

# LETTRE AUX PROPRIETAIRES DE BIP

Automne 2015



*C'est un joli cotre marconi, peut-être est-il BIP, qui s'est installé pendant quelques semaines au printemps dernier sur un corps-mort voisin de mon bateau. J'aime toujours quand des bateaux classiques viennent agrémenter mon environnement.*

*Hélas ! Le voici affublé de pavillons dérisoires et si mal placés, un pavillon national riquiqui à mi-hauteur dans les haubans surmonté par un Gwenn Ha Du (l'emblème de la région Bretagne) élimé, et le tout sur un bateau non habité qui, selon les règles, n'est pas tenu d'arborer le moindre pavillon. Un peu plus tard, ce fut le passage de la sympathique Route de l'Amitié, à laquelle participaient bien des navires traditionnels avec un festival de pavillons régionaux en guise de pavillons nationaux, d'emblèmes torchons, ou encore de pavillons hissés à mi-drissé (en deuil !).*

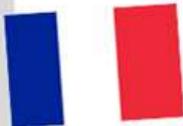
*Quoi de plus naturel que de manifester son attachement à une région en portant fièrement son pavillon ? Mais alors, pourquoi pas en barres de flèches, une façon élégante de dire que votre bateau, immatriculé en France, est en visite dans votre région de cœur ?*

*Chez nos amis espagnols, pour qui le régionalisme n'est pourtant pas un vain mot, les autorités ne plaisantent pas avec ce genre de fantaisie. En France ? Rien.*

*S'agit-il de négligence ? Je crois qu'il s'agit d'un manque profond de culture nautique. Ou alors, comment expliquez-vous que tant de propriétaires de pointus et de barquettes trouvent naturel de naviguer avec leurs défenses à poste, tel un chapelet de saucisses défigurant leurs si jolis bateaux ? Comment expliquez-vous que, dans un dossier de labellisation sur quatre, on nous parle de bordées au lieu de bordés, que certains confondent l'architecte de leur bateau avec son constructeur ?*

*Pour que vivent la tradition et ses usages, faites passer le message !*

**Gérard d'Aboville**



**Pavillon national** : il doit être proportionnel à la taille du navire, la taille maximum étant de 1/10 de la taille du bateau, à condition que le pavillon ne touche ni l'eau ni le pont. Il doit être le plus grand pavillon arboré à bord, en parfait état, et est monté sur un mâtereau incliné, hissé à bloc. Le pavillon ne peut pas être fixé sur le patacas. En navigation :

- Gréement sloop : sur un digon, à la poupe et à tribord du bateau, le digon pouvant être incliné vers l'arrière pour mieux présenter le pavillon par vent faible.
- Gréement ketch ou yawl : en tête de mât d'artimon ou de tape-cul.
- Gréement aurique : en bout de corne.
- Gréement goélette : en tête du grand mât

Au mouillage ou au port, le pavillon national doit être à la poupe, comme indiqué pour le sloop. Il est à poste entre 8h et 20h, mais pas plus tard que le coucher du soleil. Si le pavillon national n'est pas à poste, aucun autre pavillon ne peut être à poste (sauf pavillon de course).



**Pavillon de courtoisie** : pavillon des eaux territoriales du pays dans lequel le bateau se trouve. Il est hissé à tribord, à bloc, sous une vergue du mât le plus en avant.



**Pavillon de région** : ceux qui se reconnaissent d'une région peuvent en arborer le pavillon, hissé à bloc sous les barres de flèches bâbord (esprit de pavillon de propriétaire). Ceux qui sont de passage dans cette région et souhaitent l'honorer, hissent le pavillon à bloc à tribord (esprit de pavillon de courtoisie). Jamais à l'arrière, à la place du pavillon national.



**Guidon** : pavillon identifiant un club nautique ou un regroupement. De forme souvent triangulaire, il est arboré en mer et au mouillage, mais retiré durant une course. Traditionnellement, le guidon se hisse au grand mât, mais il peut flotter sur un mât situé à l'étrave.

