

Sophie Lenclud

Master 2 Droit du Patrimoine Culturel

Politique de protection du patrimoine culturel

Les Bateaux classés Monuments Historiques

Le Marinela,

Symbole perdu du patrimoine maritime basque



Année 2004 – 2005

Université Paris XI – Faculté de droit Jean Monnet

Je remercie
Madame Hortensia Gauthier, CAO,
Dominique Duguet, présidente de l'association Itsas Begia,
Monsieur François-Xavier Cuende, ancien président de l'association Itsas Begia,
Monsieur Antton Goicoechea, ancien président de l'association Itsas Begia,
Madame Pecastin, chargée des Plans de Sortie de flotte à la direction interdépartementale des Affaires
maritimes de Bayonne et
Monsieur Pabois, Ministère de la Culture,
pour leur gentillesse, leur patience, leurs explications et leurs connaissances.

1. Introduction

1. Généralités

1.1. La définition du patrimoine maritime

Il n'est pas aisé de définir le patrimoine maritime. Faute de définition, Monsieur Pabois s'accorde à classer dans le patrimoine maritime tout ce qui est à proximité de l'eau ou en rapport avec l'eau salé. Ainsi, on peut faire entrer les bateaux dans cette définition. Ces derniers sont des objets mobiliers particuliers et ils représentent un patrimoine fragile.

Il est à noter que le patrimoine maritime fait l'objet d'un intérêt que très récent. En effet, "*on a coutume de faire partir l'intérêt pour le patrimoine maritime du début des années 1980¹*". Cependant, les signes précurseurs datent des années 1960. La création du département des Recherches Archéologiques Sous-marines (DRASM), en 1966, l'illustre bien.

1.2. La politique de protection du patrimoine maritime du Ministère de la Culture

En 1993, le ministère de la Culture va créer un poste de chargé de mission pour le patrimoine maritime, fluvial et lacustre. Ce poste répondait à une demande de plus en plus forte des autres ministères et surtout des associations de protection du patrimoine. Ces derniers faisaient pression pour obtenir une coordination de toutes les opérations en la matière. Il s'agit d'un poste transversal car le traitement des dossiers s'appuie sur trois sous directions de la direction du patrimoine, que sont l'inventaire général, la sous direction des monuments historiques et l'archéologie et l'ethnologie. Ce poste permet d'assurer une liaison entre les différents ministères à l'échelon central et les DRAC.

Les bateaux en tant qu'objet mobilier du patrimoine peuvent bénéficier d'une protection au titre des Monuments Historiques². Deux types de réglementation peuvent intervenir le classement ou l'inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Etant donné que nous ne traitons dans ce sujet du cas d'un bateau classé monument historique, il semble nécessaire d'exposer brièvement la législation relative au classement des bateaux.

¹ Marc Pabois, *La politique de protection du Ministère de la culture en matière de protection du patrimoine fluvial et maritime*, in Association de conservateurs des antiquités et objets d'art de France, Bulletin n°9, avril 1995

² Voir annexe 4

L'article L.622-1 du Code du patrimoine énonce que " *les objets mobilier, soit meubles proprement dits, soit immeubles par destination, dont la conservation présente au niveau de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique, un intérêt public, peuvent être classés par un arrêté ministériel*".

Ce texte s'applique aux bateaux puisque ces derniers répondent à la définition des meubles par nature de l'article 528 du Code civil : " *Sont meubles par nature [...] les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère*".

En outre, les quatre motifs de classement sont pertinents pour les bateaux car ils permettent d'appréhender aussi bien les navires anciens que d'autres plus contemporains³.

Les avantages du classement sont moraux, pratiques, techniques, financiers et fiscaux. Cependant, l'administration précise qu'elle impose son contrôle sur les travaux envisagés, mais elle ne participe pas financièrement ou dépenses de fonctionnement, ni à celles d'entretien courant, les conséquences des accidents et fortunes de mer sont du ressort des assurances des propriétaires.

La protection peut concerner la totalité du bateau ou exclure des éléments non authentiques. Les moteurs ne sont pris en considérations que s'ils sont d'origine et réparables. En outre, les bateaux sont classés comme navigant ou exposés (à flots ou à terre).

Des indices sur l'intérêt du classement d'un bateau ont été fixés suite au plan "Mellick" qui venait menacer le patrimoine maritime⁴ :

- la rareté du bateau et son risque de disparition
- 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
- les constructions en plastique ou en matériaux composite sont mises en attente
- à moins d'un prototype de grand intérêt, les bateaux retenus doivent être représentatifs de séries ou de type
- bateaux de construction ou de conception française
- authenticité de la coque

³ Jean-François Poli, *Des bateaux monuments historiques aux bateaux d'intérêts patrimonial ?*, in Le patrimoine culturel et la mer, aspects juridiques et institutionnels, Tome 1, sous la direction de Jérôme Fromageau et Marie Cornu, Collection Droit du patrimoine culturel et naturel, 2002, l'Harmattan

⁴ Lettre adressée à l'association Itsas Begia

- notoriété du bateau
- état du bateau
- engagement d'entretien du bateau clairement exprimé par le propriétaire

Aucun de ces indices n'est exclusif et les bateaux répondant au moins à quatre d'entre eux méritent d'être étudiés en vue d'une protection.

Pour le classement, il faut distinguer que le navire si propriété publique ou privée.

Le ministère de la Culture peut classer un bateau, soit à la demande d'une personne publique propriétaire, soit de sa propre initiative, dès lors qu'il estime que ce dernier est doté d'un intérêt public au niveau de l'histoire, de l'art, de la science ou de la technique⁵.

Lorsque le bateau appartient à une personne privée il existe deux procédures : l'une de classement volontaire – initiative du propriétaire privé, l'autre de classement d'office – désaccord du propriétaire privé⁶.

Lorsque le classement est à l'initiative du propriétaire, il n'y a guère de difficulté. Le propriétaire crée, sur un modèle fourni par le Ministère de la Culture⁷, un dossier qu'il transmet à la conservation régionale des Monuments Historiques qui l'examine et le transmet au Ministère. Lors d'une réunion de programmation, le dossier est évalué afin de voir s'il mérite d'être présenté à la Commission supérieure de Monuments Historiques (CSMH). A ce stade, les techniciens-conseils auprès du Ministère tiennent une place importante. Ils auront pour mission de se rendre sur place pour voir le navire, de compléter le dossier, notamment sur le plan technique et historique. Une fois le dossier informé, il est présenté devant la CSMH. Cette dernière rend un avis sur le classement. Si ce dernier est favorable, le bateau pourra être classé par un arrêté du ministre chargé de la Culture.

Si le propriétaire n'est pas d'accord avec le classement, il peut y avoir un classement d'office. Dans cette hypothèse, des difficultés peuvent apparaître. L'article L.622-4 alinéa 3 prévoit, en effet, que le propriétaire pourra obtenir une indemnisation si la servitude de classement lui cause un préjudice. Or, depuis la jurisprudence Walter⁸, les procédures de classement d'office sont paralysées. A tel point que certaines DRAC énoncent comme impossible les classements

⁵ Article L.622-2 et L.622-3 du Code du Patrimoine.

⁶ Article L.622-4 du Code du Patrimoine.

⁷ Voir annexe 4

⁸ Cass.1^{ère} civ. 20 février 1996

d'objets mobiliers sans le consentement des propriétaires, alors que ceci n'est pas vrai juridiquement⁹.

