

LE PATRIMOINE MARITIME

Un patrimoine vivant, une composante du paysage
et un actif essentiel de notre mémoire
matérielle et immatérielle

**Réflexion pour une réelle considération
des aspects maritimes du patrimoine
dans la refonte de la Loi sur les biens culturels**

MEMOIRE PRESENTE AU
Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine du Québec

par

9109-4631 Québec inc

175, rue St Paul
Québec (Québec) G1K 3W2
Courriel— sggi2@oricom.ca

LE 25 FEVRIER 2008

Addenda le 8 novembre 2010

ADDENDA DU 8 NOVEMBRE LOI 82 LE PATRIMOINE MARITIME

Didier Epars

Un patrimoine vivant, une composante du paysage et un actif essentiel de notre mémoire matérielle et immatérielle

**Réflexion pour avoir une reconnaissance du patrimoine maritime
au Ministère de la Culture et dans la refonte de la Loi sur les biens culturels**

Mémoire présenté au

Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine du Québec

Le 25 février 2008

Addenda du 8 novembre 2010

Préambule

Nous laissons notre mémoire du 5 février 2008 intact,

http://www.mcccf.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/consultation-publique/memoires/AM_Patrimoine_maritime.pdf,

Il est toujours aussi d'actualité. Il démontre la pertinence de nos craintes et de notre action pour la sauvegarde du patrimoine maritime du Québec.

Depuis le dépôt de ce mémoire, madame la Ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Madame Christine St Pierre, a déposé le projet de loi 82, où, le ministère ignore des recommandations fondamentales des rédacteurs du Livre vert.

Demande

Nous prions instamment le parti au pouvoir et les partis d'oppositions, de nous entendre en commission parlementaire. Le projet de loi actuel ne répond pas aux attentes d'une vraie protection démocratique et efficace du patrimoine. La loi telle que présentée actuellement, crée deux classes de citoyens (les riches et les pauvres) et deux sortes de citoyens (ceux qui ont accès au pouvoir et les autres). Les principes mêmes de la démocratie sont en jeu.

De plus, la loi proposée ne protège pas le patrimoine maritime... Elle l'ignore.

Raison

Depuis notre dépôt en 2008, le Conseil des Monuments et Sites du Québec a pris position, en juillet 2009, d'une façon claire devant l'état dramatique de notre patrimoine maritime

(voir avis no 121 dans la revue Continuité, <http://www.cmsq.qc.ca/continue/121/avis1.htm>).

Extrait:

Remettre à flot le patrimoine maritime

L'avenir du patrimoine maritime québécois semble à la dérive. Les goélettes, témoins de l'histoire de la navigation sur le Saint-Laurent au XIXe siècle et au début du XXe siècle, ont un urgent besoin de protection.

Le même conseil pressait instamment Madame la Ministre de réagir face à cette situation dramatique pour la sauvegarde du patrimoine maritime restant.

Les actions qui s'en suivent sont encore plus dramatiques et troublantes:

La destruction volontaire de ce patrimoine...

À coups de bulldozer, les 2 gaspésiennes restantes au Musée du banc de Pasbébiac



démolies à l'été 2009, malgré nos représentations pendant 3 ans

Destruction planifiée du bien classé, la goélette Saint-André, provoquant sa perte irrémédiable comme bien culturel qu'il faut déclassé au Musée Maritime de Charlevoix!



Rasée et refaite sans le moindre respect de la construction navale traditionnelle.

Collaboration financière à la continuation de la dégradation d'un autre bien classé, la goélette Marie-Clarisse II qui est à son 4e million de subventions ou d'aide para gouvernementale, tout en étant incapable de satisfaire aux normes de navire-école à voiles (normes infiniment moins restrictives que celles de passagers) de Transports Canada. Il s'agit là, juste de normes de sécurité. On ne parle même pas de normes de préservation patrimoniale au Musée Maritime de Charlevoix. Pourtant, voilà un bien classé sous la responsabilité du musée et du MCCCCF, tout comme la St André !

Nous sommes consternés pour le patrimoine et dans le cas de la Marie-Clarisse, nous sommes inquiets de la sécurité et de la préservation de la vie en mer. Ce navire, avec l'approbation du MCCCCF, transporte des écoliers d'une commission scolaire, qui contribue financièrement au projet.

Transports Canada impose des restrictions qui parlent d'elles-mêmes, au certificat de navigabilité :

Extrait du dit certificat émit le 17 juillet 2010 et valable jusqu'au 31 août 2010

Additional vessel limitations	Limitations additionnel du bâtiment
Le navire pourra naviguer comme voilier école, sous voile, selon les limitations suivantes; - Lorsque les vents soufflent à 3 noeuds ou moins(Beaufort 1) : Le foc, la trinquette, la grande voile, la misaine. - Lorsque les vents soufflent à 10 noeuds ou moins(Beaufort 3) : Le foc, la trinquette, la misaine. - Dans le secteur de la rivière Saguenay et à pas plus de 5 milles à l'extérieur de l'embouchure du Saguenay - Navigation de jour seulement; - Le navire devra être à quai si des passagers couchent à bord, le capitaine devra prévoir un moyen d'évacuation à quai et une ronde de sécurité devra être effectuée régulièrement;	
Active Board Decisions granted to the vessel	Décisions du bureau actives accordées au bâtiment

Limitations additionnelles du bâtiment

Le navire pourra naviguer comme voilier école, sous voile, selon les limitations suivantes :

- Lorsque les vents soufflent à 3 nœuds ou moins (Beaufort 1) : Le foc, la trinquette, la grande voile, la misaine.
- Lorsque les vents soufflent à 10 nœuds ou moins (Beaufort 3) : Le foc, la trinquette, la misaine.
- Dans le secteur de la rivière Saguenay et à pas plus de 5 milles à l'extérieur de l'embouchure du Saguenay
- Navigation de jour seulement ;
- Le navire devra être à quai si des passagers couchent à bord, le capitaine devra prévoir un moyen d'évacuation à quai et une ronde de sécurité devra être effectuée régulièrement ;

Décision du bureau actives accordées au bâtiment

Traduction en langage de terrien

Sous voiles seulement dans la rivière Saguenay à 2 Beaufort de vent (autrement dit, là ou il est impossible d'avoir des vagues et lorsqu'il n'y a pas de vent !)...

Bref, ce navire coule et on le sait.

Argumentaire

On pourrait penser que ces faits et arguments ne sont pas à propos dans un projet de loi sur le patrimoine et pourtant, cela est plus qu'à propos, car il s'agit de normes internationales que nous défendons en collaboration avec la plus grande association au monde de navires historiques à flot l'European Maritime Heritage <http://www.e-m-h.eu/default.aspx> avec le patronage de l'UNESCO. Organisation à laquelle nous avons été invités à se joindre, en tant que membres depuis avril 2010 (pour la valeur de notre travail de préservation, de diffusion et de réglementation maritime au Canada). Cette association réunit une vingtaine de pays dont 9 comme membres permanents, 19 organisations et musées de stature internationale comme la Sail Training International (STI) <http://www.sailtraininginternational.org/> et les musées maritimes de Paris Musée national de la Marine <http://www.musee-marine.fr/>, Greenwich National Maritime Museum Greenwich <http://www.nmm.ac.uk/>, Barcelone Museum Maritim Drassanes de Barcelona <http://www.mmb.cat/>, etc. Six organismes réglementaires qui sont l'équivalent de Transports Canada en Europe.

De saines pratiques permettent justement d'avoir des objets patrimoniaux reconnus, aptes à transmettre aux générations futures, un patrimoine matériel et immatériel, un patrimoine vivant. C'est justement les enjeux de la nouvelle loi 82, la protection du patrimoine. Elle doit, de plus, prévoir la protection des biens et des personnes quand l'usage du patrimoine est vivant et qu'il protège des savoir-faire et des traditions. Ce sont ces savoirs-faire et traditions qui font, dans le cas du patrimoine maritime, la transmission et la sécurité des voiliers-écoles.

Nous sommes le seul pays à détruire notre patrimoine maritime naviguant ou ayant navigué !

Nous pensons avoir un avis autorisé et incontournable au Québec et au Canada, en ce qui concerne ce patrimoine qui doit figurer dans la loi et être protégé.

Il y a 30 ans, la France, leader européen en la matière, a posé les actions pour protéger son patrimoine maritime historique. Elle a permis par cette action un sauvetage et une reconstruction exceptionnelle de sa flotte historique, composée de 135 bateaux protégés au titre des Monuments historiques et 376 bateaux labellisés « bateau d'intérêt patrimonial » (BIP), alors que la situation en France était équivalente en 1980 à celle qui prévaut actuellement au Québec. En 30 ans, on est passé de l'abandon, à une économie de plusieurs dizaines de millions d'euros en faveur de ce patrimoine maritime.

On doit, au Québec, s'en occuper d'une autre façon qu'actuellement.

Enjeux ou nous voulons être entendus dans les définitions et textes

Proposer un cadre législatif non inclus actuellement.

ET

au chapitre I

Partie 2

sur la définition immeuble patrimonial et objet patrimonial

À la section X

Article 82, 87, 96, 101, 103 et autres découlant de la loi de l'impôt

Chapitre VIII

Section I

Article 185, 186

Nous voulons faire témoigner un expert en la matière, l'amiral Georges Prud'homme*. Il est un des architectes de la résurrection du patrimoine maritime en France, ancien directeur du Musée de la Marine, actuel vice-président de la Fondation pour le patrimoine Maritime et Fluvial <http://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/> et représentant de la France au sein de l'European Maritime Heritage. Un homme de la mer. On lui doit l'exposition les trésors de la marine au Musée de la Civilisation à Québec.

Didier Épars

Président de 9109-4631 Québec Inc._ Goélette Grosse-Île





Etudes : Lycée Bartholdi Colmar, Ecole Ste Geneviève Versailles, Ecole Navale, Ecole nationale supérieure des arts décoratifs à Paris, Institut national des Sciences et Techniques Nucléaires à Saclay, Ecole Supérieure de Guerre et IHEDN (Institut des hautes études de la Défense), Ecole nationale du Patrimoine.

Activités actuelles :

-Fondation du Patrimoine maritime et Fluvial (FPMF) responsable du littoral méditerranéen, Président de la commission d'agrément des BIP (Bateaux d'intérêt patrimonial) (décret 2007-1262 du 21/08/2007 JO n°195 du 24 août 2007),

-Représentant français auprès de l'EMH (European Maritime Heritage) et l'AMMM (Association des Musées maritimes Méditerranéen),

-FPMF : Partenaire du concours « Mémoire des Ports d'Europe » Brest 2012 et organisateur d'un projet « Marseille Provence 2013 » avec le concours de l'EMH : « *Valorisation et Promotion de la Culture et du Patrimoine Maritime Euro-méditerranéen* ». Participant aux projets maritimes de l'Office de la Mer pour Marseille Provence 2013,

-Organisation des rassemblements de bateaux de tradition (BIP) sur la côte méditerranéenne et président du Jury « Prix Jean-Noël TURCAT ». Saint Tropez (2000-2007) puis Sanary (2008-2010).

-Participations aux Salons parisiens (Salon international du Dessin et de la Peinture à l'eau, Salon de la Marine), Salon international de Cannes 2010.

-Illustration du livre de Didier Decoin « Carnet de Voyage SNLE Le TERRIBLE » 2009 et rédaction du livre « Les Forces maritimes du Rhin » 2008.

Carrière :

Enseigne de vaisseau (1962), Lieutenant de vaisseau (1968), commandant du sous-marin DIANE (1974), Capitaine de corvette (1976), Commandant du sous-marin MARSOUIN (1979), Capitaine de frégate (1980), Commandant du sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) l'INDOMPTABLE (1984), Capitaine de vaisseau (1986), chef du bureau Plan Programme Opérations à l'état major de la Marine (1986), Auditeur à l'IHEDN (1989), Directeur des études à l'Ecole supérieure de guerre interarmées (ESGI 1989), Commandant les forces maritimes de la zone Sud de l'océan Indien (1990), Vice président puis président de la Commission permanente des programmes et des essais des bâtiments de la Flotte (1992), Contre-amiral (1995), Major Général du port de Cherbourg et adjoint au Préfet maritime de la Manche et la mer du Nord (1995-1997). Directeur de l'établissement public Musée national de la Marine (Paris 1997-2004).

Actuellement Vice président de la Fondation nationale du patrimoine maritime et fluvial (FPMF)

Décorations :

Officier de la LH, Commandeur de l'Ordre national du Mérite, Officier du Mérite Maritime.

