

N° 441

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juin 1990

PROPOSITION DE LOI

*portant création d'un conservatoire national
du patrimoine maritime,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Louis de CATUELAN, Josselin de ROHAN, Maurice SCHUMANN, Alphonse ARZEL, José BALARELLO, Henri BANGOU, Jacques BÉRARD, Mme Maryse BERGÉ-LAVIGNE, MM. Christian BONNET, Jean-Pierre CANTEGRIT, Paul CARON, Henri COLLETTE, Raymond COURRIÈRE, Luc DEJOIE, Franz DUBOSCQ, Bernard GUYOMARD, Daniel HOEFFEL, Pierre LACOUR, Marc LAURIOL, Bernard LEGRAND, Jean-François LE GRAND, Max LEJEUNE, Charles-Edmond LENGLET, François LESEIN, Roger LISE, Jacques de M^l NOU, Daniel MILLAUD, Michel MIROUDOT, René MONORY, Geoffroy de MONTALEMBERT, Jacques MOUÏTET, Jacques OUDIN, Alain PLUCHET, René REGNAULT, Guy ROBERT, Pierre-Christian TAITTINGER, René TRAVERT et Xavier de VILLEPIN,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est consternant de remarquer encore actuellement dans les fonds de ports — en général les vasières sur lesquelles viennent atterrir toute « l'écume de la mer » (au propre et au figuré) — les vieilles carcasses de bateaux, pitoyable rappel du temps passé.

En 1990, l'écume s'est quelque peu accrue des déchets « modernes », et ce qui reste de ces carcasses est devenu intolérable ; intolérable la vision de bateaux devenus anachroniques, tant leur souvenir semble lointain, par contre scandaleux lorsque le regard s'arrête un tant soit peu sur les épaves dont la merveilleuse architecture apparaît alors.

Seulement cinquante ans ont suffi à ce résultat ; la technologie a fini par tuer le souvenir.

Se rappelle-t-on qu'en 1940, 29 goëlettes sont parties de Saint-Malo sur les bancs, qu'en 1947 il existait encore un grand nombre de superbes Dundees provenant des ports de la Bretagne-Sud et de la Vendée, chaque port ayant sa propre construction et son type de navire ?

Il en est de même du patrimoine immobilier et pour les mêmes causes, bien qu'un certain nombre d'ouvrages ait pu être sauvé.

L'usage de beaucoup de vieilles constructions, dont les phares, est devenu obsolète, mais il serait coupable de les abandonner en l'état.

Il reste aussi les hommes. Mais de moins en moins, l'âge en venant à bout ! Or, ces hommes d'expérience, la mémoire du temps passé, peuvent être la base d'une vaste étude, d'autant qu'ils sont prêts à collaborer.

Voilà la base de la réflexion ; qu'en est-il du souci de sauvegarde de la part des individus et des pouvoirs publics ?

Pourquoi en est-on arrivé à un pareil abandon ?

L'explication principale est un élan de modernisme considérable générant une indifférence des acteurs de l'époque, qu'ils soient publics ou privés, qui n'ont pas perçu à temps l'ampleur du problème. Les quelques protestataires de l'époque ne représentaient pas un pouvoir suffisant pour retourner la situation.

En fait, son ampleur est apparu surtout depuis une quinzaine d'années avec le renouveau de l'intérêt pour les choses de la mer.

Deux origines l'expliquent : d'une part le sport nautique adroitement canalisé par des compétitions de grande ampleur ainsi que par le tourisme qui est intrinsèquement lié à la nostalgie du passé ; d'autre part, par la pugnacité intelligente de certains médias, tels le *Chasse-Marée* et l'émission télévisée *Thalassa* qui sont remarquablement faits et intéressent un public de plus en plus nombreux.

Ces deux actions conjointes ont recréé un « climat maritime » très puissant, amplifié par des opérations prestigieuses telles que la fête de Douarnenez en 1988 et « les Voiles de la Liberté » à Rouen en 1989.

Ceci amène à constater qu'il faut saisir le moment et proposer une action publique englobant tout ce qui concerne le patrimoine maritime.

Si nous constatons à l'heure actuelle la multitude des initiatives bénévoles très motivées, nous ne pouvons que regretter qu'elles soient trop dispersées, au risque de se décourager.

Force est de constater également la faiblesse des aides publiques dispensées, malgré la bonne volonté des F.R.C.M. (1). Or, ce magnifique patrimoine doit être pris en compte au même titre que nos églises, nos bâtiments, nos musées, etc.

Reconnaissons également que nous sommes le seul pays maritime ne possédant pas une organisation importante concernant ce patrimoine.

C'est le but de cette proposition de loi.

Cette passionnante action n'est pas facile car il s'agit en fait d'une véritable coordination interministérielle puisqu'au moins six ministères sont concernés :

- le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports ;
- le ministère de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire ;
- le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ;
- le ministère délégué au tourisme ;
- le ministère de la défense ;
- et, bien entendu, le ministère délégué à la mer.

(1) Fédérations régionales pour la culture maritime.

La réflexion ainsi construite doit conduire à la création d'un conservatoire de la mer qui engloberait non seulement l'idée de musée, mais également des activités pédagogiques ou même — pourquoi pas ? — à but lucratif pour favoriser le développement des communes maritimes et tendre, pour partie, à l'autogestion des structures.

Pour arriver à ce résultat, il faudrait créer une structure suffisamment étoffée, dotée d'un secrétariat coordonnant les différentes actions à mener.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Il est créé, sous le nom de « Conservatoire national du patrimoine maritime » un établissement public de l'Etat à caractère administratif.

Cet établissement a pour mission la préservation, la conservation et la mise en valeur des éléments constitutifs du patrimoine national dans le domaine maritime, mobilier ou immobilier. Il peut présenter aux collectivités publiques toutes suggestions en rapport avec sa mission. Il peut conseiller les personnes physiques ou morales de droit privé qui lui en font la demande.

Pour l'accomplissement de sa mission, il dispose de ressources définies par décret en Conseil d'Etat.

Art. 2.

Pour la réalisation des objectifs définis à l'article premier ci-dessus, l'établissement public peut procéder à toutes opérations foncières. Toutefois les aliénations d'immeubles de son domaine propre ne peuvent être consenties qu'après autorisation donnée par décret en Conseil d'Etat pris sur proposition du conseil d'administration statuant à la majorité des trois quarts des membres présents ou représentés.

Il peut être affectataire d'immeubles du domaine de l'Etat.

Art. 3.

Les dispositions de l'article 37 de la loi du 31 décembre 1921, ainsi que celles des articles 1131 et 1716 *bis* du code général des impôts sont applicables au Conservatoire national du patrimoine maritime.

Art. 4.

L'établissement public est administré par un conseil d'administration composé en nombre égal de représentants de l'Etat et de personnalités qualifiées, d'une part, de représentants du Parlement ainsi que de représentants des assemblées délibérantes des collectivités locales

concernées par l'activité du Conservatoire national du patrimoine maritime, d'autre part.

Le président du conseil d'administration est élu par le conseil en son sein.

Art. 5.

Les pertes de recettes résultant de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la majoration prévue aux articles 575, 919 et 919 A du code général des impôts.

Art. 6.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application de la présente loi.