

Le Marinela, thonier sardinier basque de 1956

Bateau classé aux Monuments Historiques

Du classement au déclassement



Master 2 Management des organisations culturelles
Formation continue

E.A.O.5 – La mise en valeur et l’animation du patrimoine

Frank SUAREZ

2012 / 2013

SOMMAIRE

Préambule

1. Le patrimoine maritime basque

- 1.1. Des formes diverses au gré des évolutions de la pêche
- 1.2. Un patrimoine menacé

2. Le Marinela

- 2.1. Historique du navire
- 2.2. Dimensions
- 2.3. Aspect extérieur et état du bateau
 - 2.3.1. Gréements
 - 2.3.2. Superstructures
 - 2.3.3. Coque
 - 2.3.4. Intérêts du navire

3. Le classement

- 3.1. Le cadre juridique de la protection d'un bateau au titre des monuments historiques
- 3.2. Etat du bateau à sec

4. Le projet de restauration...et de conservatoire

- 4.1. Un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local
- 4.2. Le projet de restauration

5. Le déclassement

- 5.1. Un engagement manifeste de la DRAC Aquitaine en faveur du projet
- 5.2. Des années d'échanges inopérants

Conclusion : Le classement assure-t-il la protection ?

Annexes

Je remercie Christian Ondicola, permanent de l'association Itsas Begia, pour ses conseils et la mise à disposition d'une riche documentation.

Préambule

Le Thonier sardinier Marinela (marin en basque), caractéristique du patrimoine maritime basque, propriété privée de l'association Itsas Begia, a été classé au titre des Monuments Historiques en 1993. Les collectivités locales peinant à s'entendre autour d'un plan de restauration du navire, le bateau a été déclassé une dizaine d'années plus tard. Afin de tenter d'appréhender les raisons de cette requalification quasi unique, et au final tragique, nous décrirons les principaux éléments du patrimoine maritime local, la particularité du Marinela et les raisons de son classement puis de son déclassé.

1. Le patrimoine maritime basque

Le patrimoine maritime est une notion relativement récente, liée à l'émergence de patrimoines connexes comme le patrimoine industriel. On le définit ainsi : « Le patrimoine maritime comprend l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développées dans le passé, récent ou plus lointain, en relation avec les ressources et le milieu maritimes 1. » Le Pays Basque est doté d'un riche patrimoine maritime et les différentes techniques de pêche ont beaucoup influencé la construction maritime en lui procurant une identité bien particulière.

1.1. Des formes diverses au grè des évolutions de la pêche

Les pêches de surface ont toujours été une part importante et très ancienne de la pêche au Pays Basque. Elles concernent les espèces grégaires et migratrices telles que le thon, la sardine ou le chinchard.

La pêche de poissons sédentaires se fait par des trainières de petite taille, *les Battelas*. Ce sont des embarcations traditionnelles qui existent depuis longtemps et dont la propulsion se fait à l'aviron et occasionnellement à la voile.

La pêche en mer de merlu, dorades, morue ou encore de baleines se faisait à bord de grande chaloupe ou *txalupa handi*

Avant que le bateau à vapeur ne s'impose, l'embarcation *trainière* se déplace grâce à l'aviron ou à la voile.

Début 20^e, les *chaloupes à vapeur* remplacent les embarcations traditionnelles puis le moteur à diesel vient remplacer la vapeur à partir de 1930. Pour adapter ce moteur, on s'inspire de la forme trainière pour la construction des coques des bateaux. Au début, ces bateaux sont des sardiniers aux formes fines et basses sur l'eau jusqu'à la disparition de la sardine.

La pêche au thon commence alors à se développer et entraîne une évolution de la forme des coques qui deviennent plus volumineuses pour pouvoir intégrer une pièce essentielle au bateau : le vivier, où l'on met l'appât vivant, composé d'anchois. Grâce à ce vivier, les pêcheurs prélèvent l'appât nécessaire pendant les campagnes de pêche. Celle du « Marie Elizabeth », très fructueuse, consacre la pêche au thon en 1948 et transforme le port de Saint Jean de Luz / Ciboure en un port principalement thonier.