Sociétaire de la Société nationale des Beaux-Arts depuis 1997

Médaille d'Or avec Plaque d'honneur (Académie des Arts-Sciences et Lettres 2010)

Résumé

Notre intervention est centrée principalement sur notre expérience de la sauvegarde du patrimoine maritime. Notre avis rejoint plusieurs des conclusions et constatations faites par le Ministère et nous sommes agréablement surpris de la lucidité des intervenants ayant préparé le document. Nous en félicitons les auteurs.

Ainsi, nous pouvons raisonnablement penser que nos critiques quant au manque de transparence et de compétences de la Commission sur les biens culturels sont fondées. Dans certains domaines, nos recommandations dépasseront toutefois la proposition du Ministère.

Sur le plan de la protection de notre patrimoine maritime, le bilan que nous pouvons faire des actions du MCCCCF depuis plus de vingt ans et la dépréciation critique de la presque totalité des navires qui restent mènent à un constat d'échec du mode de gestion du Ministère à ce chapitre. En 47 ans, deux initiatives privées qui ne sont pas soutenues par le MCCCCF sont les seules à avoir réussi à sauver d'ultimes pièces de ce patrimoine. Malgré les nombreux rapports et analyses — internes et externes — qui ont fait état de la situation, il semble que le ministère, par manque de ressources spécialisées, soit incapable de sauvegarder les navires historiques et ne parvienne également à faire un bilan profitable pour la société québécoise des multiples insuccès en la matière. Ce constat étant fait, nous demandons :

- Que la nouvelle entité qui est proposée soit totalement indépendante du Ministère. Nous envisageons un «BAPE» de la culture. Car bien des maux actuels viennent du manque de libre arbitre de la structure en place;
- la mise en place d'un mécanisme de financement juste et accessible pour les moins bien nantis, non éligibles au crédit d'impôt, avec un processus clair et démocratique d'attribution des aides financières. L'argent devrait se rendre au bon endroit, avec le bon résultat;
- une formule de prêts pour les organismes qui commercialisent un bien patrimonial, car le coût de certaines transformations requises pour que le public y ait accès sont onéreuses, et encore davantage dans le cadre d'une intervention sur un bien classé. Les projets sont exclus des institutions prêteuses traditionnelles même si le projet est rentable;
- la cessation de toute ingérence politique dans la préservation du patrimoine. Il ne s'agit pas d'un choix ou d'une option d'un programme de parti, mais une réalité, absolument quantifiable et vérifiable auprès d'experts reconnus quelques soit le domaine visé. Quand la politique s'occupe des bouddhas de pierre, ils explosent...;
- que la nouvelle entité, soit également responsable et imputable du suivi des travaux sur les biens classés quant à la qualité de la réalisation. Le Ministère s'occupera de l'administration, les experts de la réalisation;
- que les documents produits à la nouvelle entité et générés par elle soient publics et non censurés. On parle de patrimoine et pas de *SECRET DEFENSE*;
- un statut spécial pour les navires au sein de la Commission, à l'image de ce que la France a fait (voir le document fourni en annexe).

Nous demandons la reconnaissance du patrimoine vivant avec les moyens financiers *ad hoc*.

Introduction

Nous voulons d'abord remercier madame la ministre Christine St-Pierre de donner une voix à tous les citoyens en regard de ce bien collectif qu'est notre patrimoine. Nous sommes persuadés que, par cet exercice, va résulter une meilleure gestion de ce dernier.

Dans ce mémoire, nous allons centrer nos commentaires et recommandations sur le PATRIMOINE MARITIME, MATERIEL ET IMMATERIEL, notre principal champ de compétence.

Par souci de clarté pour le lecteur, nous précéderons nos commentaires par le point de vue énoncé par le Ministère dans le cahier de consultation. Outre nos avis sur des sujets ancrés dans la présente consultation, nous aborderons également d'autres aspects sur lesquels le Ministère n'a pas posé de question, que nous estimons pourtant essentiels et pour lesquels nous souhaiterions trouver une réponse dans la loi.

Enfin, nous sommes bien conscients qu'une loi n'est qu'un vœu pieux lorsque nous ignorons ses articles et règlements, et que c'est en eux que se vérifient l'application et la force d'une loi. Or, nous sommes actuellement seulement consultés sur l'esprit de la loi régissant les biens culturels et non sur ce qui en garantira l'efficacité.

Pour exemple :

Les biens classés sont actuellement déjà protégés par la Loi, mais l'amende maximum (60 000\$) pour la destruction d'un bien est négligeable dans le budget de construction d'un promoteur et n'a pas d'effet dissuasif. De plus, il est impossible de poursuivre le Ministère s'il manque à son devoir de protection d'un bien classé.

Résultat :

Une amende ridicule doublée d'un manque total d'imputabilité encourt le non-respect de la loi et une perte patrimoniale nette pour le Québec.

QUI SOMMES-NOUS?

9109-4631 QUEBEC INC. est une entreprise privée qui s'est fixé comme but d'ouvrir le golfe du Saint-Laurent à la navigation de grande plaisance avec passagers sous voiles. Pour y parvenir, la corporation a choisi de remettre en fonction un navire patrimonial, une des six goélettes restantes du patrimoine québécois : la goélette *Grosse-Île* (GGI).

Nous œuvrons au Québec depuis plus de 15 ans dans la sauvegarde de ce patrimoine et nous sommes les seuls en 58 ans à avoir préservé et restauré de façon muséale une goélette du Saint-Laurent. La restauration a été réalisée tout en ayant à élaborer (à nos frais) la loi canadienne pour les navires passagers sous voiles avec la collaboration de Transports Canada. Nous avons engagé et formé des porteurs de tradition de manière récurrente pendant six ans dans un lieu historique muséal et ce, sans bénéficier d'aucune aide du Ministère de la Culture, malgré nos représentations répétées au Cabinet de la ministre.

Aussi, nous sommes particulièrement bien au fait des ajustements qui sont nécessaires à la loi actuelle et connaissons très bien ses failles et ses silences.

Nos avis se limiteront à l'engagement des privés et aux mécanismes de financement proposés, aux paysages et aux infrastructures maritimes, à la protection et au classement des biens.

Concernant le rôle de chaque palier de gouvernement, nous ne faisons qu'un seul commentaire sur ce volet, soit une mise en garde face à la tendance à décentraliser les décisions en les remettant à la conférence des élus, une action qui rapproche encore plus le patrimoine de la décision politicienne et rend vulnérable ce dernier aux décisions arbitraires. Dans un tel cadre, il est plus risqué pour ceux qui n'ont pas voté du bon bord ou qui ne comptent pas sur un lobby efficace d'être écartés sans égard à la valeur des biens à préserver.

Dans nos constatations, nous allons dresser un bref état des lieux de ce patrimoine au bénéfice de tous, car il s'agit d'un patrimoine particulièrement oublié. Cet état des lieux va permettre une bonne compréhension de la suite de nos recommandations, car tous les patrimoines ne sont pas sur le même pied d'égalité, malgré qu'ils soient chapeautés par la même loi. Nous citerons des exemples concrets pour assurer une bonne compréhension de la réalité sur le terrain aujourd'hui.

La seule référence à des conventions dont le Canada n'est pas signataire et que le Québec ne pourra jamais signer à moins de devenir un état indépendant montre la difficulté pour une province d'avoir une loi sur le patrimoine, tributaire des actions d'un autre palier de gouvernement. Les paysages, les infrastructures maritimes et la protection de tout ce patrimoine reposent sur ce postulat de bicéphalité des juridictions ; aussi, nous invitons avec insistance Patrimoine Canada à faire entendre sa voix.

Un regard critique sur le passé est toujours salutaire s'il est suivi de recommandations constructives et possiblement avant-gardiste. Ultimement, nous espérons que nous pourrions nous séparer de certaines habitudes de secret et de non-transparence qui ne doivent pas devenir dans notre patrimoine immatériel notre façon d'agir, même s'ils y sont déjà bien ancrés dans certaines officines. C'est actuellement, un patrimoine bien vivant dans la censure de nos documents que nous a transmis dernièrement le MCCCCF.

La préservation du patrimoine est vraiment l'exemple précis et incontournable où la plus grande transparence est de mise et doit accompagner la gestion du bien collectif et le processus de son classement. Toute autre action protège des enjeux particuliers qui sont injustifiables et illégitimes.

LE PATRIMOINE MARITIME : VOUE A DISPARAITRE ?

Notre première constatation en regard du patrimoine maritime concerne son piètre état actuel en regard d'un passé extrêmement prestigieux et prolifique. Issu de grandes nations maritimes comme la France et l'Angleterre, notre pays s'est construit grâce à un moyen de transport (les bateaux) et en collaboration avec les Premières Nations, pour qui les embarcations étaient également le principal moyen d'occuper le territoire. De par la richesse du territoire en matière première propre à cette industrie (la forêt) et du savoir-faire de nos artisans, nous sommes devenus une puissance mondiale dans la construction navale aux 18^e et 19^e siècles.

Malgré les multiples commissions mises sur pied qui recommandaient sa protection, le Québec a négligemment et complètement oblitéré ce passé et se retrouve aujourd'hui pratiquement sans collection iconographique, matérielle et immatérielle pouvant témoigner de son histoire maritime.

La vie, le travail et le savoir des charpentiers de marine n'ont pas été documentés avant leur décès, comme ce qui s'est produit pour un artisan hors du commun, Paul Mailloux de l'Île aux Coudres : ceux qui en avaient le mandat ne l'ont pas fait par simple rivalité de clocher ! Heureusement, il reste toujours deux navires dont il a été le maître charpentier.

Nous avons même sacrifié une grande partie de notre paysage maritime traditionnel par l'abandon de nos quais, par leur enrochement et leur démantèlement.

Nous devons à quelques passionnés et érudits des écrits et inventaires de qualité sur notre patrimoine : Paul Terrien (*Québec au temps de la Voile*), le prodigieux travail d'Hélène Marcil (*Et l'on Chantait Charlie Man*) ainsi que de multiples contributions de chercheurs engagés, tel Alain Franck, ou des contributions sporadiques de travaux universitaires, tous des documents majoritairement exécutés sans soutien du Ministère.

Le patrimoine maritime existe encore au Québec par la seule volonté de quelques individus qui portent sur leurs épaules le poids de la préservation et de la mémoire collective. Il est l'innocente victime d'une indifférence flagrante et totale des ministères culturels, tant au provincial qu'au fédéral. Joseph-Elzéar Bernier avait déjà vainement tenté de sauver son navire l'*Arctic* des affres de l'agonie sur la batture de Lévis.

Les fonds étatiques alloués depuis 25 ans reliés à des projets de «bateaux» se soldent par un cuisant échec : un gaspillage de 25 millions \$ et pas un seul bateau sur lequel les Québécois puissent poser le pied et naviguer !

Le Musée maritime du Québec n'a pas les moyens financiers pour réaliser sa mission et dispose d'une iconographie des goélettes du Saint-Laurent dont on fait le tour en moins de 2 heures. Le Musée ne peut employer un conservateur ou un porteur de tradition pour sa chalouperie par manque de financement. Cette institution ouverte à l'année obtient de peine et de misère de quoi entretenir ses bâtiments (navires ou immobilier) et obtient du MCCCCF un budget de fonctionnement dérisoire (... à peine supérieur à celui d'une institution muséale régionale qui, elle, ne fonctionne que les mois d'été et ne réactualise pas ses expositions d'une façon adéquate). Le monde de la préservation maritime est tiré vers le bas par une administration inadéquate de la connaissance et du savoir-faire propre à ce patrimoine spécifique. Une situation qui ne peut se justifier rationnellement sans trouver des motifs qui ne peuvent que nous faire honte collectivement.

Une loi-cadre doit mettre le patrimoine à l'abri de ces excès de proximité induite entre promoteurs, politiciens et gestionnaire de la loi.

Une ville du patrimoine mondial comme Québec n'arbore aucun rappel de ce prestigieux passé maritime. Le quai Renaud, dans le bassin Louise, est lamentablement vide, alors qu'il devrait être une annexe du Musée de la civilisation, avec des représentants de notre batellerie et des vaisseaux de ligne que nous avons construits. Suprême affront : nous avons même érigé une passerelle, en cette année festive du 400^e, pour empêcher tout accostage sur un des bassins ! Un vrai legs pour le

400^e du gouvernement fédéral aurait pu voir la cession de ce quai, par Travaux Publics Canada, à la ville de Québec pour qu'il devienne un lieu de mémoire vivant, à la place de l'anse Brown qui ne sert qu'à nous rappeler comment Wolf nous a «fait la passe» sur les Plaines, qui sont d'ailleurs un autre leg du même acabit, mais de grande qualité celui-là...