Les biens classés sont imprescriptibles¹⁰ et s'ils appartiennent à l'Etat, ils sont inaliénables¹¹. Pour les collectivités territoriales et les établissements publics, les biens classés leur appartenant peuvent être aliénés qu'avec l'autorisation du Ministre chargé de la Culture et la propriété ne peut être transférée qu'à une personne publique¹². Les effets du classement suivent l'objet dans quelques mains qu'il se trouve¹³. Par ailleurs, "*l'exportation hors de France des objets classés est interdite*¹⁴".

1.3. Quelques chiffres¹⁵

Il existe 111 protections de bateau parmi lesquelles :

- 106 classements
- 5 inscriptions
- 25 sont des propriétés publiques
- 86 sont des propriétés privées
- 78 naviguent
- 16 sont à flot mais ne naviguent pas
- 17 sont à terre à sec

2. Le patrimoine maritime basque

Les bateaux les plus protégés sont bretons. Pourtant, le Pays basque est doté d'un riche patrimoine maritime et les techniques de pêche au cours de l'histoire ont beaucoup influencé la construction maritime en lui rendant une personnalité propre. Pourtant, aussi riche soit-il, le patrimoine maritime basque est aujourd'hui menacé.

⁹ Marie Cornu, Cours de Droit du patrimoine culturel

¹⁰ Article L.622-13 du Code du Patrimoine

¹¹ Article L.622-14 al.1 du Code du Patrimoine

¹² Article L.622-14 al.2 du Code du Patrimoine

¹³ Article L.622-15 du Code du Patrimoine

¹⁴ Article L.622-18 du Code du Patrimoine.

¹⁵ Datant de 2003. Source Madame Hortensia Gauthier, CAO A Pyrénées-Atlantiques.

2.1. Histoire des pêches et de la construction navale basques

Les pêches de surface ont toujours été une part importante et très ancienne de la pêche au Pays basque¹⁶. Elles concernent les espèces grégaires et migratrices tels que le thon, la sardine, le chinchard ou encore la sardine.

La pêche de poissons sédentaires se fait de la côte ou de la plage aidé par des traînieres de petite taille, les "Battelas". Il s'agit d'embarcations traditionnelles qui existent depuis fort longtemps. La propulsion se fait à l'aviron et occasionnellement à la voile.



Photo 1 - Battela rentrant au port de Saint-Jean-de-Luz

La pêche en mer de merlu, de dorades, de morue et de baleine se fait à bord de grandes chaloupes ou "txalupa handi"¹⁷. Ces bateaux sont représentatifs de la tradition maritime du Pays basque.



Photo 2 – Chaloupe naviguant sous voile

¹⁶ Itsas Begia, *Histoire des pêches basques* - Itsas begia, *Le Battela*

¹⁷ Itsas begia, *La "Txalupa handi"*

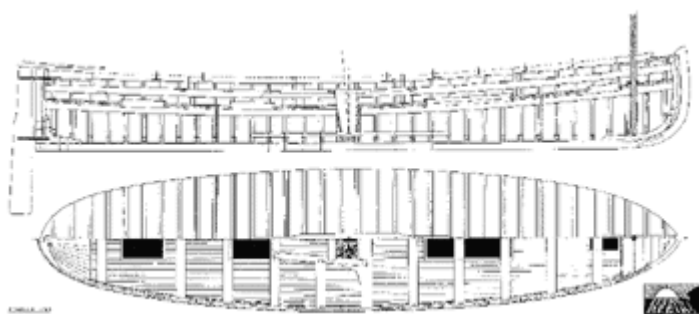


Figure 1 - Plan de la chaloupe "Brokoa"

A la veille de l'avènement du bateau à vapeur, l'embarcation traînière¹⁸ se déplace grâce à l'aviron ou la voile.



Photo 3 - Traînière se déplaçant à la voile et à l'aviron

Elle pratique la pêche au filet tournant et coulissant, aux filets maillants et le thon aux lignes traînantes avec appât artificiel (bout de paille de maïs effiloché).



Figure 2 - Traînière en pêche

¹⁸ Itsas Begia, *La trainière*

Au début du 20^{ème} siècle, les chaloupes à vapeur remplacent les embarcations traditionnelles et le filet maillant devient l'engin de capture le plus utilisé. Les formes traditionnelles sont abandonnées au profit de la forme dite "cul de poule"¹⁹.

A partir de 1920, le filet tournant et coulissant, la "bolinche", devient l'unique engin de pêche pour la sardine et l'anchois. Apparaissent également, les premiers bateaux à moteur essence. Mais ce type de motorisation est vite abandonné car ce combustible est trop dangereux.

Dès 1930, le moteur diesel vient remplacer la vapeur. Pour adapter ce moteur, les basques s'inspirent de la forme traînière pour la construction des coques de leurs bateaux. Néanmoins, la taille de ces derniers toujours destinés à la pêche sardinière augmente nettement. Les trois chantiers navals de Socoa, Ciboure et Hendaye produisent des unités de 18 mètres de longueur jaugeant souvent plus de trente tonneaux et comportant des cales assez volumineuses ainsi que des passerelles de timonerie et cuisine. Au début, ces bateaux sont des sardiniers qui gardent, malgré l'augmentation de leur taille, des formes fines et basses sur l'eau. Mais, la sardine disparaît.

La pêche au thon, qui était jusqu'alors accessoire, commence à se développer. Il existe deux techniques²⁰ : la pêche à la cuillère, sorte de plaque métallique utilisée comme appât artificiel et remplaçant la classique paille de maïs effilochée ; et la pêche à l'appât vivant. Ce dernier procédé conduit à des transformations complexes sur les unités sardinières pour les convertir en thoniers à l'appât vivant. Cette nouvelle pêche entraîne une évolution de la forme des coques qui deviennent plus volumineuse pour pouvoir intégrer une nouvelle pièce essentielle au bateau : le vivier. Il s'agit d'une cuve dans laquelle on place l'appât vivant, le plus souvent des anchois. En effet, aux premiers jours de septembre, les thons sentant le besoin d'une nourriture plus dense se regroupent vers le fond du Golfe de Gascogne près des côtes, lieu privilégié des rassemblements d'anchois. Grâce à ce vivier, les pêcheurs peuvent alors prélever l'appât nécessaire pendant les campagnes de pêche. L'avènement de la pêche au thon à l'appât vivant se fait en 1948 suite aux résultats de la campagne de pêche du sardinier "Marie Elisabeth", équipé d'un vivier en bois placé à même le pont. Les pêcheurs sceptiques sont convaincus. Une ère nouvelle s'ouvre dans le port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure qui devient principalement thonier. Au début, il s'agit de viviers de pont en bois, puis des viviers de bois intégrés dans la coque, et enfin des viviers intégrés en acier duralinox.

¹⁹ Itsas Begia, *La construction navale à Ciboure au XX^{ème} siècle*, in Itsas Memoria n°2 du Musée Naval de Saint Sébastian, *La construction navale en El Pais Vasco*

²⁰ Itsas Begia, *Historique Traînière et pêche de surface*.

Après des années de tâtonnements et d'essais, les thoniers basques marquent la fin de l'évolution d'un modèle traditionnel de bateau. Les bateaux deviennent plus longs, plus larges. Leur tonture est plus marquée, et leur entrave plus haute et plus tulipée. Ils conservent cependant l'arrière pincé des anciennes traînieres. Ils deviennent plus rapides avec des avants déversés pour mieux séparer la vague. Il est absolument nécessaire de sauvegarder ces derniers bateaux. Il existe différentes techniques de construction de coque typique au Pays basque :

- *la construction sur membrures chantournées*²¹.

