



In Situ

Revue des patrimoines

10 | 2009

Le patrimoine scientifique

Le label « bateaux d'intérêt patrimonial »

Herveline Delhumeau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/4532>

DOI : 10.4000/insitu.4532

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Herveline Delhumeau, « Le label « bateaux d'intérêt patrimonial » », *In Situ* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 19 mai 2009, consulté le 14 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/4532> ; DOI : 10.4000/insitu.4532

Ce document a été généré automatiquement le 14 novembre 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Le label « bateaux d'intérêt patrimonial »

Herveline Delhumeau

NOTE DE L'AUTEUR

Les photos sont aimablement communiquées par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial

- 1 Le label « bateaux d'intérêt patrimonial » s'inscrit pleinement dans les missions de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial¹ qui a pour vocation d'inventorier, de sauvegarder, de préserver et de promouvoir le patrimoine maritime et fluvial national non protégé par l'État. **(fig. n°1)**

Figure 1



Belote et Re, thonier-chalutier traditionnel, construit en 1957 à Saint-Gilles Croix-de-Vie. Ce bateau est la dernière coque en bois réalisée par le chantier Bénéteau-père.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

- 2 Ce label a pour but de distinguer et de valoriser les éléments les plus remarquables du patrimoine naviguant sous pavillon français.
- 3 Ce projet de label, porté depuis plusieurs années par la Fondation a pris une nouvelle dimension en 2006 à l'occasion de la modification de la gestion des fonds du Conservatoire de l'espace littoral. En effet, il a alors été décidé qu'il serait financé en grande partie grâce au produit du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) payé par les propriétaires des bateaux de plaisance. Le montant affecté annuellement au Conservatoire du littoral est de 35 millions d'euros.
- 4 En 2005, l'assiette du DAFN a été modifiée en étant désormais calculée sur la longueur (en mètres) de la coque du navire et non plus sur son tonnage. Le seuil de taxation a été fixé aux bateaux de 7 mètres. Parallèlement, les droits sur les coques et sur les moteurs ont été réajustés.
- 5 Par suite de problèmes survenus lors de la mise en place de cette réforme, le Conservatoire du littoral a dû faire face, à l'automne 2006, à un déficit de revenus. Les ministres chargés des Transports et du Budget ont décidé la mise en place d'un groupe de travail pour dresser un bilan de la réforme de 2005. Concrétisant les réflexions de ce groupe de travail, la loi de finance rectificative pour 2006 (n°2006-1771), votée le 30 décembre 2006, a prévu trois cas d'exonération du DAFN découlant, en bonne logique, de l'affectation de ce droit au Conservatoire de l'espace littoral : en faveur des navires protégés au titre des Monuments historiques, des embarcations mues principalement par l'énergie humaine (voile-aviron), des bateaux d'intérêt patrimonial ayant reçu le « label BIP » de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial. Le décret

d'application « définissant certaines exonérations du droit annuel de francisation et de navigation » a été signé le 21 août 2007. (fig. n°2)

Figure 2



Viola, cote aurique construit en 1908 sur un plan de l'architecte naval William Fife, par la William Fife Fairlie en Écosse. Cet élégant voilier de course, fleuron des yachts classiques, est classé Monument historique.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

Les bateaux présentant un intérêt patrimonial

- 6 Les critères de labellisation « bateaux d'intérêt patrimonial » correspondent globalement à ceux définis par les Monuments historiques : critère historique, critère technique (architecte, chantier particulier, type de construction, type de bateau, qualité de la réplique...), critère spécifique (lié à une personnalité, à un événement, à sa rareté, à son caractère exceptionnel ou culturel). Mais ils vont au-delà puisque les répliques peuvent aussi être concernées par ce label alors qu'elles ne peuvent prétendre à la protection au titre des monuments historiques. Par ailleurs, alors que pour les Monuments historiques, seul le chef de file d'une série de bateaux ou l'un de ses représentants particulièrement emblématique peut bénéficier d'une procédure de protection, le label BIP peut s'appliquer à plusieurs exemplaires d'une série. Enfin, les bateaux classés Monuments historiques sont destinés à recevoir, *de facto*, le label BIP.
- 7 Une directive européenne de juin 1998 avait défini la notion de « navires du patrimoine » en créant une distinction entre les navires construits avant 1950 et les autres. Puis, l'arrêté du 30 septembre 2004 a défini le champ d'application des « navires du patrimoine » comme étant ceux construits avant 1950 ou construits à l'identique avec des matériaux d'origine (répliques). La notion de « bateaux d'intérêt patrimonial »

dépasse cette notion d'ancienneté, comme c'est le cas pour les bateaux protégés au titre des Monuments historiques qui peuvent être postérieurs à 1950. (fig. n°3)

Figure 3



Pen Duick III, voilier prototype à coque en aluminium, construit en 1967 par les chantiers de La Perrière à Lorient. Ce voilier de course a été conçu par Éric Tabarly pour la Transatlantique en solitaire de 1968.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