Nous tairons la réalité entourant le Musée maritime de Charlevoix tellement nous la trouvons indécente, mais référons le lecteur au site Internet dédié à la sauvegarde du patrimoine des goélettes s'il veut en apprendre davantage (www.sggi.qc.ca).

Les croisiéristes qui arrivent en paquebot à Montréal peuvent contempler le stationnement de la Ronde sur l'île historique Sainte-Hélène, nommée en hommage à Hélène Boulé, femme du fondateur de la colonie Samuel de Champlain. Juste au pied du fort de l'île et de son phare, abandonné depuis des lustres par la ville de Montréal... Une île desservie par le métro... développement durable... Montréal au passé maritime prestigieux, sans l'ombre d'un musée maritime... et avec un remorqueur abandonné dans le canal Lachine ! Un canal où toute circulation nautique est presque réduite à néant par la hauteur de ses ponts, ajoutés après l'âge d'or de la navigation.

La loi sur la protection des paysages va-t-elle réhabiliter certains lieux, va-t-elle poser une action concrète pour préserver le golfe Saint-Laurent d'une marée noire ? Chaque semaine, trois pétroliers d'un million de barils accostent au quai d'Ultramar, et pas un remorqueur n'est capable de les prendre en charge dans le détroit d'Huguenot... vous allez me dire que l'on est un peu loin de l'esprit de la loi, mais cela relève également d'une responsabilité patrimoniale envers nos côtes, notre faune et notre flore. J'oubliais : c'est de juridiction fédérale ! Encore la bicéphalité...

AVIS EN RELATION AVEC LE DOCUMENT DU MINISTÈRE

Document de réflexion

«Tous nos citoyens peuvent et doivent avoir la possibilité de profiter des valeurs scientifiques, esthétiques, éducatives et de récréation que les biens culturels représentent. C'est l'esprit de la loi », affirmait Mme Claire Kirkland-Casgrain, [...]il faut tout de même constater que 35 ans plus tard les choses ont changé.

Nous trouvons que le postulat est toujours valable et, en regard du patrimoine maritime, il serait grand temps de l'appliquer !

En 2007-2008, devant l'ampleur de la tâche, ce droit s'accompagne dorénavant d'une responsabilité, celle de protéger notre patrimoine. [...], sa protection mérite d'être portée par les efforts de tous.

La responsabilité de la protection du patrimoine revient ultimement à la loi et à son application. Actuellement, des biens patrimoniaux ont été perdus en toute connaissance de cause par le Ministère, sans intervention de sa part.

(Voir en annexe l'historique des réfections de trois goélettes, dont deux sont protégées par le Ministère.)

Leviers financiers actuels

Parmi les autres facteurs qui complètent l'effort sociétal en faveur du patrimoine se trouve des leviers financiers permettant au ministre responsable de se conformer à son obligation d'apporter une aide financière aux citoyens et aux promoteurs privés, propriétaires de biens patrimoniaux ou situés dans des secteurs protégés, [...] de la protection et de la mise en valeur du patrimoine.

Mises en place à la faveur de l'adoption de la Politique culturelle québécoise de 1992, ces ententes ont permis, par exemple, de constituer des inventaires [...] ou d'instaurer des activités d'animation, de diffusion ou de promotion du patrimoine local partout au Québec.

Même s'il anime pendant six ans un site muséal avec un projet de restauration patrimoniale d'envergure (1,4 million \$), un promoteur n'a pas eu accès aux aides financières liées à cette obligation du ministre responsable. Pas plus qu'à un traitement juste et impartial de la part du ministère !

(Voir l'historique en annexe des réfections de trois goélettes, dont deux protégées par le ministère)

Les autres lois québécoises et le patrimoine

Pour sa part, la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (2002), conçue pour « sauvegarder le caractère, la diversité et l'intégrité du patrimoine naturel du Québec », visé également la protection d'un patrimoine peut-être moins bien connu, celui des paysages humanisés qui ont été façonnés au fil du temps par des activités humaines dans le respect de l'harmonie de la nature et qui présentent des qualités intrinsèques remarquables dont la conservation dépend de la poursuite des pratiques qui en sont à l'origine.

Enfin, la toute récente Loi sur le développement durable (2006) crée de nouvelles règles qui visent la concertation, la cohérence et l'harmonisation des interventions gouvernementales. Cette loi établit seize principes qui doivent guider l'action publique dont deux véhiculent une dimension culturelle : l'un

encourage l'accès au savoir et l'autre traite spécifiquement de la protection du patrimoine culturel qui, selon la loi, «reflète l'identité d'une société [...]». Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent ».

Nous espérons que la loi donnera des moyens de restaurer des endroits dramatiquement altérés par un développement inapproprié et sans respect du patrimoine historique. Nous avons cité quelques exemples dans le préambule et signalons également le port et les quais de Kamouraska, qui ont un besoin urgent de sauvegarde.

Dans cette optique, voici un exemple de revalorisation en France, qui n'a pas été facile, mais est réussi : la remise en état de la pointe du Raz en Bretagne, qui a retrouvé son aspect historique après avoir été dénaturée par un stationnement et des services pour les visiteurs.

Nous espérons aussi que les deux dernières goélettes ayant une valeur patrimoniale, la *Mont-Saint-Louis* et la *Grosse-Île*, recevront une attention digne de leur statut unique et précaire à titre de derniers témoignages des goélettes du Saint-Laurent, les seuls conservés selon les règles du patrimoine historique.

Faut-il élargir, ou redéfinir, le champ d'application de la LBC?

Dans un domaine en constante évolution, les concepts se modifient, leur portée change, ils s'enrichissent, se raffinent, se précisent. Le patrimoine ne fait pas exception. Par exemple, au cours des dernières décennies, de nouveaux patrimoines se sont progressivement imposés, comme le patrimoine immatériel et les paysages patrimoniaux, tous deux porteurs de fortes valeurs identitaires et sur lesquels la LBC n'a pas ou a peu de compétence. La notion de patrimoine immatériel mérite sans doute qu'on la définisse. En 2003, l'UNESCO consacre le terme lors de l'adoption de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, à laquelle adhèrent aujourd'hui près de 80 États membres [...] ». Le patrimoine immatériel se transmet avant tout par des personnes qui racontent, expliquent, enseignent et présentent leur savoir. Devrait-on tenter de protéger ces témoins, porteurs de traditions, ainsi que les savoirs qu'ils transmettent [...] un titre associé à un geste de protection et non à un hommage.

Le patrimoine maritime, et plus particulièrement les navires, s'inscrivent totalement dans cette logique de patrimoine vivant matériel et propulsé par un savoir immatériel qui se perpétue par le contact avec des maîtres, qu'ils soient de la tradition de la construction navale, du bon usage et des connaissances de la navigation, de l'utilité des chants de travail lors des efforts de la manœuvre ou de la connaissance de l'aire de navigation. Mille et une facettes que toutes les nations maritimes ont remises au goût du jour, sauf nous !

La France a même reconstruit son patrimoine maritime avec le défi de 1992 lancé à tous les ports du pays de refaire une de leurs embarcations traditionnelles. Résultat : 100 navires traditionnels reconstruits et préservés de l'oubli.

Nous devons protéger le savoir en donnant un statut particulier de maître aux porteurs reconnus d'une tradition ou d'un savoir-faire, pour qu'ils puissent avoir des disciples.

En ce qui regarde la définition du patrimoine immatériel, je réfère le lecteur sur cette question au document du Conseil québécois du patrimoine vivant (CQPV), dont nous sommes un membre actif.

Comment développer une approche plus préventive, plus planifiée, moins réactive?

Pour diverses raisons, la Loi sur les biens culturels est souvent appliquée en situation d'urgence, et ce, malgré les mises en garde ponctuelles des experts. Les exemples de sauvetage in extremis sont légion et, bien que rares, quelques disparitions célèbres [...] Comment adopter et promouvoir une approche mieux planifiée et plus efficace?

L'expérience acquise au fil des ans nous suggère tout de même un constat: inventorier, mettre à la tâche les réseaux d'experts et de décideurs, agir de façon préventive malgré l'incertitude en s'appuyant sur le principe de précaution, [...]. Ils seront cependant en mesure de donner un sens plus actuel à la protection, un sens que chaque citoyen pourra s'approprier.

Nous sommes entièrement d'accord. Alors... pourquoi ne pas l'avoir fait pour le patrimoine maritime ? TOUTES les commissions et enquêtes mandatées par le Ministère indiquaient qu'il était urgent d'agir pour sauver ce qui restait du patrimoine maritime.

Exemple : Pourquoi avoir attendu une menace de destruction de la goélette *Grosse-Île* avant de statuer sur son classement (une demande connue depuis 1995) ?

Comment améliorer la LBC et son application?

Les voici posées de façon succincte. D'abord, il semble impératif de rendre plus transparent et efficient le processus d'attribution de statuts afin d'atténuer les conséquences des délais actuels, souvent très longs (plus d'un an dans plusieurs cas), et cela, sans sacrifier à la rigueur du processus d'évaluation. Bien au contraire, l'objectif serait d'alléger cette étape cruciale par l'utilisation de critères clairs, connus et souples dans leur application

L'amélioration de la LBC peut aussi inclure une refonte de la Commission des biens culturels. Le rôle-conseil de la CBC mérite d'être priorisé et renforcé. [...] la Commission pourrait devenir un lieu tout désigné pour accueillir le point de vue des citoyens et permettre les débats. Ce faisant, le nom de Commission gagnerait à être remplacé par celui de Conseil du patrimoine culturel, comme cela se voit en éducation, en santé et pour la langue française, notamment.

Pour ce qui est de la transparence, nous ne pouvons qu'approuver, nous qui voyons les documents que nous avons obtenus par la loi d'accès à l'information être censurés en ce qui concerne notre propre projet, et qu'il en manque un grand nombre. Nous nous retrouvons tel un patient qui ne peut lire son dossier médical, le médecin lui en refusant l'accès pour ne pas lui révéler... mais quoi, au juste ? Sa mort programmée sciemment par le corps médical, ou par l'État ?

Alors, nous vous félicitons de vouloir être plus transparent !

Pour ce qui est de la rigueur du processus, nous applaudissons également et, même si la loi actuelle permet au comité de s'adjoindre des experts, nous aimerions que cela soit OBLIGATOIRE car, dans notre cas, PAS UN SEUL MEMBRE du comité d'appui aux dossiers du patrimoine ne peut prétendre à une quelconque connaissance du domaine maritime. Même sans aucun expert du patrimoine maritime pour faire la recommandation sur la demande de classement, LE CABINET EN DIFFUSAIT LE RESULTAT AVANT MEME QUE LE COMITE NE SE REUNISSE !

Nous approuvons sans hésitation tous ces changements et proposons même d'être plus audacieux : nous proposons une commission totalement indépendante du ministère, avec des commissaires dont l'employeur régulier n'est pas le gouvernement, et dont les

recommandations ne pourraient être ignorées parce qu'elles seraient intégralement rendues publiques.

Nous proposons un organe comme le BAPE, où l'on pourrait ainsi avoir une commission avec des experts *ad hoc* qui entendrait, en toute transparence, les différents acteurs.

Comment renforcer l'engagement de chacun en matière de sauvegarde du patrimoine?

Au Québec, une loi sur le patrimoine devrait donner à chaque acteur, individuel ou institutionnel, privé ou représentant de collectivités, la place et les prérogatives qui lui reviennent afin que chacun incarne cette évidence: l'appropriation collective du patrimoine est à la base de sa sauvegarde.

Nous applaudissons là encore puisque nous vivons tout le contraire. Ou alors, notre place est celle que l'on donne au mécréant.

Les citoyens

Les citoyens, propriétaires privés ou amoureux du patrimoine, forment le noyau des forces vives engagées dans la sauvegarde du patrimoine culturel au Québec. Les organismes nationaux et les associations [...], le milieu universitaire et les nombreuses firmes d'experts complètent le tableau.