Il existe différentes techniques de construction de coque typique au Pays Basque dont celle dite mixte associant des membrures chantournées et des membrures d'acacia ployées à chaud. Cette technique a constitué une véritable innovation car les membrures chantournées en chêne venaient renforcer l'ensemble des membrures d'acacias ployées à chaud. Les thoniers *Marinela* et *Boga Boga* sont les bateaux –types de ce savoir-faire.

Ces coques de bateau se distinguent notamment par l'élancement de leur forme, la tonture forte, le développement important des renvois à la proue ou tulipage ainsi que par la forme ronde et pincée de la poupe.

1.2. Un patrimoine menacé

L'essor de la pêche au chalut pélagique voit l'apparition de nouveaux bateaux construits en acier et en polyester issus d'autres régions françaises. Ces puissants navires plus efficaces accélèrent la quasi disparition de la construction en bois et de forme traditionnelle.

De plus, ce secteur connaît de profondes mutations avec notamment la mise en place de réduction de la flotte de pêche dans un souci de gestion des ressources halieutiques. Le plan européen de restructuration des flottes de pêche, dit Plan Mellick, du nom du commissaire européen de la pêche de l'époque, s'applique à partir de 1992 entraînant la destruction de nombreux bateaux du port de Saint Jean de Luz / Ciboure.

Les armateurs perçoivent des indemnités pour sortir leur bateau de l'eau, ce qui a pour conséquence une importante disparition des bateaux traditionnels. Le manque de place dans les ports et le coût d'entretien d'un outil de travail devenu moins productif sont les principales raisons de cette destruction en masse.

Les marins basques, peu enclins à s'intéresser à la question de la conservation, préfèrent que leur bateau soit détruit plutôt que de le voir dépérir à sec. Sans le savoir véritablement, une telle attitude menace le patrimoine maritime local et seule l'association Itsas Begia, soucieuse de sa sauvegarde et de sa conservation, a tenté de résister à cet inéluctable déclin.

2. Le Marinela

Promis à une destruction certaine suite à son retrait de l'eau par l'application du plan Mellick, le Marinela est acquis au franc symbolique par l'association Itsas Begia le 12 décembre 1992. L'acquisition d'un bateau inscrit au plan de restructuration des flottes de pêche par une institution muséographique ou une association de sauvegarde permettait d'éviter sa destruction.

Itsas Begia (L'œil de la mer) est une association loi 1901 toujours en activité dont le siège se trouve à Ciboure. Son action se définit selon les axes suivants :

- La recherche et la sauvegarde des pièces d'intérêt patrimonial pour l'histoire maritime locale ;
- La navigation à voile et à l'aviron sur des embarcations traditionnelles du pays dont la chaloupe Brokoa ;

- Le modélisme naval appliqué aux embarcations du Pays Basque ;
- La promotion de l'idée de création d'un espace muséographique consacré au patrimoine maritime du Pays Basque.

2.1. Historique du navire

Caractéristique du patrimoine maritime basque, le Marinela est un thonier sardinier trainière à moteur construit à Socoa en 1955 par Antonio Sagarzazu, patron pêcheur de Ciboure et lancé en mer le 28 décembre de la même année.

Destiné principalement à la capture du thon à l'appât vivant, il est équipé de quatre viviers en duralinox pouvant contenir pendant plusieurs jours de la sardine, de l'anchois ou du chinchard pour une capacité totale de 18 m³. Il faisait partie de la centaine de thoniers sardiens répertoriés au port de Saint Jean de Luz / Ciboure en 1956. Pour la pêche, il fut équipé d'un treuil permettant le bouclage du filet bolinche.

2.2. Dimensions

Longueur à la flottaison : 19,32 m
Largeur 5,78 m
Creux 2,40 m
Tirant d'eau arrière maximum 2,4 m
Tirant d'air 11 m
Jauge brute 47 tonneaux 95

2.3. Aspect extérieur et état du bateau

2.3.1. Gréements

Au jour du classement, il ne subsistait que deux mâts (avant et central) dont l'état était très mauvais mais conservés comme gabarit.



