

LA "CHARTE DE BARCELONE"

(Traduction d'anglais en français Par François Casalis, Sequana)

CHARTE EUROPEENNE SUR LA CONSERVATION ET LA RESTAURATION DE NAVIRES ANCIENS EN ETAT DE NAVIGUER

LA CHARTE DE VENISE a été établie en 1964 pour formuler les principes concernant la conservation et la restauration de monuments et de sites.

Elle commence par le préambule suivant:

"Chargées d'un message spirituel du passé, les oeuvres monumentales des peuples demeurent dans la vie présente le témoignage vivant de leurs traditions séculaires. L'humanité, qui prend chaque jour conscience de l'unité des valeurs humaines, les considère comme un patrimoine commun, et, vis-à-vis des générations futures, se reconnaît solidairement responsable de leur sauvegarde. Elle se doit de les leur transmettre dans toute la richesse de leur authenticité.

Il est dès lors essentiel que les principes qui doivent présider à la conservation et à la restauration des monuments soient dégagés en commun et formulés sur un plan international, tout en laissant à chaque nation le soin d'en assurer l'application dans le cadre de sa propre culture et de ses traditions.

En donnant une première forme à ces principes fondamentaux, la Charte d'Athènes de 1931 a contribué au développement d'un vaste mouvement international, qui s'est notamment traduit dans des documents nationaux, dans l'activité de l'ICOM et de l'UNESCO, et dans la création par cette dernière du Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels."

[Copié de www.icomos.org/venise]

Les deux chartes concernent essentiellement les monuments et les sites terrestres. Le patrimoine maritime n'est pas concerné, malgré sa grande similitude. Ainsi le quatrième congrès de EHM à Barcelone en 2001 a décidé d'adapter LA CHARTE DE VENISE au patrimoine maritime en Europe sous l'appellation de :

"LA CHARTE DE BARCELONE".

"Définitions"

Article 1

La notion de patrimoine maritime navigant concerne le navire traditionnel qui témoigne d'une civilisation particulière ou d'une évolution significative, ainsi que de la navigation traditionnelle et des savoir-faire des marins et

des constructeurs de bateaux. Elle s'étend non seulement aux navires importants mais aussi aux bateaux plus modestes du passé qui ont acquis avec le temps une signification culturelle.

Article 2

La conservation, la restauration et l'exploitation de navires traditionnels doivent faire appel à toutes les sciences, toutes les techniques et tous les équipements qui peuvent contribuer à l'étude et à la sauvegarde du patrimoine maritime navigant.

"But"

Article 3

La conservation et la restauration de navires traditionnels visent à les sauvegarder en tant qu'œuvres d'art ou de témoins d'histoire ou afin de perpétuer les savoir-faire traditionnels.

"Conservation"

Article 4

Il est essentiel pour la sauvegarde pérenne des navires traditionnels en état de naviguer, qu'ils soient entretenus de façon permanente.

Article 5

L'affectation de navires anciens à des buts socialement utiles facilite toujours leur conservation. Une telle affectation est donc souhaitable, mais elle ne doit pas altérer l'aspect extérieur du navire de manière significative. Des modifications exigées par un changement d'affectation doivent respecter ces limites.

"Restauration"

Article 6

Le navire traditionnel est inséparable de l'histoire dont il est le témoin et des eaux où il a navigué. Ainsi son port d'attache et son périmètre d'opération seront dans la mesure du possible situés dans les régions où il a servi auparavant

Article 7

La restauration est une opération hautement spécialisée. Elle a pour objectif de préserver et révéler la valeur esthétique, fonctionnelle et historique des navires traditionnels. Elle se fonde sur le respect de la substance ancienne et le contenu des documents authentiques. La restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude historique du navire.

Article 8

Il est préférable d'effectuer la restauration de navires traditionnels au moyen de matériaux et de techniques traditionnels. Lorsque les matériaux ou les techniques traditionnels se révèlent inadéquates, la restauration des navires traditionnels peut être assurée au moyen de matériaux de conservation modernes dont l'efficacité a été démontrée par des données scientifiques et garantie par l'expérience.

Article 9

La restauration d'un navire traditionnel n'implique pas que le navire doit être ramené à son état d'origine. Certains navires ont acquis un grand intérêt historique à la fin de leur période de fonctionnement. La restauration d'un navire par rapport à une époque donnée ne sera effectuée qu'après une étude approfondie de la qualité de la documentation historique et technique disponible pour l'époque choisie.

Article 10

Les équipements obligatoires de navigation et de sécurité doivent s'intégrer harmonieusement à l'ensemble, tout en se distinguant des parties d'origine, afin d'éviter toute confusion avec les éléments du témoignage esthétique ou historique.

Article 11

Les adjonctions ne peuvent être tolérées pour autant qu'elles respectent les parties intéressantes du navire, son plan traditionnel et l'équilibre de sa composition.

Article 12

Les travaux de restauration seront toujours accompagnés d'une documentation précise sous forme de rapports analytiques et critiques, illustrés de dessins et/ou de photographies et d'autres supports appropriés. Toutes les phases des travaux de démontage, de traitement, de remontage et d'addition de parties nouvelles, ainsi que les éléments techniques et formels identifiés au cours des travaux y seront consignés.

LA CHARTE DE BARCELONE a été adoptée par le groupe de travail de PME (Patrimoine Maritime Européen) le 28 septembre 2002 à Enkhuizen.

Signé le 30 mars 2003 au bord de la frégate Jylland (Jutlande) à Ebeltoft DK.

*Arne Gotved
(Président du Conseil culturel du PME)*