09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## MAD ATAO

**Bateau de charge**, gabare, vracquier, dundée mixte. **Construit à Camaret** (Finistère), lancé le 24 décembre 1938 , par le chantier Keraudren, pour Émile Eliès de Lampaul.

Coque en bois. L : 20,10 m ; la : 6,50 m ; tirant d'eau : 3 m.

Patrimoine maritime.

Localisation initiale : Bretagne, 22000, Paimpol, puis Finistère, 29810, **Lampaul-Plouarzel**. Exposition à terre.

Propriété publique, commune.

**CL MH : 05-11-1982.** (Premier bateau classé monument historique, avec Duchesse-Anne.)

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CADORET, Bernard. *Ar Vag T III*, 1985, p. 337.

## MAILLÉ BRÉZÉ

**Bateau de combat**, escorteur d'escadre T 47. **Construit à Lorient** (Morbihan), en 1957, à l'arsenal.

Coque en métal, acier soudé. L : 132,50 m ; la : 12,70 m ; tirant d'eau : 5,80 m ; tirant d'air : 28,50 m ; déplacement : 3.900 t. Torpilleur d'escadre de 1957 à 1966 puis anti sous- marin (A.S.M.) de 1968 à 1988.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44000, **Nantes**. Exposition à flot.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-10-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MOULIN, jean. *L'escorteur Maillé-Brézé*. Bourg-en-Bresse : Marines éditions, 1994, 106 p.

*MAJOR DAVEL (Pour mémoire).*

*Bateau à passagers construit en 1891, coque modifiée vers 1911. Patrimoine fluvial. Localisation : Rhône-Alpes, 74, Thonon-les-Bains. Cl MH le 13-02-1986.*

*Après avis de la Commission supérieure des monuments historiques du 21 mai 1990, il est déclassé le 29 octobre 1991.*

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## MANUEL JOËL

**Bateau de pêche**, chalutier de pêche latérale. Construit à La Rochelle (Charente-Maritime), en 1954, par le chantier L'Union Sablaise, pour M. Tarand et L'Union Sablaise.

Coque en bois, chêne. L : 17,13 m ; la : 5,85 m ; jauge brute : 47,29 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Exposition à flot.

Propriété privée, association.

**CL MH : 22-09-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## MARIE FERNAND ex LEONORA

**Bateau de service**, bateau pilote, cotre H 23. **Construit au Havre** (Seine-Maritime), lancé le 20 juin 1894, par le chantier Abel Le Marchand, pour Eugène Prentout.

Coque en bois, chêne, pin. L : 15,75 m ; la : 4,25 m ; tirant d'eau : 2,50 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Haute-Normandie, Seine-Maritime, 76600, **Le Havre**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 09-06-1986.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-Marée* 1988 n° 34 p.34. MARIN, Pierre-Henri, LUCAS, Dominique et Serge. *Les quatre vies de Marie-Fernand*. 1894-1994. Le Havre : Ed. L'Hirondelle de la Manche, 1994. 174 p. MARIN, Pierre-Henri, LUCAS, Dominique et Serge. *Les cent ans de Marie-Fernand, histoire et restauration d'un cotre-pilote du Havre*. *Chasse-Marée*. 1991, n° 81 p. 2-17.

## MARIE-LOUISE

**Bateau de pêche**, barquette. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), en 1899 par le charpentier de marine André Ruoppolo.

Coque en bois. L : 6,02 m ; la : 2,28 m ; creux : 0,74 m ; jauge brute : 2,02 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**, port de l'Estaque. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH:30-03-1999.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. La barquette marseillaise. *Chasse-marée*, 1997, n° 111, p. 10-23. BERTONECHE, Patrick. Les cent ans de Marie-Louise, *Chasse-marée*, 1999, n° 125, p. 66.

### MARIE-MADELEINE

**Bateau de pêche**, bautier de Barfleur, cotre à tape-cul. **Construit à Saint-Vaast-La-Hougue** (Manche), en 1934, par les chantiers Pierre Bellot et Lécrivain, pour Robert Clark de Barfleur.

Coque en bois. L : 14 m ; la : 4,65 m ; tirant d'eau : 2 m ; jauge brute : 18,65 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Basse-Normandie, Manche, 50500, **Carentan**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 16-07-1984.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### MARINELA. (Pour mémoire)

*Bateau de pêche, thonier-sardinier. Construit à Ciboure (Pyrénées-Atlantique), lancé le 28 décembre 1955, par le chantier Hiribarren Frères. Coque en bois, L : 19, 87m ; La : 5, 78m ; Creux : 2, 40m ; Tirant d'air : 11, 00m ; Jauge brute : 47, 95Tx. Patrimoine maritime. Localisation : Aquitaine, 64, Ciboure. Exposition à flot. Propriété privée, association. CL MH : 06-09-1993. Déclassé le 07 juin 2002*

Documentation : Dossier de protection au titre des monument MH. Chasse-marée 1993, n° 73 p. 46.

### MARTROGER III

**Bateau de service**, baliseur. **Construit aux Sables-d'Olonne** (Vendée), en 1933, par le chantier l'Espoir Sablais, pour le Service des Ponts et Chaussées et celui des phares et balises.

Coque en bois, chêne. L : 17,04 m ; la : 5 m ; creux: 1,75 m ; tirant d'eau : 2,10 m ; tirant d'air : 17 m ; déplacement : 24 t.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Vendée, 85330, **Noirmoutier-en-l'Île**. Apte à la navigation.

Propriété publique, District de Noirmoutier.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### MIMOSA III, ex SCOFFER, ex WINDRUSH

**Bateau de plaisance**, Bateau de compétition, sloop. **Construit à Bristol, Rhodes Island**, en 1904, par l'architecte naval américain Nathaniel Herreshof (1848-1938) aux chantiers Herreshof.

Coque en bois, chêne, pin, cyprès. L : 14 m ; la : 3 m ; tirant d'eau : 1,80 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Var, 83140, **Six-Fours-Les-Plages**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CI MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### MYRTIL

**Bateau de plaisance**, canot, annexe de yacht. **Construit à Arcachon** (Gironde) en 1899, par le chantier Bossuet pour servir d'annexe au yacht nommé Aspic et rebaptisé Myrtil, acheté la même année par Emmanuel Durand-Lasserve. Propriété de la même famille depuis sa construction.

Coque en bois, chêne pour la quille et les deux virures du haut ; acacia ployé pour les membrures ; pitchpin pour le bordé ; sapin pour le caillebotis avant. Les rivets sont en cuivre. L h. t. : 3,33 m ; la maître bau : 1,15 . ; tirant d'eau : 0,30 m dérive haute et 0,65 m dérive basse ; tirant d'air : 3,80m ; mature : 3,68 m. Voilure, voile au tiers à bordure libre en coton blanc de 5,65 m<sup>2</sup>. Canot armé de 2 paires d'avirons de 2,55m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33000, **Bordeaux**. Apte à la navigation (en restauration).

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 21-05-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **NEUF-BRISACH**, ex NEUENBURG

**Bateau de service**, remorqueur. **Construit à Strasbourg** (Bas-Rhin), mis à l'eau le 6 mai 1950, par la Société des Chantiers et Ateliers du Rhin (S.C.A.R.) pour le consortium Kehl-Istein-Strasbourg.

Coque en métal. L : 33,46m ; la : 6,11 m ; tirant d'eau : 0,70 m ; tirant d'air : 3,70 m ; Déplacement : 94,50 t. Patrimoine fluvial.

Localisation : Alsace, Bas-Rhin, 67000, **Strasbourg**. Apte à la navigation.

Propriété publique, Service de la navigation.

**CL MH : 28-04-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques

### **NOMADIC**, ex **INGENIEUR MINARD**

**Bateau à passagers**, transbordeur.

*Construit à Belfast, lancé le 25 avril 1911, mis en service le 3 juin, aux chantiers navals Harland & Wolff sur les plans de Thomas Andrews architecte des paquebots de la White Star Line : Olympic, Titanic et Gigantic (rebaptisé Britannic sur cale après le naufrage du Titanic le 15 avril 1912). Réquisitionné pendant la Première Guerre mondiale, il rallie Brest et set au transbordement des troupes américaines. Il reprend ensuite son poste à Cherbourg. Après l'ouverture de la nouvelle gare maritime, il est vendu à la Société Cherbourgeoise de Sauvetage et de Remorquage qui l'emploie sous le nom d'Ingénieur Minard. Il est désarmé en 1969 et vendu à un ferrailleur de Conflans-Sainte-Honorine après démontage de la cheminée. Il est racheté en 1974 par Monsieur Yvon Vincent, vidé de ses machines et débarrassé de ses superstructures puis amarré à Paris, face à la Tour Eiffel, pour servir de restaurant et d'espace de réception.*

*Le 26 janvier 2006, le SS Nomadic a été acquis aux enchères par le Department of Social Development of Northern Ireland (Northern Ireland Office). Ayant quitté Le Havre le 12 juillet 2006, il est arrivé à Belfast le samedi 15 juillet vers midi.*

Coque en métal riveté. L : 70 m ; déplacement : 1 273 tonnes.

Patrimoine maritime.

Localisation : Irlande, Belfast.

**Instance de classement annulée le 05 04-2004.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MENDEZ, Olivier. *SS Nomadic : l'histoire vivante, Latitude 41, n° 5 1999-2000. Note de Luc Fournier / Sous direction des monuments historiques, 14 mai 2001. VANHOUTTE, Fabrice. MELIA, Philippe. Le S/S Nomadic, Petit frère du Titanic. Cherbourg-Octeville : Isoète, 2004. 133 p.*

### **NOTRE-DAME-DE-CONSOLATION**

**Bateau de pêche**, barque catalane à voile latine. **Construit à Collioure** (Pyrénées orientales), en 1913, par le chantier Laurent Ferrer, pour Michel Aloujès.

Coque en bois, chêne, pin, platane. L : 10,75 m ; la : 3,10 m ; creux : 0,70 m ; jauge : 5,37 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance. Immatriculation : PV 310 949.

Localisation: Languedoc-Roussillon, Pyrénées-Orientales, 66700, **Argelès-sur-Mer**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH : 21-05-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. *Notre-Dame-de-Consolation, barque catalane de Collioure, Chasse-marée, 1994, n° 83, p.24-31.*

### **NOTRE-DAME -DE-RUMENGOL**

**Bateau de charge**, gabare, dundée. **Construit à Camaret** (Finistère), lancé le 7 juillet 1945, par le chantier Keraudren, pour le compte de Jacques Morvan négociant en bois et matériaux au Faou et Jacques Herrou de Troaon.

Coque en bois. L : 21,70 m ; la : 6,50 m ; tirant d'eau : 2,10 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29460, **L'Hopital-Camfrout**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-10-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CADORET, Bernard. *Ar vag T. III, 1985. 440 p.. LINARD, André. Notre-Dame de Rumengol, histoire et restauration du dernier dundée de la rade de Brest, Chasse-marée, 1996, n° 99, p. 26 - 35. Notre-Dame de Rumengol prête à naviguer. Le chasse-marée, 1984, n°12, p. 50.*

**OISEAU DE FEU**, ex FIRE BIRD X, ex FLAMME II. ex VINDILIS II.

**Bateau de plaisance**, yawl. **Construit à Southampton (Royaume-Uni)** en 1937, par le chantier Camper et Nicholson, Architecte : Charles Nicholson, pour Ralph Hawks du Royal Ocean Racing Club.

Coque en bois. L : 20,74m ; la : 3,96 m ; tirant d'eau : 2,96 m ; tirant d'air : 26,20 m ; jauge brute : 35 tx.  
Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Morbihan, 56400, **Sainte-Anne-d'Auray** ? Apte à la navigation.

Propriété privée, société. (attention : nouveau propriétaire)

**CL MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MILLO, Gilles. Nouvel envol pour Oiseau de feu. *Chasse-marée*, 1993, n° 77, p.38-49. BERTHIER, Marc P.G. Portrait de yacht, Oiseau de feu un destin animé. *Voiles et Voiliers*, 1998, n° 325, p.105-111.

*OSELIANE (classement non validé)*

*Bateau de plaisance. Ketch, gréement houari. Voilier auxiliaire construit à Arcachon, au chantier Despujols sur plan J. Quernel, en 1922. Restauré en 1948.*

*Coque en bois. L h.t. : 10,50 m ; L entre perpendiculaires : 9,75 m ; L flottaison : 7,60 m ; la maître bau : 2,80 m ; creux : 1,68 m ; jauge brute : 6,57 tx ; déplacement : 4 t.*

*Patrimoine maritime. Propulsion : voile et moteur diesel Mercedes OM 636 37 cv, 4 cylindres. Immatriculation au quartier maritime de Caen n° 2282 / 080-15139 / 0720.*

*Localisation : Basse-Normandie, 14, Caen. A flot, bassin Saint-Pierre.*

*Propriété privée. Association l'Octant. Quai Caffarelli, 14000 Caen. Tél : 02.31.96.09.84 et 06.60.25.18.61 Mel : asso.octant@free.fr.*

*Avis favorable pour le classement du navire lors de la Commission Nationale des Monuments historiques du 20 octobre 2005, sous réserve qu'un projet crédible de conservation du bateau et un plan de financement soient présentés par l'association propriétaire dans un délai raisonnable.*

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**PAPA POYDENOT**

**Bateau de service**, bateau de sauvetage. **Construit au Havre (Seine-Maritime)**, en 1901, par le chantier Augustin-Normand, n° 79.

Coque en bois, L : 10,10m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29760, **Penmarch**. Exposition à terre.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**PASTEUR**, ex TURNU-SEVERIN

**Bateau de service**, remorqueur à vapeur. **Construit à Linz (Autriche)**, en 1914, pour l'armement autrichien. Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft, donné à la France en 1919, puis l'année suivante à la Société de Navigation Danubienne (S.N.D.) qui devient en 1926 la S.F.N.D ; son port d'attache sera Braïla (Roumanie) jusque en 1994.

Coque en métal, acier. L : 38 m ; la : 6,50 m ; tirant d'eau : 1,60 m ; tirant d'air : 3 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Alsace, Bas-Rhin, 67000, **Strasbourg**. Exposition à flot.