Les Mâts

2.3.2. Superstructures

Un roof en métal abritant la salle des machines était surmonté par une passerelle en contreplaqué marine comportant une timonerie et la cuisine. Elle a été détruite en raison de son mauvais état. Sur le pont, on pouvait trouver quatre écoutilles avec des panneaux en bois qui permettaient d'accéder au poste d'équipage à l'avant, à la glacière avant, à la glacière arrière. Trois bancs étaient disposés d'une lisse à l'autre dont deux à l'avant et un à l'arrière.



Arrière du bateau



Avant du bateau

2.3.3. Coque

La coque était entièrement d'origine, de type trainière à moteur fortement tonturée, avec une proue très élancée et un arrière pincé proéminent, forme typique du Pays Basque (cf. dessin annexe 1).

2.3.4. Intérêts du navire

Dernier modèle existant d'une flotte de quelques cent thoniers sardiniens du port de Saint Jean de Luz / Ciboure, le Marinela, construit de forme trainière aux chantiers Hiribarren Frères de Ciboure Socoa avait la technique particulière de construction à membrures mixtes (chantournées de chêne et ployées d'acacia). D'un point de vue esthétique, ses lignes étaient de loin les plus belles que ce chantier ait pu élaborer. En résumé, le Marinela représentait une pièce de premier intérêt ethnographique.

3. Le classement

Selon l'article L622-1 du Code du Patrimoine, « les objets mobiliers, soit meubles proprement dits, soit immeubles par destination, dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique, un intérêt public peuvent être classés au titre des monuments historiques par décision de l'autorité administrative ».

Le Ministère de la Culture peut classer un bateau soit à la demande d'une personne publique propriétaire ou d'un propriétaire privé, soit de sa propre initiative dès lors qu'il estime que ce dernier a un intérêt public

L'association Itsas Begia, propriétaire du Marinela, constitue et envoie le dossier de demande de classement en septembre 1992 au Ministère de la Culture qui classe le Marinela au titre des Monuments Historiques le 6 septembre 1993 (voir annexe 2 Arrêté de classement)

3.1. Le cadre juridique de la protection d'un bateau au titre des monuments historiques

La loi modifiée du 31 décembre 1913 prescrit que le classement « Monuments Historiques » d'un bateau peut être envisagé si sa conservation présente au point de vue de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique un *intérêt public*. Si cet intérêt est « suffisant », l'inscription sur l'Inventaire Supplémentaire peut être prononcée.

Les avantages du classement ou de l'inscription sont *moraux* (prestige), *pratiques* (facilités dans certains ports), *techniques* (conseils d'experts assermentés), *financiers* (subventions possibles pour les travaux autorisés), *fiscaux* (régime particulier pour les monuments historiques).

L'Administration précise qu'elle impose son contrôle sur tous les travaux envisagés. Les conséquences des accidents et des fortunes de mer sont du ressort des assurances des propriétaires.

La protection peut concerner la totalité du bateau ou exclure des éléments non authentiques. Des curetages peuvent être exigés. Les moteurs ne sont pris en considération que s'ils sont d'origine et réparables. Les bateaux sont classés comme navigants ou exposés (à flot ou à terre).

Il ne peut être indiqué de réels critères rendant la protection désirable mais des indices peuvent y conduire :

- 1 – la rareté du bateau et son risque de disparition.
- 2 – l'âge n'est pas déterminant mais un bateau qui n'a pas duré 30 ans sans protection ne mérite pas encore la qualification de monument historique.
- 3 – les constructions en plastique ou en matériau composite sont provisoirement mises en attente.
- 4 – les bateaux retenus doivent être représentatifs de séries ou de types.
- 5 – Bateau de construction ou de conception française.
- 6 – Authenticité de la coque.
- 7 – Notoriété du bateau.
- 8 – Etat du bateau
- 9 – Engagement d'entretien du bateau exprimé par le propriétaire

3.2. Etat du bateau à sec

Dans le dossier de classement transmis par Itsas Begia et la fiche de pré-enquête de l'inventaire du patrimoine naval, l'association fait état de la situation du Marinela. L'association y précise que le bateau n'a jamais connu de mauvaises fortunes mais qu'il nécessite néanmoins de gros travaux de remise en état. En effet, non exploité et resté au mouillage à Hendaye depuis deux ans sans naviguer, l'ensemble avait souffert mais la restauration restait possible.