Or, quand il s'agit de mieux définir leur rôle et d'apporter des précisions dans la loi afin de faciliter leur travail et d'harmoniser leurs actions, les solutions doivent s'adapter à des réalités différentes tout en tenant compte d'objectifs collectifs. Par exemple, un propriétaire qui se sent contraint à des obligations légales, qui considère qu'il est insuffisamment consulté et qui n'a pas accès rapidement aux conclusions des études d'experts réalisées sur son propre bien est un citoyen dont le sentiment d'impuissance nuit à son engagement en faveur du patrimoine. Remettre entre ses mains les clés nécessaires pour qu'il puisse faire des représentations auprès des autorités confirmerait le caractère essentiel de sa contribution. Mais quelles clés? Et pourraient-elles servir à d'autres intervenants?

Voilà encore une intention fort louable de la part du Ministère, pour laquelle nous le félicitons. Peut-il dans notre cas en avancer la date d'application ? Par exemple : nous remettre notre dossier sans qu'il ne soit censuré, et s'asseoir en face de nous afin de trouver une solution juste et équitable à la situation actuelle ?

Quelles clefs ?

Nous pensons que la bonne foi et la justice sont amplement suffisantes et profiteraient à tous les promoteurs. Des objectifs qui sont très mesurables dans bien des cas de préservation ou de transmission du savoir. Des accès démocratiques au mécanisme de financement en fonction des engagements et des réalisations tangibles du promoteur.

Il n'y a actuellement aucune subvention en immobilisation et réfection majeure qui respecte un processus démocratique d'attribution et qui ne soit pas filtrée par le politique, ce qui peut se comprendre dans des ministères économiques où c'est les choix du gouvernement et sa politique qui prévalent, mais cela est totalement inadéquat et indéfendable dans la préservation du patrimoine. C'est sûrement la pire situation qu'on puisse envisager. Le patrimoine maritime québécois en est l'exemple absolu, et notre projet en est la caricature.

Actuellement, dans certains projets, la mesure d'efficacité est purement comptable, sans aucun égard à la qualité de la réalisation et au contenu. Il suffit que les chiffres balancent, sans se soucier si effectivement la réalisation vaut les montants investis.

La proposition: vers une loi sur la protection du patrimoine culturel

Les objectifs d'une nouvelle loi

a) Préciser et consolider légalement les responsabilités et les pouvoirs des instances gouvernementales et municipales à l'égard de la protection du patrimoine culturel. Les mesures que contiendra la future loi sur la protection du patrimoine culturel viseront une intégration optimale de la conservation du patrimoine culturel à tous les niveaux et dans toutes les sphères d'intervention. Elles viseront à assurer la cohérence des actions gouvernementales en matière de patrimoine culturel ainsi qu'à favoriser l'imputabilité des ministères, des organismes publics et des municipalités.

Nous ne pouvons qu'être d'accord et nous demandons une imputabilité de tous les intervenants et celle des fonctionnaires avec un droit de parole sans sanction. Si nous n'obtenons pas cela dans un domaine comme le patrimoine, alors, il n'y a pas grand espoir pour les autres enjeux de la société.

La définition du patrimoine culturel

Définition du patrimoine culturel

La définition proposée correspond-elle à la réalité québécoise?

Oui (relativement...)

Reconnaissance et protection

Sur le plan de la protection :

• **L'actualisation et l'élargissement de la définition du patrimoine :** prendre en compte les préoccupations récentes apparues au Québec comme à l'étranger au regard du paysage et du patrimoine immatériel.

Absolument !

• **Pour le paysage :** inclure le statut de paysage patrimonial et les mesures appropriées pour en assurer la conservation en faisant appel à un partage de responsabilités entre ministères, administrations municipales et citoyens.

Nous devons inclure des mesures transitoires de remise en état et de préservation de ce patrimoine, puisque sa notion est nouvelle au Québec.

• **Pour le patrimoine immatériel:** accepter la pertinence de chercher à connaître et à reconnaître le patrimoine immatériel exprimé par des lieux ou des événements culturels traditionnels ou par des porteurs de savoirs et de traditions, et assortir cette reconnaissance de mesures appropriées pour en assurer la commémoration et la transmission[...].

Nous ne cherchons pas, nous reconnaissons le patrimoine immatériel. Autrement, cela sera pour la prochaine refonte de la loi... Le Ministère a en sa possession suffisamment de documents faisant le tour de la question, et une documentation d'experts fournie par le milieu concerné par cette reconnaissance. Les opposants seront surtout de nature financière, par crainte d'un manque de ressources pour leur propre projet, et d'autres voudront assurément y inclure de nouvelles pistes pour élargir leur assiette. Les membres du CQPV et le CQPV lui-même réfléchit à la question depuis fort longtemps et à compte d'auteur, aussi, il n'y a là aucun opportunisme, respectons-les.

• **La simplification des statuts de protection et des catégories de biens protégés :**

la future loi retiendra deux statuts, accompagnés de mesures de contrôle adaptées au niveau d'intervention: le classement au palier gouvernemental ou ministériel et la citation au palier municipal. Ces statuts, accompagnés de mesures de conservation adaptées à chaque contexte, s'appliqueront à cinq catégories: le bien mobilier (qui concerne tout objet faisant partie ou non d'un ensemble), le bien immobilier (qui concerne tout édifice ou structure), le site (qui concerne tout ensemble de biens

immobiliers), le paysage (qui concerne un territoire constitué d'éléments naturels et d'éléments immobiliers patrimoniaux qui ont une valeur paysagère) et l'immatériel.

Nous sommes évidemment enclins à demander un statut spécial pour une commission *ad hoc* pour les navires, à l'exemple de la France, qui a donné pleins pouvoirs à un organisme indépendant pour la reconnaissance et la labellisation des bateaux.

C'est un domaine hautement spécialisé qui repose sur un savoir-faire et des méthodes extrêmement codifiées puisqu'il s'agit d'un bien qui doit répondre également à des lois qui protègent la vie humaine en mer.

Le sérieux des inspecteurs de Transports Canada permet de démontrer factuellement, par leur décote, la perte des qualités nautiques — et de ce fait patrimoniales — de la Marie-Clarisse et du Saint-André, alors que le MCCCCF n'y a vu que du feu et se retrouve d'une part, avec la Marie-Clarisse, avec un problème de dégradation majeure d'un bien classé et, d'autre part, la perte totale du Saint-André, avec la bénédiction du Ministère et après la dépense de 5 millions \$ de fonds publics !

Alors, apprenons de nos erreurs et regardons ce que font les autres ailleurs, avec succès.

• **La reconduction des actuels biens classés et cités dans le Répertoire des biens culturels du Québec :** les biens reconnus dans le cadre de la Loi sur les biens culturels y figureront à titre de biens inscrits au Répertoire.

Nous nous opposons à cette idée pour au moins un cas, puisque le bateau Saint-André, altéré irrémédiablement par son propriétaire avec l'argent du Ministère, ne correspond plus du tout aux critères pour justifier le classement d'une goélette (voir le comparatif en annexe).

La proposition de simplifier les statuts de protection et les catégories de biens protégés vous apparaît-elle appropriée?

Non, car nous demandons une catégorie à part pour les navires.

La formule de simplification suggérée est-elle adéquate?

Non. Nous recommandons :

1. Que le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine voit à la création d'un comité *ad hoc* d'experts reconnus du domaine maritime, indépendant du Ministère et impartial, qui aura pour mandat :
 - a. d'analyser au plan technique et muséologique tous les navires du patrimoine encore existants ;
 - b. de faire les recommandations qui s'imposent en vue d'assurer leur sauvegarde et leur préservation, selon les critères reconnus internationalement ;
 - c. de recommander au Ministère le classement souhaitable pour ces navires d'intérêt historique et patrimonial, selon les critères reconnus dans le domaine maritime et en tenant compte des qualités d'authenticité dont ils font encore preuve ;
 - d. d'agir comme conservateur du patrimoine classé, ayant pleine autorité de surveillance des actions menées sur ces navires et en étroite collaboration avec Transports Canada, pour les navires restaurés en vue de naviguer.
2. Que toute intervention technique sur les navires classés soit dorénavant supervisée et contrôlée par un expert reconnu agissant sous la responsabilité du Comité.

Consultation

- Le Conseil aurait essentiellement **des fonctions consultatives ainsi que des fonctions d'études et de recherches** directement conséquentes à ces premières[...]

Nous proposons que le Conseil ait comme mandat de faire le suivi de la conformité, autre qu'administrative, quant au résultat des restaurations des biens classés, en fonction de leur réalité propre en ce qui regarde la préservation, d'une façon neutre et indépendante, et que ses demandes de correctifs et ses recommandations soient reconnus.

- À moins de demandes spécifiques de la part du ministre, **ses avis ou rapports seraient rendus publics** selon des délais à préciser dans la future loi.

Nous comprenons très mal, dans la préservation du patrimoine, ce qui peut justifier une demande spécifique du ministre de retarder la publication d'avis ou de rapports. À une exception : nous pouvons comprendre la nécessité de cacher une localisation le temps de sécuriser des biens.

La consultation

Les fonctions attribuées au nouveau Conseil du patrimoine culturel du Québec lui permettent-elles de remplir le mandat qui devrait lui être attribué dans le cadre de la future loi sur la protection du patrimoine culturel? Sinon, en quoi devraient-elles être modifiées?

Nous le rappelons, nous proposons une commission totalement indépendante du ministère, avec des commissaires dont l'employeur régulier n'est pas le gouvernement, et dont les recommandations ne pourraient être ignorées parce qu'elles seraient intégralement rendues publiques.

Nous proposons un organe comme le BAPE, où l'on pourrait ainsi avoir une commission avec des experts *ad hoc* qui entendrait, en toute transparence, les différents acteurs.

Financement

Le financement

Les trois propositions à incidence financière (fonds renouvelable, mesures fiscales et modulation de la compensation pour exemption de taxes foncières) vous semblent-elles pertinentes pour atteindre les objectifs de la future loi?

D'autres pistes seraient-elles plus prometteuses ou mieux applicables?

Bien des projets doivent, avant d'être rentable, passer par une mise aux normes en vertu des différentes réglementations ; par exemple : incendie, évacuation, etc.

Les projets de type patrimoniaux doivent assumer des coûts importants pour répondre à ces réglementations sans mettre en péril le bien lui-même. Aucun banquier n'accepte actuellement d'aider à la certification d'un navire par Transport Canada, même si le projet est commercialement rentable sur papier. Aussi, l'État se doit de cautionner un prêt pour aider les acteurs patrimoniaux dans leur mise aux normes pour permettre l'exploitation du bien. Dans le cas de la goélette *Grosse-Île*, les coûts reliés à la certification sont de 350 000 \$. Ce type de cautionnement existe couramment dans l'aviation, qui connaît les mêmes embûches de financement avant la certification d'un appareil. Quel que soit la valeur ou l'état du bien, son exploitation est impossible avant de l'obtenir.

Nous voulons également dire que bien des subventions sont aujourd'hui tributaires des rendements des activités culturelles et, malheureusement, tout un pan de la culture est viable, mais ne génère pas forcément de profit. Aussi, généraliser les crédits d'impôt comme ressource financière, c'est ouvrir la porte à n'aider que les bien nantis et la culture la plus

commerciale, qui génère des profits et des impôts, ce qui n'est pas vraiment l'objectif de la préservation du patrimoine.

Certains types de subventions devront aussi être alloués pour plusieurs années, car le fait de devoir soumettre chaque année une demande récurrente est dommageable pour le système et pour le rendement des organismes culturels, entraînant une utilisation improductive des ressources humaines tant au ministère qu'au sein des organismes. L'incertitude, année après année, des organismes bénéficiaires se double d'une obligation de «filer doux» si on ne veut pas être oublié l'année suivante... Des programmes de financement sur 3 ans seraient sains et profitables. Ou... d'une élection à l'autre ?

Recommandations spécifiques au patrimoine maritime

Au Québec, la difficulté reliée à la protection de notre patrimoine maritime réside principalement dans la rareté de plus en plus critique de connaissances en culture maritime et de compétences en construction navale, un domaine distinct du patrimoine bâti.

Le savoir-faire en construction maritime traditionnelle est une connaissance qui s'acquière sur le terrain, avec un maître, et qui requiert plusieurs années d'expérience. Il s'agit d'un domaine technique et spécialisé, qui a davantage à voir avec les avions qu'avec les bâtiments terrestres. La science de construction requise pour permettre à un bateau en bois — un savant assemblage de bois et de cordages, des matériaux « vivants » qui interagissent avec leur milieu d'utilisation — de traverser un océan range les navires dans une classe tout à fait à part du patrimoine matériel.