Cette technique a été utilisée pour le thonier Eskual Herria, construit en Pays basque sud.

- *la technique de construction à membrures d'acacia ployées à chaud*.

Cette dernière semble n'avoir fait d'aucune recherche précise. Il est toutefois permis de penser qu'elle est récente (19^{ème} siècle). En effet, l'acacia est un arbre d'origine Nord américaine qui a été introduit en Europe au 18^{ème} siècle dont le bois dur et de haute conservation se prête parfaitement à la mise en forme par une grande souplesse obtenue grâce à la cuisson. Ce procédé a l'avantage d'alléger les coques destinées à la pêche nécessitant un déplacement rapide par le simple fait que la section des membrures d'acacia était au moins diminuée de moitié par rapport à une membrure crue et chantournée de chêne.

- *la construction dite mixte associant des membrures chantournées et des membrures d'acacia ployées à chaud*²².

Il s'agit d'une innovation car les membrures chantournées en chêne viennent renforcer l'ensemble des membrures d'acacias ployées à chaud. Les bateaux-type sont les thoniers "Marinela" et "Boga Boga", construits respectivement aux chantiers Hiribarren de Socoa et Marin de Ciboure.

En outre, les coques basques sont particulières par leur forme :

- l'élancement des formes
- la tonture forte

²¹ Dans ce type de construction, bordés qui composent la coque sont posés sur des membrures déjà assemblées à la quille.

²² Dans ce type de construction la coque est d'abord bordée sur des gabarits puis les membrures ployées à chaud sont posées à l'intérieur des bordées - Itsas Begia, *La construction navale à Ciboure au XXème siècle*, in Itsas Memoria n°2 du Musée Naval de Saint Sébastien, *La construction navale en El Pais Vasco* - Itsas Begia, *Historique Traînrière et Construction*

- le développement important des renvois à la proue (tulipage)
- la forme ronde et pincée de la poupe

2.2. Les menaces pesant sur le patrimoine maritime basque.

Les bateaux traditionnels sont particulièrement menacés partout en France, donc également au Pays basque pour diverses raisons. Cependant, on note au Pays basque un manque de réactions que l'on ne trouve pas dans d'autres régions comme la Bretagne ou même le Pays basque Sud (Espagne).

Au Pays basque, avec le développement de la pêche au chalut, en particulier au chalut pélagique, on assiste à l'apparition de nouveaux bateaux construits en acier ou en polyester, provenant d'autres régions françaises. Même si dans les années 1980, les chantiers de Ciboure se regroupent pour construire quelques unités destinées à la petite pêche, ces dernières ne représentent plus une identité locale. On assiste donc à la quasi disparition de la construction en bois et de formes traditionnelles. Les quelques sursauts concernent le lancement d'embarcations traditionnelles à vocation patrimoniale ou de loisir sous l'impulsion d'associations locales comme Itsas Begia²³ ou Ur Ikara.

Parallèlement à cela, la pêche est aujourd'hui une économie en souffrance faisant face à de profondes mutations. Depuis une dizaine d'années, sont mis en place des plans de réduction de la flotte de pêche, notamment dans un souci de gestion des ressources halieutiques. 1992 a été l'année où le plan européen de restructuration des flottes de pêche dit « Plan Mellick » fut appliqué, entraînant la destruction de nombreux bateaux du port de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure. Aujourd'hui encore, les plans IFOP offrent des indemnités assez conséquentes pour les pêcheurs qui décideraient de sortir de flotte leur bateau. L'impact de ces sorties de flotte sur le patrimoine maritime est fort puisqu'on assiste à une destruction massive de bateaux traditionnels. Or, il est important d'en sauvegarder plusieurs modèles puisque, comme on l'a vu, la construction traditionnelle est en perdition. Par ailleurs, les règles de sécurité maritime de plus en plus contraignantes peuvent être une menace pour l'authenticité du peu de bateaux traditionnels restants.

Sur un plan plus ethnologique, on peut noter que conserver son bateau ne fait pas partie de la culture du marin. En effet, dès lors que ce dernier décide que son outil de travail est obsolète, la destruction du bâtiment est fatale. Le bateau est en général coulé dans un cimetière à

²³ Construction de "Brokoa"

bateau²⁴. La destruction s'explique notamment par le manque de place dans les ports et le coût de l'entretien qu'engendrait sa conservation. Les bateaux sont en effet des objets mobiliers très fragiles, nécessitant une attention constante et onéreuse.

En outre, il semblerait que les marins basques ne soient pas encore prêts à la patrimonialisation des bateaux qui ont fait leur vie. Ces derniers vivent une période de deuil face au déclin du grand port qu'était Saint-Jean-de-Luz. Les marins sont mal à l'aise de voir le port se transformer en port de plaisance. Il n'y a pas encore assez de recul. Ils ne comprennent pas pourquoi la conservation de ces bateaux est importante pour les générations futures. Ils préfèrent voir leur bateau à la casse plutôt que de les voir dépérir à sec sur un chantier ou sur une plaine. Pourtant, une telle réaction menace le patrimoine car pendant cette période de deuil, les bateaux sont détruits l'un après l'autre. Ainsi, il y a quelques mois encore le "Vagabond", le "Begnat" et le célèbre "Marie Thérèse" ont été détruits après avoir été inscrit au plan de sortie de flotte. Seule une petite poignée de personnes en a conscience et essaie de sauvegarder ce qu'elle peut comme l'association Itsas Begia, ancien propriétaire du Marinela.

3. Présentation du sujet

J'ai choisi de présenter le "Marinela" car ce thonier caractéristique du patrimoine maritime basque, propriété privée et classé au titre des Monuments historiques a été déclassé, après avoir attendu plusieurs années un accord des collectivités locales pour sa restauration. Le déclassement étant une action plutôt rare, je voulais savoir pourquoi.

Pour répondre à cette question, nous allons suivre le plan suivant :

- Présentation du Marinela
- Du classement au déclassement
- Discussion : le paradoxe du classement

²⁴ Dans la région à Capbreton

2.

Le Marinela



Photo 3 – Marinela

1. Présentation

1. Historique

Le Marinela est un bateau de pêche caractéristique du patrimoine maritime basque. Il s'agit d'un thonier sardinier type traînière à moteur. Il a été construit à Ciboure Socoa par le chantier

naval Hiribaren Frères pour Antonio Sagarzazu, patron-pêcheur de Ciboure. Le chantier a débuté le 13 août 1955 et le bateau a été lancé le 28 décembre 1955. Le Marinela, qui signifie "marin" en basque, s'est toujours destiné à la pêche au thon à l'appât vivant et à la pêche à la sardine et à l'anchois au filet "bolinche", même si dans le courant de ses deux dernières années d'exploitation, il a pratiqué la pêche au filet maillant. Pour suivre sa vocation principale de thonier, il a été équipé de 4 viviers en duralinox pouvant contenir plusieurs jours de la sardine, de l'anchois et du petit chinchard avec une capacité totale d'environ 18m³. Pour la pêche, il a été équipé d'un treuil permettant le bouclage du filet bolinche.

Le Marinela a vu passer plusieurs armateurs et plusieurs patrons : Antonio Sagarzazu de 1955 à 1969 (patron-armateur), puis J.B. Garat et Campandegui avec comme patrons Manuel Sorrondo, Florentxio Campandegui, "l'Indien", et Jojo Elizazu, et enfin, à la dernière période Campandegui et Panxtua Echeverria, avec les patrons Miguel Mariscal et Jean Louis Cornec.