4. Le projet de restauration...et de conservatoire

4.1. Un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local

Comme évoqué précédemment, un des objectifs majeurs de l'association est la création d'un Conservatoire du Patrimoine Maritime local. La restauration et la conservation du Marinela vient alors relancer ce projet emblématique de la structure qui aurait permis, avec la chaloupe Brokoa (voir plus haut), d'effectuer un véritable travail autour des aspects techniques des pêches traditionnelles, d'explorer l'environnement socio-économique du port de Saint Jean de Luz / Ciboure ou de mieux connaître les techniques de construction des bateaux traditionnels basques.

A cette fin, l'association avait réuni, sur les conseils de la DRAC, les communes du littoral pour créer en 1994 une Association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine local.

4.2. Le projet de restauration

Le Marinela aurait été l'objet mobilier fondateur d'un tel équipement sur lequel l'association se serait appuyée au travers des travaux de restauration à effectuer. Ceux-ci auraient dû déboucher sur une des trois utilisations possibles du bateau pour lesquelles les devis suivants avaient été effectués :

- Bateau musée à terre : 1 952 000 frs
- Bateau musée à flot : 2 116 000 frs
- Bateau musée naviguant : 2 807 000frs

L'association de préfiguration devait alors se prononcer sur un des projets de restauration et déclencher les financements correspondants.

5. Le déclassement

La difficulté à réunir tous les financements associée à un manque de volonté politique de la part des collectivités locales débouche en 2001 au déclassement du Marinela, conservé au sec sur le quai de Socoa depuis... 1994 !



Des conditions de conservation indignes d'un objet classé au titre des monuments historiques

5.1. Un engagement manifeste de la DRAC Aquitaine en faveur du projet

Avec l'accord et le soutien du technicien-conseil du ministère, Monsieur Raymond Labbé et de la Drac Aquitaine en la personne de Monsieur Lucas, alors Directeur des Affaires Culturelles de la Région Aquitaine, l'association met le navire à sec afin de commencer les travaux de restauration et de conservation au plus vite.

En 1995, le coût approximatif des travaux de restauration du bateau sont estimés à 2,5 M€, la Drac s'engageant à en financer 50%. La deuxième partie du financement doit être complétée

dans un plan triennal par le Conseil Général, la Région Aquitaine et les collectivités du littoral, membres de l'association de préfiguration à laquelle participe également Itsas Begia.

La subvention Drac disponible au titre des Monuments Historiques pour la première tranche des travaux ne peut être employée que si un nombre suffisant de communes locales s'engage dans le projet, ce que réclame Monsieur Lucas dans un de ses courriers (voir annexe 3). Le soutien aux projets de restauration et d'étude de faisabilité pour la création d'un conservatoire maritime local apparaissent clairement dans le courrier.

De plus, le Conseil Général et le Conseil Régional se disent prêts à participer au projet de restauration à la condition, encore répétée, d'un engagement effectif des collectivités locales.

5.2. Des années d'échanges inopérants

L'engagement financier des communes, qui aurait de fait lancé le projet de restauration, se présentait ainsi selon un plan pluriannuel (1996-1998) :

Plan pluriannuel 1996 - 1998

Membres association préfiguration	Participation annuelle en francs
Itsas Begia	11 000
CCI	11 000
Bidart	5 500
Guéthary	5 500
Ciboure	11 000
Urrugne	11 000
Bayonne	22 000
Biarritz	22 000
Hendaye	22 000
Saint Jean de Luz	22 000
Total	143 000

Les collectivités locales seront incapables de s'entendre sur une des options de restauration du Marinela et cela malgré l'insistance de la Drac Aquitaine très attachée au projet.

