



**DRAC NOUVELLE-AQUITAINE
CRMH – site de POITIERS**

MONUMENTS HISTORIQUES EN CHANTIER



**CHARENTE-MARITIME (17) – SAINT-PIERRE-D'OLÉRON
BATEAU CLAPOTIS**

Objet classé au titre des monuments historiques le 27 mars 2000

RESTAURATION GÉNÉRALE

Les travaux concernent la restauration générale du bateau Clapotis basé en Charente-Maritime, objet classé Monument historique le 27 mars 2000.

Le coût total du projet est évalué à 92 000 €, sous la maîtrise d'ouvrage de l'association Sloop baliseur Clapotis.

Les différents partenaires financiers sont :

- La Direction régionale des affaires culturelles pour 46 000 € soit 50 % du montant total des travaux,
- Le Conseil Départemental de la Charente-Maritime pour 14 606 € soit 15,88 %,
- La Fondation du Patrimoine, 15 000 € récoltés à ce jour, soit 16,30 %,
- La commune de Saint-Pierre-d'Oléron, propriétaire du bateau, 10 000 € soit 10,87 %,
- Le reste à charge de l'association Sloop baliseur Clapotis.

Un fonds de dotation a également été attribué par le Crédit Agricole Charente-Maritime / Deux-Sèvres pour la mise aux normes des équipements de sécurité.

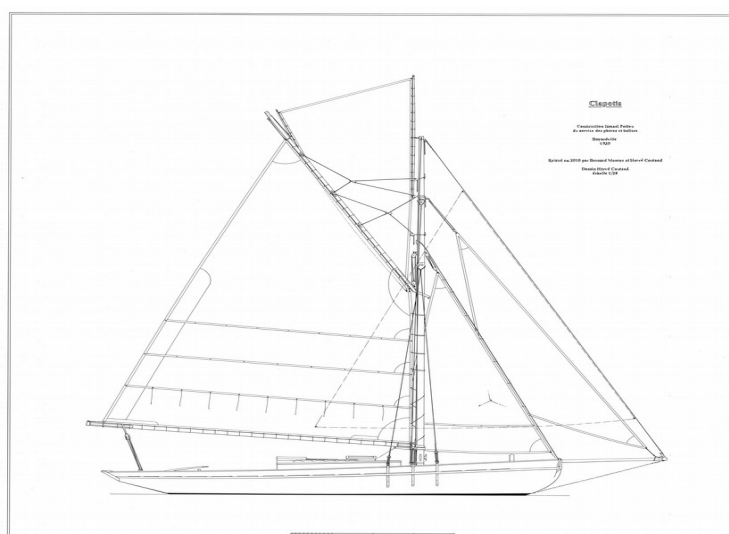
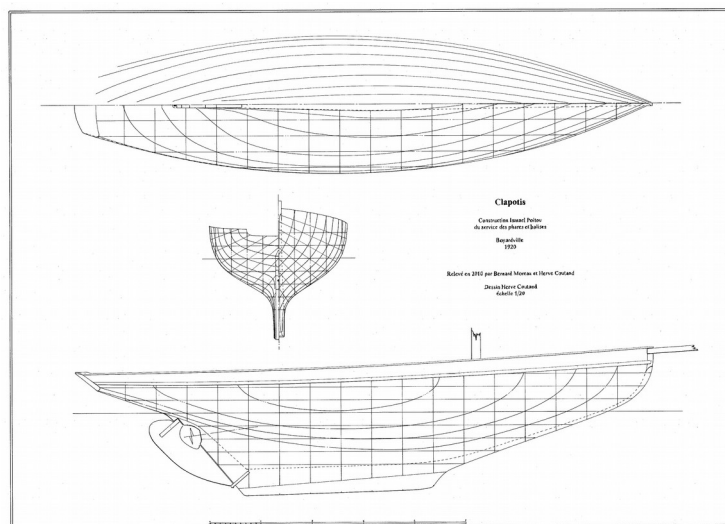
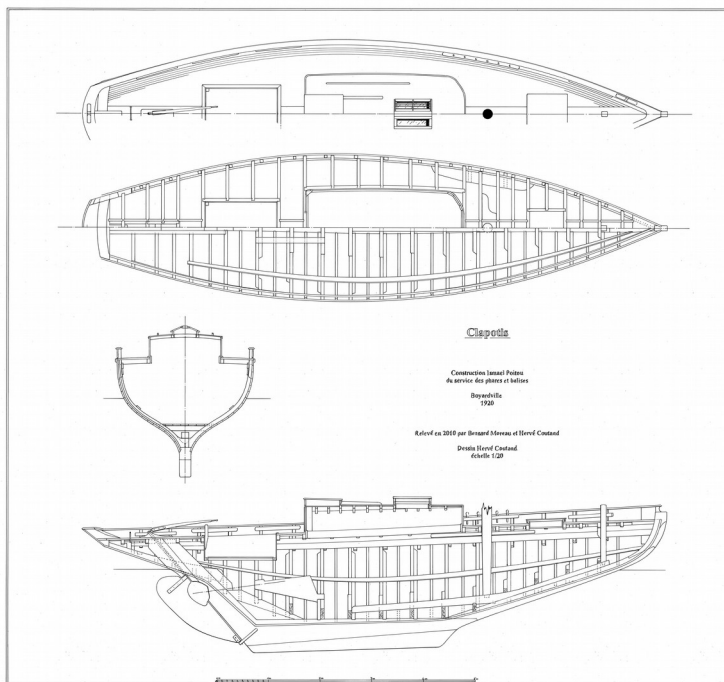
Le chantier fait l'objet d'un suivi au titre du contrôle scientifique et technique par la Conservation régionale des monuments historiques – site de Poitiers.