Propriété privée, association.

**CL MH : 17-07-1995.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **PATCHIKU**, ex SUZANNE

**Bateau de pêche**, sardinier-thonier, ligneur. **Construit à Ciboure** (Pyrénées-Atlantiques), en 1959, au chantier Marin.

Coque en bois, bordé en chêne, pont en sapin. L h. t. : 10,54m ; la. 3,54m ; creux : 1 m.

Patrimoine maritime.

Rattaché au quartier maritime de Bayonne. Immatriculation : 295 644 BA.

Localisation : Aquitaine, Pyrénées-Atlantiques, 64500, **Saint-Jean-de-Luz**. Apte à la navigation.

Propriété privée.

**CL MH 07-06 2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **PORC-EPIC**

**Bateau de plaisance**. Monotype de Chatou, à voile et dérive pivotante, construit par le chantier De Conninck, à **Maisons-Laffitte** (Yvelines) en 1909 pour Georges P. Thierry. Plans de François Texier (1900) du Petit-Gennevilliers pour le Cercle Nautique de Chatou.

Coque en bois. L : 5,05 m ; L flottaison : 3,60 m ; la : 1,82 m ; tirant d'eau : 0,15 m /0,95 m ; poids à vide : 350 kilos ; surface de voile : 16 m<sup>2</sup>.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Île-de-France, Yvelines, 78130, **Les Mureaux**. Apte à la navigation, en restauration. Conservé à l'abri au Yacht club de l'Île de France.

Propriété privée.

**CL MH : 12-09-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **PRADO ROSE NOIRE II**, ex VINDILIS

**Bateau de plaisance**. Yawl bermudien. **Construit à Nantes** (Loire-Atlantique), en 1964 par le chantier Fernand et Marcel Vandernotte, sur plans d'Eugène Cornu pour Henri Rey Député et Secrétaire d'État aux DOM-TOM.

Coque en bois, L h. t. : 14,88 m ; L. flottaison : 9,60m ; la : 3,48 m ; creux : 2,27 m ; tirant d'eau : 2 m ; tirant d'air : 17,50 m ; jauge brute : 14,37 tx ; déplacement : 13 t.

Patrimoine maritime.

Rattaché au quartier de Bordeaux. Aquitaine, Gironde. Immatriculation : BX 48 61 25 X.

Localisation : 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation.

Propriété privée.

**CL MH : 16 -03-2000.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. AUZEPY-BRENNEUR. Georges, Eugène Cornu, un grand classique de l'architecture navale, *Chasse-Marée, des bateaux et des hommes*. 2004, n° 173, p. 44-57.

### **PRINCIPAT DE CATALUNYA**, ex LLEVANTINA, ex MIGUEL CALDENTY

**Bateau de charge**, paillebot, goélette. **Construit à Palma de Majorque (Espagne)**, de 1913 à 1916, par le maître charpentier Don Sebastien Llompart Mateu, pour Don Miguel Caldentey Ginard minotier de Capdepera à Majorque. Le voilier est lancé le 16 août 1916. Il dessert Barcelone, Valence, Port-Vendres et Marseille. Il transporte des agrumes, amandes et farine. Il est motorisé en 1936. Dernière traversée commerciale en 1972. Dédouané à Port-Vendres, la goélette est convoyée à Canet-en-Roussillon en 1973. Elle est transformée en club house en 1982 et affectée au Yacht club de Canet.

Coque en bois, L pont : 25,33 m ; la : 6,55 m ; tirant d'eau : 2,08 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Languedoc-Roussillon, Pyrénées-Orientales, 66140, **Canet-en-Roussillon**. En cours de restauration au chantier de Yann Pajot à Mandirac (11100) .

Propriété publique, commune.

**CL MH : 10-02-1988.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.. CIVIL, André. VALLAT, Henri. Les caboteurs catalans, des voiliers de charge en Méditerranée occidentale, *Le Chasse-marée*, 1985, n°17 p. 8-27. BATAILLE, Robert. *Goélette Principat de Catalunya, étude technique*. Montpellier : Direction régionale des affaires culturelles / CRMH. 1991.

### RED AR MOR

**Bateau de pêche**, sloop caseyeur. Construit pour la pêche aux crustacés par le chantier Keraudren de **Camaret**, en 1942 pour le patron pêcheur Roland. L'activité de pêche a cessé en 1951. Vendu à deux médecins, les docteurs Minet et Bernard Philippe, il est immatriculé à la plaisance à Douarnenez sous le n° 7217. Restauration de sauvetage en 1975, ré-immatriculé au quartier de Camaret : CM 28 01.

Coque en bois. L. h. t. : 6,34 m sans bout dehors ; la maître bau : 2,49m ; tirant d'eau : 1,40 m ; déplacement : 3 t. Gréé en cotre aurique avec flèche ; surface de voile : 35,17 m<sup>2</sup>.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29100, **Douarnenez**.. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association amicale pour la sauvegarde du Red Ar Mor.

**CL MH : 25-03-2005.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GWENDAL, Jaffry. Red ar Mor, un petit sloop de famille. *Chasse-Marée*, 1998, n° 121, p. 46-55

### REINE DES FLOTS

**Bateau de pêche**, vaquelotte, bourcet-malet. Pêche aux casiers et à la corde. **Construit à Barfleur** (Manche), en 1927, par le chantier Lemonnier et Tournaille, sur plans Émile Lemonnier, pour Marcel Ménard pêcheur à Cosqueville dans la Manche. Motorisé et modifié en 1947.

Coque en bois, orme pour la quille, l'étrave et l'étambot ; chêne pour les membrures, les serres et les bancs ; sapin du nord pour le bordé, le plat bord et la préceinte.

L. h. t. : 13,20 m ; L au pont : 6,23 m ; la maître bau : 2,26 m ; tirant d'eau : 1,10 m ; tirant d'air : 9,60 m ; creux : 1,28 m ; déplacement : 1,50 t ; jauge brute : 3,39 tx. Couleur, noir pour les œuvres mortes, vert pour le pavois et blanc pour le liston ; rouge coque pour les œuvres vives. Mature : misaine, tapecul et bout dehors en épicea. Voilure, foc : 9 m<sup>2</sup>, misaine au tiers : 28,40 m<sup>2</sup>, tapecul : 10 m<sup>2</sup>.

Étrave droite, brion arrondi, safran typique du Cotentin large en haut et fin dans la partie immergée. Bordé mince monté sans calfatage.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Immatriculation : quartier maritime Cherbourg CH 273 743.

Localisation : Basse-Normandie, Manche, 50550, **Saint-Vaast-La-Hougue**. Apte à la navigation (actuellement en restauration).

Propriété privée, Association Verguillon.

**CL MH : 25-04-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Inventaire du patrimoine naval, Basse-Normandie et Manche*. Rapport d'étude. Caen : Ministère de la culture / Crecet, 1992. 65 p.

### RIGEL, ex PETITE JEANNETTE

**Bateau de pêche**, maquereautier, cotre. **Construit à Saint-Malo** (Ille-et-Vilaine), en 1945, par le chantier Craipeau pour Louis Ferron.

Coque en bois. L : 6,28 m ; la : 2,52 m ; creux : 1,21 m ; jauge brute : 3,73 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Ille-et-Vilaine, 35400, **Saint-Malo**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **ROLANDE**, ex TARTANE

**Bateau de charge**, automoteur Freycinet ponté. **Construit à Péronnes-les-Antoing (Belgique)**, en 1934, par le chantier Plaquet, acheté par le marinier Cnudde.

Coque en métal, rivetée, L : 38,95 m ; la : 5,05 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Nord-Pas-de-Calais, 59, initialement Courchelettes, actuellement Nord, 59000, **Lille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 05-01-1996.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **RUNABOUT Cavard**

**Bateau de plaisance**, canot automobile d'eaux intérieures. **Construit à Vélignes (Dordogne)**, en 1961 par Georges Cavard pour lui-même.

Coque en bois, contreplaqué sur membrures sciées en hêtre et pin. L h.t. : 4,65 m ; L flottaison : 3,80 m ; la : 1,32 m ; tirant d'eau : 0,30 m ; déplacement : 250 kg lège ; moteur : 70 cv.

Patrimoine fluvial.

Localisation initiale : Midi-Pyrénées, 82, Caylus. Localisation actuelle : Tarn-et-Garonne, 82140, **Saint-Antonin-Noble-Val**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 03-03-2000.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Maquette chez le propriétaire. CHARLES, Daniel. *Passions du bateau classique, patrimoine de la plaisance, aventures et réflexions*. Fondettes : Van de Velde, 1999, p. 76-83.

### **SAINT-GILLES**

**Bateau de service**, remorqueur, portuaire et de haute mer. **Construit à La Rochelle**, La Pallice, (Charente-Maritime), en 1958, par les Ateliers et Chantiers de La Rochelle, (A.C.R.) pour l'Union des Remorqueurs de l'Océan (U.R.O.).

Coque en métal, acier, soudé, L : 30,30 m ; la : 7,92 m ; tirant d'eau 3,75 m ; jauge brute : 180 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation. En restauration.

Propriété privée, association.

**CL MH : 17-05-1995.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques

### **SAINT-GUENOLÉ**

**Bateau de pêche**, coquillier de la rade de Brest, **construit à Camaret**, sillon du Fret, (Finistère), en 1948, par le chantier Victor Belbéoc'h, pour les frères Laurent.

Coque en bois. L : 11,22 m ; la : 4,12 m ; tirant d'eau : 1,90 m ; déplacement : 15,68 t. Plan de voilure actuel : grand-voile, flèche, trinquette et foc amuré sur bout-dehors. Restauré proche de sa configuration d'origine en 1992 au chantier naval d'Yvon Clochet (rivière de Tréguier).

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29000, **Brest** Apte à la navigation.

Propriété publique, commune de Plougastel-Daoulas.

**CL MH : 16-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. JAFFRY, Gwendal. Saint-Guérolé, le retour d'un coquillier, *Chasse-Marée*, 2004, n° 167, p. 18-23

### **SAINT-JEAN**, ex SAINT-MARC

**Bateau de plaisance**, yacht à voile, sloup à gréement marconi construit au chantier Aubin à **Nantes** en 1939, sur plans Talma Bertrand (1873-1954), pour Gaston Thubé, ancien médaillé olympique à Stockholm en 1912 sur le 6 m JI Mac-Miche.

Coque en bois. L. h. t. : 9 m ; la : 2,60 m ; Tirant d'eau : 1,50m ; Déplacement : 4 t.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29470, **Plougastel-Daoulas**, port de Tinduff. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 02-05-2005.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **SAINT-JULIEN**

**Équipement public flottant**, bateau lavoir. **Construit à Laval** (Mayenne) en 1904 pour Alphonse Fouquet.

Coque en bois, L : 28 m ; la : 5,20 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Mayenne, 53000, **Laval**. Exposition à flot.

Propriété publique, ville.

**CL MH : 02-12-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CRENN, Bernard. 1855-1971 : La longue vie des bateaux-lavoirs lavallois. *La Mayenne : archéologie, histoire*, 1987, n° 10, p. 135-167. TRIVIERE, François-Xavier. *Au carrefour des eaux, bateaux-lavoirs et usages de la rivière*. Laval: Musées de Laval / Siloë, 1996. 146 p. (Saint-Julien, p. 1-6).

### **SAINT-YVES**

**Équipement public flottant**, bateau lavoir. **Construit à Laval** (Mayenne) en 1905 (?).

Coque en bois. L : 21 m ; la : 5 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Mayenne, 53000, **Laval**. Exposition à flot.

Propriété publique, ville.

**CL MH : 02-12-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **SAINTE-ANNE**

**Bateau de pêche**, barquette. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), en 1955, par le charpentier de marine André Ruoppolo, pour Leonard Assente dello Leccese, pêcheur à Marseille.

Coque en bois. L : 7,56 m. la : 2,61 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-04-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. La barquette marseillaise, *Chasse-Marée*, 1997, n° 111 p. 10-23.

### **SAINTE-BERNADETTE**, ex SERGE-OLIVIER

**Bateau de pêche**, chaloupe crevettière. **Construit à Honfleur** (Calvados), en 1926, par le chantier Eugène Métérie, pour Adrien Mérieult.

Coque en bois. L : 8,30 m ; la : 3,10 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14600, **Honfleur**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 13-03-1992.**

Documentation Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Chasse-marée*, n° 80, 1994, p. 46-47.

### **SAINTE-DENISE-LOUISE**

**Bateau de pêche**, dundée. **Construit à Ostende ( Belgique)**, en 1935, par le chantier Hillebrand.

Coque en bois, chêne. L : 19,60 m ; la : 5,25 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Nord-Pas-de-Calais, Nord, 59140, **Dunkerque**. Exposition à terre .

Propriété publique, ville.

**CL MH : 21-05-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **SAINTE-ELISABETH**

**Bateau de pêche**, barque bastiaise à voile latine (u squivu ou u pistellu). **Construit à Bastia** en 1911, par le chantier naval François Xavier Poggi.

Coque en bois. L. 8,80 m ; la : 2,40 m ; creux : 1,10 m.

Patrimoine maritime.

Immatriculation : quartier maritime Bastia BI 4700 W.

Localisation : Corse, 20600, **Bastia**. Apte à la navigation. **En restauration.**

Propriété privée, association : École de croisière, voile performance.

**CL MH : 28-11-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **SEREINE**

**Bateau de plaisance**, bateau de croisière, cotre, dessiné en 1944 par l'architecte naval Henri Dervin, construit en 1950-1951, à **Pont-Aven** (Finistère) par Maurice Derrien et Jean Laurent pour Philippe et Hélène Viannay, mis à l'eau en 1952.

Coque en bois. L h.t. : 12,50 m ; L flottaison : 9,40 m ; la : 3,50 m ; creux : 2 m ; tirant d'eau : 2,20 m ; tirant d'air : 14,50 m au-dessus du pont ; jauge brute : 9,92 tx ; déplacement : 12 t.

Patrimoine maritime.