En effet, de nombreuses difficultés s'ajouteront à ce dossier complexe : le désengagement de l'architecte naval, l'appel d'offre publié par la Drac mais le choix de l'entreprise ne s'effectue pas, la répartition des frais change créant ainsi des mésententes entre collectivités....

En août 2001, lors de l'assemblée générale de l'association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local, les communes se sont désengagées du financement de la restauration du thonier. Celles-ci demandent alors à Itsas Begia de tout mettre en œuvre pour le déclassement du Marinela.

Or, selon l'obligation 1 liée à la mesure de protection, « le bateau ne peut être réparé ou restauré (à plus forte raison détruit) sans l'accord préalable du Ministère de la culture et de la communication ».

Informé de la décision des collectivités par Itsas begia, l'Administration « considérant l'important état de dégradation du bateau « Marinela » dont la conservation ne présente plus de ce fait un intérêt public » prononce, dans son arrêté du 7 juin 2002 (annexe 4), sa radiation de la liste des objets mobiliers de propriété privée classés par les monuments historiques. Le dernier bateau de construction mixte part à la casse, dans le plus grand désarroi des membres d'Itsas Begia et de la Drac Aquitaine.



La destruction du Marinela

Mesure de compensation, volonté de rééquilibrage? La Drac Aquitaine, souhaitant qu'un bateau prenne la place du Marinela, a ainsi prononcé, dans le même arrêté du 7 juin 2002, le classement parmi les monuments historiques des bateaux Aïrosa et Patchicu. Ce sont les deux derniers bateaux de pêche construits par les chantiers navals de Saint Jean de Luz / Ciboure.

Conclusion : Le classement assure-t-il la protection ?

Le classement, par ses effets juridiques, vise à assurer le respect de l'intégrité des biens mobiliers considérés d'intérêt général. La puissance publique a ainsi le devoir d'intervenir pour contrôler, surveiller et garantir la protection du patrimoine culturel, l'Etat apportant une aide financière sous forme de subventions pour conserver la bonne conservation du bien.

Dans le cas du Marinela, le classement et ses effets protecteurs n'auront pas été suffisants pour le sauvegarder pour deux raisons principales :

- Un état du bateau déjà préoccupant au moment de son classement.
- Un manque de volonté politique concernant la restauration.

En effet, les collectivités locales doivent s'impliquer dans un projet de protection du patrimoine car elles sont les premières concernées lorsqu'il s'agit d'un objet mobilier de leur territoire. Le manque d'engagement des communes laissant traîner ce dossier pendant 9 ans