Historique :

Le bateau Clapotis est lancé sur la cale de Boyardville en 1920 pour la maintenance à la navigation du coureau d'Oléron. Il est construit par Ismaël Poitou, employé du Service des Phares et Balises, alors surveillant du port où il réside.

Avec sa formation de charpentier de marine, il réalise des lasses, mais assure aussi la fabrication des balises et leur maintenance.

Malgré la silhouette de son gréement en sloop, renvoyant au yacht de l'époque, il s'agit bien d'un bateau de travail.



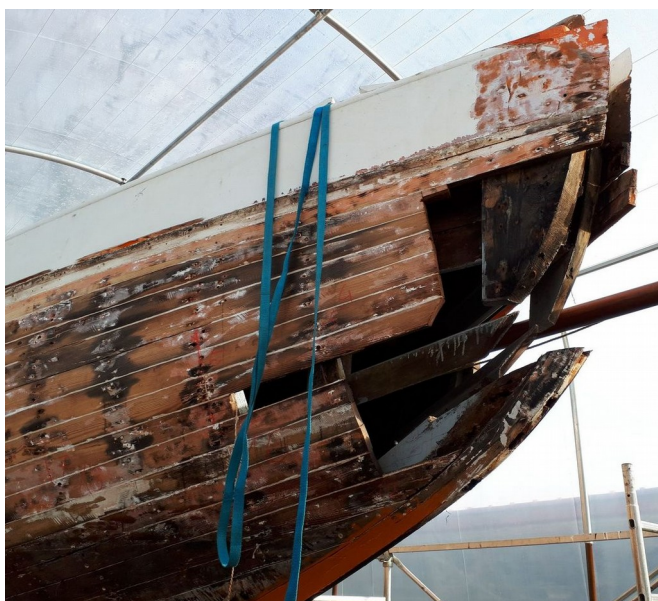
Il possède un tableau arrière à voûte, une étrave en cuiller, un maîtrebau réduit au quart de sa longueur, autant d'éléments qui ont alimenté la rumeur selon laquelle il aurait été construit plus pour se promener ou régater le dimanche que pour le travail de balisage. Il est important de préciser qu'à cette période, les ingénieurs des Phares et Balises sont officiellement autorisés, le dimanche, à utiliser les bateaux du service tout comme ils peuvent jouir des phares comme résidences secondaires.



Manœuvrer cette embarcation est une affaire de famille puisque seuls les Poitou de père en fils se sont succédés comme patrons. Pour tout équipage, un seul matelot accompagnait le pilote à bord. Ils effectuaient la pose de perches : « On installait des balises en bois de 12 m. On les plantait dans le terrain. On faisait échouer Clapotis dans une bonne position et on faisait une chèvre avec le mât et un mâtereau posés dans la vase avec une cale. On dressait la perche avec un palan triple en tête de mât et on l'enfonçait dans la vase avec une pompe. Quatre ouvriers du service maritime du Château-d'Oléron venaient nous aider, dont un maçon et un menuisier ». Parfois, ils « allaient aussi poser des corps-morts ou de petites bouées. Avec l'aide du treuil, ils faisaient glisser la bouée à l'eau puis ils la soulevaient un peu pour mettre la chaîne ».



Bien qu'outil de travail, Ismaël Poitou engage Clapotis régulièrement dans les régates de La Rochelle et l'utilise parfois pour la pêche. Il est affecté au Service des Phares et Balises jusqu'au 13 juin 1979, date à laquelle il est retiré. En 1981, François Bellec, directeur du Musée de la Marine, intervient auprès de la Direction des Phares et Balises afin que le bateau soit remis au Musée de l'Atlantique à Port-Louis. Mais l'Association sportive, culturelle et d'entraide de l'équipement de Charente-Maritime (ASCEE) réclame et obtient le bateau. Après quelques navigations, d'importantes réparations sont nécessaires. L'ASCEE n'a pas les moyens de les réaliser et le voilier est relégué dans le parc à matériel de La Pallice. Il se détériore très vite jusqu'à devenir une quasi épave.