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

La procédure d'attribution du label BIP

- 10 Le label est délivré par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, pour cinq ans, après avis d'une commission d'agrément regroupant des représentants des différentes institutions concernées (ministère chargé des Douanes, ministère chargé de la Mer, ministère chargé de la Culture, Conservatoire de l'espace littoral et des rivage lacustres, Fondation du patrimoine, Fondation du patrimoine maritime et fluvial, Association nationale des élus du littoral) et cinq personnalités qualifiées. Cette commission se réunit au moins une fois par an et au plus tard le 31 octobre de l'année de délivrance du label afin de transmettre les données au ministère chargé des douanes pour que celui-ci procède, avant la fin de l'année en cours, au remboursement du droit annuel de

francisation et de navigation acquitté au titre de l'année de l'obtention du label et émette un avis d'exonération pour les quatre années suivantes. **(fig. n°4)**

Figure 4



Slocum, voilier de plaisance de la série des Requins, construit en 1963 par les chantiers de Vix et conservé dans son état d'origine.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

- 11 Le label est renouvelable. Toutefois, s'il apparaît qu'au cours de la période de labellisation, les conditions ayant permis l'attribution du label n'ont pas été respectées, celui-ci peut être retiré et, en ce cas, le droit annuel de francisation et de navigation sera exigible pour les années de non-respect de ces conditions.
- 12 Un dossier électronique détaillant les procédures d'obtention du label est disponible, en ligne, sur le site Internet de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial². Les informations demandées aux propriétaires des bateaux désirant le label BIP permettent d'alimenter une base de données, dont certains éléments sont mis en ligne, et qui constituera peu à peu une source d'information incomparable sur le patrimoine naval de plaisance français.
- 13 La première commission d'agrément des bateaux d'intérêt patrimonial (BIP) s'est réunie le 25 octobre 2007 dans les locaux du Conseil supérieur de la navigation de plaisance qui abrite les bureaux de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial.
- 14 Sans qu'aucune publicité n'ait été faite pour cette première session, cent trente-et-un dossiers ont été reçus et examinés. Dix-sept bateaux n'ont pas reçu l'agrément, soit parce que les dossiers étaient incomplets, soit parce qu'ils n'étaient pas conformes (non-respect des critères d'attribution, transformations importantes inopportunes, pavillons étrangers). Cette première session a notamment permis de préciser et de rôder les modalités d'examen des dossiers. **(fig. n°5)**

Figure 5



Saint-Efflam, bateau du type curragh, construit par l'architecte naval François Vivier en 1997. Il s'agit d'une reconstitution d'un canot en cuir du type de ceux qui naviguaient au haut Moyen Age en Irlande, au pays de Galles et en Bretagne.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

- 15 Une nouvelle session s'est tenue le 11 juin 2008. Sur les cent trois dossiers examinés, vingt-trois bateaux n'ont pas reçu l'agrément.
- 16 A ce jour, cent quatre-vingt-quatorze bateaux ont reçu le label « BIP ». Leur liste, ainsi que des fiches détaillées accompagnées de photos et de détails techniques, est consultable sur le site de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial.
- 17 Il est d'ores et déjà indiscutable que le label « BIP » représente, pour les propriétaires qui en font la demande, une reconnaissance officielle de l'intérêt patrimonial de leur navire et ceci indépendamment de l'exonération du DAFN puisque plus d'un tiers des bateaux labellisés étaient déjà exonérés de ce droit. On remarque également un grand nombre de bateaux méditerranéens à voiles latines, un patrimoine en pleine renaissance.
- 18 Le label « BIP » devrait, *in fine*, concerner autant les bateaux maritimes que les bateaux fluviaux et lagunaires. **(fig. n°6)**

Figure 6



Yvon Salaün, canot de sauvetage construit en 1955 par les Chantiers navals de Normandie à Fécamp. Ce grand canot des Hospitaliers sauveteurs bretons puis de la Société nationale de sauvetage en mer se caractérise par sa coque en bois à bordés croisés en acajou.

© Fondation du Patrimoine maritime et fluvial, reproduction soumise à autorisation.

- 19 L'impact du label « BIP » et les diverses perspectives patrimoniales susceptibles d'en découler vont donner lieu à des études. Il est d'ores et déjà certain que la labellisation « BIP », compte tenu du fait qu'un dossier doit être fourni pour déclencher la procédure, permettra de recenser les bateaux présentant un intérêt patrimonial, qu'il s'agisse de bateaux de plaisance, maritimes, fluviaux ou lacustres et qui n'ont pas forcément vocation à être protégés au titre des Monuments historiques. C'est là le seul moyen de concrétiser cette opportunité à l'échelon national.

NOTES

1. Initiée en 1992 par le sénateur Louis de Catuelan et par Jean-Yves Le Drian, alors secrétaire d'État à la Mer, la Fondation du patrimoine maritime et fluvial (FPMF) est abritée, depuis 1997, au sein de la Fondation du Patrimoine. Elle est dirigée par Gérard d'Aboville.

2. Voir le site : <http://www.patrimoine-maritime-fluvial.org>

INDEX

Mots-clés : Label « bateau d'intérêt patrimonial », Fédération du patrimoine maritime et fluvial, Conservatoire de l'espace littoral, Navire protégé au titre des monuments historiques, Navire du patrimoine, Chasse-Marée, Droit annuel de francisation et de navigation (DAFN), Bateaux de plaisance, Belote et Re, Viola, Pen Duick III, Slocum, Saint-Efflam, Yvon Salaün

AUTEUR

HERVELINE DELHUMEAU

Chargée du patrimoine maritime et fluvial, sous-direction de l'archéologie, de l'ethnologie, de l'inventaire et du système d'information, direction de l'architecture et du patrimoine.
herveline.delhumeau@culture.gouv.fr