Localisation: Bretagne, Finistère, 29900, **Concarneau**. Apte à la navigation..

Propriété privée, Association, Les Glénans.

**CL MH : 31-01-2001.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. LINARD, André. Les 50 ans des Glénans, 1947-1997, Chasse-marée , 1997, n° 107, p. 2-15. MARIN, Pierre-Henri. Sereine l'envoûtante, *Chasse-marée*, 1998, n° 115, p. 30-43. Paris, Musée de la Marine, dossier Sereine / plans.

**SHEENA** depuis 1924, ex **CHIQUITA** (1922), ex **LOLA** (1917)

**Bateau de plaisance**, sloop **construit à Meulan** aux Mureaux en 1916-1917 sur plan Louis Dyèvre. Mis en service en 1917 sous le nom de **LOLA**. Acheté vers 1922 par une Anglaise qui le nomme **CHIQUITA**. Acheté de nouveau en 1924, il reprend le nom de **SHEENA**.

Coque en bois, étrave convexe, étambot droit. gréement aurique avec grand-voile, corne, flèche, foc et trinquette (gréement d'origine marconi). Type : 8, 50 m Série nationale. L. h. t. : 10,30 m ; L entre perpendiculaires : 8,46 m ; L flottaison : 7,30 m ; la : 2,30m ; creux : 1,2 m ; tirant d'eau : 1,05 m ; tirant d'air : 8,55 m ; déplacement : 2,5 t ; jauge brute : 3,22 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14600, **Honfleur**. Inscription 5489/0180 HONFLEUR. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association AMERAMI, depuis 1998.

**CL MH : 24 -01-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. CHARLES, Daniel. Un siècle de voiliers de série français et lémaniques, t. 1, 1852 / 1928. Fondettes : Van de Velde, 2000. p. 132-135.

## **SIMONE II**

**Bateau de plaisance.** Canot à moteur, **construit à Nantes** (Loire-Atlantique), en 1924 par Gustave Maillaud.

Coque en bois. L : 7,50 m ; la : 2,07 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44240, **Sucé-sur-Erdre**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 29 mai 1997.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. MILLOT, Gilles. Simone II, la demoiselle de l'Erdre. *Chasse-marée*, 1995, n° 94 p.13-16.

## **SINBAD**

**Bateau de plaisance**, yacht à voile, sloop bermudien dessiné et construit à Ardmaleish près de Glasgow (Royaume uni), au chantier naval de la famille Mylne, le Bute slip Dock, en 1950, par l'architecte naval Alfred II Mylne, pour M. McKeen. Entièrement restauré en 2003 par le chantier du Guip.

Coque en bois bordé acajou sur membrures en chêne et orme ployé. L h. t. : 11,64 m ; L flottaison : 7,92 m ; la : 2,77 m ; creux : 1,60 m ; tirant d'eau : 1,83 m ; tirant d'air : 14,92 m ; déplacement : 8 t ; jauge brute : 9,03 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH: 30-03-1999.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## **SOMME II**

**Bateau de service**, baliseur. **Construit à Arcachon** (Gironde), en 1950, par le chantier Auroux (passerelle refaite en 1983, identique à l'origine) pour l'État, Bureau des phares et balises.

Coque et bordé en chêne. L. h.t. : 18 m. L pont : 17,50 m. ; la maître bau : 5,80 m ; creux : 2,30 m ; tirant d'eau : 1,17 m.; tirant d'air : 9,60 m ; déplacement : 78 t ; jauge brute : 35 tx ; 2 moteurs : 1 Baudouin DG3 d'origine 150 CV et 1 Baudouin 4D 106 65 CV de 1990.

Patrimoine maritime.

Immatriculation : BL 462618 Localisation : Picardie, Somme, 80230, **Saint-Valéry-sur-Somme**. Apte à la navigation.

Propriété publique, Conseil Général.

**CL. MH : 26-06-2000.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GRAVEND, Jacques. DUQUESNE, Xavier. Le Somme II à Saint-Valery, dernier baliseur en bois, *Chasse-Marée* , 1997, n° 105. p. 2-9.

## **SUZETTE II**

**Bateau de plaisance**, canot à moteur **construit à Nantes** par le chantier C. Rondet, vers 1903-1905. Equipé d'un moteur de marque Gaillardet, de la Société française d'automobile.

Coque en bois, bordé de carène en pin sylvestre riveté sur membrures ployées en acacia, bordage de pont en teck ainsi que le capot moteur ; les lisses de plats-bords et le bordage central de pont sont en frêne ; le vaigrage et les bancs sont en sapins. L : 7,02 m ; la : 1,53 m ; creux : 0,76 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Poitou-Charentes, Indre, 86250, **Les Ormes**. Conservé à l'abri au château des Ormes.

Propriété privée.

**CL MH : 04-11-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. HINGAND, Isabelle. Un canot d'exception, Suzette II, dans *L'actualité Poitou-Charentes*, 2003, n°60, p. 24-25. TIJOU, Philippe. Le canot des Ormes. *Chasse-marée*, 2003, n°161, p. 58 59 et n° 162 p. 67.

## T. D. 6

**Bateau de service**, bateau de génie civil, drague à godets, à vapeur. **Construit à Saint-Nazaire** (Loire-Atlantique), en 1906, par les Ateliers et Chantiers de la Loire pour le service des Ponts et Chaussées de Nantes.

Coque en métal. L : 41,40 m ; la : 9,92 m ; creux : 2,95 m ; tirant d'eau arrière : 2,16 m ; tirant d'eau avant : 2,28 m ; tirant d'air : 12,30m ; déplacement : 587 t.

Patrimoine fluvial. Localisation : Poitou-Charentes, Charente-Maritime, 17000, **La Rochelle**. Exposition à flot.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GAUBERT, Yves. Les dragues à vapeur de La Rochelle, *Chasse-marée*, 1989, n° 44 p. 24-25. *Ateliers et chantiers de la Loire 1881-1931*. Caen : ACL, 1931, p. 111

## USST 488, ex ST 8.

Bateau de service, remorqueur portuaire. **Construit en 1944 à Brooklin, New-York (USA)** par le chantier J.K. Welding C.

Coque en acier soudé, L h. t. : 24,66 m ; la : 7,01 m ; creux : 4,27 m ; tirant d'air : 11,75 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Haute-Normandie, Seine-Maritime, 76600, **Le Havre**. Apte à la navigation.

Propriété privée, Association remorqueur USST 488.

**CL MH : 29 -10 1997.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques

## VA PAS TROP VITE.

**Bateau de pêche**, crevettier, cotre de la baie de Bourgneuf. **Construit à Pornic** (Loire-Atlantique) en 1935, par le chantier Bouché.

Coque en bois, chêne. L : 6,22m ; la : 2,51 m ; creux : 0,84 m ; tirant d'eau : 1,20 m ; jauge brute : 2,45 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Loire-Atlantique, 44600, **Saint-Nazaire**, Port Désiré. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 24-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## VERT GALANT. ex SATCHMO, ex VERT GALANT III, ex PHILAE III, ex JADE (F 99), ex ANJA

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 6 M JI. Sloup bermudien **construit en Norvège**, en 1934, par le chantier Anker et Jensen, sur plans de l'architecte norvégien Johan Anker, pour le Comte de Saint-Senoch, fils de Virginie Hériot. Restauré au chantier monégaste Manzano en 1951.

Coque en bois, iroko. L : 11,85 m ; la : 1,93 m ; tirant d'eau : 1,64 m ; tirant d'air : 14 m ; n° de série : 6F99.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la Loire, Vendée, 85330, **Noirmoutier-en-l'Île**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. Liste des 6 MJI (Phil. Burban) *Chasse-marée*, 1998 déc. n° 121, p. 67. Note manuscrite transmise par M. Chauveau le 22 juillet 1999.

### **VIEUX COPAIN**, ex ORONSAY

**Bateau de pêche**, chalutier-thonier. **Construit aux Sables d'Olonnes** (Vendée), en 1940, par le chantier Espoir Sablais, pour Mme Griffon, M. Flahault et M. Gaborit.

Coque en bois, Chêne. L : 15,13 m ; la : 5,04 m ; creux : 2,20 m ; jauge brute : 30,44 tx ; tirant d'eau : 2 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation initiale : Bretagne, Côtes-d'Armor, 22500, **Paimpol**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 09-06-1986.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques

### **VIKEN**, ex ALIZE

**Bateau de plaisance**, cotre bermudien, dessiné en 1938, par l'architecte naval Maurice Bertin. **Construit à Alger**, aux Chantiers Bertin en 1939.

Coque en bois. L : 9,40 m ; la : 2,80 m ; jauge brute : 5,38 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Bretagne, Finistère, 29940, (La) **Forêt-Fouesnant**, Port-la-Forêt. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 24- 08-1999.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **VIOLA**

**Bateau de plaisance**, cotre aurique. **Construit en Écosse sur la Clyde**, en 1908, par le chantier de la Fairlie, sur plans de William Fife Junior III (1857-1944).

Coque en bois. L : 12,75 m ; la : 2,89 m ; creux : 2,80 m ; tirant d'eau : 1,88 m ; tirant d'air : 13,60 m ; déplacement : 8, 61 t.

Patrimoine maritime.

Localisation : Pays-de-la-Loire, Vendée, 85, **Île-d'Yeu**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. COLLIER, William. Fife of Fairlie, *Mer et Bateaux. Programme officiel de la Monaco classic week*, 1996, p. 45. JAFFRY, Gwendal. Viola. La belle Écossaise, *Chasse-marée*, 2001, n° 141 p. 50-63.

### **WINIBELLE II**

**Bateau de plaisance**, bateau de croisière, cotre norvégien. **Construit à Boulogne-sur-Mer**, (Pas-de-Calais), lancé le 18 février 1933, par les chantiers de la Liane. Acheté par le peintre Marin- Marie la même année pour effectuer la deuxième traversée de l'Atlantique en solitaire.

Coque en bois. L : 10,98 m ; la : 3,07 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Basse-Normandie, Manche, 50400, **Granville**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH : 05-09-1984.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MARIN-MARIE *Traversée de l'atlantique de Winibelle II. Rapport de Marin-Marie au Docteur Charcot, Président du Yacht Club de France*. Extrait du *Bull. officiel du Yacht Club de France*. 1933. COUTANT, Hervé. Ces bateaux qui font la plaisance, Winibelle II. *Loisirs nautiques, architecture et constructions navales*, 1987, n°187 p.36-39. MARIN-MARIE *Vent dessus, vent dedans*. Paris : Gallimard, 1989. ROBICHON, J.-P. Marin-Marie, *Chasse-marée*, 1987, n° 30, p. 76. MARIN, Pierre-Henri. Winibelle et Marin-Marie. *Chasse-marée*, 1990, n° 49, p. 14-29.

**XXX**

*Bateau de charge, naut du Lot, épave n° 1 de Bouliac, (Gironde). Vers 1680.*

*Coque en bois. L : 14,90 m, la : 3,30 m ; creux : 1 m.*

*Patrimoine fluvial.*

*Localisation : Aquitaine, Gironde, 33000, Bordeaux.*

*Propriété publique, ville.*

*CL MH : 07-07-1992. Déclassée le xxx*

*Documentation : BIZOT, Bruno, RIETH, Éric. Deux épaves d'époque moderne à Bouliac. Aquitania Tome IX, 1991, p. 177-213. RIETH, Éric. Des bateaux et des fleuves. Paris : Ed. Errance, 1998. p. 87-89*

**YMAC, ex BRETON (1992), ex RADAR III (1974), ex ALEX D.**

**Bateau de service**, bateau pilote, armé à la pêche l'année de son lancement. **Construit à Mavilette (Nouvelle Ecosse)**, en 1965, par le chantier Alfred Boudreau. Bateau de pêche modifié en 1974 en bateau-pilote (pilotine).

Coque en bois. L : 14,25 m ; la : 5,11 m ; creux : 2,08 m, tirant d'eau : 2,70 m, jauge nette : 8 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : 97500, **Saint-Pierre-et-Miquelon**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 14-02-2008.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

**YOLE Ernest Lemaire**

**Bateau de plaisance**. Bateau de loisirs sportifs. Yole de randonnée à avirons, construite vers 1890, sur l'Île Fleurie à **Nanterre** par Ernest Lemaire (1852- xxx), propriétaire de la guinguette de l'Île Fleurie et constructeur de bateaux.

Yole à franc bord réalisée à partir de deux feuilles de bois (ép. 5mm) ajustées sur une quille L : 7,20 m ; la : 1,05 m. ; creux : 0,21 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Île-de-France, Yvelines, 78400, **Chatou**. En exposition au musée Fournaise.

Propriété publique, commune de Chatou. n° inv. : AMF 144.

**CL MH : 12-02-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques

**YOLE Georges Seyler**

**Bateau de plaisance**. Bateau de loisirs sportifs. Yole de randonnée à avirons, construite vers 1878 (plaque de constructeur) par Georges Seyler (actif, 2<sup>e</sup> moitié du 19<sup>e</sup> siècle), constructeur de bateaux à **Courbevoie**.

Yole à franc bord réalisée à partir de deux feuilles de bois (épaisseur, 5mm) ajustées sur une quille. L : 7,40 m ; la : 1,14 m. ; creux : 0,21 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Île-de-France, Yvelines, 78400, **Chatou**. En exposition au musée Fournaise.

Propriété publique, commune de Chatou. n° inv. : AMF 143.

**CL MH : 12-02-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## BATEAUX INSCRITS A L'INVENTAIRE SUPPLEMENTAIRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

### AMPERE V

**Bateau de service**, toueur. **Construit à Merville** (Nord), par les établissements Quille, en 1933, pour la Chambre de commerce de Nevers.

Coque en métal, acier riveté. L : 22 m ; la : 4,32 m ; tirant d'eau : 1,05 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Bourgogne, Nièvre, 58300, **Saint-Léger-des-Vignes**. Exposition à terre.