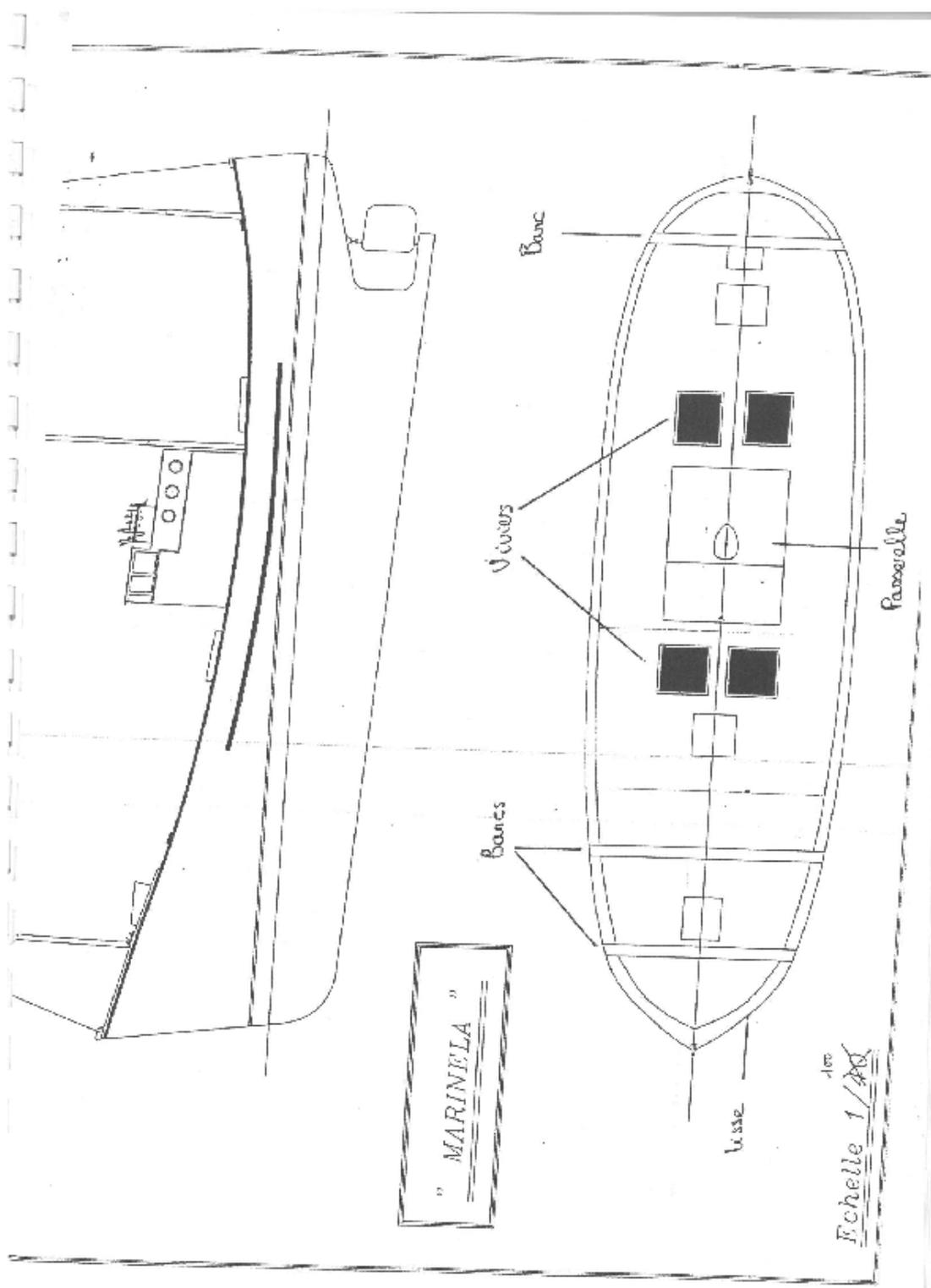
(!), a de fait débouché sur une dégradation de plus en plus grande du navire, objet mobilier des plus fragiles, et réduit ainsi à néant des années de travail de la Drac et de l'association Itsas Begia.

Une implication plus rapide des communes du littoral aurait-elle pu sauver un des derniers thoniers sardiniens du port de Saint Jean de Luz / Ciboure ? Les communes n'auraient-elles pas souhaité assumer ce projet de restauration, certes lourd et complexe, qui plus est fortement lié à la création d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local, équipement culturel dont la construction, l'aménagement et la gestion leur aurait incombé de manière pérenne ?

Ces questions restent ouvertes mais il serait profitable, pour l'avenir de ce patrimoine d'une grande richesse, de pouvoir y répondre un jour par la positive en s'appuyant sur les forces locales que l'association Itsas Begia continue encore et toujours de réunir, envers et contre tout.