Transports Canada, qui supervise ce genre de construction en suivant des normes comme celles de la Lloyd's sur les navires en bois, offre un excellent modèle de ressource technique compétente. Mais comme ce ministère ne fait qu'approuver une solidité et un armement en fonction de la zone de navigation, il conviendrait d'établir un pont avec les préoccupations patrimoniales de la Culture pour parvenir à un ajustement de la réglementation en vue de solutions raisonnablement authentiques et sécuritaires. Samuel de Champlain a traversé 27 fois l'Atlantique sur des bateaux qui ne satisferaient à aucune norme moderne, et il est mort dans son lit à Québec ! Les solutions existent, entre cette réalité ancienne et la nôtre.

Sur le plan de la protection de notre patrimoine maritime, le bilan que nous pouvons faire des actions du MCCCCF depuis plus de vingt ans et la dépréciation critique de la presque totalité des navires qui restent mènent à un constat d'échec du mode de gestion du Ministère à ce chapitre. En 47 ans, deux initiatives privées qui ne sont pas soutenues par le MCCCCF sont les seules à avoir réussi à sauver d'ultimes pièces de ce patrimoine. Malgré les nombreux rapports et analyses — internes et externes — qui ont fait état de la situation, il semble que le ministère, par manque de ressources spécialisées, soit incapable de sauvegarder les navires historiques et ne parvienne également à faire un bilan profitable pour la société québécoise des multiples succès en la matière, qu'ils soient ou non sous sa gouverne.

Même après les fiascos notoires de la *Grande Hermine* et du *Pélican*, après le démembrement de la chalouperie Godbout — un monument historique de l'île d'Orléans —, après l'échec de la restauration de la *Marie-Clarisse* et la perte de valeur patrimoniale du *Saint-André*, le Ministère maintient une gestion du patrimoine maritime sans s'adjoindre de ressources compétentes. Il a cautionné des projets et investi des sommes considérables pour la restauration des deux navires

en bois classés sans s'assurer du respect des critères de préservation et de la qualité des travaux, alors qu'il avait la garde de ces biens.

Considérant les résultats désastreux obtenus par le MCCCCF depuis 20 ans en ce qui regarde la préservation des navires du patrimoine, nous demandons :

- 1. Un moratoire immédiat sur l'octroi de toute aide financière et sur le versement des sommes actuellement engagées pour les navires sous sa juridiction ;**
- 2. Une enquête indépendante sur l'utilisation des fonds publics octroyés depuis 2000 pour la réfection et la mise en valeur des navires classés, que ces fonds proviennent du MCCCCF ou d'autres sources gouvernementales.**

Nous recommandons :

- 1. Que le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine voit de manière diligente à la création d'un comité ad hoc d'experts reconnus du domaine maritime, indépendant du Ministère et impartial, qui aura pour mandat :**
 - a. d'analyser au plan technique et muséologique tous les navires du patrimoine encore existants ;
 - b. de faire les recommandations qui s'imposent en vue d'assurer leur sauvegarde et leur préservation, selon les critères reconnus internationalement ;
 - c. de recommander au Ministère le classement souhaitable pour ces navires d'intérêt historique et patrimonial, selon les critères reconnus dans le domaine maritime et en tenant compte des qualités d'authenticité dont ils font encore preuve ;
 - d. d'agir comme conservateur du patrimoine classé, ayant pleine autorité de surveillance des actions menées sur ces navires et en étroite collaboration avec Transports Canada, pour les navires restaurés en vue de naviguer.
- 2. Que toute intervention technique sur les navires classés soit dorénavant supervisée et contrôlée par un expert reconnu agissant sous la responsabilité du Comité.**

**Présentation de 9109-4631 Québec Inc. (goélette *Grosse-Île*)
à la Commission parlementaire sur la loi 82, le 8 février 2011**

Élus, membres de l'Assemblée nationale, chers concitoyens merci de nous recevoir, le temps nous étant compté, commençons.

Dans le cadre de cette commission parlementaire sur la loi 82, nous vous entretiendrons ici exclusivement du patrimoine maritime.

Yves Gélinas marin, cap-hornier, cinéaste et moi, Didier Épars, propriétaire de la compagnie qui gère la goélette *Grosse-Île*, souhaitons que notre patrimoine maritime vive et redevienne ce qu'il a été, un moteur économique régional et qu'il suscite à nouveau l'admiration de tous.

En 2009, après plusieurs années d'observation de notre travail de restauration de la goélette *Grosse-Île*, l'Association européenne du patrimoine maritime, l'European Maritime Heritage, nous a invité à joindre ses rangs.

Nous étions présents au 7^e congrès et à l'assemblée générale de l'EMH tenus à Seixal au Portugal en septembre 2010. 180 représentants de 20 nationalités différentes y ont posé la question suivante :

« Sommes-nous capables de transmettre le patrimoine maritime existant aux générations futures? »

C'est une question qui pourrait aussi se poser ici.

La France est devenue un des leaders européens de la préservation du patrimoine maritime et nous trouvons les solutions structurelles qu'elle a adoptées fort intéressantes ; celles-ci ont produit des résultats spectaculaires en 2 décennies. Nous proposons de nous inspirer de ces solutions que la France a adoptées.

L'amiral Georges Prud'homme, ancien directeur du Musée national de la Marine, vice-président de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, désirait venir nous en informer, mais il lui fut impossible de se libérer à quelques jours d'avis. Il nous a toutefois fait parvenir le témoignage qu'il désire nous livrer.

Yves Gélinas va nous lire un résumé de cette intervention.

Nous déposons toutefois à la commission le document de l'amiral Georges Prud'homme en entier.

Yves Gélinas, je te laisse la parole

Le Patrimoine maritime, un devoir de mémoire
Condensé d'un texte de l'amiral Georges Prud'homme.

Le patrimoine maritime est une notion relativement récente. Les éléments faisant partie du patrimoine maritime, reconnu par l'UNESCO et l'Europe sont spécifiquement :

- Des infrastructures ayant une histoire particulière ou participant d'une manière active au paysage maritime.
- Des bateaux préservés lorsqu'ils arrivent en fin de vie, voire reconstruits. Ces bateaux peuvent ainsi symboliser un type de construction particulière ou un type de navire disparu.
- Des techniques ou traditions, qui sont préservées sur les navires-écoles ou dans les chantiers navals bois.
- Des animaux emblématiques du monde marin ou des végétaux et leur exploitation sur le littoral.

En Europe l'Association du Patrimoine maritime européen ou l'European Maritime Heritage est une association regroupant les propriétaires privés de bateaux d'intérêt patrimonial, les musées maritimes ainsi que toutes les organisations liées au patrimoine maritime en Europe. L'EMH est le principal représentant du patrimoine maritime européen sous le patronage de l'UNESCO.

En France

Le plus important acteur français dans la protection du patrimoine maritime et fluvial national est la **Fondation du patrimoine maritime et fluvial** abrégée par la Fondation du Patrimoine.

La Fondation du Patrimoine a pour but essentiel de sauvegarder et de valoriser le patrimoine rural non protégé par l'État. Maisons, églises, ponts, lavoirs, moulins, patrimoine industriel, mobilier, naturel, tous les types de patrimoine de proximité sont éligibles à l'action de la Fondation. Aux côtés de l'État et des principaux acteurs du secteur, la Fondation aide les propriétaires publics et associatifs à financer leurs projets, permet aux propriétaires privés de défiscaliser tout ou partie de leurs travaux et mobilise le mécénat d'entreprise.

Cette Fondation a vocation d'abriter des Fondations particulières, comme la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, plus spécialement chargée de la sauvegarde et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial français.

La Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial a été reconnue comme l'interlocuteur privilégié du gouvernement français et comme la seule organisation chargée de labelliser les bateaux d'intérêt patrimonial. Du fait de son lien avec la Fondation du patrimoine, elle peut lancer des souscriptions pour les travaux de restauration ou de rénovation des bateaux avec défiscalisation des dons financiers à hauteur de 66% du don.

Présentation des réalisations :

L'EMH organise ou parraine chaque année 500 manifestations et rassemblements de voiliers traditionnels, soit pendant les Journées européennes du Patrimoine, soit tout au long de l'année, manifestations qui attirent en Europe un public estimé à 20 millions de spectateurs.

La France, de son côté, avait pris un certain retard, mais ce retard a été rapidement comblé. 400 voiliers traditionnels s'étaient rassemblés à Douarnenez en 1986 et ont été admirés par 10.000 spectateurs. Vingt-deux ans plus tard, en 2008, près de 800.000 spectateurs payants venaient admirer plus de 5.000 embarcations et voiliers traditionnels dans la rade de Brest.

À Rouen, en 2008, 9 millions de spectateurs se sont pressés sur les quais de Rouen et le long de la Seine pour admirer une cinquantaine de grands voiliers. La journée du 14 juillet seulement, plus de 2 millions de spectateurs étaient présents pour les voir parader de Rouen au Havre.

Examinons les résultats obtenus. D'abord au plan social, ensuite au plan culturel, enfin au plan économique.

Aspect social :

L'EMH estime que les 12.000 bateaux dont elle est responsable permettent la réinsertion sociale de nombreux jeunes désocialisés au sein des équipages. Cette réinsertion s'effectue tant par des travaux d'entretien et de restauration dans les chantiers, qu'au travers d'entraînements à la mer.

En France, l'impact des grandes manifestations maritimes a profondément modifié le paysage littoral. Les différents concours lancés par la revue « *Le Chasse-Marée* », les incitations à restaurer et valoriser le patrimoine existant ou les répliques, les incitations financières attribuées à la suite de la labellisation de 370 bateaux d'intérêt patrimonial, ont permis de ressusciter des chantiers navals qui avaient fermé.

Aspect culturel

L'action de l'EMH a permis une prise de conscience par les Européens de leurs racines maritimes ainsi que l'émergence d'une identité commune au-delà de leur histoire nationale faite de conflits. La redécouverte du patrimoine maritime a été un levier important de développement du tourisme dans les différentes régions européennes.

Les efforts déployés par des équipes de passionnés ont permis de sauver de la destruction et de l'oubli des bateaux de tout type et de toute taille ainsi que de revitaliser des paysages et des sites maritimes.

Aspect économique :

Pour l'EMH, les 20 millions de spectateurs participant aux manifestations maritimes génèrent une recette estimée à 500 millions d'euros pour le tourisme local. Les 12.000 bateaux traditionnels dépensent en moyenne 25.000 euros annuellement pour leur entretien et leur navigation, soit un apport financier de 250 millions d'euros pour les industries nautiques et les entreprises de ravitaillement. Enfin, dans le cadre des embarquements des équipages sous la forme de location, les 12.000 bateaux traditionnels engrangent une masse financière estimée à 100 millions d'euros.

Les 200.000 visiteurs journaliers aux manifestations de Brest dépensent plus de 1,5 million d'euros uniquement pour assister à la manifestation, sans compter leurs dépenses annexes. Les « Voiles de la Liberté » à Rouen drainent une masse financière estimée à plus de 180 millions d'euros.

Amiral Georges Prud'homme

Merci Yves

Pouvons- nous, au Québec, nous priver d'une telle ressource économique et culturelle? Nous devons impérativement créer une nouvelle entité (une fondation du patrimoine par exemple) et modifier la nouvelle loi de façon significative pour permettre la survivance de plusieurs patrimoines que le ministère ne peut actuellement combler. À l'exemple de la France, nous devons éloigner la protection du patrimoine de la sphère politique.

Le patrimoine maritime, et particulièrement les bateaux, ont fait l'objet de nombreuses études pour finalement ne rien protéger ou si peu et très mal. Depuis la destruction de la *Bluenose II* en décembre dernier, il ne reste que deux goélettes québécoises, la *Grosse-Île* et la *Mont Saint-Louis*, ainsi qu'une goélette de la côte est. Ce sont les seules goélettes canadiennes historiques restantes.

Combien de gens ont afflué sur les quais du port de Montréal en septembre dernier pour voir les *Bounty*, *Unicorn*, *Pride of Baltimore*? Combien de personnes sont venus en 2008 voir le *Belem*? Mais comme ces navires n'étaient pas canadiens, personne n'a eu le droit de naviguer à leur bord. Le public était au rendez-vous pour fêter le patrimoine des autres, on peut imaginer combien ils honoreront notre propre patrimoine.

Pourquoi sommes-nous la seule nation industrialisée incapable de préserver son identité maritime? Les régions du Québec n'ont pas les moyens de se priver de cette ressource économique.

Car ce patrimoine est à nous tous

À l'occasion du quatrième centenaire de Québec,
qui aurait dû célébrer le fleuve et la mer,
on a fait ce choix incompréhensible d'oublier notre histoire
et d'occultier un des thèmes les plus rassembleurs
de notre courtepoinette culturelle :
notre patrimoine maritime.

