

Seminario « como valorizar a Cultura e Patrimonio Maritimo: Instrumentos e Experiencias.

Centro de Remo de Viana do Castelo
20 de Novembro 2014

Patrimonio Maritimo

Laure Ozenfant
Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel

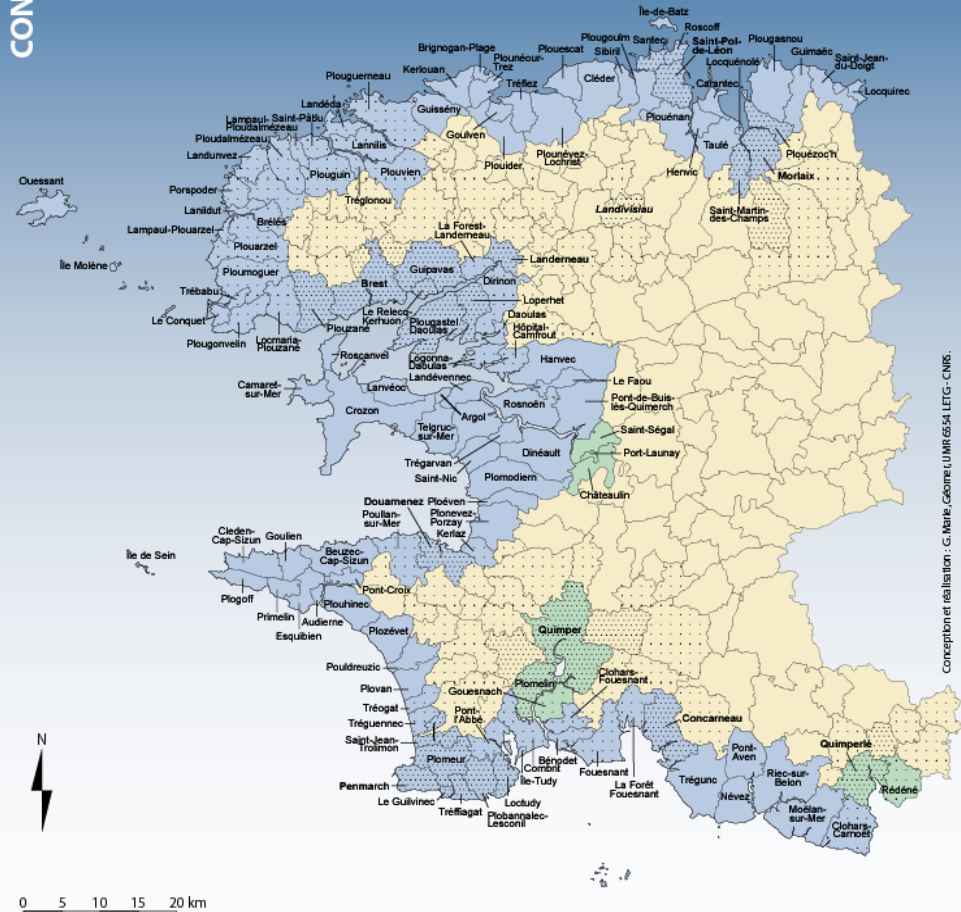
Réseau Port d'intérêt Patrimonial®





Le Finistère : le plus maritime des départements français

- le quart de la longueur du littoral métropolitain
- 118 communes littorales
- une très forte imbrication terre/mer



conception et réalisation : C. Melle, G. Borne, UMR 6554 LETG - CNRS.

Communes de l'espace littoral :

- commune littorale (concernée par la loi Littoral)
- commune de fond d'estuaire (Aulne, Odet, Laita) non concernée par la loi Littoral

Typologie urbain/rural des communes (en 1999) :

- commune appartenant à un pôle urbain
- commune périurbaine
- commune rurale

Morlaix commune chef-lieu du pôle urbain
Névez autre commune de l'espace littoral

Typologie des ports finistériens

541 sites portuaires (du simple appontement au plus grand port) parmi lesquels:

1 grand port

16 ports de taille moyenne

56 petits ports

131 petits sites portuaires



Conception et réalisation : G. Marie, Grégoire, L'IMR 6554 LETG - CNRS.

le Finistère : héritier d'une longue et riche histoire maritime

Toutes les activités maritimes s'y sont développées (transport maritime, pêche, construction navale et avitaillement des navires, recherche scientifique, activité balnéaire et de loisirs...).

Essor particulièrement important au XIX^{ème} et au début du Xx^{ème} siècle.

A partir des années 1950, on observe une rupture décisive dans de nombreux secteurs d'activités maritimes ce qui rend obsolète une foule de bâtiments historiques.

L'ampleur des mutations économiques, sociales et culturelles des villes portuaires



Les ports du Finistère selon leurs activités passées :
une pluriactivité.



Les activités actuelles des ports du Finistère :
la domination des activités nautiques

Le patrimoine maritime un enjeu de territoire majeur

Une prise de conscience des élus et de la société civile s'éveille à la fin du XXème siècle et cela commence par:

- 1- la protection du patrimoine naturel au début des années 70.
- 2- la sauvegarde du patrimoine navigant grâce au concours du Chasse-Marée et aux fêtes maritimes, au début des années 80.
- 3- la protection du bâti historique des ports, depuis le début des années 2000.