**Propriété publique**, Office de tourisme de Decize.

**INS MH : 07-12-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Fluvial*, 1993, n° 64, p. 58.

### CONDORCET

**Bateau de charge**, automoteur ponté. **Construit à Nantes** (Loire-Atlantique), en 1910, par les Ateliers et Chantiers de Bretagne, acheté en 1912, par la famille Huteau.

Coque en métal, rivetée. L : 26,70 m ; La : 4,60 m ; creux : 1,70 m.

Patrimoine fluvial.

Localisation : Bretagne, Ille-et-Vilaine, 35600, **Redon**. Exposition à terre.

**Propriété publique**, commune.

**INS MH : 21-10-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### GRANDCOPAISE, ex DEUX-AMIS, ex FRANCK-YANNICK.

**Bateau de pêche**, cordier. **Construit à Cherbourg** (Manche), en 1949, par le chantier Barbanchon-Doucet.

Coque en bois. L : 12,72 m ; jauge brute : 21,06 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Basse-Normandie, Calvados, 14450, **Grandcamp-Maisy**. Apte à la navigation.

**Propriété publique**, commune.

**INS MH : 23-02-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### JACQUES-LOUISE

**Bateau de pêche**, chalutier de pêche latérale dit chalutier classique, type arrière norvégien. **Construit à Cherbourg** (Manche), en 1959 par le chantier Jean Bellot pour le compte d'une société d'armateurs de Cherbourg.

Coque en bois. L : 23,30 m ; la : 6,72 m ; jauge : 111,6 tx ; moteur : 600 cv.

Patrimoine maritime.

Localisation : Basse-Normandie, Manche, 50100, **Cherbourg**. Exposition à flot.

**Propriété privée**, association.

**INS MH 06-12-1996.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GALLARDO, Guy. *Bateaux et métiers de la pêche en Basse-Normandie*.-coll. Images du patrimoine n° 158. Caen: CRECET, 1996 p. 59.

## LA TAUTE

**Bateau de charge**, gabare demi échelle. **Construit à Grandcamp-Maisy** (Calvados), en 1951, par le chantier Longuemare, pour l'administration des Ponts et chaussées, matricule : CH 1254.

Coque en bois. L : 7 m.

Patrimoine fluvial (marais).

Localisation: Basse-Normandie, Manche, 50500, **Carentan**. Exposition à terre.

**Propriété publique**, Port de Carentan.

**INS MH : 17 -06-1996.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. GALLARDO, Guy. *Bateaux et métiers de la pêche en Basse-Normandie*, coll. Images du patrimoine n° 158. Caen : CRECET, 1996, p.75.



## POUR MÉMOIRE

**MOTEUR DE BATEAU DE COURSE** Delahaye-Titan 300 Hp, conçu en 1904 par Amédée Varlet, Ingénieur en chef de la firme Delahaye, pour équiper le racer *Dubonnet* construit par le chantier Tellier à Paris. Moteur à double arbre à cames en tête à 4 cylindres séparés et à quatre culasses à six soupapes par cylindre, développant une puissance de 300CV en course. Il remporte la coupe du Prince de Monaco en 1905 et le record du monde de vitesse la même année avec 52,290 km/h. Il équipe le racer *Delahaye* en 1906 et améliore son record.

Localisation : Aquitaine, Gironde, 33950, **Lège-Cap-Ferret**.

Propriété privée.

**CL. MH : 09-03-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Exposition, Monaco, 1994. *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914*. Les records à Monaco dans *La vie au Grand air*, 20 avril 1905.

### **COLLECTION FRENCH LINES**

96 maquettes de navires et 8 affiches.

**CL MH : 11-03-998.**

Nouvelle localisation suite au déménagement de CMA CGM à Marseille.

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Lettre du Secrétaire général de French Lines en date du 30 avril 2003.

### **Maquettes de navires conservées au siège social de la CMA-CGM de Marseille, quai d'Arenc**

#### **Ensemble de 77 maquettes de navires de petite taille :**

- ANTILLES, bateau à passagers (CGT). Fiche 11.
- ANTILLES, bateau à passagers (CGT). 1951. Fiche 40.
- ATLANTIC CARTIER, bateau de charge (CGM). Fiche 77.
- ATLANTIQUE CHAMPAGNE, bateau de charge (CGT). Fiche 54.
- CANCHE, bateau de charge (CGT). Fiche 32.
- CARAÏBE, bateau de charge (CGM). Fiche 74.
- CARAÏBE, bateau de charge (CGT). Fiche 26.
- CAVELIER DE LA SALLE, bateau de charge et à passagers (CGT). Fiche 36.
- CAVELIER DE LA SALLE, bateau de charge (CGMF). Fiche 75.
- CEZANNE, bateau de charge (CGM). Fiche 73.
- CHAMPLAIN, bateau à passagers (CGT). Fiche 23.
- CHICAGO, bateau de charge (CGT). Fiche 46.
- CHILL, bateau de charge (CGT). Fiche 35.
- DE GRASSE, bateau à passagers (CGT). Fiche 15.
- EIFFEL, bateau de charge, porte-conteneurs (CGM). Fiche 71.
- COLOMBIE, bateau à passagers (CGT). Fiche 24.
- COMMANDANT QUERE, bateau à passagers (CGT). Fiche 35.
- FLANDRE, bateau à passagers (CGT). Fiche 41
- FLORIDE, bateau de charge (CGT). Fiche 12.
- FORT CARILLON, bateau de charge, marchandises périssables (CGT). Fiche 42.
- FORT JOSEPHINE. bateau de charge, marchandises périssables (CGT). Fiche 50.
- FORT PONCHARTRAIN, bateau de charge (CGT). Fiche 56.
- FORT RICHELIEU, bateau de charge, marchandises périssables (CGT). Fiche 44.
- FORT-ROYAL, bateau de charge (CGM). Fiche 76.
- FORT SAINTE MARIE, bateau de charge (CGT). Fiche 57.
- FRANCE, bateau à passagers, 1912 (CGT). Fiche 8.
- FRANCE, bateau à passagers (CGT). Fiche 9.
- FRANCE, bateau à passagers, 1962 (CGT). Fiche 49.
- GARD, bateau à passagers (CGT). Fiche 2.
- GENERAL CHANZY, bateau à passagers (CGT). Fiche 14.

GRIEG, bateau de charge(Compagnie Générale Trans-baltique). Fiche 64.  
ILE DE FRANCE, bateau à passagers (CGT). Fiche 17.  
ILE DE FRANCE, bateau à passagers, 1927 (CGT). Fiche 16.  
JACQUES CARTIER, bateau de charge (CGT). Fiche 13.  
JACQUES CARTIER, bateau de charge, bateau citerne (CGT). Fiche 53.  
KANGOUROU, bateau de charge (CMM) Fiche 60  
LAFAYETTE, bateau à passagers (CGT). Fiche 21.  
LA HEVE, bateau de charge (CGT). Fiche 33  
LA LORRAINE, bateau à passagers (CGT) Fiche 5.  
LA LORRAINE, bateau à passagers (CGT). Fiche 6  
LA NAVARRE, bateau à passagers (CGT). Fiche 4.  
LA NORMANDIE, bateau à passagers (CGT). Fiche 1.  
LA PROVENCE, bateau à passagers 1905 (CGT). Fiche 7.  
LA TOURRAINE, bateau à passagers 1890 (CGT). Fiche 3.  
LIBERTE, bateau à passagers (CGT). Fiche 18.  
LICORNE ATLANTIQUE, bateau de charge, bateau citerne (CMM). Fiche 59.  
MAGELLAN, bateau de charge (CGT). Fiche 47.  
MARIGOT, bateau de charge (CGT). Fiche 25.  
MARION DUFRESNE, bateau scientifique, bateau océanographique (CMM). Fiche 63.  
MONGE, bateau de charge, bateau citerne (CGMF). Fiche 70.  
MONTCALM, bateau de charge (CGMF). Fiche 72.  
MONTE CINTO, bateau à passagers (CGT). Fiche 55.  
MONT-LOUIS, bateau de charge (CGT). Fiche 62.  
NAPOLEON, bateau à passagers (CGT puis CGTM). Fiche 68  
NEVA, bateau de charge (CGT). Fiche 48.  
NINA, bateau de charge (CGT). Fiche 38  
NORMANDIE, bateau à passagers (CGT). Fiche 27.  
OREGON, bateau de charge 1929 (CGT). Fiche 19.  
PARIS, bateau à passagers (CGT). Fiche 10.  
PASCAL, bateau de charge, bateau citerne 1975 (CMM). Fiche 67.  
POINTE MADAME, bateau de charge (CGT). Fiche 65.  
POINTE MARIN, bateau de charge (CGT). Fiche 58  
PRESIDENT DAL PIAZ, bateau à passagers (CGT). Fiche 20.  
RODIN, bateau de charge 1975 (CGM). Fiche 84  
ROUEN, bateau de charge (CGT) Fiche 31  
SAINT-CLAIR, bateau de charge (SNCM). Fiche 37.  
SAN MATEO, bateau de charge (CGT). Fiche 22.  
SINDH, bateau de charge (CMM). Fiche 45.  
SOUFFLOT, bateau de charge (CGM). Fiche 91  
SUFFREN, bateau de charge (CGT). Fiche 52.  
VAR, bateau de charge (CMM). Fiche 51.  
VILLE D'ALGER, bateau à passagers 1935 (CGT). Fiche 29.  
VILLE DE BORDEAUX, bateau à passagers (CGT) Fiche 30.  
VILLE D'ORAN, bateau à passagers 1935 (CGT) Fiche 28.  
VILLE DE QUEBEC, bateau de charge (CGAM-CGT). Fiche 43.  
WASHINGTON, bateau de charge et à passagers (Compagnie Générale de Transports). Fiche 34.  
ZAMBEZE, bateau de charge (CMM). Fiche 61.

**Ensemble de 4 maquettes de navires de grande taille :**

CGM GAUGUIN, bateau de charge (CGM). Fiche 82.  
FRANCE, bateau à passagers (CGT). Fiche 92.  
KORRIGAN, bateau de charge (CMM puis CGM). Fiche 95.  
LA FONTAINE puis LAPEROUSE, bateau de charge (CGM). Fiche 86.

**Maquette conservée à la CMA-CGM à Suresnes (92), 22 quai Galiéni.**

ILE DE FRANCE, bateau à passagers (CGT). Fiche 78.

**Maquettes conservées à la CGMF à Suresnes (92), 22 quai Galiéni.**

MONTE D'ORO, bateau à passagers (SNCM). Fiche 94.

WASHINGTON, bateau à passagers (CGT). Fiche 90.

**Maquette conservée à l'Espace Maritime et Portuaire des Docks Vauban au Havre (76).**

IMERINA, bateau de charge (CMM) Fiche 89.

**Maquettes conservées à l'association French Lines au Havre (76).**

FERDINAND DE LESSEPS, bateau à passagers (CMM). Fiche 88.

LE FRANCE bateau à passagers (CGT). Fiche 93.

**Maquettes rétrocédées à la CMA-CGM et ne faisant plus partie des collections de l'association French Lines.**

CGM LAPEROUSE, bateau de charge (CGM). Fiche 79.

CGM LAPEROUSE, bateau de charge (CGM). Fiche 83.

CGM NORMANDIE, bateau de charge (CGM). Fiche 81.

CGM RACINE, bateau de charge (CGM). Fiche 80.

FORT DESAIX, bateau de charge (CGM). Fiche 87.

FORT FLEUR D'EPEE, bateau de charge (CGM). Fiche 96.

LA FONTAINE, bateau de charge (CGM). Fiche 85.

RODIN, bateau de charge 1975 (CGM). Fiche 84.

**Abréviations**

CGT Compagnie Générale Transatlantique.

CMM Compagnie des Messageries Maritimes.

CGM Compagnie Générale Maritime.

CGAM Compagnie Générale d'Armement Maritime.

CGTM Compagnie Générale Transméditerranée.

CGMF Compagnie Générale Maritime et Financière.

SNCM Société Nationale Maritime Corse Méditerranée.

**Ensemble de 8 affiches**

**Affiches conservées au Havre (76), avenue Lucien Corbeaux, à l'Association French Lines.**

***Affiche Messageries Maritimes. Fiche 97***

Représentant le paquebot PAUL LECAT en mer. En médaillon, la grande pyramide et une colonnade classique. Inscription : L'ACROPOLE ET DELPHES EN 15 JOURS. EGYPTE ET PALESTINE EN 1 MOIS.

Auteur : Sandy Hook. Vers années 1920.

***Affiche CGT FRENCH LINE. Fiche 99***

Représentant le paquebot PARIS de profil, un drapeau tricolore au vent.

Inscription : EXPRESS MAIL STEAMERS FAMOUS FOR THEIR CUISINE, CHOICE WINES etc / PLYMOUTH NEW YORK

Auteur inconnu. Vers les années 1920.

***Affiche CGT French Line. Fiche 101***

Représentant l'étrave du paquebot NORMANDIE en contre-plongée.

Inscription : NEW YORK VIA LE HAVRE ET SOUTHAMPTON

Auteur : Cassandre, 1935

**Affiche Messageries Maritimes. Fiche 103**

Représentant le cargo CAPITAINE FAURE en manœuvre d'accostage.

Inscription : MESSAGERIES MARITIMES / ANVERS-EXTREME-ORIENT.

Auteur Sandy Hook, 1920

**Affiche CGM. Fiche 104**

Représentant un porte conteneurs en cours de chargement.

Inscription : LE TRANSPORT MARITIME DEPUIS 1885 / COMPAGNIE GENERALE MARITIME

Auteur : Fix-Masseau, 1995

**Affiches conservées à la CMA CGM à Suresnes (92), 22 quai Galiéni.**

**Affiche CGT French Line. Fiche 98**

Représentant le paquebot Normandie manoeuvrant avec des remorqueurs devant la skyline de New York.

Inscription : SOUTHAMPTON TO NEW YORK / EXPRESS LUXURY SERVICE / ILE DE FRANCE NORMANDIE.

Auteur inconnu, 1935 et 1939.

**Affiche CGT. Fiche100**

Représentant le paquebot Normandie de trois-quarts avant sur un fond stylisé en forme de rose des vents.