2. Description du navire

2.1. Les dimensions

- Longueur à la flottaison 19,32 mètres, hors tout 19,87 mètres.
- Largeur 5,78 mètres
- Creux 2,4 mètres
- Tirant d'eau arrière maximum 2,4 mètres
- Tirant d'air 11 mètres
- Jauge brute 47 Tonneaux 95

2.2. L'aspect extérieur

2.2.1. Gréements

Le gréement était composé à l'origine de trois mâts en acier haubanés : un à l'avant, le second à l'arrière de la passerelle et le troisième à l'arrière. Les deux mats de l'arrière portaient un marocain sur lequel étaient grées six poulies de drisse destinées à l'assistance des grandes cannes pour le gros thon (système "Xiritua"). Il existait également un petit mât de charge en avant de la passerelle à bâbord.

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



Figure 4 – Les Mâts

2.2.2. 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. Cette dernière n'était pas d'origine. En effet, elle a remplacé celle d'origine en bois bouveté au cours de l'année 1973. Le roof en acier qui la supportait a également été démonté. Il est aujourd'hui conservé par l'association Itsas Begia.

Sur le pont, on pouvait trouver quatre écoutilles avec des panneaux en bois. Ces dernières permettaient d'accéder au poste d'équipage à l'avant, à la glacière avant, à la glacière arrière et au coqueron. Trois bancs étaient disposés d'une lisse à l'autre dont deux à l'avant et un à l'arrière. Les bouches de quatre viviers d'origine traversent le pont.



Photo 5 –Avant



Photo 6 - Arrière



Photo 7 - Avant et matériel de pêche



Figure 8 – Viviers

2.2.3. Coque

Cette coque type traînière à moteur était fortement tonturée, avec une proue très élancée et un arrière pincé proéminent, forme typique du Pays basque.

La coque était entièrement d'origine. L'entrave, la quille et l'étambot étaient en chêne. La construction suivait la technique dite mixte, correspondant à une conception très locale, associait des membrures chantournées et des membrures d'acacia ployées à chaud. La coque était bordée en iroko, les rivetages étaient en cuivre et le pont latté en résineux (sapin).

Un safran compensé en acier de forme quadrangulaire et une hélice en bronze sur arbre inox servaient d'auxiliaires de coque.

2.3. Les aménagements intérieurs

La coque était divisée en différents compartiments (de l'avant à l'arrière) :

- Le poste d'équipage comportant 14 couchettes superposées contre les flancs toutes en bois peint,
- La première cale glacière à poissons aux parois doublées, équipées en isolation thermique destinée à stocker le thon en le recouvrant de glace écaille,
- Les deux viviers avant épousant la forme du navire de part et autre jusqu'au fond de cale,
- Le compartiment moteur situé dans la partie centrale. Il comporte le moteur principal et deux groupes électrogènes actionnant les pompes d'alimentation des viviers,
- Les deux viviers arrières identiques à ceux de l'avant,
- La seconde cale glacière identique à celle de l'avant,
- Le coqueron (compartiment de poupe) arrière dit "Xopa" traversé par le tube de jaumière ou mèche de gouvernail et servant à ranger le cordage.

2.4. Le statut du navire lors du classement au titre des monuments historiques

Au moment du classement, le propriétaire du navire est l'association Itsas Begia ou "L'œil de la mer".

Cette association loi 1901, qui existe toujours, est assise sur quatre axes majeurs :

- la recherche et la sauvegarde des pièces d'intérêt patrimonial pour l'histoire maritime locale
- la navigation à la voile et à l'aviron sur des embarcations traditionnelles du pays, qu'elles soient d'origine ou reconstituées

- le modélisme naval appliqué aux embarcations du Pays basque
- La promotion de l'idée de création d'un espace muséographique consacrée au patrimoine du Pays basque.

Consciente de l'appauvrissement du patrimoine maritime par l'élimination progressive des bateaux traditionnels type "traînière", l'association Itsas Begia a acquis le Marinela au franc symbolique, le 12 décembre 1991, afin de le sauver de la destruction suite à son inscription au plan "Mellick" la même année. En effet, 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.



Figure 9 - Le Marinela désarmé suite au plan Mellick

2. Du classement au déclassement

2.1. Du classement mérité ...

A la demande de son propriétaire, l'association Itsas Begia, qui avait constitué et envoyé le dossier de demande de classement en septembre 1992, le Marinela a été classé au titre des monuments historiques le 06 septembre 1993.

2.1.1. L'intérêt du Marinela

Ce thonier représentait le dernier symbole en état d'une époque où une centaine de navires composant l'effectif du port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure étaient pour la plupart des thoniers-sardiniers. En outre, il était le dernier modèle existant construit de forme traînière avec la

technique particulière de construction à membrures mixtes. D'un point de vue esthétique, il s'agissait des lignes de loin les plus belles que le chantier Hiribarren ait pu élaborer. Pour résumer, le Marinela présentait un intérêt ethnologique, historique et technique. Il s'agissait d'un élément important du patrimoine maritime du Pays basque.

2.1.2. L'état du bateau

Dans le dossier de classement et la fiche de pré-enquête de l'inventaire du patrimoine naval, l'association faisait état de la situation du Marinela. Elle précisait que le navire n'avait jamais connu de mauvaises fortunes, mais qu'il nécessitait néanmoins de gros travaux de remise en état. En effet, non exploité et resté au mouillage depuis 2 ans sans naviguer, l'ensemble avait souffert. Mais la restauration restait tout à fait possible.

Pour ce faire, avec l'accord du Conseiller technique national, Monsieur Raymond Labbé et la DRAC, l'association avait décidé de mettre le navire au sec afin de commencer les travaux de conservation au plus vite car, comme on le sait, les bateaux sont fragiles et se dégradent rapidement. En juin 1993, l'expertise de Raymond Labbé a permis d'élaborer les devis pour la conservation.

Parallèlement, l'association devait prévoir un projet de restauration afin de reconvertir le bateau classé monument historique.

3. Les différentes options de restauration

Dans les projets de l'association figurait depuis longtemps la création d'un espace muséographique permettant la mise en valeur du patrimoine maritime basque. Le besoin de créer un tel espace se faisait urgemment sentir en raison de la dégradation des navires entreposés à terre et de la destruction massive des bateaux inscrits au plan de sortie de flotte.

Le classement du Marinela, véritable symbole en tout point du port de Saint-Jean-de-Luz/ Ciboure à relancer le projet de création d'un Conservatoire du Patrimoine Maritime local. Dans ce cadre, le bateau serait devenu l'un des éléments représentatifs de la mémoire maritime locale au même titre que la chaloupe reconstituée "Brokoa". Le Marinela aurait permis, de par sa vocation et sa nature, d'évoquer les techniques de pêches traditionnelles employées pendant 35 ans par ce navire, de présenter l'environnement socio-économique dans lequel il évoluait dans le Port de Saint-Jean-de-Luz et expliquer les techniques de construction et d'équipement des bateaux traditionnels du Pays basque.

Pour réaliser ce projet, l'association Itsas Begia s'était rapprochée des communes littorales, sur les conseils de la DRAC, pour former, en 1994, une "*Association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local*". Cette dernière avait notamment pour mission d'examiner l'opportunité d'une étude de faisabilité concernant l'implantation à Ciboure du Conservatoire de la culture et du patrimoine maritime basque. Le Marinela constituant la pièce maîtresse du projet, l'association avait également pour mission de contribuer au financement de la restauration du bateau.