## >905 navires labellisés BIP



*Commission de labellisation BIP 2015*

La 9<sup>e</sup> Commission de labellisation des Bateaux d'Intérêt Patrimonial s'est tenue le 15 octobre dernier. Cette année encore, nous avons pu constater l'intérêt toujours croissant pour le patrimoine maritime et fluvial : plus d'une centaine de dossiers ont été présentés !

77 navires ont reçu le label BIP, ce qui porte aujourd'hui à 905, le nombre de bateaux labellisés. 18 dossiers ont été refusés, faute d'avoir pu démontrer l'intérêt patrimonial du navire présenté. D'autres dossiers n'ont pas pu être retenus car ils étaient incomplets. La plus grande attention s'impose en effet lors de la constitution du dossier de candidature. Idem pour les labellisés : merci de nous signaler tout changement d'adresse afin de vous faire parvenir les courriers et courriels vous concernant, notamment le renouvellement de labellisation.

Vous pourrez découvrir tous les **BIP 2015** sur le site Internet de PMF. Nous vous proposons ici deux focus sur le cotre Pilote Madcap et le canot de sauvetage Aimée-Hilda, qui témoignent de la grande qualité des candidatures.

### Madcap, le plus ancien des pilotes



*Le cotre pilote Madcap, BIP 2015*

Construit au chantier Davies & Plain de Cardiff en 1874, Madcap, le plus ancien bateau pilote connu au monde toujours en état de naviguer, est un formidable témoin d'une époque, la marine à voile, et d'un métier, le pilotage. Madcap faisait partie de la flotte de 17 pilotes ayant exercé à Cardiff de 1878 à 1918, et qui par tous temps allaient servir les navires en transit. Avec une longueur hors-tout de 16 mètres, son gréement aurique, une surface de voilure de 290 m<sup>2</sup>, un déplacement de 24 tonnes, Madcap affiche toutes les qualités des cotres pilotes : construction robuste, carène fine, étrave droite, gréement élancé, très toilé, un bateau rapide, capable d'affronter des mers fortes et servir par tous les temps... sauf au final celui des bateaux à vapeur, qui sonne le glas de l'activité des cotres pilotes dans les années 1920. Madcap est alors converti à la plaisance, subit trois modifications majeures connues (ajout d'un moteur, d'une barre à roue, d'un guindeau électrique) avant de profiter enfin de l'énergie de l'Association Madcap, initiée pour sa sauvegarde. Elle a permis la restauration du navire, sa francisation, son intégration à la flotte du Musée de la Marine de La Rochelle, et aujourd'hui sa labellisation BIP.

### Aimée-Hilda, sauveteur sauvé



*Le canot de sauvetage Aimée-Hilda, BIP 2015*

Construit par le chantier Paul Jouët & Cie de Sartrouville en 1949, sur des plans du fameux architecte naval Eugène Cornu, Aimée-Hilda est un canot de sauvetage insubmersible et auto-redressable, en bois. Il est le 17<sup>e</sup> d'une série de 32 canots construits par ce chantier.

En service à la station de sauvetage de Ploumanac'h, de 1950 à 1975, Aimée-Hilda est désarmé en 1975 et vendu à la plaisance. Peu adapté à cette utilisation, malgré pourtant de lourdes transformations, il lasse ses propriétaires et est cédé en 1986 à la ville de Perros-Guirec, qui l'utilise en service portuaire. Voué à la destruction après ces quelques années de travail, une équipe de passionnés crée en 1995 l'association Aimée-Hilda. Un immense élan va se développer pour sauver le canot. De nombreux bénévoles se relayent sur le premier chantier de

restauration, jusqu'en avril 1997, date de sa remise à l'eau dans sa couleur d'origine, le vert (celle des canots de la SCSN, Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, dont la fusion en 1967 avec les Hospitaliers Sauveteurs Bretons a donné naissance à la SNSM que l'on connaît aujourd'hui). Le navire parcourt ensuite quelque 3300 miles, illustrant de nombreuses fêtes liées au patrimoine maritime, puis connaît un deuxième programme de restauration (superstructures du pont) de 2009 à 2010.

Comme un pied de nez au funeste destin qui l'attendait à la fin des années 1990, Aimée-Hilda sera bel et bien présent au prochain Nautic, où il recevra son label BIP.

### **>Chêne Rossignol reçoit le prix PMF**



*L'association Gens d'Louère reçoit le prix PMF*

Le 24 septembre, une délégation de PMF se rendait à Orléans pour la 7<sup>e</sup> édition du Festival de Loire. A cette occasion, le Prix Patrimoine Maritime et Fluvial a été remis à l'association Gens d'Louère pour le Chêne Rossignol, réplique d'un passe-cheval de 11 mètres de 1815. Cette embarcation a été utilisée jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle pour permettre aux animaux accompagnés d'un homme de traverser le fleuve. Deux mentions spéciales ont été attribuées aux bateaux Buisson Rouge (bétaillère) et l'Argentat (gabare) pour la qualité de leur construction.

### **>Marie-Madeleine survit à son naufrage**

Sauvé, mais à restaurer. Le 5 septembre dernier, le Marie-Madeleine s'échouait sur les roches bordant Saint-Marcouf, puis sombrait par 12 mètres de fond. La Mama, ainsi surnommée en raison de l'attachement qu'elle suscite, avait été considérée comme perdue. Ce bautier construit à Barfleur en 1934, labellisé BIP et classé aux monuments historiques, avait été acheté en 1977 alors qu'il était à l'abandon, puis patiemment restauré par l'association vouée à sa sauvegarde. Pas de victimes, mais les 14 passagers ont dû être évacués par la SNSM. Quelques jours plus tard, une opération de sauvetage est lancée. C'est un échec. Les hommes, pris dans une mer démontée, doivent être hélitreuillés. La deuxième

tentative est la bonne. L'équipe de Bertrand Sciboz, chasseur d'épaves, réussit à renflouer le navire à l'aide de ballons, avant de le ramener à



*Photo Marine nationale*

son port d'attache de Saint-Vaast-le-Hougue, puis au chantier Bernard où un diagnostic complet est réalisé. L'association Marie-Madeleine retrouve ses manches. Le travail va pouvoir commencer et une souscription va être lancée.

### **>Lorette sous pavillon français**

Lorette, construit en 1907 au chantier Hillebrandt d'Ostende, est destiné à la pêche sur les bancs de sable des Flandres. Il y travaillera jusqu'à la fin des années 1960, avant son désarmement puis son abandon dans une vasière. Fin de l'histoire ? Non ! La finesse des formes de cette coque finit par l'emporter, attirant l'attention d'un plaisancier belge passionné par le patrimoine maritime, qui la sauve de l'oubli. Ses propriétaires successifs entreprennent tour à tour d'importants travaux qui le convertissent à la plaisance, dans le plus pur respect de son histoire et de sa vocation. Devenu propriété de l'association Les amis du dundee Lorette, le navire est aujourd'hui sous pavillon français, labellisé BIP et profite d'un ambitieux programme de restauration.

A suivre !



*Le dundee Lorette, BIP 2015*

## > Régates et événements 2016

Oyez ! Joli programme de régates et événements prévu. Nous retrouvons les rendez-vous phares de la belle plaisance ainsi que deux grands rassemblements, Brest et Sète. Liste non exhaustive, n'hésitez pas à nous faire connaître les événements et dates non communiqués.

<b>Mars 2016</b>
22-28 mars 2016 : Escale à Sète
<b>Mai 2016</b>
5 mai, Vilaine en fête, La Roche-Bernard
6-8 mai, Les Dames de Saint-Tropez
13-15 mai, Les Voiles de Cassis
20-22 mai, Calanques Classique, Marseille
NC, Virée de Saint Nazaire, Sanary
23-29 mai, Régates Impériales, Ajaccio
NC, Les Voiles Latines, Saint-Tropez
NC, Voiles d'estuaire, Royan-Bordeaux
<b>Juin 2016</b>
1-5 juin, Les Voiles d'Antibes`
NC, Les Voiles de la Citadelle, Port-Louis
9-12 juin, Porquerolles Classique
9-13 juin, Giraglia Rolex Cup à Saint-Tropez
NC, Rendez-vous de la Belle Plaisance, Benodet
16-19 juin, Les Voiles du Vieux port à Marseille
25 juin-8 juillet, Trophée Bailli de Suffren, Saint-Tropez
<b>Juillet 2016</b>
14-17 juillet, Voiles Classiques-La Trinité sur mer
13-19 juillet 2016 : Brest 2016
19-24 juillet, Temps Fête, Douarnenez
24 juillet : Route de l'Amitié, Audierne
NC, Les voiles de légende, La Baule
<b>Août 2016</b>
21-28 août, Corsica Classic, Calvi-Bonifacio
NC, Noirmoutier Classique
<b>Septembre 2016</b>
Monaco Classic Week
3-4 sept. Trobada de vela latina, Paulilles
NC, Trégor Classique, Trébeurden
13-18 sept., Trophée Pasqui, Nice
19-24 sept., Régates Royales, Cannes
NC, Festival de Loire, Orléans
25 sept., Coupe d'automne du YCF, Cannes
26 sept.-2 octobre, Les Voiles de Saint-Tropez
NC, Défi du Bar, La Rochelle
<b>Octobre 2016</b>
NC, Rallye des Pertuis, La Rochelle
<b>A venir...</b>
22-28 mai 2017, La semaine du Golfe du Morbihan
11-13 août 2017, Festival du chant de marin, Paimpol
6-16 juin 2019 : Armada de Rouen
NC = date non communiquée

## ATTENTION !

**Certains bateaux dont le label était parvenu à expiration\* n'ont pas pu être renouvelés car nous n'avons pas pu contacter leurs propriétaires, qui s'exposent à perdre leur exonération du DAFN.**

**C'est pourquoi il est important que vous nous signaliez tout changement d'adresse postale et email pour que nous puissions renouveler votre label en temps utile**

*\*Le label BIP est attribué pour une durée de 5 ans, renouvelable. Ce renouvellement induit des démarches administratives que nous ne pouvons envisager sans que soit maintenu le lien avec le propriétaire ! Merci de votre compréhension.*

## > Adhésion 2016 : un lien essentiel

Lors du précédent Conseil d'administration de PMF, il a été décidé une évolution du montant de la cotisation. Nous l'avons toujours souhaité modeste, il n'a pas augmenté en plus de quinze ans. Le nombre de dossiers BIP et de demandes de labellisation a, lui, augmenté, les frais de leur gestion aussi, ainsi que les coûts liés à l'organisation des commissions. C'est pourquoi ce montant est désormais de 40 euros pour les personnes physiques. Il reste inchangé pour les personnes morales et les membres bienfaiteurs.

Le travail réalisé ensemble depuis 2007 est considérable. De très nombreux projets sont en cours. Pour financer nos actions, le nombre d'adhérents demeure un indicateur essentiel vis-à-vis de nos interlocuteurs, pouvoirs publics notamment. Soutenez votre passion par votre adhésion, elle est **déductible à 66 %** de vos impôts sur le revenu. Le formulaire d'adhésion est disponible sur notre site Internet en rubrique Adhérer.

[Patrimoine-maritime-fluvial.org](http://Patrimoine-maritime-fluvial.org)

*La Lettre aux propriétaires de BIP est une publication de **Patrimoine Maritime et Fluvial** 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.  
Contact : Pascale Bladier-Chassaigne  
Tél. : 01 44 49 85 93  
[Pascale.bladier-chassaigne@i-carre.net](mailto:Pascale.bladier-chassaigne@i-carre.net)*