Ce patrimoine est pourtant une composante essentielle
de notre héritage matériel et immatériel,
un patrimoine vivant,
qui s'inscrit à merveille dans nos paysages,
qui est gravé dans nos collectivités, et
qui trace le chemin vers notre mémoire.

Ce patrimoine est à nous tous.

C'est le chemin qui marche,
celui des nations amérindiennes et inuites
qui occupaient cet immense territoire
grâce à l'ingéniosité de leur batellerie :
canots d'écorce, kayaks, umiaqs, rabaska...

Ce patrimoine est à nous tous.

Celui d'une colonie française
qui a utilisé son génie maritime
pour occuper ce territoire et s'y installer.

Abraham Martin, premier pilote,
Testu de la Richardière, maître de port,
Louis Jolliet, hydrographe
Ont tenté de comprendre ce fleuve
sous la protection de troupes au nom évocateur :
les compagnies Franches de la Marine.

Ce patrimoine est à nous tous.

Ces noms ont encore des résonances profondes :
Les précurseurs Jacques Cartier, Pierre Dugua de Monts,
Samuel de Champlain,
Paul Chomedey, Sieur de Maisonneuve,
les coureurs des bois Étienne Brûlé, Pierre-Esprit Radisson,
Médard Chouart Des Groseilliers,
les corsaires Robert de Beaucourt,
Pierre Lemoyne d'Iberville,
les capitaines Louis-Antoine de Bougainville,
Joseph-Elzéar Bernier
Les écrivains Faucher de Saint-Maurice, Damase Potvin.

Ce patrimoine est à nous tous.

C'est une science au service des marins,
des pêcheurs, des coureurs des bois, des corsaires,
des pirates, des conteurs, des écrivains, des cinéastes.

Ce patrimoine est à nous tous.

Celui d'une colonie britannique
dont la première loi constituante est le droit maritime.
Aussi pour et par la mer,
les frères Kirke, William Phipps,
James Cook, Horatio Nelson,
tous ont vu et marqué Québec.

Ce patrimoine est à nous tous.

Celui d'un pays avec des bâtisseurs de génie,
des navigateurs intrépides :
Samuel Cunard, fondateur de la célèbre Cunard Line.
Donald Mckay, constructeur des fameux clippers,
John Molson, constructeur du premier vapeur à relier Québec à Montréal

Des milliers de navires sont nés à Québec
dûs au savoir-faire des Amérindiens,
des canadiens-français,
à l'entrepreneurship écossais et britannique,
à la vaillance irlandaise.

Navires que l'on retrouvera dans le monde entier,
sur les routes de Chine, d'Australie, d'Amérique.
Nous avons construit une part importante
de la flotte d'un empire
sur lequel le soleil ne se couchait jamais.

On pourrait citer plus de 2500 noms de navires
de plus de 100 tonneaux, Construits en un siècle,
En 1840, on trouvait à Québec
la plus grande concentration de chantiers maritimes
du monde.
Maintenant, plus rien.

Occulter notre patrimoine maritime,
c'est oublier pourquoi et comment nous sommes ici,
c'est nier l'histoire de notre réussite, de notre commerce,
nier le levier de notre développement.

C'est oublier comment sont nés
le Groupe Desgagné, Le groupe Fednav,
Le Groupe Océans, le chantier maritime Davie,
Arrimages Saint-Laurent, Le Groupe Maritime Verreault,
la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent.

Tout est là, il nous faut juste mettre en pratique
La devise que le Québec s'est donnée :
« Je me souviens ».

« Pour la suite du monde »,
comme avait dit un certain Pierre Perrault...

Commission parlementaire sur le projet de loi 82 Loi sur le patrimoine culturel

Nous avons dit dans notre mémoire que nous voulions être entendus sur certains articles de la loi 82: nous sommes prêts.

CHAPITRE I

OBJETS, DÉFINITIONS ET APPLICATION

1. La présente loi a pour objet de favoriser la connaissance, etc.. de paysages culturels patrimoniaux et de patrimoine immatériel.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les termes suivants signifient ou désignent :

etc.

« immeuble patrimonial » : tout bien immeuble qui présente un intérêt pour sa valeur archéologique, architecturale, artistique, emblématique, ethnologique, historique, paysagère, scientifique ou technologique, notamment un bâtiment, une structure, un vestige ou un terrain ;

Nous proposons d'adopter à cette définition ou de rédiger une définition plus adaptée aux navires qui sont des biens meubles, mais extrêmement particuliers.

« objet patrimonial » : tout bien meuble, autre qu'un document patrimonial, qui présente un intérêt pour sa valeur archéologique, artistique, emblématique, ethnologique, historique, scientifique ou technologique, notamment une œuvre d'art, un instrument, de l'ameublement ou un artefact ;

Résumé de notre questionnaire :

Nous demandons qu'un navire puisse être inclus dans cette définition. Un navire est un bien meuble qui, dans les faits, est un immeuble nomade. Un navire peut s'assimiler à une ville, avec tous ses services : hébergement, alimentation, etc. De plus, un navire est soumis à un système hypothécaire qui lui est propre.

Ceci est notre suggestion principale :

Nous demandons, à l'exemple de la France, la création d'une fondation pour le patrimoine adaptée aux réalités québécoises (ce qui rejoindrait beaucoup de demandes faites par d'autres organismes s'occupant de patrimoine) et une entité à l'intérieur celle-ci propre au patrimoine maritime.

SECTION X

CONSEIL DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC

Extrait du livre vert :

La gestion de la Loi sur les biens culturels fait l'objet de trop nombreuses critiques pour qu'on ne profite pas de la préparation d'une nouvelle loi pour tenter de l'alléger et de la moderniser.

§1. — Constitution et fonctionnement

Nous proposons quelques changements que nous jugeons très importants à cette loi :

82. Un organisme de consultation est institué sous le nom de « Conseil du patrimoine culturel du Québec », ayant son siège à Québec.

Extrait du livre vert :

À l'instar des questions environnementales, les questions soulevées dans le monde du patrimoine sont souvent délicates sur le plan historique et patrimonial, sensibles sur le plan politique et dans un rapport de médiation difficile à contrôler. Il paraît essentiel qu'un organisme-conseil puisse tenir des audiences publiques, qu'il étudie en profondeur certaines questions complexes et qu'il fasse rapport au ministre.

Cet organisme-conseil devrait être un Bureau d'audience publique sur la culture tel que demandé par de nombreux intervenants et presque proposé dans le livre vert.

Ou à tout le moins, nous réclamons les changements suivants dans les articles ci-dessous :

87. Le Conseil est formé de 12 membres : 7 membres, nommés par le gouvernement, dont un président et un vice-président, issus de plusieurs domaines du patrimoine culturel et provenant de plusieurs régions du Québec et 6 membres nommés par des organismes culturels significatifs comme le Conseil des Monuments et des Sites du Québec.

96. Le Conseil (peut) doit recourir aux services de spécialistes du patrimoine concerné en accord avec le propriétaire du bien étudié pour l'étude de questions de son ressort. L'autorité du spécialiste doit être reconnue par les parties ou les deux parties ont le droit à un expert chacune. Ces personnes ont droit aux honoraires, allocations ou traitements fixés par le gouvernement.

101. Les procès-verbaux des séances du Conseil et de ses comités, dûment approuvés et certifiés par le président ou le vice-président, sont authentiques. Il en est de même des documents ou des copies émanant du Conseil ou faisant partie de ses archives lorsqu'ils sont signés par le président, le vice-président ou tout membre du personnel désigné par le Conseil. Ces procès-verbaux sont publiés dans la gazette officielle et sont d'accès public à tout demandeur.

Extrait du livre vert

La transparence des décisions

Le ministre peut ne donner accès aux avis que lui transmet la Commission des biens culturels qu'au terme d'une prise de décision. Aux yeux des citoyens, cette discrétion nuit à la transparence du traitement qui est donné à des demandes, particulièrement pour les autorisations d'intervention sur des biens protégés.

103. Un musée constitué en vertu de la Loi sur le Musée des beaux-arts de Montréal ou de la Loi sur les musées nationaux, un centre d'archives agréé ou une institution muséale reconnue, au sens que donne à ces expressions l'article 1 de la Loi sur les impôts, qui acquiert par donation, conformément à sa politique d'acquisition et de conservation et aux directives du ministère de la Culture et des Communications, un bien patrimonial, autre qu'un bien décrit au paragraphe a du troisième alinéa de l'article 232 de la Loi sur les impôts, doit, lorsque le donateur le requiert, présenter par écrit au Conseil une demande pour faire fixer la juste valeur marchande du bien. Sont exclus de ce processus tous les biens privés ou de corporations parapubliques ayant bénéficié de dons, de subventions, d'aides gouvernementales ou paragouvernementales à

l'acquisition ou à la rénovation dans les quinze ans avant la donation, si ceux-ci dépassent 30 % de la valeur actuelle du bien.

CHAPITRE VIII

RECOURS ET SANCTIONS

SECTION I

DISPOSITIONS COMMUNES À L'ENSEMBLE DU PATRIMOINE

CULTUREL PROTÉGÉ

185. Toute personne nommée ou désignée dans une ordonnance de la Cour supérieure visée à l'article 195 ou à l'article 203, dans une ordonnance du ministre visée aux articles 76 et 77, dans une ordonnance de la municipalité visée aux articles 148 et 149 ou dans toute décision d'un juge rendue en vertu de l'un ou l'autre de ces articles 76, 77, 148 ou 149 qui la transgresse ou refuse d'y obéir, de même que toute personne non désignée qui y contrevient sciemment se rend coupable d'outrage au tribunal.

Cette personne peut, selon la procédure prévue aux articles 53 à 54 du Code de procédure civile, être condamnée par le tribunal compétent à une amende avec ou sans emprisonnement pour une durée d'au plus un an.

L'amende dont est passible cette personne est, s'il s'agit d'une personne physique, d'au moins 2 000 \$ et d'au plus 100 000 \$ et, s'il s'agit d'une personne morale, d'au moins 6 000 \$ et d'au plus 3% à 5% de son bénéfice net annuel (200 000) \$.

186. Commet une infraction quiconque aide ou, par un encouragement, un conseil, un consentement, une autorisation ou un ordre, amène une autre personne à commettre une infraction à la présente loi. Nous demandons que le Ministère de la Culture (voire tous les ministères et leurs fonctionnaires) soient assujettis à cet article.

Une personne déclarée coupable en vertu du présent article est passible de la même peine que celle prévue pour l'infraction qu'elle a aidé ou amené à commettre.

Didier Épars et Yves Gélinas



Le Patrimoine maritime, un devoir de mémoire

Le patrimoine maritime est une notion relativement récente, liée à l'émergence de patrimoines connexes comme par exemple le patrimoine industriel. Ce patrimoine maritime n'est qu'un aspect du patrimoine culturel défini par la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO

Le Patrimoine culturel

L'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) encourage l'identification, la protection et la préservation du patrimoine culturel et naturel à travers le monde considéré comme ayant une valeur exceptionnelle pour l'humanité. Cela fait l'objet d'un traité international intitulé « Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel », adopté par l'UNESCO en 1972. Le patrimoine est défini comme l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous devons transmettre aux générations à venir. Nos patrimoines culturel et naturel sont deux sources irremplaçables de vie et d'inspiration. C'est pourquoi l'UNESCO encourage les Etats parties à la Convention à sauvegarder leur patrimoine et se déclare prête à appuyer les activités menées par les Etats pour sensibiliser le public à la préservation du patrimoine national. Elle souhaite également encourager la participation des populations locales à la préservation de leur patrimoine culturel et naturel et animer la coopération internationale dans le domaine de la conservation du patrimoine culturel et naturel du monde.

Dans son article 4, la convention prévoit : « Chacun des Etats parties à la présente Convention reconnaît que l'obligation d'assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel et naturel visé aux articles 1 et 2 et situé sur son territoire, lui incombe en premier chef. Il s'efforce d'agir à cet effet tant par son propre effort au maximum de ses ressources disponibles que, le cas échéant, au moyen de l'assistance et de la coopération internationales dont il pourra bénéficier, notamment aux plans financier, artistique, scientifique et technique. »

Au niveau européen, le patrimoine culturel a été pris en compte dès la création de l'Europe. Il s'agissait d'amener les citoyens européens à réaliser tout à la fois l'immensité et la qualité de leur patrimoine, mais également comment amener les citoyens européens à réaliser que leur patrimoine culturel à la fois les unit et les différencie et constitue un instrument de découverte et de compréhension mutuelles.