L'association avait prévu trois options pour la restauration du Marinela :

- Option bateau- musée à terre
- Option bateau- musée à flot
- Option bateau- musée naviguant

Pour chacun de ces projets, l'association avait mis en place un plan d'aménagement du site accueillant, du bateau, du fonctionnement, ...²⁵ L'association de préfiguration devait choisir l'un de ces projets de restauration puisqu'elle était le moteur financier de l'opération.

Tous les espoirs étaient donnés. En effet, les fonds investis dans les travaux de restauration du Marinela auraient apporté un "ballon d'oxygène" à certaines entreprises locales, comme les chantiers navals et les ateliers de mécanique marine durement touchés par la crise de la pêche. D'autre part, cette restauration par les chantiers de Socoa avait une valeur symbolique puisque c'est dans ces mêmes chantiers qu'était né le bateau.

Comme on le voit, l'association avait des plans d'avenir solides pour le Marinela. La vocation à laquelle elle le destinait était désormais éducative mais respecter sa destination première de bateau de pêche.

Il ne restait donc qu'aux financeurs et particulièrement aux communes réunies au sein de l'association de préfiguration de choisir le projet de restauration final et de s'engager à le financer.

2. ... Au déclassement

²⁵ Voir Annexe 2

Après avoir présenté les raisons du déclassement, nous montrerons en image la dégradation du bateau au cours de ces 10 ans de discussions stériles.

Par un concours de circonstances, par un manque de moyen financier (?!), mais surtout par un manque de volonté politique, le bateau, qui se trouvait conservé au sec sur le quai de Socoa depuis le printemps 1994, a fini par se délabrer. Son déclassement devenait inévitable.

1. L'absence de bouclage du dossier financier relatif à la restauration

Les raisons du déclassement se situent au niveau du financement de la restauration du Marinela. L'association avait un dossier solide et des membres actifs souhaitant de tout cœur que sa restauration aboutisse. Mais, il a dépéri à sec suite à une attente d'une prise de décisions opérationnelles à son égard.

1.1. A la recherche de financements...

L'association a recherché des financements tant pour les projets de restauration du Marinela que pour les travaux pour sa conservation.

L'association est intervenue auprès de différentes instances :

- L'Etat : dossier de demande de subventions auprès de la DRAC.
- Collectivités locales
- Conseil général
- Conseil régional
- Diverses entreprises de la région
- Souscription ouverte auprès du grand public

Parallèlement, le classement du Marinela avait contribué à relancer un projet muséographique qui portait à cœur à l'association. L'"*Association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local*" chargée de cette étude de faisabilité devait également contribuer à financer la restauration du bateau.

1.2. Plan initial de financement

En 1995, le devis de remise en état complète du Marinela se monte à environ 2,5 millions de francs.

L'Etat, au travers de la DRAC, s'est engagé à financer 50% des travaux. Il restait donc à trouver environ 1,25 millions de francs.

La proposition présentée pour financer les 50% manquants est de les partager à part égale, dans un plan triennal, entre le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques et les partenaires locaux, dont l'association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local.

Fin 1995, cette dernière établit un projet de plan pluriannuel (1996-1998) :

Membres	Participation annuelle en francs
Itsas Begia	11 000
Chambre de Commerce et de l'industrie	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 annuel	143 000

Le courrier joint à ce dernier précise que le financement de l'Etat est acquis et que le Conseil régional et le Conseil général sont également prêts à participer sous réserve de l'engagement effectif des collectivités locales. Toutes les cartes étaient entre leurs mains. En janvier 1996, quelques communes seulement s'accordent pour participer. Fin 1997, le Conseil Général octroie une provision de 200 000 francs.

1.3. Dix ans de discussions stériles

Des devis distincts en fonction des options de restauration ont été de nouveau établis :

- Option bateau- musée à terre : 1 952 000 frs

- Option bateau- musée à flot : 2 116 000 frs
- Option bateau- musée naviguant : 2 807 000 frs

La DRAC demande instamment aux collectivités locales de choisir une des options afin d'engager la restauration du navire. Mais le projet reste en suspens faute d'une mobilisation suffisante de ces dernières.

Par ailleurs, depuis le classement du Marinela, l'absence répétée de nombreux maires rendait impossible la prise d'accords financiers, malgré de nombreuses promesses d'engagement.

En octobre 1998, une convention tripartite est signée entre l'Etat, l'Association de préfiguration pour l'étude de faisabilité et Itsas Begia.

Sur un montant de la restauration fixé à 1 000 000 francs, l'Etat assure la maîtrise d'ouvrage (restauration générale) et assurera le règlement des sommes dues aux divers intervenants et s'engage à hauteur de 500 000 francs. Itsas Begia s'engage à la hauteur de 0 francs et l'association de préfiguration à hauteur de 500 000 francs dont 200 000 francs du département, 200 000 francs de la région et 100 000 par elle-même. En décembre 1998, l'Etat confirme son engagement.

En avril 1999, un architecte naval doit établir un état des lieux et dresser une liste de travaux à l'attention de la DRAC, maître d'ouvrage, pour rédiger le cahier des charges. Suite à sa visite, une bâche est mise en place sur le bateau. Puis après de nombreuses difficultés, l'architecte naval s'engage définitivement auprès de la DRAC pour un montant de 150 000 francs pour l'envoi du dossier nécessaire à l'appel d'offre. Début 2000, l'architecte se désengage.

Sur les conseils de Raymond Labbé, Monsieur Rieu, Conservateur des Monuments Historiques de la DRAC Aquitaine, recrute un nouvel architecte. Ce dernier, accompagné de Monsieur Labbé, examine le Marinela et détermine avec précision la marche à suivre pour la restauration urgente de la coque.

Le 25 juillet 2000, l'appel d'offre est publié par la DRAC. Le 8 septembre, deux entreprises ont répondu à l'appel, ASSELIN (Charente) et ORDOQUI (Socoa). Mais, le choix de l'entreprise n'a pas été fait immédiatement.

Le montant de la tranche ferme est de 1 000 000 francs. La tranche complémentaire doit être financée par 50% de l'Etat, mais la répartition a changé pour les 50% restants. Ce qui pose de nouveau des difficultés d'entente entre les collectivités.

Finalement, au cours d'une assemblée générale de l'association de préfiguration pour l'étude de faisabilité d'un conservatoire de la culture et du patrimoine maritime local tenu en août 2001, un tour de table des communes représentées a clairement établi que ces dernières se désengageraient du financement de la restauration du thonier. Il ne manquait que 10% du budget pour financer la première tranche des travaux concernant la coque.

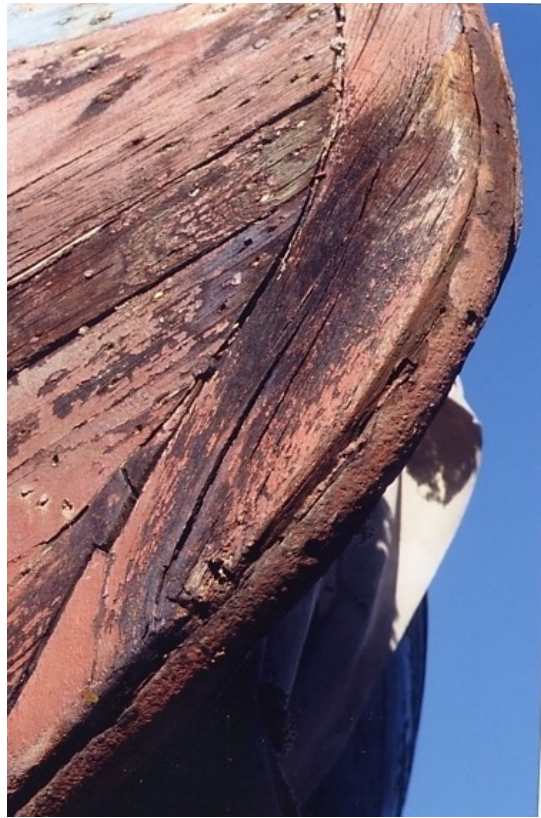
Les communes demandent fermement à l'association Itsas Begia de mettre tout en œuvre pour le déclassement rapide du navire. Finalement, le 7 juin 2002, suite à l'important état de dégradation du bateau "Marinela" dont la conservation ne présentait plus, de ce fait, un intérêt public, ce dernier a été radié de la liste des objets mobiliers classés parmi les monuments historiques. Le dernier bateau de construction mixte a disparu.