Le 30 décembre 1988, Flottille en Pertuis en devient propriétaire et sa restauration commence. Le 15 juin 1991, 71 ans jour pour jour après son lancement, Clapotis se présente entièrement rénové à l'entrée du chenal de La Perrotine.

Pour un article du Chasse-marée, en 1996, il entreprend la pose d'une balise dans le Fier d'Ars sur l'Île de Ré. Même si cette reconstitution fut parfois approximative, la procédure suivie a permis sans difficulté la mise en place de la perche. Le 27 mars 2000, le bateau est classé Monument historique. En 2001, avec l'aide de la Région et du Pays de Marennes-Oléron, la commune de Saint-Pierre-d'Oléron devient propriétaire du bateau et une convention est passée avec la mairie de Saint-Georges-d'Oléron. Cette dernière met gracieusement à disposition une place au port de Boyardville.

Aujourd'hui le bateau est géré par l'association Sloop Baliseur Clapotis créée en octobre 2001. Elle a pour but de :

- le maintenir en parfait état de navigabilité,
- former des équipages,
- servir d'ambassadeur et de représentant de l'Île d'Oléron.

Il est aujourd'hui armé en catégorie semi-hauturier, soit des navigations jusqu'à 60 milles d'un abri (environ 110 km) permettant de jouir d'un vaste plan d'eau sur toute la façade Atlantique et la Manche.

Clapotis est présent au Grand Pavois de La Rochelle depuis de nombreuses années. Pour plus d'informations sur le bateau et l'association, vous pouvez consulter le site sb-clapotis.fr.

D'autres bateaux appartenant anciennement au Service des Phares et Balises en France sont protégés au titre des Monuments historiques.

État sanitaire :

Le bateau bien qu'entretenu régulièrement par l'association, n'a pas eu de grande restauration depuis 1988.

Pour son centenaire en 2020, la commune et l'association décident donc de lancer une restauration générale devenue nécessaire. Les travaux concernent :

- la reprise de l'étanchéité de la coque et du pont,
- la fabrication d'un beaupré et la restauration de la quille,
- la reprise de toutes les parties en acier galvanisé, la restauration des cadènes,
- la réfection du gréement tant dormant que courant,
- la mise aux normes des équipements de sécurité.



Travaux réalisés :

Le grattage des couches successives de peinture permet la mise à nu de la coque et fait apparaître les pièces de bois à changer, qui ne sont parfois pas détectées précédemment, surtout dans les parties immergées.

C'est après cette étape, que l'état de conservation des différentes pièces de bois est mesuré et que la décision est prise de les conserver ou les changer par du bois neuf, pour la bonne conservation du bateau.

Ainsi, le nombre de bordés à changer de façon plus importante que prévu initialement et certaines pièces de bois apparaissent alors comme hors d'usage et à remplacer.

Sur Clapotis, l'étrave s'avère défectueuse et il est décidé de la remplacer à neuf, ainsi que deux membrures ployées. Ces pièces de bois sont taillées à l'identique, suivant les modèles d'origine et grâce aux relevés et plans réalisés antérieurement à la restauration.

Le chêne est employé pour l'étrave et les bordés de fond, le mélèze pour les autres bordés. Les membrures ployées sont en acacia.

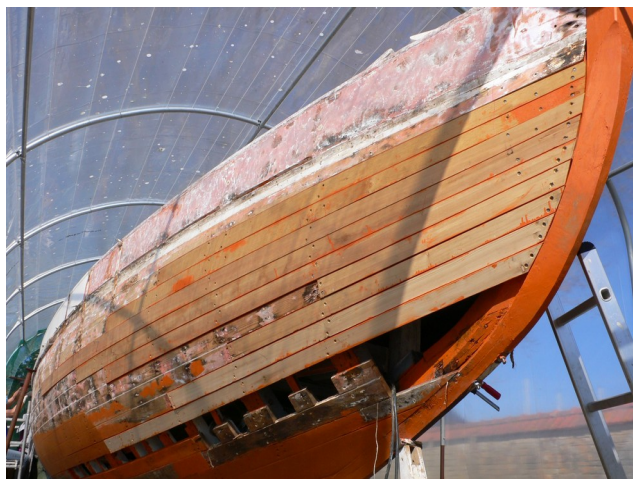
Pour les bordés, le clouage est repris avec des carvelles en acier galvanisé. Après le remplacement de tous les bois défectueux, le calfatage est révisé sur l'intégralité du bateau. Un enduit gras est posé pour lisser la surface, puis une couche de peinture au minium appliquée sous les peintures définitives, assure la pérennité des travaux.