Inscription : SERVICES REGULIERS / CROISIERES ET CIRCUITS

Auteur Jean Auvigne, entre 1935 et 1939.

**Affiche CGT. Fiche 102**

Représentant des passagers appuyés au bastingage sous des embarcations de sauvetage, les sifflets du navire lâchant la vapeur.

Inscription : CIE GLE TRANSATLANTIQUE / CROISIERES

Auteur Albert Brenet, fin 1960-début 1970.

**MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION**

Direction de l'architecture et du patrimoine (DAPA)

Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information

**PROTECTION AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES**

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| Bateaux classés MH .....  | 112 |
| Bateaux inscrits MH ..... | 5   |

**CATEGORIES**

|                     |    |
|---------------------|----|
| Patrimoine maritime | 92 |
| Patrimoine fluvial  | 25 |

**TOTAL 117**

Dans le domaine naval, il convient de noter qu'en 2008, 117 bateaux sont protégés au titre des Monuments historiques et que les trois-quarts naviguent. 92 relèvent du domaine maritime et 25 du domaine fluvial. Parmi ceux-ci, 13 bateaux sont antérieurs à 1900, dont le Belém classé monument historique le 27 février 1984. Seule une douzaine de bateaux relèvent du domaine méditerranéen 8 dont 6 construits dans des chantiers navals méditerranéens)

**33 BATEAUX DE PECHE**

|   |                                                  |
|---|--------------------------------------------------|
| 1 | Bautier de Barfleur                              |
| 1 | Barque bastiaise                                 |
| 1 | Barque catalane                                  |
| 2 | Barquettes marseillaises                         |
| 1 | Bourcet-malet de Dieppe                          |
| 2 | Chaloupes (dont 1 crevettière, Honfleur)         |
| 2 | Chalutier-thonier (Les Sables d'Olonne, Paimpol) |
| 2 | Sardinier-thonier (Saint-Jean-de-Luz)            |
| 1 | Chalutier de pêche arrière (La Rochelle)         |
| 3 | Chalutiers de pêche latérale (Bretagne)          |
| 3 | Coquilliers (Finistère)                          |
| 2 | Coureauteurs (Oloron)                            |
| 2 | Caseyeurs (Vannes, Saint-Gilles-Croix-de-Vie)    |
| 1 | Cordier (Calvados)                               |
| 1 | Crevettier (Saint-Nazaire)                       |
| 1 | Dundée (Dunquerque)                              |
| 1 | Bateau de pêche mytilicole (La Flotte-en-Ré)     |
| 2 | Maquereautiers (Saint-Malo)                      |
| 1 | Sinagot (Vannes)                                 |
| 1 | Sloup ostréicole (La Flotte-en-Ré)               |
| 1 | Sloup caseyeur (Douarnenez)                      |
| 1 | Vaquelotte (Saint-Vaast-La Hougue)               |

Dates extrêmes de construction : 1899-1969.

(1 de la 2<sup>e</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, 23 de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, 9 de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle). Ces chiffres exemplaires correspondent à la disparition des bateaux anciens, la sauvegarde des derniers bateaux de pêche traditionnelle à la voile disparus vers les 1950-60. Remarquer le petit nombre de bateaux récents protégés.

4 bateaux de Méditerranée (illustrant essentiellement la « petite pêche »)

29 bateaux de la façade atlantique

## 41 BATEAUX DE PLAISANCE

|    |                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------------|
| 2  | 6 M JI                                                            |
| 2  | 8 M JI                                                            |
| 2  | 12 M JI                                                           |
| 1  | Canot, annexe de yacht                                            |
| 3  | Canots automobiles                                                |
| 11 | Cotres (4 + 1 auriqne, 1 de Carantec, 2 norvégiens, 2 bermudiens) |
| 2  | Dériveurs(1 de 1887, 1 jauge 1892)                                |
| 1  | Goélette                                                          |
| 2  | Ketch (dont JOSHUA)                                               |
| 1  | Monotype de Chatou                                                |
| 1  | Prao « atlantique »                                               |
| 5  | Sloups (dont 1 bermudien)                                         |
| 1  | Yacht                                                             |
| 1  | Yacht à moteur                                                    |
| 2  | Yawl                                                              |
| 3  | Yole                                                              |
| +1 |                                                                   |

Dates extrêmes de construction : 1878 – 1970.

(7 de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, 26 de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, 7 de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle)

Notion de plaisance : XIX<sup>e</sup> siècle, grands yachts de course, évolution vers une « démocratisation » de la plaisance après la seconde Guerre Mondiale.

Protection : en premier lieu, conservation des modèles les plus anciens. Ensuite, ne reflète pas vraiment l'évolution de la plaisance.

33 bateaux atlantiques                      7 bateaux méditerranéens

## 20 BATEAUX DE SERVICE

|   |                                         |
|---|-----------------------------------------|
| 1 | Bateau à vapeur                         |
| 3 | Baliseurs                               |
| 5 | Bateaux pilotes                         |
| 2 | Bateaux de sauvetage                    |
| 1 | Drague à godets                         |
| 1 | Toueur                                  |
| 1 | Trois mâts carré (DUCHESS ANNE)         |
| 4 | Remorqueurs fluviaux (dont un à vapeur) |
| 2 | Remorqueurs portuaires                  |

Dates extrêmes de construction : 1887 – 1958.

(2 de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, 17 de la première moitié XX<sup>e</sup> siècle, 1 de la seconde moitié XX<sup>e</sup> siècle)

Pas de bateaux méditerranéens                      7 bateaux fluviaux

## 15 BATEAUX DE CHARGE

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 3 | Automoteurs pontés        |
| 1 | Dundée                    |
| 8 | Gabares                   |
| 2 | Goélettes                 |
| 1 | Trois-mâts barque (BELEM) |

Dates extrêmes de construction : XIX<sup>e</sup> siècle – 1958.

(2 de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, 11 de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, 2 de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle)

1 bateau méditerranéen (goélette PRINCIPAT DE CATALUNYA)

Question de la protection des bateaux industriels du XX<sup>e</sup> siècle non résolue

## **2 BATEAUX A PASSAGERS**

Bateaux de la façade atlantique, de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

## **2 BATEAUX DE COMBAT**

ALOSE, sous-marin ; 1904

MAILLE BREZE, escorteur d'escadre. 1957

## **1 BATEAU SCIENTIFIQUE**

FRANCE I. Navire météorologique stationnaire. 1959.

## **1 BATEAU FEU**

BF6-SANDETTIE. 1948

## **EQUIPEMENT PUBLIC FLOTTANT**

2 bateaux lavoirs, du début du XX<sup>e</sup> siècle.



**MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION**  
Direction de l'architecture et du patrimoine (DAPA)  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information

## Bateaux protégés au titre des monuments historiques

Catégories. Liste abrégée.

(Mise à jour 22 mai 2007)

REF : Bateaux classés MH Catégories.doc

### PROTECTION AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| Bateaux classés MH.....   | 110 |
| Bateaux inscrits MH ..... | 5   |

### CATEGORIES

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Patrimoine maritime | 89         |
| Patrimoine fluvial  | 26         |
| <b>TOTAL</b>        | <b>115</b> |

### BATEAUX DE PECHE

**AÏROSA**, sardinier-thonier, ligneur. 1953. (64, Saint-Jean-de-Luz)  
**ANGOUMOIS**, chalutier de pêche arrière. 1969. (17, La Rochelle)  
**ARGO**, courealeur. 1909. (17, Saint-Georges d'Oléron, Boyardville)  
(*Belle Etoile, langoustier, épave. 1938. 29, Camaret. Déclassé/ pour mémoire*)  
**BERGERE DE DOMREMY**, coquillier. 1936. (29, L'Hopital Camfrout)  
**BRISE**, chaloupe. 1921. (14, Honfleur)  
**CHARLES DE FOUCAULD**, chalutier de pêche latérale. 1957. (62, Etaples)  
**CORBEAU DES MERS**, caseyeur. 1931. (56, Vannes)  
**COTE D'ALBATRE**, Bourcet-malet, corde, filet, casier, 1953. (76, Dieppe)  
**GENERAL LECLERC**, ex Excalibur, pêche mytilicole. 1949. (17, La Flotte-en-Ré)  
**GENERAL LECLERC**, coquillier, 1948. (29, Plougastel-Daoulas)  
**GERMAINE**, maquereautier. 1912. (35, Saint-Malo)  
**GRANDCOPAISE**, cordier. 1949. (14, Grandcamp-Maisy)  
**HOPE**, caseyeur. 1942. (85, Saint-Gilles-Croix-de-Vie)  
**JACQUES-LOUISE**, chalutier de pêche latérale. 1959. (50, Cherbourg)  
**JOUJOU A PEPE**, courealeur. 1924. (17, Saint-Georges d'Oleron, Boyardville)  
**KIFANLO**, chalutier-thonier. 1957. (17, Les Sables d'Olonne)  
**LAISSE LES DIRE**, sloup ostréicole. 1930. (17, La Flotte-en-Ré)  
**LES TROIS-FRERES**, sinagot. 1943. (56, Vannes)  
**MANUEL-JOEL**, chalutier de pêche latérale. 1954. (17, La Rochelle)  
**MARIE-LOUISE**, barquette. 1899. (13, Marseille, L'Estaque)  
**MARIE-MADELEINE**, bautier de Barfleur. 1934. (50, Carentan)  
(*Marinela, thonier-sardinier 1955. 64, Hendaye. Localisation actuelle Ciboure Déclassé / pour mémoire*)  
**NOTRE-DAME-DE-CONSOLATION**, barque catalane. 1912. (66, Argelès-sur-Mer).  
**PATCHIKU**, sardinier-thonier, ligneur. 1959. (64, Saint-Jean-de-Luz)  
**RED AR MOR**, sloup caseyeur. 1942. (29, Douarnenez)  
**REINE DES FLOTS**, vaquelotte. 1927. (14, Saint-Vaast-La Hougue)  
**RIGEL**, maquereautier. 1945. (35, Saint-Malo)  
**SAINT-GUENOLE**, coquillier. 1948. (29, Brest)  
**SAINTE-ANNE**, barquette. 1955. (13, Marseille)  
**SAINTE-BERNADETTE**, chaloupe crevettière. 1926. (14, Honfleur)  
**SAINTE-DENISE-LOUISE**, dundée. 1935. (59, Dunkerque)  
**SAINTE-ELISABETH**, barque bastiaise. 1911. (2B, Bastia)  
**VA PAS TROP VITE**, crevettier. 1935. (44, Saint-Nazaire)  
**VIEUX COPAIN**, chalutier-thonier. 1940. (22, Paimpol)

**Total: 33**

## BATEAUX DE PLAISANCE

**AILE VI**, 8 M JI. 1926. (85, Noirmoutier-en-l'Île)  
**CALYPSO**, cotre. 1911 (74, Nemier)  
**CHEERS**, Prao « atlantique ». 1967 (13, Port-Saint-Louis-du-Rhône)  
**CLYMENE**, 12 M JI. 1924. (83, Bandol). Localisation actuelle : restauration à Ollioules.  
**DAMIEN**, cotre. 1968 (17, La Rochelle)  
**ELFE**, 6 M JI. 1931. (85, Noirmoutier-en-l'Île)  
**ESCAPADE**, goélette. 1928. (56 Port-Louis)  
**ESTEREL**, 8 M JI. 1912 (13, Marseille)  
**FANNY**, Funny. 1913 (29, Douarnenez)  
**FAREWELL**, yacht. 1947 (44, Nantes)  
**FRANCE I**, 12 M JI. 1970 (33, Bordeaux)  
**GOON**, Yole. 1890 (29, Douarnenez)  
**JOSHUA**, ketch. 1962. (17, La Rochelle)  
**KHAYYAM**, ketch. 1939. (17, La Rochelle)  
**KOTICK**, cotre de Carantec. 1931 (22, Ploumanac'h)  
**KURUN**, cotre norvégien. 1948 (44, Le Croisic)  
**LADY MAUD**, cotre. 1907 (56, La Trinité).  
**LA VETILLE**, dériveur, jauge 1892; 1893 (44, Nantes)  
**LE VEZON**, dériveur. 1887 (44, Sucé-sur-Erdre).  
**L'INCONSTANT**, sloup. 1937 (33 La Teste).  
**LULU**, cotre. 1899 (13, Marseille)  
**MABROUKA**, yacht à moteur. 1926 (06, Menton). Localisation actuelle : restauration à La Rochelle.  
**MIMOSA III**, ex **SCOFFER**, sloup. 1904. (83, Six-Fours-Les-Plages). Localisation. actuelle : restauration à Marseille.  
**MYRTIL**, canot, annexe de yacht. 1899 (33, Bordeaux)  
**OISEAU DE FEU**, yawl. 1937 (56, Auray). Localisation actuelle : La Rochelle.  
**PORC EPIC**, monotype de Chatou. 1909 (78, Les Mureaux)  
**PRADO ROSE NOIRE II**, Yawl. 1964 (33, Bordeaux). Localisation actuelle : La Rochelle.  
**RUNABOUT CAVARD**, canot automobile. 1961 (82, Ricoty)  
**SAINTE-JEAN**, sloup. 1939 (29, Plougastel-Daoulas)  
**SEREINE**, cotre bermudien. 1951. (29, Concarneau)  
**SHEENA**, sloup. 1916. (14, Honfleur)  
**SIMONE II**, canot à moteur. 1924. (44, Sucé-sur-Erdre)  
**SINBAD**, yacht, sloop bermudien. 1950. (17, La Rochelle)  
**SUZETTE II**, canot à moteur, V. 1903. (86, Les Ormes)  
**VERT GALANT**, 6 M JI. 1934. (85, Noirmoutier)  
**VIKEN**, cotre bermudien. 1939. (29, La Forêt-Fouesnant)  
**VIOLA**, cotre aurique. 1908. (85, Ile d'Yeu). Localisation actuelle : La Rochelle.  
**WINIBELLE II**, cotre norvégien. 1933. (50, Granville).  
**YOLE** Ernest Lemaire. vers 1890. (78, Chatou)  
**YOLE** Georges Seyler. vers 1878. (78, Chatou)

**Total : 40**

## BATEAUX DE SERVICE

**AMPERE V**, toueur. 1933 (58, Saint-Léger-des-Vignes)  
**BENOIT-CHAMPY**, bateau de sauvetage. 1887 (80, Cayeux-sur-Mer)  
**CLAPOTIS**, baliseur auxiliaire. 1920 (17, Saint-Georges d'Oléron, Boyardville)  
**DEHEL**, bateau pilote. 1931 (14, Honfleur)  
**DUCHESSE ANNE**, bateau école, trois mâts carré. 1901 (59, Dunkerque)  
**ESPOIR**, bateau pilote. 1939 (56, La Trinité-sur-Mer)  
**FAUVETTE**, remorqueur fluvial. 1928 (27, Poses)  
**JACQUES**, remorqueur fluvial. 1904. (78, Conflans-Sainte-Honorine)  
**JOE III**, bateau pilote. 1911 (14, Caen)  
**LECHALAS**, ancien bateau à vapeur. 1913 (44, Nantes)  
**MARIE FERNAND**, bateau pilote. 1894 (76, Le Havre)  
**MARTROGER III**, baliseur. 1933 (85, Noirmoutier-en-l'île)  
**NEUF-BRISACH**, remorqueur fluvial. 1950 (67, Strasbourg)  
**PAPA POYDENOT**, bateau de sauvetage. 1901 (29, Penmach)  
**PASTEUR**, remorqueur fluvial. bateau à vapeur. 1914 (67, Strasbourg)  
**SAINTE-GILLES**, remorqueur portuaire. 1958 (17, La Rochelle)  
**SOMME II**, baliseur. 1950 (80, Saint-Valery-sur-Somme)  
**T D 6**, drague à godets. 1906 (17, La Rochelle)  
**USST 488**, remorqueur portuaire. 1944 (76, Le Havre)

**Total : 19**

## **BATEAUX DE CHARGE**

**AUDIERNAIS**, gabare. 1936 (33, Bordeaux).  
**AR ZENITH**, dundée. 1939 (35, Saint-Malo)  
**BELEM**, Antillais, trois-mâts barque. 1896 (44, Nantes)  
**BEL ESPOIR II**, goélette. 1944 (29, Brest)  
**CAP VERT**, automoteur ponté. 1928 (49, Montjean-sur-Loire).  
**CONDORCET**, automoteur ponté. 1910 (35, Redon)  
**FEE DE L'AULNE**, gabare, sablier. 1958 (22, Pontrioux)  
**FLEUR DE LAMPAUL**, gabare. 1948 (33, Bordeaux)  
**FLEUR DE MAI**, gabare. 1950 (35, Saint-Malo)  
**LA TAUTE**, gabare. 1951 (50, Carentan)  
**LES DEUX FRERES**, gabare. 1892 / 1993 (33, Bègles). Localisation actuelle : Bordeaux  
**MAD ATAO**, gabare. 1938 (29, Lampaul-Plouarzel)  
**NOTRE DAME DE RUMENGOL**, gabare. 1945 (29, L'Hopital Camfrouit)  
**PRINCIPAT DE CATALUNYA**, goélette. 1916 (66, Canet-en-Roussillon)  
**ROLANDE**, automoteur Freycinet ponté. 1934 (59, Lille)  
**XXX**, naus du lot, ( épave ) 2<sup>e</sup> moitié XVII<sup>e</sup> siècle (33, Bordeaux)

**Total: 16**

## **BATEAUX A PASSAGERS**

**AB1**, vedette. 1935 (35, Saint-Malo)  
**JUANITA II**, 1916 (33, Arcachon).  
(Major Davel. 1891, 74, Thonon-les-Bains. Déclassé / pour mémoire)

**Total: 02**

## **BATEAU DE COMBAT**

**MAILLE BREZE**, escorteur d'escadre. 1957 (44, Nantes)

**Total: 01**

## **BATEAU SCIENTIFIQUE**

**FRANCE I**, navire météorologique stationnaire. 1959 (17 La Rochelle)

**Total : 01**

## **EQUIPEMENT PUBLIC FLOTTANT**

**SAINT-JULIEN**, bateau lavoir. 1904 (53, Laval)  
**SAINT-YVES**, bateau lavoir. 1905 ? (53, Laval)

**Total: 02**

## **BATEAU FEU**

(BF2-DYCK 1912 / 1957. 59, Dunkerque. Déclassé / pour mémoire)  
**BF6-SANDETTIE**. 1948 (59, Dunkerque)

**Total: 01**

**MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION**  
Direction de l'architecture et du patrimoine (DAPA)  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information

## Bateaux classés MH : domaine méditerranéen

Catégories (Mise à jour 22 mai 2007)

REF : Bateaux classés MH Méditerranée.doc

### Bateaux construits et conservés en Méditerranée

#### ESTEREL

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 8 M JI. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), sur plans Léon Sebille, en 1912, par le chantier Louis Grossi, pour les frères Henri et Jacques Michel.

Coque en bois. L : 12,10 m ; la : 2,40 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, SCI.

**CL MH : 13-03-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. GILLES, Daniel. L'envol d' *Esterel*, *Chasse-Marée*, 1992, n° 66, p. 62-69.

#### MARIE-LOUISE

**Bateau de pêche**, barquette. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), en 1899 par le charpentier de marine André Ruoppolo.

Coque en bois. L : 6,02 m ; la : 2,28 m ; creux : 0,74 m ; jauge brute : 2,02 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**, port de l'Estaque. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH:30-03-1999.**

Documentation: Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. La barquette marseillaise., *Chasse-marée*, 1997, n° 111, p. 10-23. BERTONECHE, Patrick. Les cent ans de Marie-Louise, *Chasse-marée*, 1999, n° 125, p. 66.

#### NOTRE-DAME-DE-CONSOLATION

**Bateau de pêche**, barque catalane à voile latine. **Construit à Collioure** (Pyrénées orientales), en 1913, par le chantier Laurent Ferrer, pour Michel Aloujes.

Coque en bois, chêne, pin, platane. L : 10,75 m ; la : 3,10 m ; creux : 0,70 m ; jauge : 5,37 tx.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance. Immatriculation : PV 310 949.

Localisation: Languedoc-Roussillon, Pyrénées-Orientales, 66700, **Argelès-sur-Mer**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particuliers.

**CL MH : 21-05-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. Notre-Dame-de-Consolation, barque catalane de Collioure, *Chasse-marée*, 1994, n° 83, p.24-31.

**PRINCIPAT DE CATALUNYA**, ex LLEVANTINA, ex MIGUEL CALDENTEY

**Bateau de charge**, paillebot, goélette. **Construit à Palma de Majorque (Espagne)**, de 1913 à 1916, par le maître charpentier Don Sebastien Llompart Mateu, pour Don Miguel Caldentey Ginard minotier de Capdepera à Majorque. Le voilier est lancé le 16 août 1916. Il dessert Barcelone, Valence, Port-Vendres et Marseille. Il transporte des agrumes, amandes et farine. Il est motorisé en 1936. Dernière traversée commerciale en 1972. Dédouané à Port-Vendres, la goélette est convoyée à Canet-en-Roussillon en 1973. Elle est transformée en club house en 1982 et affectée au Yacht club de Canet. Coque en bois, L pont : 25,33 m ; la : 6,55 m ; tirant d'eau : 2,08 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Languedoc-Roussillon, Pyrénées-Orientales, 66140, **Canet-en-Roussillon**. A l'état d'épave.

Propriété publique, commune.

**CL MH : 10-02-1988.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.. CIVIL, André. VALLAT, Henri. Les caboteurs catalans, des voiliers de charge en Méditerranée occidentale, *Le Chasse-marée*, 1985, n°17 p. 8-27. BATAILLE, Robert. *Goélette Principat de Catalunya, étude technique*. Montpellier : Direction régionale des affaires culturelles / CRMH. 1991.

**SAINTE-ANNE**

**Bateau de pêche**, barquette. **Construit à Marseille** (Bouches-du-Rhône), en 1955, par le charpentier de marine André Ruoppolo, pour Leonard Assente dello Leccese, pêcheur à Marseille.

Coque en bois. L : 7,56 m. la : 2,61 m.

Patrimoine maritime. Armé en plaisance.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, association.

**CL MH : 28-04-1994.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. VIGNE, Bernard. La barquette marseillaise, *Chasse-Marée*, 1997, n° 111 p. 10-23.

**SAINTE-ELISABETH**

**Bateau de pêche**, barque bastiaise à voile latine (u squivu ou u pistellu). **Construit à Bastia** en 1911, par le chantier naval François Xavier Poggi.

Coque en bois. L. 8,80 m ; la : 2,40 m ; creux : 1,10 m.

Patrimoine maritime.

Immatriculation : quartier maritime Bastia BI 4700 W.

Localisation : Corse, 20600, **Bastia**. Apte à la navigation. **En restauration**.

Propriété privée, association : École de croisière, voile performance..

**CL MH : 28-11-2002.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

## Bateaux conservés en Méditerranée

### CHEERS

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, prao atlantique, goélette non haubanée. Construit en 1967 à Sainte-Croix, **Iles Vierges**, États-Unis, par l'architecte et constructeur Richard Newick pour Tom Follet et Jim Morris. Gagne la troisième place de la Transat en solitaire Plymouth - New-Port en 1968. Embarcation amphidromique, coque en bois d'acajou moulé à froid.

L. h. t. : 12,19 m ; L. coque au pont : 12 m ; la maître bau : 5,08 m ; creux : 1,17 m ; tirant d'eau : 0,20 à 1,29 m ; tirant d'air : 8,90 m ; déplacement : 1,451 t ; jauge : inf. à 3 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bouches-du-Rhône, 13230, **Port-Saint-Louis-du-Rhône**.

Apte à la navigation. En cours de restauration. Navigue.

Propriété privée.

**CL MH : 31-01-2001.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### CLYMÈNE

**Bateau de plaisance**, bateau de compétition, 12 M JI. **Construit à Gosport (Royaume-Uni)**, en 1924, par le chantier Camper-Nicholsons, pour l'industriel Georges Benson.

Coque en bois. L. 20 m ; la : 3,56 m ; tirant d'eau : 2,70 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Var, 83150, **Bandol**. Apte à la navigation. **En cours de restauration**. Navigue.

Propriété privée, association.

**CL MH : 05-07-1991.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. *Lloyd's Register of Yachts*. n° 320. Yacht Club de France.

**LULU**, ex GUNGA DIN, ex PINGOUIN, ex MARSOUIN, ex TANGAROA ex RAYON VERT

**Bateau de plaisance**, cotre. **Construit au Petit-Gennevilliers** (Hauts-de-Seine), en 1899, par le chantier Texier sur plans Rabot.

Coque en bois. L : 10 m ; la : 2,66 m ; creux : 5,40 m ; jauge brute : 9,76 tx.

Patrimoine maritime.

Localisation initiale : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, 83, Toulon. Localisation actuelle : Bouches-du-Rhône, 13000, **Marseille**. Apte à la navigation.

Propriété privée, co-propriété.

**CL MH : 06-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. MAUVIEL, Jean E. *A la poursuite du rayon vert ou Campagnes d'été d'un gentleman sailor*. Brest : Le Télégramme, 2003.

### MABROUKA

**Bateau de plaisance**, yacht à moteur. **Construit en Grande Bretagne**, en 1926, par le Chantier Camper et Nicholsons. (n° de série 338).

Coque en teck, carène doublée en cuivre. L : 18,40 m ; la : 4,04 m ; tirant d'eau : 1,50 m ; creux : 2,17 m ; tirant d'air : 2,40 m ; jauge brute : 40,19 tx ; moteur diesel Perkins 65 cv.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Alpes-Maritimes, 06500, **Menton**. Apte à la navigation.

Propriété privée, SNC Mabrouka.

**CL MH : 16-09-1993.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

### **RUNABOUT Cavard**

**Bateau de plaisance**, canot automobile d'eaux intérieures. **Construit à Vélines** (Dordogne), en 1961 par Georges Cavard pour lui-même.

Coque en bois, contreplaqué sur membrures sciées en hêtre et pin. L h.t. : 4,65 m ; L flottaison : 3,80 m ; la : 1,32 m ; tirant d'eau : 0,30 m ; déplacement : 250 kg lège ; moteur : 70 cv.

Patrimoine fluvial.

Localisation initiale : Midi-Pyrénées, 82, Caylus. Localisation actuelle : Tarn-et-Garonne, 82140, **Saint-Antonin-Noble-Val**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CL MH : 03-03-2000.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Maquette chez le propriétaire. CHARLES, Daniel. *Passions du bateau classique, patrimoine de la plaisance, aventures et réflexions*. Fondettes : Van de Velde, 1999, p. 76-83.

### **SCOFFER**, ex WINDRUSH

**Bateau de plaisance**, Bateau de compétition, sloop. **Construit à Bristol, Rhodes Island**, en 1904, par l'architecte naval américain Nathaniel Herreshof (1848-1938) aux chantiers Herreshof.

Coque en bois, chêne, pin, cyprès. L : 14 m ; la : 3 m ; tirant d'eau : 1,80 m.

Patrimoine maritime.

Localisation : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Var, 83140, **Six-Fours-Les-Plages**. Apte à la navigation.

Propriété privée, particulier.

**CI MH : 06-11-1992.**

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques.

---

### **COLLECTION FRENCH LINES**

96 maquettes de navires et 8 affiches.

**CL MH : 11-03-998.**

Nouvelle localisation suite au déménagement de CMA CGM à Marseille.

Documentation : Dossier de protection au titre des monuments historiques. Lettre du Secrétaire général de French Lines en date du 30 avril 2003.