La DRAC et l'association Itsas Begia, découragée et consciente qu'elles ne pourraient restaurer le bateau seul ont finalement décidé le déclassement.

Elles ne sont toujours pas remises de cet échec et essaient toujours de comprendre pourquoi.

1.4. La constatation en image de l'état du Marinela ayant mené à son déclassement et à sa destruction









3. Discussion : le paradoxe du classement

Le classement par ses effets juridiques vise à assurer le respect de l'intégrité des biens mobiliers considérés d'intérêt général. En outre, il donne à la puissance publique, le devoir d'intervenir pour contrôler, surveiller et garantir la protection du patrimoine culturel. L'Etat apporte une aide, sous forme de subventions, pour assurer la bonne conservation du bien. En outre, il veille à ce que les travaux soient réalisés par des opérateurs compétents. Par conséquent, le classement apparaît comme une mesure permettant de garantir la conservation du patrimoine.

Mais tel n'a pas été le cas pour le Marinela. Son acquisition par l'association Itsas Begia l'a sauvé de la destruction que lui réservait le Plan "Mellick", pourtant son destin l'a rattrapé malgré son classement. Classement ayant pour vocation de préserver notre patrimoine culturel et dont tout le régime œuvre en ce sens. N'est-ce pas un étrange paradoxe ?

Pourquoi? On peut penser que le classement et ses effets "protecteurs" ne sont pas suffisants pour sauvegarder notre patrimoine.

Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer ce classement manqué, et notamment :

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

Tout d'abord, il est très important pour tout ce qui touche aux travaux de restauration de prendre en compte une équation : critère de sélection + projet d'utilisation = parti de restauration²⁶.

Il faut définir un certain nombre de critères en vue de la protection de ces bateaux. Ces critères peuvent être :

- l'ancienneté
- la rareté
- son intérêt sur le plan technique
- sa représentativité en tant que type
- son lien avec un évènement historique ou avec un homme qui lui est attaché

Deux autres critères peuvent entrer en compte : l'état sanitaire du bateau et son projet d'utilisation. En effet, il ne sert à rien de protéger par le classement un objet qui finalement est irrécupérable ou entraînerait un coup de remise en état trop élevé. Or, il apparaît que l'état du bateau paraissait déjà préoccupant à l'époque de son classement. Cependant, à la lecture des courriers échangés entre l'association Itsas Begia et Monsieur Labbé, technicien-conseil du Ministère de la Culture, des travaux étaient tout à fait envisageables. En d'autres termes, si des réparations avaient été faites dans les temps, il n'y aurait peut être pas eu de déclassement du *Marinela*.

Le montage financier des opérations de restauration avec les différents partenaires (Etat, collectivités territoriales, propriétaires) pose parfois des problèmes lorsqu'un propriétaire privé d'un bateau sur lequel on doit envisager une grosse restauration ne possède pas assez de moyens même avec les subventions de la DRAC. Le dossier reste alors en souffrance tant que le bouclage financier n'est pas fait. Cette opération nécessite une forte volonté politique et une implication immédiate. On sait que le bateau, objet mobilier flottant, est un élément du patrimoine particulièrement fragile, et encore plus lorsqu'il est à sec. C'est pourquoi ils demandent un entretien constant et rapide. Ceci est point capital qui n'a pas été pris en compte avec le *Marinela*. Le navire a beaucoup souffert de ses années passées à terre.

En l'espèce, le manque d'entrain et de motivation des collectivités locales était flagrant. Et, il s'agit de la véritable raison de la révoltante fin du *Marinela*. Ce manque de dynamique (volontaire ?) se retrouve autant dans l'absence de bouclage du dossier financier de la

²⁶ Marc Pabois, *La politique de protection du Ministère de la culture en matière de protection du patrimoine fluvial et maritime*, in Association de conservateurs des antiquités et objets d'art de France, Bulletin n°9, avril 1995

restauration que dans l'absence de choix concernant les options de restauration, pourtant maintes fois demandé par Itsas Begia et la DRAC.

Les collectivités ont laissé traîner le dossier pendant 9 ans. Itsas Begia a envoyé de nombreux courriers de relance. Et les réponses étaient toujours les mêmes au cours de toutes ces années "*Nous nous engageons à condition que ...*". Aucune instance ne faisant le premier pas, les engagements ne sont arrivés que tard. Une implication plus rapide des communes aurait sans doute enclenché la participation des autres collectivités territoriales afin de mener à bien la réalisation de la restauration du bateau. Lorsque enfin le plan de restauration a été fixé en 2000, les communes réunies au sein de l'association de préfiguration ont estimé que la restauration ne valait pas la mobilisation de l'argent public et se sont désengagées, détruisant des années de travail des membres de l'association et de la DRAC. Elles se sont même très clairement prononcées pour la disparition de ce bateau. Pourtant, le projet mené à bien aurait sans doute été une réussite pour une région en pleine reconversion vers le tourisme. Ce dernier aurait sûrement été rentable²⁷. On peut affirmer ceci au vu de l'essor de l'intérêt pour tourisme culturel²⁸ aujourd'hui. Mais, comme dans tout projet, il fallait investir pour que cela fonctionne.

Itsas Begia s'est donc retrouvé avec un monument historique qui ne pouvait pas être restauré et qui ne pouvait rester en l'état. Ceci est tout à fait révoltant, puisque après avoir réussi à faire classer un navire de conception et de construction locale, obtenant alors, la reconnaissance officielle de son intérêt patrimonial, les efforts de l'association ont été réduits à néant par une décision d'ordre politique qui dénote d'un certain mépris pour le patrimoine maritime local. Si l'on compare avec d'autres régions maritimes, une telle situation ne serait sans doute jamais arriver. En effet, les populations sont fières de leur culture maritime et participent activement à des restaurations de navires classés ou pas, ainsi qu'à des projets muséographiques.

Dans la Semaine du Pays Basque, Patrice Bernachon s'indigne suite à la destruction massive des bateaux, symbole du Port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure : "*Pourquoi un peuple attaché à sa langue, à son identité, à sa culture, à ses rivages marins, et prêt, à juste titre, à se lever pour les défendre se montre généralement si peu intéressé par son patrimoine maritime ? Pourquoi une association comme Itsas Begia ne compte-elle qu'à peine une vingtaine de membres actifs, épuisés et découragés après 20 ans d'efforts pour peu de résultats et peu de*

²⁷ Car la rentabilité est le soucis principal des collectivités.