Un enjeu de territoire qui nécessite que l'on s'interroge

Que faire du bâti maritime désaffecté face à l'engouement pour le maritime sous toutes ses formes (désir de mer actuellement généralisé, mutations économiques et pression foncière) ? Quelle attitude adopter?

solution expéditive	détruire l'essentiel	trop facilement retenue
Solution lourde	conserver un maximum de bâti	inapplicable
Solution éclairée	connaître et savoir apprécier avant d'agir	à adopter

« la solution éclairée »

- Les questions à résoudre sont:

CONNAITRE	Quoi?	Repérer , inventorier et analyser A l'exemple des travaux de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel (Inventaire - Atlas- SIG - expertises)
SAUVEGARDER	Quoi? Où?	On ne peut pas tout conserver. Là où ce bâti fait mémoire, paysage et permet la diffusion de la culture dans les domaines de la création technique, imaginaire ou historique.
VALORISER	Comment?	<ul style="list-style-type: none">• Intégrer au mieux dans les aménagements contemporains sans le standardiser.• Transmettre histoire et mémoire des bâtiments et des lieux sans pour autant muséifier.• Trouver de nouvelles fonctions

De l'utilité d'un observatoire du patrimoine maritime

Observatoire du Patrimoine Maritime



- Outil de pérennisation des identités littorales
- Outil de prospective dans un lieu stratégique qu'est le littoral
- Outil de contribution à la maîtrise foncière

Pour répondre à la nécessaire prise en compte des héritages maritimes bâtis

UN OBSERVATOIRE DU PATRIMOINE MARITIME a été créé en 2005 à titre expérimental:

- * En appui des politiques publiques
- * Soutien : la Région Bretagne et le département du Finistère
- * Cadre laboratoire CNRS Géomer de l'IUEM

Une quadruple tâche:

Définir, observer, diagnostiquer, recommander

Lever les ambiguïtés sur le mot PATRIMOINE



Front portuaire urbanisé de l'île de Sein

Le patrimoine n'est pas un objet mais une dynamique

Le patrimoine est:

subjectif
identitaire
projectif

Le besoin contemporain de patrimoine est un **fait social généralisé**

Le patrimoine **reconfigure les territoires** sur le mode d'aujourd'hui.

Il redonne **sens aux lieux** de manière symbolique.

C'est un **outil d'accompagnement** des changements sociaux et territoriaux

Méthodologie d'identification du bâti des cités portuaires par type d'héritages maritimes

TPOLOGIE DES HERITAGES DEFINIS PAR CHAMPS



Est considéré comme **héritage maritime bâti** tout élément présent sur le littoral aujourd'hui et qui n'aurait jamais existé sans la proximité de la mer.

Ces éléments sont:

- classés selon leur **fonction d'origine**
- distingués pour **leur intérêt** dans une optique d'aménagement contemporain et durable.

Les apports de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel?

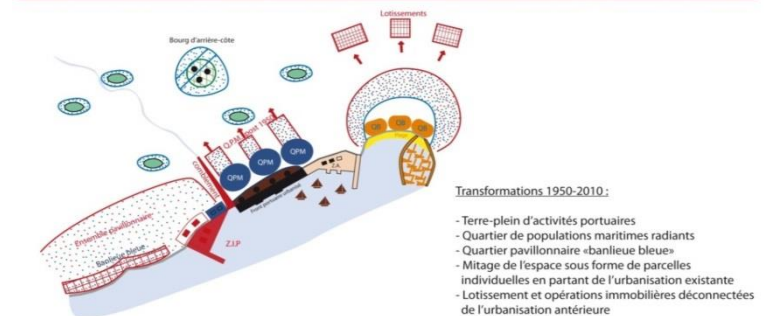
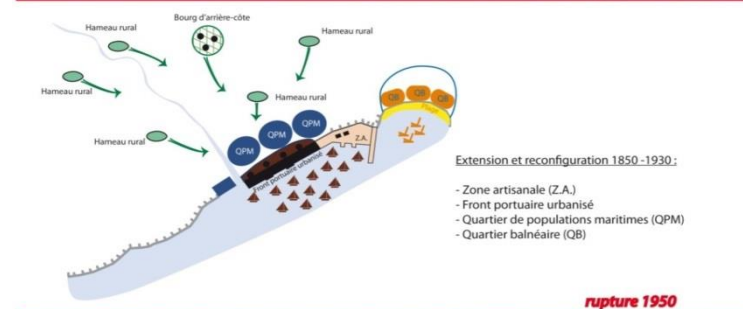
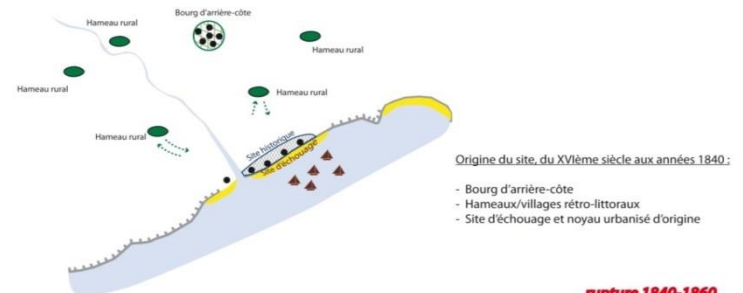
Université de Bretagne Occidentale

Avoir une approche
historique et géographique
pour:

- distinguer les espaces constitutifs d'un port
- comprendre les paysages
- apprécier le mémoriel

Aucun port ne se ressemble
bien que leur genèse
soit souvent identique.