Sur le pont, de nombreuses reprises avec un scellant et adhésif polyuréthane, de type *sikaflex* apparaissent après le grattage des peintures. Ce produit très dur et utilisé lors d'une ancienne restauration ne peut être entièrement enlevé sans altérer les lames de bois. Il n'est pas possible de revenir à un état vernis comme l'aurait souhaité l'association et le pont est repeint comme précédemment au regard de cette contrainte.

Au cours de la restauration, la décision est prise également de remplacer les cadènes à neuf, celles en place n'étant pas d'origine et disgracieuses, pour revenir à un état plus authentique. Les pièces métalliques pouvant être conservées sont galvanisées pour une remise en service.

Le moteur est révisé et le capot de protection repris pour une meilleure maniabilité lors de la navigation.

Les voiles hors d'usage, ainsi que les cordages sont remplacés à neuf. La mise aux normes des équipements de sécurité est également un point incontournable de la restauration.



Les intervenants par corps d'état :

CHARPENTE MARINE

Réparation navale LERET – M. Camille LERET
48 rue Toufaire
17300 ROCHEFORT

VOILERIE

MAGMA SAILING
5 chemin de la Grande échelle
17730 PORT DES BARQUES

LA BRIGANTINE

Allée des oiseaux – La Ménounière
17310 SAINT-PIERRE-D'OLÉRON

MÉCANIQUE

SCMM – Société charentaise de mécanique
marine – ZI du port
17310 LA CÔTINIÈRE

ACCASTILLAGE – CORDAGE

COOPÉRATIVE MARITIME LA COTINARDE
17310 LA CÔTINIÈRE

À L'ABORDAGE – ESPRIT YACHTING

1 rue Fernand Hervé – BP 33042
17031 LA ROCHELLE Cedex 1

Sources, plans, et bibliographie :

Autorisation de travaux n° AM 017 385 19 00001, travaux d'étanchéité et changement des voiles, accord délivré le 10/01/2020.

Plans et relevés du Sloop baliseur Clapotis par Hervé Coutand et Bernard Biniou Moreau en 2010.

BOUREL LE GUILLOUX (Christophe), *Bateaux Monuments historiques – Balisage, baliseurs et Clapotis*, Poitiers, DRAC Nouvelle-Aquitaine, 2020, voir :

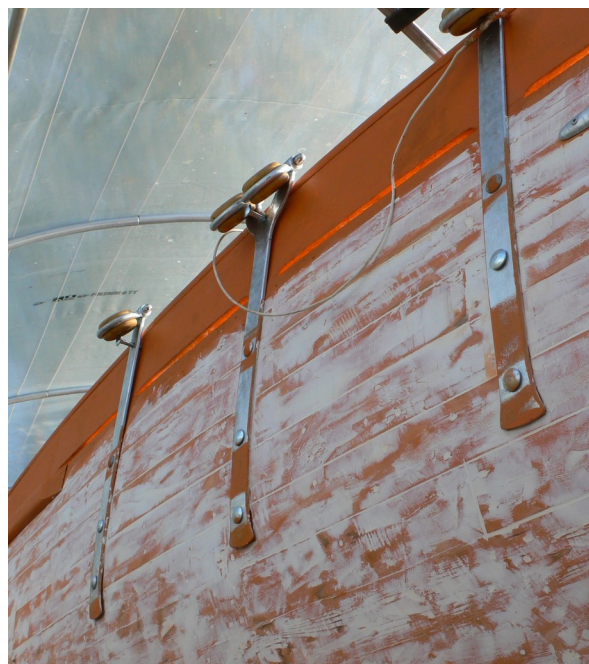
<https://fr.calameo.com/read/000023247f5d48771559d>

Fiche sur la *Plate-forme ouverte du patrimoine* :

<https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/PM17000798>

Site de l'association :

<https://sb-clapotis.fr/>



Pour joindre la Conservation des Monuments historiques – site de Poitiers
Hôtel de Rochefort
102 Grand'Rue
CS 20553
86020 POITIERS Cedex

Téléphone 05 49 36 30 10

<http://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Nouvelle-Aquitaine>

Illustrations : Sylvie Plet-Duhamel, Bernard Biniou Moreau, Association Sloop Baliseur Clapotis
Rédaction : CRMH – site de Poitiers : Christophe Bourel le Guilloux, Sylvie Plet-Duhamel

Version décembre 2021