²⁸ Théodora BURGEAT, Sophie LENCLUD, Virginie HAGELAUER, Tourisme et valorisation du patrimoine

relève ? Pourquoi St-Jean/Ciboure, premier port thonier en 1954 ne témoigne pas plus de reconnaissance envers ce et ceux qui lui à assurer, à l'époque, renommée et prospérité ? Pourquoi des centaines, des milliers de voix ne se sont-elles pas élevées pour sauver au moins un bateau de cette époque prestigieuse ? "

Il est vrai qu'il est étonnant et surtout incompréhensible qu'une région revendiquant autant sa culture ne porte aucun intérêt à son patrimoine maritime. On peut arguer que les marins ne sont pas encore prêts à accepter la patrimonialisation de leur outil de travail, mais les autres ? En tout état de cause, le pays basque est très en retard par rapport aux autres régions maritimes de France et même de l'autre côté de la frontière.

Se pose alors la question récurrente : faut-il protéger et que doit-on protéger pour laisser une trace au génération future ? Mais comment protéger si la volonté tant des instances locales que de la population ne suit pas ? Sommes-nous dans une impasse, puisqu'il ne semble servir à rien de protéger si la volonté locale n'appuie pas la démarche ?

3. Conclusion : La relève du Marinela

Le déclassement du Marinela n'a pas été une affaire simple. Le problème était qu'après cela, plus aucun bateau, témoin des années de la flottille de pêche de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, n'aurait survécu, face au désintéressement flagrant des collectivités locales.

Pourtant, plusieurs personnes se sont réunies afin de partir en "sauvetage patrimoniale" : sauver au moins un bateau alors que les plus anciens disparaissaient les uns après les autres. En effet, à la fin des années 90, seuls cinq bateaux sortant des chantiers navals locaux naviguaient encore. La DRAC d'Aquitaine tenait donc à ce qu'un bateau prenne la place du Marinela avant de le déclasser.

Les thoniers Begnat et Vagabond, en fin de carrière étaient pressentis pour prendre la relève, mais sans succès puisque ces derniers ont été détruits²⁹. Il restait donc la possibilité de tenter le classement de bateaux toujours en activité. Cette situation plutôt rare permettait d'espérer d'éviter les problèmes d'entretien. Ainsi, à l'initiative d'Alain RIEU, conservateur régional des monuments historiques de la DRAC Aquitaine, un accord a été trouvé avec trois patrons pêcheurs très attachés à leur bateau dont ils avaient envie de préserver l'authenticité .

Dès lors en échange du déclassement du Marinela, ont été classés le Patchiku et l'Airosa. L'un et l'autre sont des sardiniers-thoniers-ligneurs et présentent la silhouette caractéristique des bateaux luziens : poupe arrondie et proue tulipée. Ce sont les deux derniers exemplaires des navires de pêches construits par les chantiers navals de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure.



Figure 10 - Patchiku

²⁹ Sextan.com, Le Marinela détruit, le Patchiku et l'Airosa monuments historique, 18 juin 2002



Figure 11 - Airosa

Malgré leurs points communs, chacun d'eux a suivi des voies divergentes, qu'il me semblait intéressantes de présenter afin de montrer que le classement au titre des monuments historiques n'est pas une fin en soi dans la vie d'un objet du patrimoine.

D'un côté, des difficultés peuvent apparaître, engendrées par des éléments divers et variés tel a été le cas du Marinela (déclassement et destruction) et du Patchiku.

Ce dernier a été classé car il s'agit d'un des derniers témoignages techniques de bateau traditionnel de pêche luzien. Son propriétaire souhaitait protéger ce témoignage de l'architecture navale basque et du savoir faire des charpentiers de la marine locale. Par ailleurs, il est à noter que ce sardinier-thonier-ligneur a participé au téléfilm « les Moissons de l'Océan » réalisé en 1999 sur France2. Ceci dénote l'intérêt de cette unité. Pour finir, le chantier Marin Frères vient de construire une coque à l'identique de celle du Patchiku, armé à la plaisance. Le Sokorri a été mis à l'eau le 23 juin 2002.

Il est aujourd'hui dans une période de flou concernant son statut juridique et son avenir. Monsieur Gosselin a tout d'abord décidé de transférer son navire en plaisance dans la cadre de la circulaire du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et des Affaires Rurales du 11 juillet 2003 modifiée le 29 octobre 2003. A ce titre, Monsieur Gosselin a obtenu les indemnités IFOP aidant à l'arrêt définitif d'activité de la pêche à la cession de son navire.

Plusieurs personnes étaient intéressées par la vente du navire. Un riche parisien avait largement l'avantage jusqu'à ce qu'il connaisse des déboires financiers. Ceci n'est pas une mauvaise chose pour le navire qu'il allait perdre son authenticité et sa mission première, la pêche pour de venir une résidence secondaire. Le Patchiku a finalement été acheté au franc

symbolique par Monsieur Philippe Fautous, un enfant du pays. Ce dernier s'engage à le restaurer afin de réaliser un projet pédagogique à l'intention des scolaires concernant les techniques de pêche. Pendant un temps le navire a été mis à sec sur le terre plein du port de plaisance de Ciboure mis à disposition par le syndicat intercommunal afin d'être remis en état (calfatage et peinture dont gravure du drapeau basque dans la coque par un peintre du pays basque). Il a été très vite remis à l'eau dans le port de Saint-Jean-de-Luz où la Chambre de commerce et de l'industrie lui a offert une place jusqu'en juillet 2006 afin d'éviter sa dégradation et les erreurs du passé. Le navire ne navigue plus mais il a été assuré par son propriétaire à la demande de l'administration des Affaires maritimes.

Le problème actuel le concernant est l'insécurité relative à son statut juridique. En effet, même si la vente a été valablement conclue, le contrat de vente pourra être annulé de plein droit en cas de refus de visa de la part des services du ministère délégué chargé de la Mer. Or, ce visa n'a toujours pas été pris à ce jour. En outre, l'acquéreur devra s'engager à ne pas réintroduire le navire dans la flotte de pêche et à ne pas l'exploiter à des fins lucratives. Ce dernier doit être immatriculé en tant que navire de plaisance. Pour ce faire, il sera nécessaire d'obtenir une attestation de conformité au plan sécurité de la fondation du patrimoine maritime et fluvial. Attestation qui n'a toujours pas été demandé à ce jour. L'obtention de cette attestation constitue un acte indispensable à la constitution du dossier pour la restauration en vue de son affectation au projet du propriétaire. Un tel flou peut mener à terme à une situation semblable à celle du *Marinela*.

D'un autre côté, le classement de l'*Airosa* est particulièrement heureux. Cette situation est sans doute facilitée par le fait que ce dernier est toujours en activité. Le fait même qu'il pêche tous les jours permet de l'entretenir et donc de le conserver correctement. Les aides de l'Etat sont en plus accordées au titre du classement. Ceci démontre qu'une protection au titre des monuments historiques n'est pas incompatible avec la poursuite d'une activité telle que la pêche en mer. Bien au contraire, le sort du *Marinela* montre bien que l'utilisation du navire est le moyen le plus sûr de veiller à son entretien³⁰.

³⁰ Hortensia Gauthier, *Le sauvetage du Patchiku et de l'Airosa*, Le festin n°44, p.6 et 7

Glossaire

Armateur : celui qui exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire

Armement : vocation du navire (pêche, plaisance, commerce,...)