La charte de Venise a été établie en 1964 pour formuler les principes concernant la conservation et la restauration des monuments et sites; elle poursuivait les principes de la Charte d'Athènes de 1931 qui a contribué au développement d'un vaste mouvement international, qui s'est notamment traduit dans des documents nationaux, dans l'activité de l'ICOM et de l'UNESCO, et dans la création par cette dernière du « *Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels* »

Enfin une convention cadre du Conseil de l'Europe sur la valeur du patrimoine culturel pour la société (dite convention Faro du 27 octobre 2005) a été élaborée. Cette convention-cadre traduit le passage de la question « *Comment préserver le patrimoine et selon quelle procédure ?* »

» à la question *« Pourquoi et pour qui le mettre en valeur ? »*. Elle part de l'idée que la connaissance et la pratique du patrimoine relèvent du droit du citoyen de participer à la vie culturelle telle que définie dans la Déclaration universelle des droits de l'homme.

Ce texte présente le patrimoine culturel comme une ressource servant aussi bien au développement humain, à la valorisation des diversités culturelles et à la promotion du dialogue interculturel qu'à un modèle de développement économique suivant les principes d'usage durable des ressources. A cet égard, il s'inscrit dans les priorités d'action du Conseil de l'Europe fixées par le 3e Sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement en mai 2005.

En France, Le ministère de la Culture et de la communication possède une direction générale des Patrimoines qui a la haute main sur l'ensemble du patrimoine culturel national. Par le décret n°64-203 du 4 mars 1964, est instituée *« une Commission nationale chargée de préparer l'établissement de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. »* L'Inventaire général du patrimoine culturel recense, étudie et fait connaître les éléments du patrimoine qui présentent un intérêt culturel, historique ou scientifique

Le Patrimoine maritime

Le patrimoine maritime, partie du patrimoine culturel général, 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. »*

La décision de créer *le Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels* a été prise à la 9ème Conférence générale de l'UNESCO à New Delhi, en 1956, alors que s'affirmait dans le monde le besoin de principes plus rigoureux de protection du patrimoine culturel. L'organisation intergouvernementale, désormais connue sous le nom d'**ICCROM** a été créée à Rome en 1959. C'est la seule institution ayant à l'échelle mondiale le mandat de promouvoir à la fois la conservation du patrimoine immobilier et mobilier (patrimoine maritime) sous toutes ses formes. L'ICCROM a pour ambition d'améliorer la qualité de la conservation et s'efforce dans ce domaine d'accroître la sensibilisation du public, à tous les âges de la vie, des enfants des écoles aux décideurs politiques. Il aspire, grâce à la conservation, à faire du patrimoine culturel une source de bénéfice pour l'humanité.

S'appuyant sur la charte de Venise établie en 1964 pour formuler les principes concernant la conservation et la restauration des monuments et sites au niveau européen, une association non gouvernementale, reconnue par l'Europe l'EMH (European Maritime Heritage) a proposé en 2002 aux institutions européennes **la Charte de Barcelone** sur la conservation et la restauration des navires anciens en état de naviguer (bateaux d'intérêt patrimonial).

Dans son article 1 elle définit *« La notion de patrimoine maritime navigant concerne le navire traditionnel qui témoigne d'une civilisation particulière ou d'une évolution significative, ainsi que de la navigation traditionnelle et des savoir-faire des marins et des constructeurs de bateaux. Elle s'étend non seulement aux navires importants mais aussi aux bateaux plus modestes du passé qui ont acquis avec le temps une signification culturelle »*

En France, le patrimoine maritime est défini dans les textes du ministère de la culture et de la communication comme : *« Les ports, phares, canaux, écluses, objets scientifiques et techniques de la navigation, sans oublier les savoir-faire de la construction navale ou l'usage des engins de pêche, constituent avec les embarcations et les navires ce que l'on nomme*

globalement le patrimoine maritime et fluvial ». Le patrimoine nautique est particulièrement fragile et nécessite un entretien constant. Depuis l'année 1982, le ministère de la Culture et de la Communication l'étudie et le protège. A la fin de l'an 2010, 118 bateaux sont inscrits ou classés au titre de la législation sur les monuments historiques. Parmi eux, 96 concernent le domaine maritime et 22 celui du fluvial. La Fondation du Patrimoine maritime et fluvial (FPMF), sous l'autorité du ministère de la Culture propose à un conseil interministériel la labellisation de bateaux dits « d'intérêt patrimonial » (BIP) pour une durée de 5 ans. Les projets qui se développent tout au long du littoral national témoignent de la volonté des collectivités locales d'appuyer, avec l'aide de crédits européens, une politique de tourisme culturel fondée sur une connaissance raisonnée du patrimoine maritime. Sur le littoral les études conduites sur l'architecture balnéaire ou sur des ensembles portuaires comme ceux de Dunkerque, du Havre ou de Rouen renouvellent la perception que nous avons d'une architecture trop souvent négligée.

Une réunion publique de réflexion et de négociation entre l'Etat français, les acteurs économiques concernés par la mer et la société civile protection du patrimoine maritime national baptisé « Le Grenelle de la mer » qui s'est déroulé en 2009 a permis de définir les grands axes de développement d'une politique raisonnée maritime. Concernant la conservation et la valorisation du patrimoine maritime il est indiqué : *«Ce patrimoine constitue le pilier culturel du développement durable. En tant que tel, il est constitué de l'articulation entre le vivant, le bâti, terrestre et sous-marin et le navigant. De par sa position unique en Europe, et grâce à son Outre-mer réparti sur tous les océans, la France dispose dans l'hexagone et l'Outre-mer d'un patrimoine maritime et fluvial qu'il soit bâti, vivant (grands fonds marins), naturel ou navigant, d'une très grande diversité et d'une grande richesse. Ce patrimoine est évolutif, il s'enrichit d'année en année. Lien entre le passé et le futur, il constitue un socle matériel et immatériel sur lequel on peut légitimement fonder une politique maritime. »*

Les éléments faisant partie du patrimoine maritime, reconnu par l'UNESCO et l'Europe sont spécifiquement :

- Des infrastructures ayant une histoire particulière ou participant d'une manière active au paysage maritime (par exemple des phares ou marques de signalisation maritime, des ensembles portuaires, des fortifications côtières)
- Des bateaux préservés lorsqu'ils arrivent en fin de vie, voire reconstruits. Ils peuvent ainsi symboliser un type de construction particulière (pêche professionnelle) ou un type de navire disparu (tartane méditerranéenne).
- Des techniques ou traditions, qui sont préservées sur les navires écoles ou dans les chantiers navals bois.
- Des animaux emblématiques du monde marin ou des végétaux et leur exploitation sur le littoral (goémoniers sur le littoral breton).

Présentation d'acteurs spécifiques :

L'EMH (European Maritime Heritage ou Association du Patrimoine maritime européen) est une association non gouvernementale regroupant à la fois les propriétaires privés des bateaux d'intérêt patrimonial, les musées maritimes ainsi que toutes les organisations liées au patrimoine maritime en Europe. Le but est d'encourager la coopération mutuelle afin de conserver en état de naviguer le patrimoine maritime européen. Il souhaite également assurer les responsabilités d'expert professionnel du patrimoine maritime et fluvial dans les domaines de la navigation, de la

sécurité maritime, de la formation maritime des équipages auprès des responsables élus et des membres des différentes commissions du Conseil de l'Europe.

Regroupant près de 15 nationalités, dont 8 représentants nationaux, 1 membre régional, 20 organisations culturelles et 8 membres associés dont un canadien, l'EMH est le principal représentant du patrimoine maritime européen. Parrainant plus de 500 manifestations maritimes chaque année, l'EMH abrite plus de 12.000 bateaux traditionnels.

L'EMH est non seulement l'interlocuteur privilégié avec les commissions européennes reconnu par la recommandation n°1468/2000 du PACE (Parliamentary Assembly for the Council of Europe), mais a participé à la rédaction de **la Charte de Barcelone** en 2002, ainsi qu'à l'évaluation de la protection du patrimoine maritime dans le projet de politique maritime de l'Europe évoqué dans le « *Green Book Paper : Towards a future Maritime Policy for Europe* » en 2005, **la déclaration de Rotterdam** en 2007 sur les conclusions du Green Book Paper, enfin la conformité des règles de sécurité applicables aux bateaux traditionnels en escale en Baltique en 2010. Actuellement l'EMH participe aux définitions des règles de sécurité applicables aux bateaux traditionnels et de plaisance sur les voies navigables en Europe.

Réunis en 2010 à Seixal (Portugal), 180 représentants de 20 nationalités différentes ont travaillé sur le sujet suivant : « **Sommes-nous capables de transmettre le patrimoine maritime existant aux futures générations ?** »

Acteurs français :

Le plus important acteur français dans la protection du patrimoine maritime et fluvial national est la **Fondation du patrimoine maritime et fluvial, (FPMF)** abritée par la Fondation du Patrimoine.

La Fondation du Patrimoine a pour but essentiel de sauvegarder et de valoriser le patrimoine rural non protégé par l'Etat. Maisons, églises, ponts, lavoirs, moulins, patrimoine industriel, mobilier, naturel, tous les types de patrimoine de proximité sont éligibles à l'action de la Fondation. Aux côtés de l'Etat et des principaux acteurs du secteur, elle aide les propriétaires publics et associatifs à financer leurs projets, permet aux propriétaires privés de défiscaliser tout ou partie de leurs travaux et mobilise le mécénat d'entreprise.

Sous la forte impulsion du Président de la République, le Ministère de la Culture a préparé le texte qui, une fois adopté par le Parlement, allait devenir la loi du 2 juillet 1996 créant la Fondation du Patrimoine, reconnue d'utilité publique par le décret du 18 avril 1997.

Cette Fondation a vocation à abriter des Fondations particulières, comme la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, plus spécialement chargé de la sauvegarde et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial français.

Président de la FPMF depuis 1997, Gérard d'Aboville est assisté par deux vice- présidents : l'amiral Georges Prud'homme, ancien directeur du Musée National de la Marine, et Philippe d'Orsay, ancien président d'Armateurs de France. Cette Fondation est également la représentante pour la France de l'European Maritime Heritage (EMH), Conformément au Décret n°2007-1262 du 21 août 2007, la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial a été reconnue l'interlocuteur privilégié du gouvernement français et seule organisation chargée de labelliser les bateaux d'intérêt patrimonial dans le vivier des bateaux traditionnels français. Du fait de son lien avec la

Fondation du patrimoine, reconnue d'utilité publique, elle peut lancer des souscriptions pour les travaux de restauration ou de rénovation des bateaux avec défiscalisation des dons financiers à hauteur de 66% du don.

La Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial regroupe en son sein les Fédérations Régionales pour la Culture Maritime (FRCM) ainsi qu'environ 200 associations ou organisations consacrées spécifiquement au patrimoine maritime et fluvial en métropole et Outre-mer.

Présentation des réalisations :

Premières manifestations européennes : les journées du patrimoine (JEP) :

Pour amener les citoyens européens à prendre conscience de la richesse et la variété de leur patrimoine culturel, en particulier maritime, le Conseil de l'Europe a lancé en 1991, les Journées européennes du Patrimoine (JEP), initiative qui est devenue en 1999, une action conjointe du Conseil de l'Europe et de la Commission Européenne. Dans toute l'Europe, pendant les week-ends du mois de septembre, les JEP ouvrent les portes de nombreux sites et monuments, dont certains sont normalement fermés au public. Les 49 Etats parties à la Convention culturelle du Conseil de l'Europe participent activement à cette initiative et l'on estime que de l'ordre de 30 millions de visiteurs se rendent dans 35.000 sites et monuments participants au cours du mois.

De son côté, L'EMH organise ou parraine chaque année 500 manifestations et rassemblements de voiliers traditionnels, soit pendant les Journées européennes du Patrimoine soit tout au long de l'année, qui permettent d'attirer un public estimé à 20 millions de spectateurs essentiellement dans les pays du Nord de l'Europe.

La France, de son côté, a pris un certain retard dans l'organisation des grandes manifestations maritimes vis-à-vis des pays du nord de l'Europe, cependant grâce à la revue consacrée à la culture et au patrimoine maritimes « **Le Chasse Marée** », lancée en août 1981 à Douarnenez, le retard a été rapidement comblé. Pors Beach en 1980, et 82, Douarnenez en 1986 avec 400 voiliers traditionnels admirés par 10.000 spectateurs se sont transformés en près de 800.000 spectateurs payants venus admirer plus de 5.000 embarcations et voiliers traditionnels dans la rade de Brest en 2008.