Comment définir les quartiers et zones d'intérêt patrimonial en partant de la genèse d'un site portuaire ?



Convertir les regards

Pour faire
en sorte que le
patrimoine maritime
soit compris de tous
et appréhendé par le
plus grand nombre

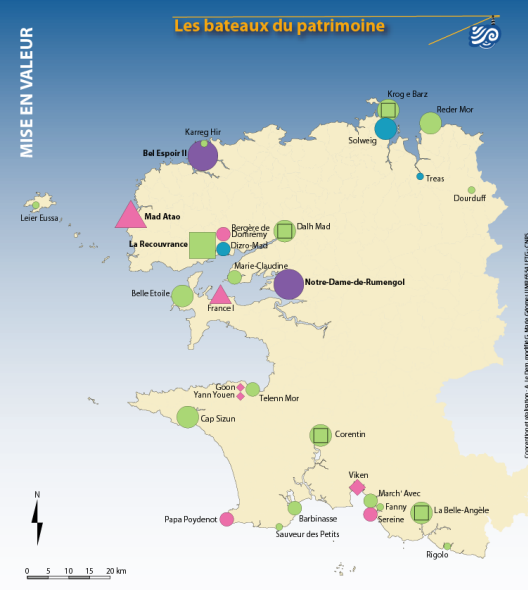
→ Plusieurs outils
ont été créés et
diffusés y compris
au grand public

Françoise Péron & Guillaume Marie

Atlas

du patrimoine maritime du Finistère





Le bateau Mad Ato mis à l'eau en 1938 à Camaret est classé MH depuis 1983

Contexte

Au cours des années 1980, la prise de conscience et la sauvegarde du patrimoine maritime breton se développent en lien avec l'essor d'associations locales et la création de la revue du Chasse-Marée. A l'échelon national, un Ministère de la Mer voit également le jour à la même période.

C'est dans ce contexte que les premiers bateaux sont mis en valeur. En 1983, ils sont officiellement reconnus comme objets à protéger et deux d'entre eux sont classés aux Monuments Historiques dans le Finistère dès cette date : la gabare Mad Ato à Lampaul-Ploarezel et le sloop de pêche Bergère de Domrémé à L'Hôpital-Camfrout. Huit autres bateaux seront classés dans le département.

Entre 1989 et 1992, de nombreuses répliques sont construites en Finistère, notamment sous l'impulsion du concours du Chasse-Marée " Bateaux des côtes de France ", lancé en 1989. C'est le cas, à Brest, de la Recouvrance, goélette de 25 m de long, ou du lougre caboteur Corentin à Quimper. Ces bateaux du patrimoine deviennent les objets-phares des fêtes du patrimoine maritime.

Devenir et enjeux

Depuis 1992, date du premier grand rassemblement de vieux gréements à Brest, peu de bateaux navigants et ouverts au public ont été reconstruits malgré un 2ème concours du Chasse-Marée en 1996. De nouveaux bateaux ont néanmoins été classés aux Monuments Historiques.

En outre, la flotte patrimoniale change progressivement de nature en raison de l'évolution des grandes fêtes du patrimoine maritime qui tendent à s'uniformiser, à perdre leurs spécificités locales et à privilégier les activités commerciales (présence de très grands voiliers ou de reconstitutions historiques identiques à chaque site, location de bateaux à des entreprises...).

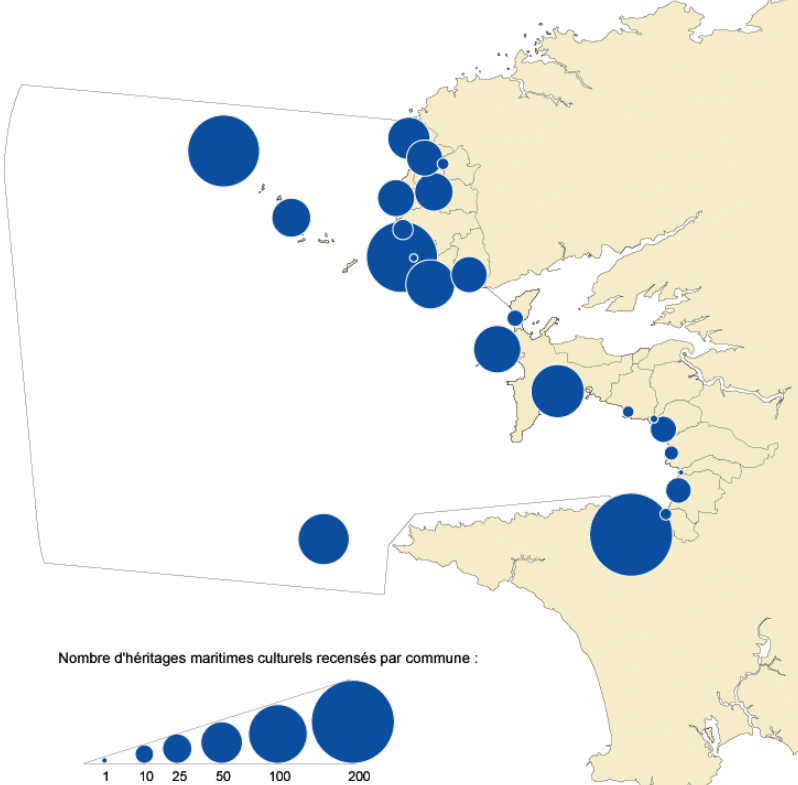
Par ailleurs, le passage de témoin entre l'ancienne génération responsable du renouveau des bateaux du patrimoine et la nouvelle a du mal à s'opérer, faute d'idées novatrices. De nombreuses associations ont aussi tendance à réduire leurs activités ou entrent dans des groupements plus larges, telle l'association Gouëla.

Dans le futur, il conviendrait de ré-dynamiser la flotte patrimoniale en développant leur usage pédagogique ou récréatif auprès de l'ensemble de la société. On peut citer en exemple l'association de père Jaoquin qui promeut la navigation dans un but de réinsertion sociale d'adolescents en difficulté sur le Bel Espoir.

Moyens mis en oeuvre

- Achat de bateaux du patrimoine comme le canot Patron François Morin en 1996, confié en gestion au PHRA ;
- Aide à la restauration de bateaux classés au titre des Monuments Historiques.

Sources : Cabantous, Lespagnol, Péron (2009) ; Le Dem (2002) ; Le Dem (2004)



taille de m	moins de 10	10 à 13	13 à 20	plus de 20	propriétaire et/ou exploitant
◇	◇	△	△	△	Etat / collectivité locale
					particulier
					société privée d'armateurs
○	○	○	○	○	association
					association (exploitée par une société privée)

couleur	bateau navigant et ouvert au public :	bateau non ouvert au public :
■ (vert)	réplique	restauré et classé à l'inventaire des Monuments Historiques
■ (violet)	Etat / collectivité locale	autre bateau restauré
■ (bleu)	particulier	restauré et classé à l'inventaire des Monuments Historiques
■ (rose)	société privée d'armateurs	
■ (orange)	association	
■ (gris)	association (exploitée par une société privée)	

Sources : A. Le Dem (2002) ; Base de données Maritime, Service de l'Inventaire, 2006.

Atlas départemental

Inventaires communaux



Inventaire général des monuments et des richesses

Bretagne, Finistère

Camaret-sur-Mer, Sillon (le)

Atelier de chantier naval des Charpentiers de Marine Camarétois

Type de dossier : individuel Date de l'enquête : 2006

Désignation

Dénomination atelier de chantier naval
Appellation et titre : cabane Péron ou chantier des Charpentiers de Marine Camarétois
Partie(s) constituante(s) non étudiée(s) : cale ; terre-plein portuaire ; étuve

Compléments de localisation

Adresse cadastrale(s) : AD 58
Numéro INSEE de la commune : 29022
Aire : communes littorales de Bretagne
Canton : Crozon
Milieu d'implantation : en ville

Hist orique

Commentaire historique : En 1926 existait déjà à cet emplacement une cabane de chantier de construction navale (sa date de construction serait de 1908). Elle appartenait à Alexandre Guarnaudin. En 1953 Albert Péron rachète la cabane et agrandit le chantier. A l'époque, les charpentiers installés sur la grève travaillaient en plein air. Les parties couvertes étaient limitées à des cabanes abritant le magasin de fournitures et la salle pour tracer les membrures. En 1973, Albert Péron construisit un chantier couvert. A la mort de celui-ci, le chantier Péron est racheté par les salariés de l'entreprise et nommé Atelier des Charpentiers de Marine Camarétois. Ce chantier est le dernier témoin de la construction navale à Camaret à être en

Vue générale de l'atelier de chantier naval des CMC

activité et de ce savoir-faire. Dans les années 1930, au moment de l'essor de la pêche à la langouste, la Presqu'île de Crozon comptait 14 chantiers de ce type qui employaient près de 200 charpentiers.

Date(s) principale(s) : 3e quart 20e siècle
Date(s) : 1973
Justification de la datation : daté par source
Personne(s) liée(s) à l'histoire de l'ouvrage : Péron Albert (commanditaire)

Description

Commentaire descriptif : Les deux bâtiments sont en bois. Recouverts de caoutchouc, assurant l'étanchéité, ils sont de couleur noire. Les toits, à double pente sont en tôle. L'atelier principal (environ 4 mètres de hauteur) présente deux portes coulissantes au nord et deux portes coulissantes au sud donnant sur une petite cale (celles-ci semblent aujourd'hui condamnées). A l'intérieur, la légère dénivellation du sol facilite la mise à l'eau des bateaux. Ce bâtiment comporte deux petites pièces servant de bureau. L'atelier situé à l'est du premier est plus petit (environ 2,50 m de hauteur) et plus ancien. Il semble avoir été remanié à plusieurs reprises. Sur le côté ouest de ce bâtiment, on note la présence d'une ancienne étuve à bois servant à courber les membrures.

Etat de conservation : remanié ; bon état

Intérêt de l'oeuvre

Site, secteur ou zone de protection abords d'un monument historique
Oeuvre étudiée

Situation juridique

Statut de la propriété : propriété de la commune

Devenir et enjeux :

Thème patrimonial : activités industrielles
Projet(s) de mise en valeur du patrimoine inventorié : Néant
Menace(s) pesant sur l'édifice ou l'ensemble abandon ou état de ruines induisant un risque de disparition
Précisions sur les menaces pesant sur l'édifice ou l'ensemble : L'avenir du bâtiment est en fonction du maintien de l'activité de l'entreprise qui l'occupe.
Degré de reconnaissance patrimoniale par le groupe enquêté/avant cité
Différents avis de gestion du groupe enquêté / tout faire pour que ce dernier témoin de la construction navale à Camaret reste en activité (soyez expressément intéressé de l'édifice ou de l'ensemble et/ou le groupe de travail PatMar : intérêt paysager et

pittoresque ; intérêt de mémoire

Précisions sur l'intérêt de l'édifice ou de l'ensemble selon le groupe de travail PatMar : Les cabanes noires sont emblématiques de l'activité passée sur le Sillon et constituent le dernier chantier de construction navale en activité.
Recommandations du groupe de travail PatMar : De par son caractère emblématique, l'atelier de chantier naval des Charpentiers de Marine Camarétois mérite d'être conservé dans un souci de préservation de l'identité maritime culturelle du Sillon de Camaret. Cet élément patrimonial participe également indirectement à la valorisation de la Tour Vauban.

Documentation

Bibliographie

CHANTEREAUX, Lot. De 1953 à 1990, une entreprise mi-tipile : le ch'antier Péron. Crozon : Le Presqu'île, 2000, n° 77, p. 10-11.

LESCOP, Valérie. La construction navale à Camaret - Crozon : Avel Gornig. 1995, n° 3, 38-43.

LE FUR, Claude, association Nautisme, arts et cultures (comm. pers.).

Illustrations

Fig. 1 : Vue générale de l'atelier de chantier naval des CMC

Fig. 2 : Vue de la cabane Péron

Fig. 3 : Vue de l'atelier de chantier naval des CMC depuis la mer

Fig. 4 : L'arrière de l'atelier de chantier naval des CMC

Fig. 5 : Etuve derrière l'atelier



Vue1

- Ports.shp
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6
 - 7
 - 8
 - 9
 - 10
 - 11
 - 12
 - 13
 - 14
 - 15
 - 16
- Dalle41.ecw

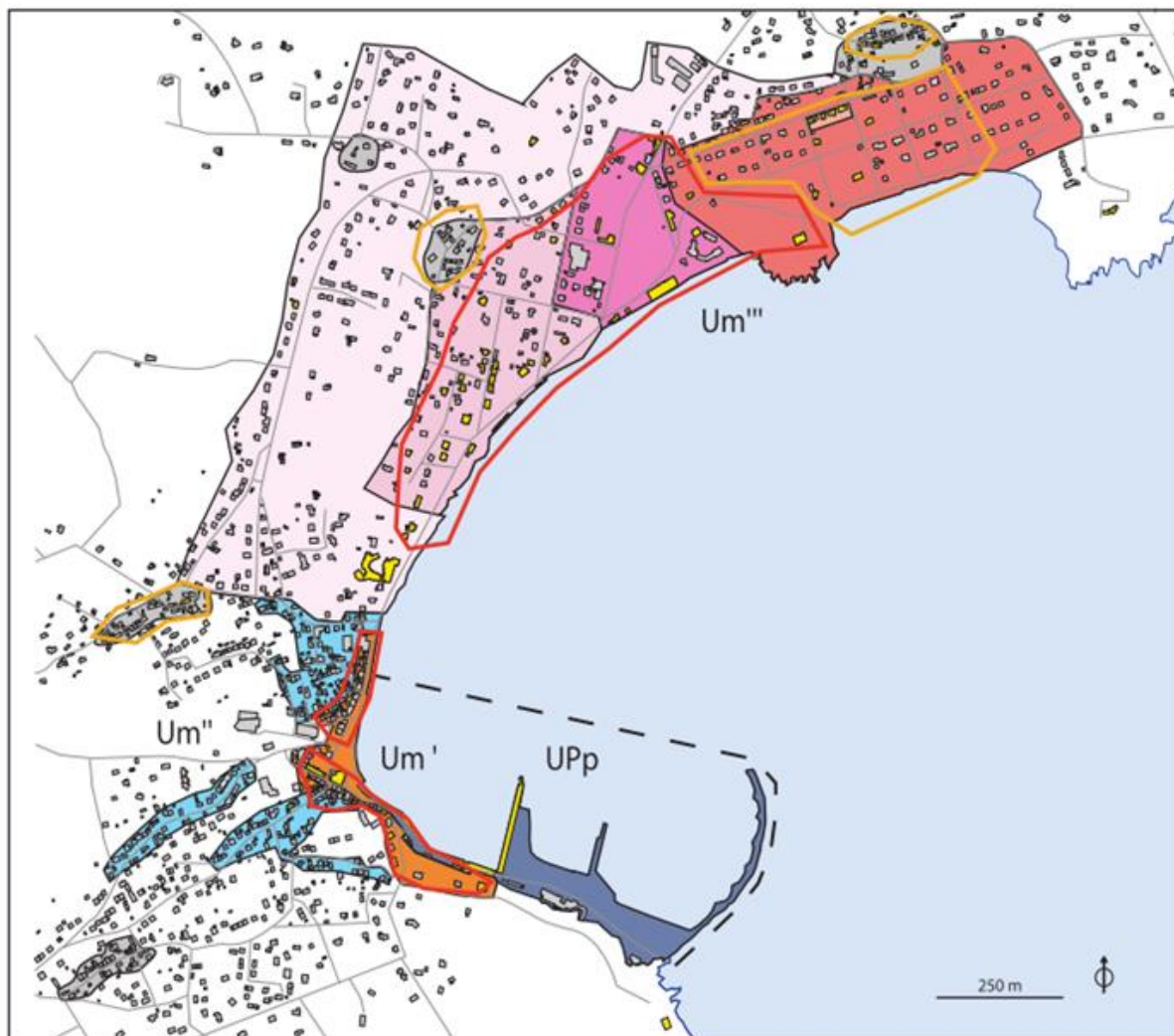


Attributs de l'identification

Shape	Point
Id	20
Code_geo	60
Port	Le Vieux Port
Commune	Ploscoll
Quartier	MX
Taille	7
Juridq	3
Amengt	2
Fonction	2
Activites	plaisance, peche ?, fabrication de castiers
Bat_peche	
Corps_mort	280
Pontons	
Quai	20
Echouage	
Typo_hist	4
Typo_hista	2
Histoport	commerce toile puis pdts agricoles + mate
Infra_port	jetee (1500 + 1715 + 1743), jetee (1879),
Conserv	
Abri_canot	1866
Abri_marin	1909
Comptoirs	CM
Heritages	maisons de capitaines et de corsaires (16
Stat_bain	station balneaire ancienne + yacht-club, c
Deport_ang	
Commemorat	
Legendaire	
Cimet_bat	
Bat_patrim	Krog e Barz (booc langoustier), Solweig (c
Objets_pro	maquette ex-voto de chapelle Ste-Barde
Mh_classe	chapelle Notre-Dame-de-Croas-Batz ; mai
Mh_cla_p	maison de negociant
Mh_inscrit	5 maisons de negociants ou amateurs
Mh_ins_p	4 maisons de negociants
Abords_cl	
Abords_in	
Label	

Shape	Point
Id	20
Code_geo	60
Port	Le Vieux Port
Commune	Ploscoll
Quartier	MX
Taille	7
Juridq	3
Amengt	2
Fonction	2
Activites	plaisance, peche ?, fabrication de castiers
Bat_peche	
Corps_mort	280
Pontons	
Quai	20
Echouage	
Typo_hist	4
Typo_hista	2
Histoport	commerce toile puis pdts agricoles + mate
Infra_port	jetee (1500 + 1715 + 1743), jetee (1879),
Conserv	
Abri_canot	1866
Abri_marin	1909
Comptoirs	CM
Heritages	maisons de capitaines et de corsaires (16
Stat_bain	station balneaire ancienne + yacht-club, c
Deport_ang	
Commemorat	
Legendaire	
Cimet_bat	
Bat_patrim	Krog e Barz (booc langoustier), Solweig (c
Objets_pro	maquette ex-voto de chapelle Ste-Barde
Mh_classe	chapelle Notre-Dame-de-Croas-Batz ; mai
Mh_cla_p	maison de negociant
Mh_inscrit	5 maisons de negociants ou amateurs
Mh_ins_p	4 maisons de negociants
Abords_cl	
Abords_in	
Label	

Port de pêche du XIXème et quartier balnéaire associé.



Zonages

Um' Front portuaire ancien

front portuaire et résidentiel du 19e siècle

Um'' Quartier d'habitat des populations maritimes

quartier dit de "pêcheurs"
Fin XIXème-début XXème.

Um''' Quartier balnéaire

Um'''a quartier balnéaire (1884-1940)

Um'''b quartier des hôtels (fin du 19e siècle -
début du 20e siècle)

Um'''c quartier balnéaire (début 20e siècle
et ses extensions plus récentes)

Um'''d maisons de villégiature

Uhm'''' Hameau retro littoral

hameaux ruraux d'arrière-côte englobés
dans l'urbanisation.

Ub Quartier d'habitation de l'agglomération

extensions de la station balnéaire
avec un bâti contemporain

UPp Espace portuaire d'Intérêt patrimonial

port réaménagé dans les années 1970

Périmètres à enjeu

Ensemble à forte valeur patrimoniale

Ensemble à valeur patrimoniale

patrimoine maritime reconnu et
classé au titre de l'art.L123-1-7 du C.U.

Des freins à la mise en place d'actions de protection et de valorisation

Des freins bien identifiés par l'Observatoire:

- L'absence d'application réglementaire spécifiques à la protection de ce patrimoine maritime bâti (qui est encore peut distinguer ou non reconnu dans ses spécificités).
- Le manque d'outils de maîtrise foncière.
- Le coût de réhabilitation de certains héritages maritimes

D'autres qu'il faut combattre:

- L'idée de patrimoine est trop exclusivement associée à des éléments prestigieux.
- L'implication des élus n'est pas toujours à la hauteur des enjeux.
- Au-delà de l'aspect touristique, ce patrimoine n'est pas souvent identifié comme étant un atout dans une stratégie de développement d'un territoire littoral.

Comment accompagner les mutations radicales du présent ? trois fronts pour lutter

L'éducation, la formation, la transmission:

- Reconnaître dans le bâti les bases de la culture maritime
- Initier les sens et ouvrir les yeux

La mise en synergie des compétences d'édifier et d'habiter avec comme fil conducteur de:

- doter ses lieux de nouveaux usages
- Renoncer au dogme de la restauration historique intégrale
- Savoir associer respect du passé et techniques contemporaines

L'élargissement de la concertation aux associations locales éclairées et aux citoyens sensibilisés.

Savoir associer les gens d'horizons différents qui présentent des qualités d'interprétation du patrimoine maritime. S'appuyer sur leur dynamisme pour sensibiliser le plus grand nombre et innover.

La démarche « Port d'intérêt Patrimonial », un mode de valorisation innovant



Front portuaire urbanisé de la ville-port d'Audierne

Au départ

➔ La démarche « Port d'intérêt Patrimonial® »: une entreprise délicate

Ensuite

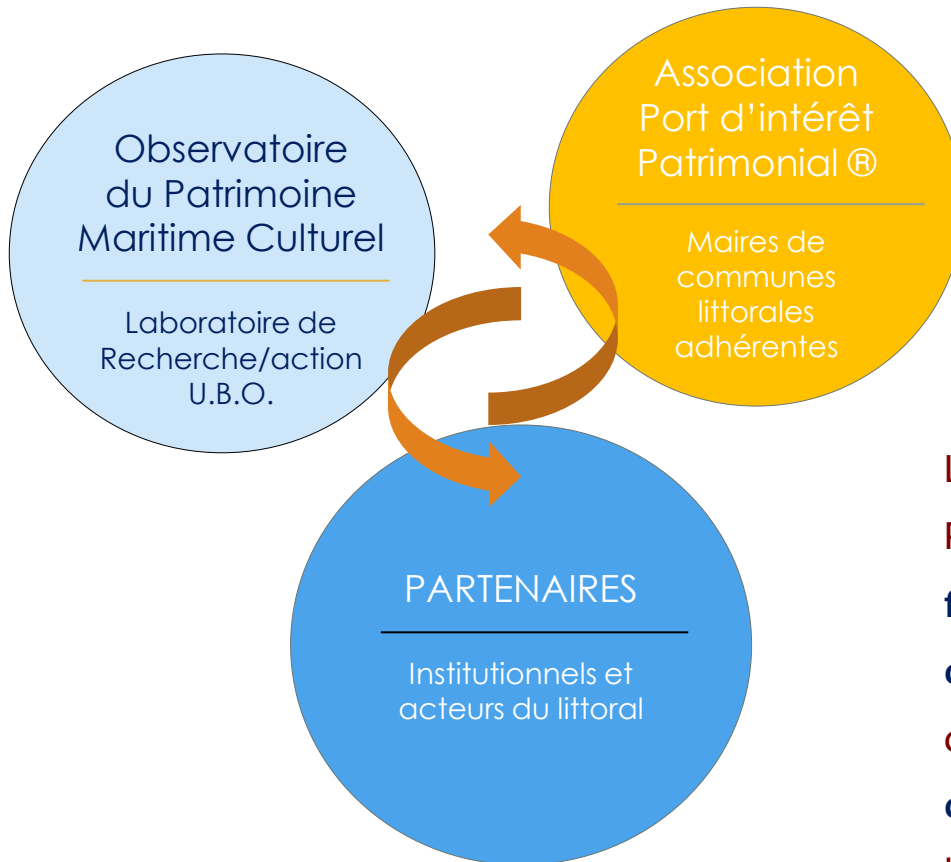
➔ Amplification et structuration de la démarche

Un laboratoire créé en 2006 à l'U.B.O. (Brest)
pour la recherche/action sur le patrimoine maritime bâti

Une association créée en 2011
à la suite des 1^{er} et 2^{ème} forums de sensibilisation

Une charte co-construite en 2013
et lancée à Penmarc'h lors de la fête « Beau Port, Bon Port® »

Un label décerné pour la première fois en 2013



Le réseau « Port d'intérêt Patrimonial® » s'attache à faire intégrer la sauvegarde du patrimoine maritime bâti des ports historiques en amont de toutes réflexions liées à l'urbanisme portuaire et à l'aménagement des territoires littoraux.