Bâbord : Côté gauche du navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant

Cale : Espace intérieur d'un navire, destiné à recevoir des cargaison sèches

Carénage : Opération qui consiste à nettoyer la partie immergée d'un navire. Lors de cette opération la coque est repeinte après grattage et on procède à une vérification de l'hélice et du gouvernail

Coqueron : compartiment étanche, en poupe ou en proue, que l'on peut remplir d'eau pour améliorer l'assiette du navire

Désarmement : signification administrative fin de l'engagement entre l'armateur et le marin

Ecoutille : ouverture rectangulaire pratiquée dans le pont d'un navire pour accéder aux entreponts et aux cales

Etambot : forte pièce qui termine la carène d'un navire à l'arrière et qui supporte le gouvernail

Etrave : pièce maîtresse avant de l'ossature du navire

Gréements : ensemble de cordage, manœuvres, poulies qui servent à l'établissement et à la manœuvres des voiles d'un bateau

Jauge brute : Capacité intérieure totale d'un navire qui s'exprime en tonneaux

Ligne de flottaison : trace sur la coque d'un navire qui marque la séparation entre les œuvres vives et les œuvres mortes

Mât de charge : Mât servant à l'embarquement des marchandises en l'absence d'engins portuaires

Œuvres mortes : partie de la coque au dessus de l'eau

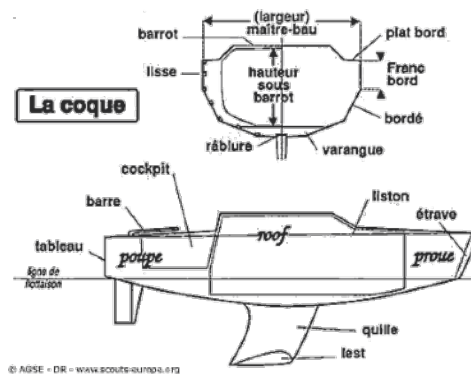
Œuvres vives : partie immergée de la coque

Passerelle : superstructure vitrée qui abrite le matériel de navigation et le personnel chargé de la conduite du navire.

Poupe : arrière d'un navire

Proue : avant d'un navire

Roof : Superstructure d'un largeur moindre que celle du pont sur lequel elle est établie.



Tirant d'eau : distance verticale mesurée entre la ligne de flottaison et le dessous de la quille

Tirant d'air : hauteur totale des superstructures d'un navire

Tonture : courbure longitudinale donnée au pont des navires, en relevant un peu les extrémités

Traînière : type de bateau d'origine basque dont la vocation est la pêche. Son nom provient du filet tournant et coulissant "traina". Elle correspond à une forme évoluée de la lanche sardinière nommée "baideko" (de la baie).

Tribord : côté droit du navire lorsque l'on regarde de l'arrière à l'avant.

Vivier : récipient où sont gardés les poissons vivants

Bibliographie

Articles

- Anonyme, Le Marinela détruit, le Patchiku et l'Airosa, Monuments Historique, 18 juin 2002
- François-Xavier Cuende, *Les pêches basques*, Le Festin, n°43, 2002, p.48-51
- François-Xavier Cuende, Patrimoine maritime local : blocage d'Urrugne ?, (source ?)
- Itsas Begia, *Histoire des pêches basques*
- Itsas Begia, *Le Battela*
- Itsas Begia, *La "Txapula handi"*
- Itsas Begia, *La traînière*
- Itsas Begia, *La construction navale à Ciboure au XXème siècle*
- Itsas Begia, *Historique Traînière et pêche de surface.*
- Itsas Begia, *Historique Traînière et Construction*
- Itsas Begia, *Les grands chantiers d' Itsas Begia : Conservatoire de la Culture et du Patrimoine Maritime basque.*
- Itsas Begia, *Itsas Begia dans la tourmente*, 27 août 2001
- Itsas Begia, *"La mer des Basques – Euskaldunen Itsasoa"*, exposition été 1995
- Hortensia Gauthier, *Le sauvetage du Patchiku et de l'Airosa*, Le festin n°44, p.6 et 7
- Colette Larraburu, *Mise à l'eau du Sokorri*, La semaine du pays basque, 14-20 juin 2002
- Colette Larraburu, *Patrice Bernachon, constructeur du Sokorri témoigne*, in *La « mort » du Vagabond et du Begnat vous a profondément choqué ?*, La semaine du Pays basque, 10 avril 2002
- Museo Naval de Saint Sébastien, *La construction navale en Pays basque nord : état de recherche et portrait chronologique*, Itsas Memoria n°2, 1998, p.147-168
- Question à... Pierre Aguirre, Président d' Itsas Begia, Leihotik n°19, Avril 2001
- Christian Ondicola, *Itsas Begia, Patrimoine maritime basque*, Le festin n°22, p.95 et suiv.

Actes de Colloque

- Itsas Begia, *Regard sur l'histoire de la construction navale du port de Bayonne*, in *Passé, présent et avenir du port de Bayonne*, Bayonne, 16-17 avril 1999, Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 2000, p.215-227
- Itsas Begia, *La sauvegarde du patrimoine maritime du Labourd*, in *La pêche et la mer en Euskal Herria*, Actes des Journées d'anthropologie maritime, Saint-Jean-de-Luz, 11-12 mai, p.48-51

Marc Pabois, *La politique de protection du Ministère de la culture en matière de protection du patrimoine fluvial et maritime*, in Association de conservateurs des antiquités et objets d'art de France, Bulletin n°9, avril 1995

Jean-François Poli, *Des bateaux monuments historiques aux bateaux d'intérêts patrimonial ?*, in *Le patrimoine culturel et la mer, aspects juridiques et institutionnels*, Tome 1, sous la direction de Jérôme Fromageau et Marie Cornu, Collection Droit du patrimoine culturel et naturel, 2002, l'Harmattan

Documentation législative

Code du Patrimoine

Plan Mellick

Arrêté du 7 mars 2005 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires du Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, article 3

Dossier sur l'IFOP, Instrument financier d'Orientalion de la Pêche

Règlement (CE) n° 2792/1999 du Conseil du 17 décembre 1999, modifié, définissant les modalités et conditions des actions structurelles de la Communauté dans le secteur de la pêche

Règlement (CE) n°2370/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à l'établissement d'une mesure communautaire d'urgence pour la démolition des navires de pêche

Règlement (CE) n)2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique de pêche

Circulaire DPMA du 15 mars 2001 relative au plan de sortie de flotte 2001

Circulaire du 11 juillet 2003 relative à l'ajustement de l'effort de pêche modifié en octobre 2003

Cours

Serge Pittiot, Politique de protection du patrimoine culturel

Marie Cornu, Cours de Droit du patrimoine culturel

BURGEAT, LENCLUD, HAGELAUER, *Tourisme et valorisation du patrimoine*

Site Internet

www.culture.gouv.fr (base de données Palissy)

europa.eu.int/comm/fisheries/policy_fr.html

Sextan.com

Assoc.wanadoo.fr/itsas.begia

www.fondation-patrimoine.com : site de la fondation du patrimoine maritime et fluvial

Entretiens

Madame Hortensia Gauthier, CAO A Pyrénées-Atlantiques (2 rencontres et 1 entretien téléphonique)

Madame Dominique Duguet, présidente de l'association Itsas Begia (2 rencontres et un entretien téléphonique)

Monsieur François-Xavier Cuende, ex- président de l'association Itsas Begia (1 rencontre)

Monsieur Antton Goicoechea, ex- président et fondateur de l'association Itsas Begia (1 entretien téléphonique)

Madame Pecastin, chargé des plans IFOP à la direction interdépartementale des affaires maritimes de Bayonne (1 rencontre)

Monsieur Pabois, Ministère de la Culture, (1 entretien téléphonique)