A Rouen, naît l'idée en 1983 de créer des animations sur les quais afin de redonner aux rouennais l'envie de reconquérir leur port. L'envie de créer une grande concentration de voiliers fait son chemin et en 1985, une association « **Les voiles de la Liberté** » est créée. Depuis cette date, tous les 4 ans, de grandes manifestations sont organisées, dont la plus célèbre restera la « Course de la Liberté Rouen New-York », course de multicoque en 1986. En 2008, 9 millions de spectateurs se sont pressés sur les quais de Rouen et le long de la Seine pour admirer une cinquantaine de grands voiliers et des navires de guerre pendant une semaine. La « Sail Training International » a été partenaire de cette manifestation avec le départ de la « Tall ship's Race 2008 ». Le 14 juillet, pour la magnifique parade sur la Seine, ce sont plus de 2 millions de spectateurs qui étaient présents de Rouen au Havre.

La Fondation du Patrimoine maritime et fluvial parraine depuis 2001 la « **Semaine du Golfe** » dans le Golfe du Morbihan. Plus de 1.000 voiliers traditionnels et classiques sont répartis en 8 flottilles homogènes qui ont chacune un programme propre de navigation et sont accueillies par les 15 ports adhérents du Golfe. Près de 4.000 marins en 2009 ont ainsi participé à la grande

parade finale du samedi. Cette manifestation qui se déroule tous les deux ans pendant la semaine de l'Ascension attire près de 400.000 passionnés.

La revue du « Chasse marée » a également lancé plusieurs concours pour les manifestations maritimes de Brest : « Bateaux de côtes de France » en 1990, chaque association, chaque port était invité à restaurer et reconstruire les bateaux de son patrimoine : ainsi une centaine de voiliers ont été lancés pour participer au gigantesque rassemblement international de Brest 92. En 1993 est lancé le concours « Patrimoine des côtes et fleuves de France » consacré à l'ensemble du patrimoine non navigant côtier, fluvial et lacustre. Plus de 700 associations vont permettre de réaliser des inventaires, collectes et des restaurations. En 1997 est lancé le « Défi des jeunes marins 2002 » qui va permettre de construire 30 yoles de 1796 (type yole française de Bantry) et d'initier des centaines de jeunes au savoir-faire marin en facilitant leur insertion.

Pour 2012, le « Chasse-Marée » a lancé le concours « Mémoire des ports d'Europe » qui a pour but d'encourager l'ensemble des communes d'Europe, possédant sur leur territoire un port maritime ou fluvial, à inventorier, étudier, mettre en valeur leur patrimoine portuaire. L'objectif est de contribuer à une réelle prise en compte du patrimoine historique portuaire dans les politiques d'aménagement et de développement culturel des façades maritimes européennes.

La Fondation du patrimoine maritime et fluvial a participé au sauvetage du patrimoine maritime français au travers de la labellisation des bateaux d'intérêt patrimonial (BIP). En 2010 plus de 370 bateaux sont officiellement labellisés, ce label étant officialisé par l'inscription au Journal Officiel de la République. Ce label permet à ces derniers, après agrément du Ministère de l'Economie et des Finances, de bénéficier d'une exonération des droits de francisation et de navigation, taxe prélevée sur chaque bateau de plaisance de plus de 7 mètres de longueur, pour une durée de 5 ans renouvelable. Le vivier des bateaux pouvant être labellisés BIP est estimé entre 1.500 et 2.000 bateaux. La labellisation BIP englobe tous les bateaux protégés au titre des monuments historiques.

La Fondation a également sauvé de la destruction *MARITE*, dernier terre-neuvier à voile ayant pratiqué la grande pêche sur les Bancs entre 1932 et 1937 et assure également la restauration du « *Principat de Catalunya* » dernier « Paillebot » de Méditerranée (grande goélette à voile et moteur de 25m de long ayant pratiqué le cabotage en Méditerranée entre 1916 et 1962). Cette restauration devrait durer 4 ans et s'effectue dans le cadre d'un plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) à Narbonne.

La Fondation participe également à la préparation des manifestations liées à l'élection de Marseille comme capitale culturelle de l'Europe en 2013. Vitrine de l'Europe en Méditerranée, carrefour de toutes les grandes civilisations maritimes au cours de son histoire, Marseille se devait de présenter le patrimoine maritime méditerranéen pendant cette grande manifestation. Plusieurs projets ont été proposés et le concours « Mémoire des ports de Méditerranée » est parrainé par la FPMF. Ce concours a pour objectif de dresser un état des lieux du Patrimoine Maritime portuaire en Méditerranée et d'inciter les organismes et groupements de personnes qui agissent pour la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine à présenter leurs réalisations ainsi qu'à travailler en coopération et s'aider mutuellement

Résultats obtenus :

Aspect social :

L'EMH estime que les 12.000 bateaux dont elle est responsable permettent une réinsertion sociale au sein des équipages de nombreux jeunes désocialisés (« Offers trainingin

social skills and team spirit »). Cette réinsertion s'effectue tant par les travaux d'entretien et de restauration dans les chantiers qu'au travers des entraînements à la mer dans toutes les conditions météorologiques envisageables. En Baltique et en mer du Nord de nombreux voiliers école embarquent des jeunes en perte de repères.

L'EMH propose aux institutions européennes une expression : « *Maritime heritage is real people and real life* » afin de les convaincre de l'impact social du patrimoine maritime. Uniquement en Hollande plus de 4.000 bateaux sont classés bateaux d'intérêt patrimonial et près d'un million de personnes travaillent pour et sur ces bateaux traditionnels

En France, l'impact des grandes manifestations maritimes a profondément modifié le paysage littoral. Les différents concours lancés par la revue « Le Chasse Marée », les incitations à restaurer et valoriser le patrimoine existant ou les répliques, les incitations financières attribuées à la suite des labellisations BIP ont permis de ressusciter des chantiers navals qui avaient fermé à la suite de l'engouement pour les coques en « plastique » (fiber glass) des bateaux de plaisance et professionnels. Les travaux liés au concours « Patrimoine des côtes et fleuves de France » ont permis de redécouvrir de nombreux sites oubliés qui sont actuellement rénovés et entretenus par les collectivités territoriales, qui en ont fait des sujets d'attractivité pour le tourisme local. Je rappelle que la France accueille chaque année plus de 80 millions de touristes dont une grande partie passe d'agréables vacances sur le littoral.

Enfin, comme indiqué précédemment, la rénovation de la goélette « Principat de Catalunya » s'effectue dans le cadre d'un plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) à Narbonne. La région Languedoc-Roussillon ainsi que les départements avoisinants ont accepté la création et le financement d'un centre de formation pour personnes en grande détresse sociale sous la direction d'un charpentier naval et de professionnels du bois. Ce centre permet la réinsertion de personnes en perte d'emploi ou socialement en difficultés qui retrouvent au sein d'une équipe soudée et professionnelle le sens de la discipline et du travail bien fait. Les résultats sont excellents et l'apprentissage du travail du bois permet à ces jeunes de trouver un travail localement dans les chantiers navals recréés par la redécouverte du patrimoine maritime traditionnel

Aspect culturel

L'action de l'EMH a permis une prise de conscience par les européens de leurs racines maritimes ainsi que l'émergence d'une identité commune au delà de leur histoire nationale faite de conflits. La redécouverte du patrimoine maritime a été un levier important dans le développement du tourisme dans les différentes régions européennes.

Depuis maintenant une vingtaine d'année la France semble également redécouvrir son patrimoine maritime et plus particulièrement les bateaux qui le composent. Les efforts déployés par des équipes de passionnés comme le "Chasse-Marée", la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial, les organisateurs des grands événements que sont Brest, Rouen, La Semaine du Golfe, et bien d'autres encore ont permis de sauver de la destruction et de l'oubli des bateaux de tout type et de toute taille. Et le plus beau c'est que la plupart du temps ce patrimoine navigue, ne reste pas à quai ou dans le hangar d'un Musée mais participe par sa présence à l'embellissement des côtes de France.

Encore plus récemment, le Festival de Loire est devenu le plus grand rassemblement français de marine fluviale : plus de 300 bateaux de Loire ou répliques, ainsi que de nombreux bateaux fluviaux étrangers (portugais, espagnols et britanniques) se sont rassemblés sur les 2

kilomètres des rives de la Loire à Orléans. Attirant près de 500.000 visiteurs, ce festival a pour objectif de présenter au grand public la culture et l'histoire de la navigation fluviale sur la Loire mais également de perpétuer l'aspect festif qui est à la base du succès de cette rencontre.

Aspect économique :

Les flux financiers générés par le patrimoine maritime sont très importants. Pour l'EMH, les 20 millions de spectateurs participants aux manifestations maritimes génèrent une recette estimée à 500 millions d'euros pour le tourisme local. D'autre part les 12.000 bateaux traditionnels dépensent en moyenne 25.000 euros annuels pour leur entretien et leur navigation soit un apport financier de 250 millions d'euros pour les industries nautiques et les entreprises de ravitaillement. Enfin dans le cadre des embarquements des équipages sous la forme de location (charter), les 12.000 bateaux traditionnels engrangent une masse financière estimée à 100 millions d'euros.

En France, le littoral constitue aujourd'hui la première destination touristique française concentrant près de la moitié des nuitées, et se place comme l'un des secteurs majeurs de l'économie touristique. La promotion du tourisme culturel littoral, et notamment la mise en valeur du patrimoine maritime, apparaît comme un facteur susceptible de générer un regain d'attractivité pour le littoral français et offre de nouvelles opportunités de développement pour les territoires.

Pour connaître et mieux comprendre les stratégies touristiques engagées en matière de patrimoine maritime, le gouvernement et les offices de tourisme ont conduit une réflexion sur l'ensemble du littoral français, en dressant un état des lieux de l'offre en patrimoine maritime et en répertoriant les actions de valorisation mises en place. L'objectif est de mieux appréhender la diversité de l'offre touristique littorale et de permettre ainsi le développement d'une gamme de produits touristiques adaptés aux évolutions des clientèles.

Les grandes manifestations maritimes déjà évoquées ont permis de fidéliser un public important. Ainsi les 200.000 visiteurs journaliers aux manifestations de Brest dépensent plus de 1,5 millions d'euros uniquement pour assister à la manifestation, non comptées leurs dépenses annexes. Les « Voiles de la Liberté » à Rouen drainent une masse financière estimée à plus de 180 millions d'euros.

Le patrimoine maritime, considéré comme « le trésor des humbles » pour reprendre la très belle expression de Maeterlinck, plonge ses racines au plus profond de notre histoire. Bisquines, bautiers, smacks, pinasses du bassin d'Arcachon, pointus et tartanes méditerranéennes sont autant de reflets de l'histoire économique et sociale de la France et de la vie quotidienne des générations qui se sont succédé dans nos ports et sur nos côtes. Ce patrimoine est en danger, comme l'a clairement montré, il y a quelques années, un rapport de l'ICOMOS. Les causes de cette situation inquiétante sont multiples : usure du temps, ravages causés par les conflits, perte des fonctions économiques et sociales, volonté de « modernisme », indifférence.

Se résigner à la poursuite, voire à l'accélération, d'une telle évolution reviendrait à fermer les yeux sur un risque fort d'appauvrissement culturel à une époque où beaucoup de nos concitoyens sont en quête de repères et d'identité.

L'Europe a pris conscience de l'existence de son patrimoine maritime, en particulier à partir des pays les plus nordiques (Suède, Norvège, Grande-Bretagne). Le patrimoine maritime navigant est particulièrement spectaculaire et a été à l'origine de l'engouement du public pour les

grandes manifestations et rassemblements. Les responsables politiques ont pris conscience de cette émergence et de nombreux projets et colloques ont permis de définir de nouvelles politiques. Une « stratégie nationale pour la mer et les océans » a été présentée au gouvernement français à l'issue du « Grenelle de la mer » qui prend en compte le patrimoine maritime national. « Investir dans l'avenir suppose de susciter chez les français la passion de la mer », cette volonté semble réelle car sur un plan local, nombreuses sont les villes du littoral à avoir reconstruit un bateau représentatif de leur passé maritime et à en avoir fait leur emblème, suivant en cela un fort besoin identitaire.

Amiral Georges Prud'homme
Ancien directeur du Musée national de la Marine
Vice-président de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial