

Entretien - Comment restaurer un Monument historique ? L'exemple de "Lénine" - Chasse Marée

Maud Lénée-Corrèze

La restauration du Monument historique Lénine a eu lieu à l'école de charpenterie de marine Skol ar Mor à Mesquer. Ici, les apprentis travaillent sur le bordé, où il ne reste que la clore à poser. Remarquez les formes caractéristiques des pertuis charentais avec un faible tirant d'eau, une belle coulée arrière sans retour de galbord. ©Jean-Marie Chauvet d'Arcizas

Par Gwendal Jaffry – Le 27 juillet, à Mesquer (Loire-Atlantique), le centre de formation à la charpente de marine Skol ar Mor a mis à l'eau Lénine, un sloup des Pertuis qui a cent ans cette année. Classé Monument historique en 1994, le bateau avait alors été mal restauré. Ce nouveau chantier le fait revivre dans le respect de son histoire et de ses origines, une renaissance rendue possible grâce à la connaissance, l'expertise, et la passion aussi.

Lénine est un des cent quarante-quatre bateaux protégés en Nouvelle-Aquitaine. Pourquoi a-t-il été classé et comment explique-t-on que votre région représente près de la moitié de la flottille des monuments historiques ?

Jean-Marie Chauvet d'Arcizas : La Nouvelle-Aquitaine ne possède pas de Fédération comme la Bretagne ou la Méditerranée, mais un réseau fort qui se structure depuis près de cinquante ans. Les bateaux sont étudiés ; ils font l'objet de visites sanitaires. La région a également bénéficié ces dernières années du dynamisme de Philippe Tijou, alors conseiller à la DRAC. Quant à Lénine, son intérêt est d'être à l'origine un voilier pur, conçu et construit sans moteur. C'est un bateau de travail qui a pratiqué le chalutage, l'ostréiculture... C'est un chaïnon dans la flottille de nos côtes, une pièce qui participe de la cohérence des bateaux que l'on préserve.



De gauche à droite : Mike Newmeyer, charpentier de marine, est le directeur du centre de

formation Skol ar Mor. Paul Bonnel, ancien dirigeant du chantier du Guip, charpentier de marine, est expert pour les Monuments historiques. Jean-Marie Chauvet d'Arcizas est propriétaire de Lénine. il a restauré Laisse-les-dire, ce qui a été très utile pour Lénine. Bernard Moreau assure une mission d'assistance au maître d'ouvrage pendant la restauration. Boris Proutzakoff, charpentier de marine, est formateur chez Skol ar Mor. Dans *Lénine*, les stagiaires de Skol ar Mor qui ont participé à la restauration.
©Gwendal Jaffry

Le bateau a été classé en 1994 avant de subir une refonte importante. C'était il y a « seulement » trente ans. Pourquoi une nouvelle restauration d'une telle envergure ?

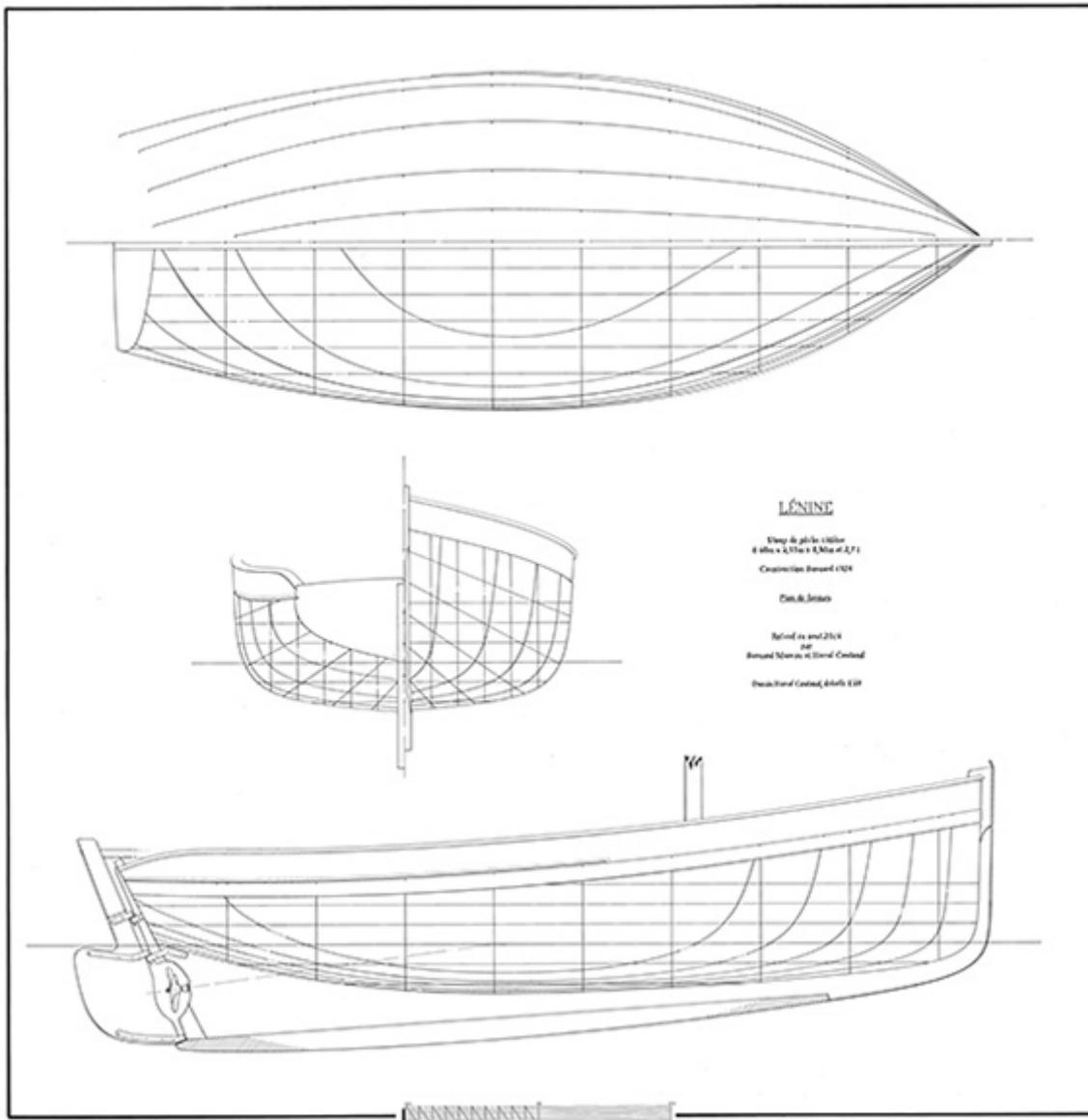
J.-M. C. d'A. : Les travaux des années 1990 l'avaient beaucoup abîmé, sauf dans ses formes. Il était très loin de son état de neuvage quand je l'ai acheté. Or, on a depuis beaucoup évolué en termes de Monuments historiques. On a gagné en expérience, en connaissances.



Lénine, dans un chenal du pertuis charentais, au temps où il travaillait à la voile.
©Collection Jean-Marie Chauvet d'Arcizas

Bernard Moreau : Lénine a beaucoup perdu dans les années 1990, mais ce n'est finalement pas si grave. Il restait par exemple quelques membrures d'origine qui ont servi de base pour concevoir les autres. Il y a aussi des bateaux construits par le même chantier qui naviguent toujours, un boulot en archive, des dossiers photos... Et puis nos connaissances riches d'années d'acquis. Avec Jean-Marie, quand on avait 25 ans, on était déjà des « galope-chenaux » !

J.-M. C. d'A. : Les fourchettes, par exemple, avaient disparu. Mais on sait qu'il y en avait sur les bateaux du chantier Bernard. On a donc refait des fourchettes façon « Bernard » plutôt que d'une autre façon, ce qui aurait conduit à réinterpréter vraiment trop les choses.



Plans de Lénine, réalisés par Hervé Coutand.
©Dessins Hervé Coutand



LÉNINE

Sloop de pêche côtière
6,40m x 2,37m x 1,80m et 2,6 t
Construction Bernard c1914

Plan de voilure

Échelle 1:20

Anno 2014
Bernard Morvan et Hervé Coutand

Plan de voile de Lénine.
©Dessins Hervé Coutand

Lénine a cent ans et il a connu plusieurs configurations. La protection implique de revenir à la forme de son neuvage ?