Impliquer un maximum de partenaires dans la démarche

Bernard Jacq, Conseil général du Finistère

Pierre Alexandre, Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine

Nicolas Duverger, CAUE du Finistère

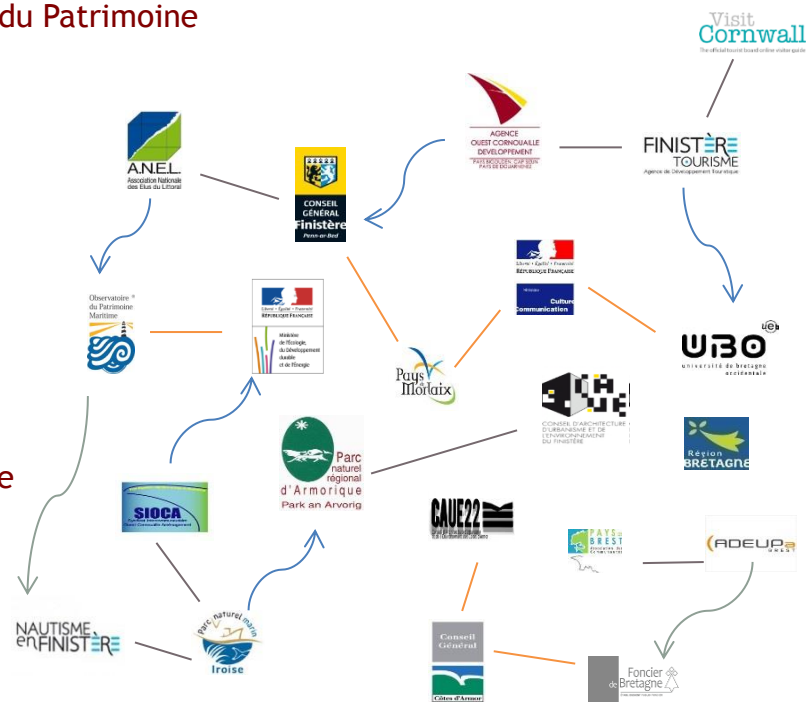
Anne Grasset, Foncier de Bretagne

Chantal Kerriou, Finistère Tourisme

François Arbellot-Repaire, Nautisme en Finistère

Marie Hascoët, Parc Naturel Marin d'Iroise

Jean-Jacques Barreau, Parc Naturel Régional d'Armorique



→ Aujourd'hui

Nous sommes organisés,
la conjoncture s'est aggravée,
mais la conviction de l'intérêt d'un patrimoine maritime bâti valorisé est renforcée,
et le label « Port d'intérêt Patrimonial® » est lancé.

On ne part pas de rien

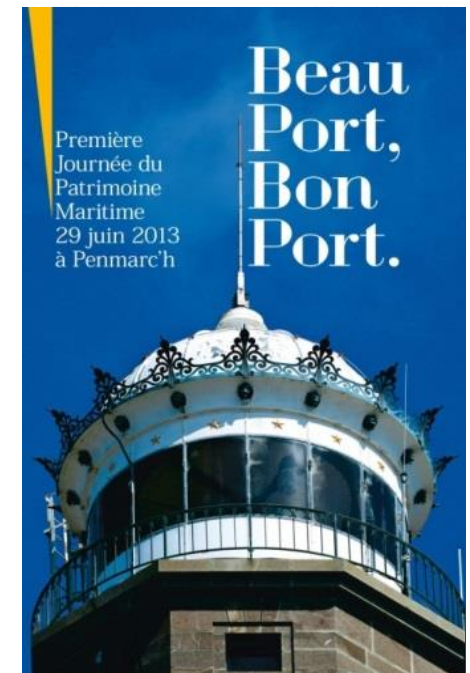
Volonté des maires

Implication des partenaires

Existence d'outils spécifiques déjà testés



Réseau Port d'intérêt Patrimonial®



Le label « Port d'intérêt Patrimonial® »: un label de projet pour enclencher la démarche de façon concrète

Ce qui est attendu:

- **Innovation, inventivité**
- **Renouvellement des pratiques d'aménagement,**
- **Amener de nouvelles façons de faire en matière d'urbanisme portuaire dans la continuité historique et paysagère.**



Elaboré par le réseau « PiP® »
(OPMC, association, partenaires)
à partir de l'exemple breton
et de portée nationale



On s'appuie sur la charte:

*« reconnaître, déclencher et soutenir
toutes les initiatives novatrices
en matière d'urbanisme portuaire
fondées sur l'intégration la plus large
possible du bâti historique existant actuellement »*

Label obtenu pour 5 ans
le temps de mettre en œuvre
les premières actions du projet



Un jury d'envergure
nationale et internationale

les vertus du patrimoine

Les éléments bâtis en lien avec le maritime, inscrits dans le sol et la durée, s'ils sont protégés, constituent les bases actuelles et à venir d'une économie locale des territoires littoraux.

Valorisés → environnement attractif et unique qui s'appuie sur les richesses d'un **patrimoine indélocalisable** (économie patrimoniale).

Recyclés et adaptés → ils **répondent aux besoins des pratiques maritimes actuelles et de l'économie maritime**.

Considérés dans leur ensemble → ces éléments bâtis constituent dans l'espace urbain **les repères** les plus immédiats et **ravivent** ainsi les **identités culturelles** en redonnant de la fierté à une population maritime sans cesse renouvelée.

« Les ports historiques et en particulier ceux de taille moyenne et petite, constituent un type spécifique d'espace riche en patrimoine et en culture maritime.

Ici est conservé ce qui se perd ailleurs; à savoir l'imbrication intime du port et de l'habitat urbain.

C'est là que se joue, pour l'avenir, l'identité maritime littoral. C'est d'ailleurs la raison principale de l'augmentation des appétits immobiliers qui se portent sur eux. »

Françoise Péron, *atlas du patrimoine maritime du Finistère*, 2010.



Chaque société littorale a su organiser une vie maritime originale dont l'activité a eu pour conséquence de modeler des paysages littoraux tout en créant des solidarités de territoire qui continuent aujourd'hui à être source d'inspiration, d'éducation et de savoir-faire.



Abri du canot de sauvetage- l'Aber Wrac'h (Landeda)