ANNEXES

- 1. Dessin du Marinela**
- 2. Arrêté de classement du Marinela**
- 3. Courrier de la Drac Aquitaine**
- 4. Arrêté de déclassement du Marinela**



" MARINELA "

Echelle 1/40

Banc

Vivans

Passerelle

Bancs

Lisse

ARRETE

Le Ministre de la Culture
et de la Francophonie

VU la loi modifiée du 31 décembre 1913 sur les Monuments Historiques et notamment son article 14 ;

VU le décret modifié du 18 mars 1924 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 31 décembre 1913 sur les Monuments Historiques ;

VU le décret n° 93-797 du 10 avril 1993 relatif aux attributions du Ministre de la Culture et de la Francophonie ;

VU la lettre en date du 6 octobre 1992, du Président de l'association 'Itzas-Begia' demandant son adhésion au classement du Bateau "MARINELA" ;

VU l'avis de la Commission Supérieure des Monuments Historiques (4ème Section), en date du 22 mars 1993 ;

CONSIDERANT que la conservation du bien désigné ci-après présente un intérêt public au point de vue de l'histoire et de la technique maritimes.

ARRETE

ARTICLE 1er : Le bien mentionné ci-dessous est classé parmi les monuments historiques (propriété privée) :

PYRENEES-ATLANTIQUES

CIBOURE-PORT

- Thonier-sardinier du pays basque "MARINELA", en bois, construit en 1956 à Ciboure/Socou par le chantier Eizibaren Frères.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté sera notifié au Préfet du département des Pyrénées-Atlantiques au maire de la commune et au propriétaire qui sont responsables, chacun en ce qui les concerne, de son exécution.

Fait à Paris, le 8 6 SEP 1993

Pour le Ministre et par délégation
le Directeur du Patrimoine

Maryvonne de SAINT PULGENT

Par signature
L'adjoint au chef du bureau
de la protection des monuments historiques

B. Mexandeau
Bruno MEXANDEAU

La lettre de
DRAC est
arrivée !



**COPIE
POUR INFORMATION**

Préfecture de
région Aquitaine

Direction
régionale
des affaires
culturelles
Aquitaine

54, rue Magenta -
33000 Bordeaux

Tel : 57 96 02 02
Fax : 57 56 01 26

Adresse courriel : Jean-Luc.DUJOL
37.96.01.26
@PREF.91

Le Directeur Régional des Affaires Culturelles

à

Monsieur le Maire de Ciboure
Président de l'association de préfiguration pour
l'étude de faisabilité d'un conservatoire du
patrimoine et de la culture maritime locaux

Bordeaux, le **5 AVR. 1996**

Objet : association Itzas Begia - projet de conservatoire du patrimoine maritime basque.

Monsieur le Maire,

En réponse à votre lettre en date du 9 février 1996 et suite à la réunion tenue à la D.R.A.C. le 17 mars dernier, avec des représentants de l'association Itzas Begia et en présence de M. Laureille, chargé de mission auprès de M. le Préfet de la Région Aquitaine et de M. D.M. Boell, conservateur à l'Inspection Générale des Musées, je souhaiterais vous faire quelques propositions pour avancer sur un dossier qui n'a guère évolué depuis la réunion tenue à la mairie de Ciboure le 9 mars 1995.

Ce projet, comme vous le savez, comporte deux aspects :

- la restauration du bateau MARNELA (classé M.H.),
- le projet de conservatoire du patrimoine maritime local.

En ce qui concerne le MARNELA, cette magnifique unité est toujours à sec, non protégée des intempéries. L'association Itzas Begia, propriétaire, veille à ce que la coque soit remplie d'eau régulièrement salée. Le bateau se dégrade, et l'été 1996 risque de lui être très préjudiciable. Les subventions disponibles (0.5 MFF au titre des Monuments Historiques pour la première tranche) ne peuvent toujours être employées faute d'un nombre suffisant de partenaires locaux (collectivités territoriales) et d'un projet précis concernant son devenir.

La priorité, à mon sens, doit être donnée à ce projet afin de préciser, en fonction de cinq hypothèses (bateau naviguant ou visitable à quai et à flot, ou encore présenté, au sec, dans

un espace muséographique), les impératifs techniques, tout comme les coûts, qui varient très sensiblement. Le résultat de ce travail doit permettre d'effectuer un choix sur la solution à retenir.

En attendant, il a été rappelé aux représentants d'Isas Begia, qu'avant de s'engager dans toute restauration, il était urgent de prendre des mesures complémentaires de conservation : pose d'une niche, par exemple. A cet égard, il sera fait appel à l'expertise du technicien - conseil du ministère, M. Raymond Labbé.

Par ailleurs et sous réserve des subventions disponibles pour aider à la mise en œuvre de ces mesures, il a été décidé qu'un accord des collectivités territoriales, regroupées au sein de l'association de préfiguration, soit trouvé pour entamer rapidement la restauration du MARINELA. A partir du projet retenu, le Ministère de la Culture pourra participer à cette opération dans la limite des crédits disponibles.

De même, le Ministère de la Culture, en plus de crédits européens, pourra participer, avec les collectivités territoriales, à une étude de faisabilité pour la création d'un conservatoire du patrimoine maritime local, cette étude devra évaluer les diverses hypothèses de valorisation de ce patrimoine, et en particulier des collections qui ont été rassemblées. Confiée à un bureau d'étude indépendant, elle devrait préciser le concept muséologique, les coûts d'investissement et de fonctionnement, les modalités de gestion, la place des collectivités locales et des associations.

L'une des hypothèses qui devra être étudiée est celle de l'articulation de ce "conservatoire" avec le musée Basque de Bayonne.

Au préalable, l'association Isas Begia devra avoir réalisé un inventaire précis de ses collections (bateaux, plans, objets, iconographie, documentation, archives, etc...). Le contrôle scientifique et technique de ce travail serait assuré par M. D.M. Boëlle, conservateur à l'Inspection Générale des Musées de France, qui rencontrera prochainement les responsables d'Isas Begia, afin de mettre en place la méthodologie de cet inventaire. C'est dans le cadre strict de cette mission que pourrait être attribuée à Isas Begia une subvention FEDER - objectif 2, venant compléter celle déjà obtenue du FRILE.

Je serais sensible à ce que vous puissiez vous pencher sur cette hypothèse de redémarrage d'un projet auquel mes services sont particulièrement attentifs.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

COPIE

Jean-Michel LUCAS

ARRÊTE OM/2002 - 64/N°124

Le Ministre de la Culture et de la Communication,

VU la loi modifiée du 31 décembre 1913 sur les Monuments Historiques et notamment son article 24 ;

VU le décret modifié du 18 mars 1924 pris pour l'application de la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques ;

VU le décret n° 2002-898 du 15 mai 2002 relatif aux attributions du Ministre de la Culture et de la Communication ;

VU l'arrêté en date du 6 septembre 1993 portant classement parmi les monuments historiques du thonier sardinier « MARINELA » à CIBOURE (Pyrénées-Atlantiques) ;

VU les arrêtés en date du - 7 JUN 2002 portant classement parmi les monuments historiques des bateaux « AÏROSA » et « PATCHIKU » à SAINT-JEAN-DE-LUZ (Pyrénées-Atlantiques) ;

VU l'avis de la Commission Supérieure des Monuments Historiques (I^{ve} section) en date du 23 mai 2002 ;

CONSIDÉRANT l'important état de dégradation du bateau « MARINELA », dont la conservation ne présente plus de ce fait un intérêt public ;

CONSIDÉRANT que les deux bateaux susvisés, classés parmi les monuments historiques, présentent des caractéristiques comparables ;

ARRÊTE

Article 1er - Le bateau mentionné ci-dessous est radié de la liste des objets mobiliers classés parmi les monuments historiques (propriété privée)

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

CIBOURE :

- MARINELA, bateau de pêche, thonier sardinier, construit à Ciboure en 1955, par le chantier Hiribarren Frères.

Article 2 - Le présent arrêté sera notifié au préfet du département des Pyrénées-Atlantiques et à l'association Itsas Begia, 2 rue Jean-Baptiste Carassou, 64500 Ciboure, propriétaire, qui sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

Fait à Paris, le 07 JUN 2002.

Pour ampliation

Le Chef du bureau de la Protection
des Monuments historiques

Francis JAMOT

Pour le Ministre et par délégation
Pour la Directrice de l'Architecture et du Patrimoine
et par délégation,
Le Sous-directeur des monuments historiques

François GOVEN