J.-M. C. d'A. : Il y a deux réponses. La première, c'est qu'on en revient au plus près de Lénine quant à ses lignes, son comportement à la mer. La seconde, qui nous renvoie à la charte de Venise, formule que le propriétaire retient l'état dans lequel il souhaite faire revenir l'objet. J'ai choisi sa version canot creux, pour laquelle nous avons des photos, par rapport au programme auquel je le destine. Le dossier constitué pour le ministère de la Culture argumente en ce sens.

B. M. : Selon la pratique du bateau, on l'adaptait. Bateau creux, c'est quand ils travaillaient les huîtres qu'il fallait charger à fond de cale. Si le propriétaire suivant pratiquait une autre pêche, éventuellement plus au large, peut-être lui fallait-il ponter le bateau pour davantage de sécurité.

C'est à ma connaissance la première fois qu'un Monument historique est confié à un centre de formation. Le début d'une nouvelle histoire pour Skol ar Mor ?

Mike Newmeyer : Ça faisait un moment que notre conseil d'administration ou simplement les amis de Skol nous demandaient d'intégrer une notion de restauration dans la formation de nos stagiaires. Lénine, c'était l'opportunité pour nous, formateurs, et pour nos stagiaires, d'apprendre comment on travaille avec les Monuments historiques. Cela dit, c'est la première et la dernière restauration que nous ferons, car je souhaite qu'on continue à former sur des constructions neuves – les spécificités du chantier de Lénine nous ont d'ailleurs un peu permis de travailler en ce sens – sans compter qu'il nous

faut des projets qui tiennent sur le temps de notre année scolaire.

Il n'y avait pas une logique à favoriser davantage un chantier des Pertuis qui avait ainsi l'opportunité de s'acculturer aux bateaux de sa zone ?

Paul Bonnel : Le maître d'ouvrage est souverain dans le choix du chantier. Il n'existe pas de qualification Monument historique sur les bateaux. On a juste l'idée de compétences à mesurer.

J.-M. C. d'A. : J'avais trois choix, dont Skol ar Mor. Jacques Audoin, formateur ici, m'a longtemps sollicité. Je trouvais que c'était loin, et puis je m'interrogeais sur la qualité du travail mené par des charpentiers en apprentissage. Mais, petit à petit, connaissant les compétences de Jacques... Quant à l'aspect financier, c'est un peu moins cher qu'un chantier professionnel, mais pas beaucoup compte tenu de l'énergie qu'on y met. Avec Bignou (ndlr : le surnom de Bernard Moreau), on est venus une fois par mois pendant toute la durée des travaux ; Boris ou Mike nous appelaient, les stagiaires aussi... Au final, je n'ai aucun regret, car les deux équipes qui se sont succédé étaient de grande qualité. Et puis on est un peu dans cette logique japonaise des temples qu'on reconstruit tous les vingt-cinq ans pour que les artisans apprennent et transmettent.

B. M. : Je doute qu'un chantier se serait lancé sur ce projet en communion avec notre état d'esprit. Là, on a démonté les pièces une par une, on les a documentées à mesure, on a pris le temps de la réflexion de fond dès que nécessaire...

Une fois le bateau arrivé ici, on attaque par où ?

P. B. : Je fixe une feuille de route selon nos critères Monument historique.

Boris Proutzakoff : Il ne s'agit pas de construire un bateau neuf à côté de l'ancien. Paul est très clair : on fait une restauration. En gros, on va faire en une seule fois toutes les réparations qui n'ont pas été faites correctement depuis des décennies en conservant le maximum de témoignages d'origine. Il y a la permanence de l'objet, c'est-à-dire qu'on a rentré une épave dont on a changé la structure axiale, puis la structure transversale, et ainsi de suite. C'est une première sur un Monument historique.

J.-M. C. d'A. : Tout ça en sachant que le bateau serait mis à l'eau le 27 juillet 2024 à 20 h 30 car ça correspond à la fin de la formation et à la marée haute du moment... On était un peu dans l'inconnu contrairement à une construction neuve. Les premiers mois ont été un peu durs à vivre parce que c'était le temps des relevés, etc. Mais Paul remplissait vraiment son rôle d'expert en disant : « On démonte, on regarde, on documente ».

P. B. : Malgré une expérience de trente-cinq ans comme charpentier, je n'ai pas la science totale. On ne peut pas être péremptoire. Il faut prendre le temps de comprendre.