**Maquettes de navires conservées au siège social de la CMA-CGM de Marseille, quai d'Arenc**

**Ensemble de 77 maquettes de navires de petite taille**

**Ensemble de 4 maquettes de navires de grande taille**

**MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION**  
Direction de l'architecture et du patrimoine (DAPA)  
Sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information

## **ANNUAIRE DES MUSÉES MARITIMES PORTUAIRES ET FLUVIAUX**

### ***Musée basque et de l'histoire de Bayonne (64)***

Musée municipal contrôlé, musée de France

Maison Dagourette  
37, quai des Corsaires  
64100 BAYONNE  
Tél. : 05 59 46 61 90  
Fax : 05 59 46 61 86

Mél : [musee-basque@ville-bayonne.fr](mailto:musee-basque@ville-bayonne.fr)

Site internet : [www.musee-basque.com](http://www.musee-basque.com)

Directeur scientifique et conservateur : Olivier Ribeton

[o.ribeton@ville-bayonne.fr](mailto:o.ribeton@ville-bayonne.fr)

*Coll. Objets ethnographiques, documents iconographiques, photographiques.*

### ***Berck-sur-Mer (62)***

*Musée de France d'Opale-Sud*

Musée de France

60, rue de l'Impératrice  
62600 Berck-sur-Mer  
Tél. : 03 21 84 07 80  
Fax : 03 21 84 96 29

Mél : [musee@berck-sur-mer.com](mailto:musee@berck-sur-mer.com)

Site internet : [www.opale-sud.com](http://www.opale-sud.com)

*Coll. Peinture marine locale, archéologie.*

### ***Biarritz (64)***

*Musée de la Mer*

Société d'économie mixte

Esplanade du Rocher de la Vierge  
BP 89  
64202 Biarritz Cedex  
Tel. : 05 59 22 33 34  
Fax : 05 59 22 75 30

Mél : [direction@museedelamer.com](mailto:direction@museedelamer.com)

Site internet : [www.museedelamer.com](http://www.museedelamer.com)

Direction technique : Vincent Gaillet

*Coll. Animaux vivants, tableaux, maquettes, objets, archéologie. Pêche à la baleine, à la morue..., météo, océanographie.*

### **Biscarrosse (40)**

*Musée de l'hydraviation*

Musée municipal, musée de France

332, avenue Lous Bréguet

40600 Biscarrosse

Tél. : 05 58 78 00 65

Fax : 05 58 78 81 97

Mél : [musee.hydraviation@ville-biscarrosse.fr](mailto:musee.hydraviation@ville-biscarrosse.fr)

Conservateur départemental : Philippe Camin

Tél. : 05 58 05 40 92

Directrice au musée : Sylvie Berges, 05 58 78 00 65

*Coll. Liées à l'hydraviation, 9 hydravions et ULM marins.*

### **Bordeaux (33)**

*Croiseur Colbert*

Bateau-musée

SARL « Le croiseur Colbert à Bordeaux »

Face au 60, quai des Chartrons

33000 Bordeaux

Tél. : 05 56 44 96 11

Fax : 05 56 44 74 85

Gérant : Dominique Bongiovanni

*Croiseur anti-aérien puis lance-missiles, témoignage de l'histoire de la marine française, 1957-1991.*

### **Bordeaux (33)**

*Musée d'Aquitaine*

Musée municipal, contrôlé par la DMF

20, cours Pasteur

33000 Bordeaux

Tél.: 05 56 01 51 00

Fax : 05 56 44 24 36

Mél : [musaq@mairie-bordeaux.fr](mailto:musaq@mairie-bordeaux.fr)

Site internet : [www.bordeaux.fr](http://www.bordeaux.fr)

Conservateur : François Hubert

*Coll. Sur l'histoire de Bordeaux, archéologie, histoire, ethnographie, art.*

### **Bordeaux (33)**

*Musée national des Douanes*

Association 1901

1, place de la Bourse

33000 Bordeaux

Tél. : 05 56 48 82 82

Fax : 05 56 48 82 88

Sites internet : [www.bordeaux.fr](http://www.bordeaux.fr)

[www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr)

Conservatrice en chef : Michèle Perissere

*Coll. Sur l'histoire des douanes*

### **Bouzigues (34)**

*Musée de l'Etang de Thau*

Musée municipal, contrôlé

Quai du Port de Pêche

34140 Bouzigues

Tél. : 04 67 78 33 57

Fax : 04 67 78 32 10

Mél : [mairie.bouzigues@worldonline.fr](mailto:mairie.bouzigues@worldonline.fr)

*Coll. Sur les activités traditionnelles et modes de vie sur et autour de l'étang.*

### **Brest (29)**

*Musée national de la Marine*

Établissement public administratif, cf. Paris

Château de Brest

29240 Brest

Tél. : 02 98 22 12 39

Fax : 02 98 43 30 54

Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)

Directeur : Jean-Noël Gard

Attaché de conservation : Gilles Besson

Tél. : 02 98 14 97 29

Mél. : [g.besson@musee-marine.fr](mailto:g.besson@musee-marine.fr)

*Coll. Sur le château, maquettes de bateaux et modèles de l'arsenal, armes, objets de marine, peintures, sculptures.*

### **Cancale (35)**

*Musée des Arts et Traditions populaires de Cancale*

Musée Associatif

Place Saint-Méen

35260 Cancale

Tél. : 02 99 89 79 32

Fax : 02 99 89 79 32

Présidente : Hélène Balter

*Coll. Maquettes, bateaux, costumes. Grande pêche. Bisquine.*

### **Cannes (06)**

*Musée de la mer*

Musée municipal contrôlé

Fort royal

Ile Saint-Marguerite

06400 Cannes

Tél. : 04 93 38 55 26

Fax : 04 93 38 81 50

Site internet : [www.cannes.fr](http://www.cannes.fr)

Conservateur : Frédérique Citera-Bulot

*Coll. Sur le site et son histoire, archéologie sous-marine...*

### **Caudebec-en-Caux (76)**

*Musée de la Marine de Seine*

Musée municipal

Avenue Winston Churchill

76490 Caudebec-en-Caux

Tél. : 02 35 95 90 13

Fax : 02 35 95 90 26

Mél. : [musee-marine@caudebec-en-caux.com](mailto:musee-marine@caudebec-en-caux.com)

Directrice : Angélique Verroust

*Coll. Sur l'histoire de la Seine, bateaux de travail et de loisir, monde fluvial et marin, mascaret...*

### **Châteauneuf-sur-Loire (45)**

*Musée de la Marine de Loire*

Musée municipal

Les Écuries du Château

1, place Aristide Briand

45110 Châteauneuf-sur-Loire

Mél. : [musee.marinedeloire@wanadoo.fr](mailto:musee.marinedeloire@wanadoo.fr)

Site internet : [www.coeur-de-France.com](http://www.coeur-de-France.com)

musée. [marinedeloire@wanadoo.fr](mailto:marinedeloire@wanadoo.fr)

Attachée de conservation : Catherine Dupraz

*Coll. Sur l'histoire de la navigation ligérienne.*

### **Cherbourg (50)**

*La Cité de la Mer*

SAEML Cité de la mer

Gare maritime transatlantique

50100 Cherbourg

Tel. : 02 33 20 26 26

Fax : 02 33 20 26 27

Mél : [informations@citedelamer.com](mailto:informations@citedelamer.com)

Site internet : [www.citedelamer.com](http://www.citedelamer.com)

*Visite du sous-marin Le Redoutable et bathyscaphe Archimède. Coll. Objets et maquettes sur l'aventure de l'homme sous les mers.*

### **Concarneau (29)**

*Musée de la pêche*

Musée associatif, musée de France

3, rue Vauban

BP 118

29181 Concarneau Cedex

Tél. : 02 98 97 10 20

Fax : 02 98 50 79 78

Mél : [museedela\\_peche@wanadoo.fr](mailto:museedela_peche@wanadoo.fr)

[jeanmariebechu@wanadoo.fr](mailto:jeanmariebechu@wanadoo.fr)

Secrétaire général du musée : Jean-Marie Bechu

*Coll. Sur le patrimoine et les métiers de la pêche, maquettes, bateaux, objets...*

### **Conflans-Sainte-Honorine (78)**

*Musée de la batellerie*

Musée municipal, musée de France

Château du Prieuré

3, place Jules-Gévelot

78700 Conflans-Sainte-Honorine

Tél : 01 34 90 39 50

Fax : 01 34 90 39 65

Site internet : <http://perso.wanadoo.fr/vexin.fr/AMB/index.htm>

Conservateur : Laurent Roblin

Mél : [iroblin@mairie-conflans78.com](mailto:iroblin@mairie-conflans78.com)

*Coll. Sur la navigation fluviale, les âges de la batellerie, les pratiques, les aménagements des fleuves...*

### **Cosne-sur-Loire (58)**

*Musée de la Loire*

Musée municipal

Place de la Résistance

58200 Cosne-sur-Loire

Tél : 03 86 26 71 02

Fax : 03 86 28 00 54

Mél : [musee@mairie-cosnesurloire.fr](mailto:musee@mairie-cosnesurloire.fr)

Conservateur départemental : François Martin

Adjoint au conservateur : Jean-Michel Roudier

*Coll. Liées au cours de la Loire, tableaux, objets, pêche traditionnelle...*

### **Dieppe (76)**

*Château-Musée de Dieppe*

Musée municipal

Rue de Chastes

76200 Dieppe

Tél : 02 35 06 61 99

Fax : 02 32 90 12 79

Mél : [chateau-musee@mairie-dieppe.fr](mailto:chateau-musee@mairie-dieppe.fr)

Site Internet : [www.mairie-dieppe.fr](http://www.mairie-dieppe.fr)

Conservateur : Pierre Ickowicz

*Coll. Voyages des navigateurs dieppois, maquettes, coll. de tableaux, instruments de navigation...*

### **Douarnenez (29)**

*Port-Musée de Douarnenez*

Musée municipal contrôlé par la direction des Musées de France, musée de France

Place de l'Enfer

29100 Douarnenez

Tél : 02 98 92 65 20

Fax : 02 98 92 05 41

Conservateur: Pascal Aumasson

Secrétariat du conservateur : Françoise Youinou

*Coll. de bateaux de pêche traditionnelle. Six grandes unités visitables à flot.*

### **Dunkerque (59)**

#### *Musée portuaire*

Musée associatif géré par l'ACMAPOR (Association pour la Création d'une Maison de la Vie et des Traditions Portuaires), musée de France.

9, quai de la citadelle

59140 Dunkerque

Tél : 03 28 63 33 39

Tél : 03 28 63 33 29

Fax : 03 28 65 06 62

Directrice ACMAPOR : Isabelle Roussel

Mél : [iroussel@nordnet.fr](mailto:iroussel@nordnet.fr)

Conservateur : Marie-Laure GRIFFATON

Mél : [mlgriffaton@nordnet.fr](mailto:mlgriffaton@nordnet.fr)

*Coll. d'objets et de documents sur l'activité portuaire. Coll. de bateaux à sec et à flot (trois-mâts Duchesse Anne, bateau-feu Sandettié), cl. MH. Acquisition du baliseur Emile Allard, en projet.*

### **Espalion (12)**

#### *Musée du scaphandre*

Association Musée Joseph-Vaylet Musée du Scaphandre, musée de France.

38, rue Droite

12500 Espalion

Tél et Fax : 05 65 44 09 18

Directeur : Lucien Cabrolie

*Coll. d'objets inventés par B. Rouquayrol et A. Denayrouze (scaphandre autonome, pompes...), maquettes et reconstitutions, documents et iconographie...*

### **Etaples (62)**

#### *Musée de la Marine d'Etaples*

Association type loi 1901

Halle à la criée

Boulevard de l'impératrice

BP 104

62630 Etaples-sur-Mer

Tél : 03 21 09 77 21

Fax : 03 21 09 77 21

Mél : [museemarinetaples@wanadoo.fr](mailto:museemarinetaples@wanadoo.fr)

Site Internet : [www.musee-marine-etables.asso.fr](http://www.musee-marine-etables.asso.fr)

*Coll. d'objets artisanat de marine, pêche, vie sociale et ethnographiques...*

### **Fécamp (76)**

#### *Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche*

Musée municipal, contrôlé

27, boulevard Albert 1er

76400 Fécamp

Tél : 02 35 28 31 99

Fax : 02 35 29 06 55

Mél : [musee@ville-fecamp.fr](mailto:musee@ville-fecamp.fr)

Conservateur en chef du patrimoine

Marie-Hélène Desjardins-Menegalli

*Coll. d'objets et bateaux liés à la pêche, maquettes, outillage, tableaux...*

### **Granville (50)**

*Musée du Vieux Granville*

Musée municipal, musée de France

2, rue le Carpentier

50400 Granville

Tél : 02 33 50 44 10

Fax : 02 33 50 36 33

*Coll. sur la ville de Grandville, histoire et activité maritime...*

### **Honfleur (14)**

*Musée de la Marine de la Société*

Le Vieux Honfleur

Musée associatif loi 1901, contrôlé depuis 1999, convention avec la ville

Musée de la Marine

Quai Saint-Etienne

14600 Honfleur

Tél : 02 31 89 14 12

Fax : 02 31 89 54 06

Président : Pascal Lelièvre

*Coll. histoire du port de Honfleur et de la Marine du XVIIe s. au XXe s.*

### **Istres (13)**

*Musée archéologique d'Istres*

Musée de collectivité territoriale, musée de France

4, place José Coto

13800 Istres

Tél : 04 42 55 50 08

Fax : 04 42 55 90 15

Site Internet : [www.museeistresouestprovence.fr](http://www.museeistresouestprovence.fr)

Mél : [museeistres@ouestprovence.fr](mailto:museeistres@ouestprovence.fr)

*Coll. d'histoire locale, archéologie sous-marine...*

### **La Rochelle (17)**

*Musée Maritime de la Rochelle*

Établissement Public Administratif

Place Bernard Moitessier

BP 3053

17031 La Rochelle Cedex 01

Tél: 05 46 28 03 00

Fax : 05 46 41 07 87

Mél : [contact@museemaritimelarochelle.fr](mailto:contact@museemaritimelarochelle.fr)

Site Internet : [www.museemaritimelarochelle.fr](http://www.museemaritimelarochelle.fr)

Président : Jean-Pierre Chantecaille

*Coll. 7 bateaux à flot classés MH et slipway classé. Musée en cours de travaux.*

### **La Seyne-sur-Mer (83)**

*Musée du Fort de Balaguiet*

Musée municipal – Bâtiment Marine

924, corniche Bonaparte

83500 La Seyne-sur-Mer

Tél : 04 94 94 84 72

Fax : 04 94 10 90 44

Conservateur : Julien Gomez-Estienne

*Coll. histoire navale et maritime...*

### **LAVAL (53)**

*Espace Alain Gerbault*

Service municipal en régie

10, allée Adrien Bruneau

53000 Laval

Tél : 02 43 56 81 49

Fax : 02 43 56 63 22

Responsable : Liliane Percher

*Coll. liée à A. Gerbault.*

### **LORIENT (56)**

*La Thalassa – Navire-découverte de l'océanologie*

Équipement touristique de la Communauté d'Agglomération  
du Pays de Lorient

Port de plaisance de Lorient Centre

56000 Lorient

Tél : 02 97 35 13 00

Fax : 02 97 35 15 95

Mél : [thalassa-sellor@wanadoo.fr](mailto:thalassa-sellor@wanadoo.fr)

Site internet : [www.sellor.com](http://www.sellor.com)

### **MARSEILLE (13)**

*Musée d'Histoire de Marseille*

Service municipal

Centre Bourse, Square Besunce

13001 Marseille

Tél : 04 91 90 42 22

Fax : 04 91 90 43 78

Conservatrice : Myriame Morel-Deledalle

*Coll. archéologiques, rempart grec et port romain de Marseille,  
maquettes, épaves, reconstitutions,*

*Coll. médiévales, Coll. iconographiques modernes...*

### **MARSEILLE (13)**

*Musée de la Marine et de l'économie de Marseille*  
Chambre de commerce et de l'industrie Marseille-Provence

BP 1856

13221 Marseille Cedex 01

Tél : 04 91 39 33 21

Fax : 04 91 39 56 15

Mél : [patrimoine-culturel@marseille-provence.cci.fr](mailto:patrimoine-culturel@marseille-provence.cci.fr)

Site internet : [www.ccimp.com/patrimoine](http://www.ccimp.com/patrimoine)

Responsable du musée : Patrick Boulanger

Tél : 04 91 39 34 31

Mél : [patrick.boulanger@marseille-provence.cci.fr](mailto:patrick.boulanger@marseille-provence.cci.fr)

*Coll. sur l'évolution parallèle de l'économie et de la marine depuis le XVIIe s. Tableaux, affiches...*

### **MONACO (98)**

*Musée naval*

Musée associatif

Terrasse du centre commercial de Fontvieille

98000 Monaco

Tél : 00 377 92 05 28 48

Fax : 00 377 92 16 05 84

Site internet : [www.musee-naval.mc](http://www.musee-naval.mc)

Président-Directeur : Claude Pallanca

Mél : [claud.pallanca@libello.com](mailto:claud.pallanca@libello.com)

*Coll. privée de SAS le Prince Rainier III et du prof. Pallanca. 260 maquettes et tableaux...*

### **MORLAIX (29)**

*Musée des Jacobins*

Service municipal, musée de France

Place des Jacobins

29600 Morlaix

Tél : 02 98 88 68 88

Fax : 02 98 88 52 14

Mél : [museedemorlaix@wanadoo.fr](mailto:museedemorlaix@wanadoo.fr)

Site internet : [www.musee.ville.morlaix.fr](http://www.musee.ville.morlaix.fr)

Conservateur : Patrick Jourdan

Tél : 02 98 88 07 75

*Coll. d'ethnographie, histoire et Beaux-Arts.*

### **Nantes (44)**

*Escorteur Maillé-Brézé*

Bateau-musée cl. MH 1991, Musée associatif

Quai de la Fosse

BP 68721

44187 Nantes

Tél : 04 40 69 56 82

Fax : 04 40 69 75 15

Site internet : [www.maillebreze.com](http://www.maillebreze.com)

Président : Philippe Daniel

### **NANTES (44)**

*Musée du château des ducs de Bretagne*

Musée municipal contrôlé, musée de France

4, place Marc Elder

44000 Nantes

Tél : 02 51 17 49 00

Fax : 02 40 48 62 81

Mél : [musee.chateau@mairie-nantes.fr](mailto:musee.chateau@mairie-nantes.fr)

Conservatrice en chef : Marie-Hélène Jouzeau

Conservateur-adjoint : Bertrand Guillet

*Coll. histoire de Nantes, ethnographie régionale.*

### **NOIRMOUTIER (85)**

*Musée de la construction navale*

Service municipal

Rue de l'Ecluse

85330 Noirmoutier-en-l'île

Tél : 02 51 39 24 00

Fax : 02 51 39 24 55

Chargée de mission du patrimoine et des musées : Anne Bouille

Tél : 02 51 35 99 70

*Coll. atelier de construction et de charpente marine, petites unités, mode de vie des gens de mer.*

### **OUESSANT (29)**

*Musée des phares et balises*

Syndicat de collectivités

Phare du Creac'h

29242 Ouessant

Tél : 02 98 48 80 70

Mél : [contact@pnr-armorique.fr](mailto:contact@pnr-armorique.fr)

Site internet : [www.parc-naturel-armorique.fr](http://www.parc-naturel-armorique.fr)

Attaché de conservation : Rose Legrand

Tél : 02 98 81 16 46

Mél : [rose.legrand@pnr-armorique.fr](mailto:rose.legrand@pnr-armorique.fr)

*Coll. matériel expérimental histoire des techniques de signalisation et de balisage des côtes.*

### **PARIS (75)**

*Argonaute*

Cité des Sciences et de l'Industrie, parc de la Villette

30, avenue Corentin Cariou

75019 Paris

Tél : 01 40 105 70 00

Site internet : [www.cite-sciences.fr](http://www.cite-sciences.fr)

*Visite du sous-marin l'Argonaute, techniques liées aux sous-marins civils et militaires.*

## **PARIS (75)**

### *Musée national de la Marine*

Établissement public administratif couvrant les musées de la Marine à Paris  
Brest, Port-Louis, Rochefort, Toulon et Saint-Tropez

Palais de Chaillot  
17, place du Trocadéro  
75016 Paris

Tél : 01 53 65 69 69

Fax : 04 53 65 69 65

Mél : prénom.nom@musee-marine.fr

Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)

Directeur : Vice-amiral Jean-Noël Gard  
Directrice-adjointe : Véronique Alemany  
Tél : 01 53 65 69 30

*Coll. de maquettes, machines, décors. Construction navale militaire. Tableaux...*

## **PORT-LOUIS (56)**

### *Musée de la compagnie des Indes*

Musée municipal, ville de Lorient

Citadelle de Port-Louis  
56290 Port-Louis

Tél : 02 97 82 19 13

Fax : 02 97 82 42 88

Mél : [museeindes@mairie-orient.fr](mailto:museeindes@mairie-orient.fr)

Site internet : [www.lorient.com/musee](http://www.lorient.com/musee)

Conservatrice : Brigitte Nicolas

*Coll. objets d'art, ethnographiques, porcelaines, arts décoratifs...*

## **PORT-LOUIS (56)**

### *Musée national de la Marine*

Établissement public administratif cf. Paris

Citadelle de Port-Louis  
56290 Port-Louis

Tél : 02 97 82 56 72

Fax : 02 97 82 17 28

Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)

Directeur : Vice-amiral Jean-Noël Gard

*Coll. archéologie sous-marine, sauvetage en mer, histoire de l'arsenal, armes...*

## **QUIMPER (29)**

### *Musée départemental breton*

Musée départemental

1, rue du roi Gradlon  
29000 Quimper

Tél : 02 98 95 21 60

Fax : 02 98 95 89 69

Mél : [musee.breton@cg29.fr](mailto:musee.breton@cg29.fr)

Conservateur en chef : Philippe Le Stum

Conservateur-adjoint : Mme Leguellec

*Coll. archéologie, arts anciens, statuaire...*

### **Redon (35)**

*Musée de la batellerie de l'Ouest*

Musée municipal

12, quai Jean Bart

35600 Redon

Tél : 02 99 72 30 95

Fax : 02 99 72 30 95

Mél : [musee@mairie-redon.fr](mailto:musee@mairie-redon.fr)

Directeur : Charly Bayou

### **ROCHEFORT (17)**

*Centre international de la Mer, La Corderie royale*

Centre culturel de rencontre, associatif

La Corderie Royale

BP 50108

17303 Rochefort Cedex

Tél : 05 46 87 01 90

Fax : 05 46 99 02 16

Mél : [administration@corderie-royale.com](mailto:administration@corderie-royale.com)

Site internet : [www.corderie-royale.com](http://www.corderie-royale.com)

Directeur : Emmanuel de Fontainieu

*Évocation de la corderie. Expositions temporaires.*

### **ROCHEFORT (17)**

*Musée national de la Marine*

*Ancienne École de médecine navale*

Établissement public administratif cf. Paris

Ancienne École de Médecine navale

25, rue de l'Amiral Meyer

17303 Rochefort

Tél : 05 46 99 59 57

Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)

Directeur : Vice-amiral Jean-Noël Gard

Attaché de conservation : Denis Roland

Mél : [d.roland@musee-marine.fr](mailto:d.roland@musee-marine.fr)

### **ROCHEFORT (17)**

*Musée national de la Marine*

*Hôtels de Cheusses et d'Amblimont*

Établissement public administratif cf. Paris

Hôtel de Cheusses

1, place de la Galissonnière

17303 Rochefort

Tél : 05 46 99 86 57

Fax : 05 46 87 53 27

Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)

Directeur : Vice-amiral Jean-Noël Gard

Attaché de conservation : Denis Roland

Mél : [d.roland@musee-marine.fr](mailto:d.roland@musee-marine.fr)

## **ROUEN (76)**

*Musée maritime, fluvial et portuaire de Rouen*

Musée associatif

Espace des Marégraphes, Hangar n° 13

Quai Émile Duchemin

76000 Rouen

Tél : 02 32 10 15 51

Fax : 02 32 08 42 30

Mél : [museemar@normandnet.fr](mailto:museemar@normandnet.fr)

Site internet : [www.musee-maritime-rouen.asso.fr](http://www.musee-maritime-rouen.asso.fr)

Président : Jean-Pierre Acher

*Coll. liées à la vie portuaire de Rouen, maquettes, machines...*

## **SAINT-BRIEUC (22)**

*Musée d'Art et d'Histoire de Saint-Brieuc*

Musée municipal, classé et contrôlé

Cour Francis Renaud

22000 Saint-Brieuc

Tél : 02 96 62 55 20

Fax : 02 96 61 14 65

Conservatrice : Jeanne-Yvonne Simon-Hamel

*Archéologie, ethnologie XIXe s., Peintures XIXe s.*

## **SAINT-MALO (35)**

*Musée de Saint-Malo*

Musée d'histoire de la ville et du pays malouin, Musée international du long cours cap hornier

Musée de France

Château, Hôtel de ville, BP 147

35408 Saint-Malo Cedex

Tél : 02 99 40 71 57 ou 16

Fax : 02 99 40 71 56

Mél : [musee@ville-saint-malo.fr](mailto:musee@ville-saint-malo.fr)

Conservateur : Philippe Petout

*Histoire de Saint-Malo, ethnographie régionale, guerre de course, pêche à Terre-Neuve, long-cours, mobilier fouilles sous-marines...*

## **SAINT-NAZAIRE (44)**

*Ecomusée de Saint-Nazaire*

Musée de France

Avenue de France

44600 Saint-Nazaire

Tél : 02 51 10 03 03

Fax : 02 51 10 12 03

Mél : [ecomusee@mairie-saintnazaire.fr](mailto:ecomusee@mairie-saintnazaire.fr)

Site internet : [www.mairie-saintnazaire.fr](http://www.mairie-saintnazaire.fr)

Directeur et conservateur : Daniel Sicard

Mél : [sicardd@mairie-saintnazaire.fr](mailto:sicardd@mairie-saintnazaire.fr)

*Coll. Ethnographiques, historiques et artistiques liées à Saint-Nazaire, patrimoine maritime et industriel. Paquebots français construits à Saint-Nazaire. Visite de sous-marin Espadon.*

### **SAINT-TROPEZ (84)**

*Musée national de la Marine*  
Musée municipal

Citadelle de Saint-Tropez  
83990 Saint-Tropez  
Tél : 04 94 97 59 43  
Fax : 04 94 97 24 40

### **TATIHOU (50)**

*Musée maritime de l'île Tatihou*  
Musée départemental, Conseil général de la Manche, Musée de France

BP3  
50550 Saint-Vaast-Le-Hougue  
Tél : 02 33 54 33 33  
Fax : 02 33 54 33 47  
Mél : [ile.tatihou@cg50.fr](mailto:ile.tatihou@cg50.fr)  
Site internet : [www.tatihou.com](http://www.tatihou.com)  
Directeur : Jean-François Detrée  
*Coll. Archéologie sous-marine, archéologie terrestre, ethnographie maritime (côtes normandes)*

### **TOULON (83)**

*Musée national de la Marine*  
Établissement public administratif, cf. Paris

Place Monsenergue  
Quai de Norfolk  
83000 Toulon  
Tél : 04 94 02 02 01  
Fax : 04 94 02 15 88  
Site internet : [www.musee-marine.fr](http://www.musee-marine.fr)  
Directeur : Jean-Noël Gard  
Directrice adjointe : Véronique Alemany  
Conservatrice adjointe : Cristina Baron  
Tél : 04 94 02 82 99  
Mél : [c.baron@musee-marine.fr](mailto:c.baron@musee-marine.fr)  
*Coll. Histoire de la marine du Levant, arsenal de Toulon, maquettes de bateaux, , peintures, sculptures, objets de marine*

### **TOURLAVILLE (50)**

*Musée maritime Chantereyne*  
Musée associatif

Quai Pierre Le Conte  
Port des flamands  
50110 Tourlaville  
Tél : 02 33 20 04 71  
Mob : 06 86 90 92 56  
Président : J.-C. Arnault  
*Coll. gravures, tableaux, maquettes, bateaux de 1 à 15 t.*