

Traduction du mémorandum publié par « Watererfgoed Vlaanderen » le 20 janvier 2013.

« Watererfgoed Vlaanderen » est une Association Sans But Lucratif qui rassemble et défend le patrimoine maritime en Flandre ; elle regroupe une centaine d'organisations dans les domaines liés aux navires historiques, au patrimoine des ports, aux rivières et canaux, aux musées et traditions, à l'art et à la culture, au tourisme...etc. Les membres sont des experts, chercheurs et amateurs.

Les buts sont le sauvetage et la conservation du patrimoine maritime, le renforcement de l'intérêt de la population pour tous ce qui concerne l'eau, ainsi que le rayonnement international de la Flandre en tant que pionnier dans les domaines de la marine, des ports et de l'eau, en général.

Adresse : Emiel Banningstraat 25, 2000 Antwerpen.

www.watererfgoed.be

secre@watererfgoed.be.

Jour-J pour le sauvetage du Charlesville, dernier navire de la ligne vers le Congo.

Le service pour la protection des monuments de l'état de « Mecklembourg-Poméranie-Occidentale » en Allemagne désire recevoir du « Watererfgoed Vlaanderen », et cela au plus tard pour le 23 janvier 2013, la confirmation qu'il existe en Belgique un projet réaliste pour sauver le Charlesville de la casse. La semaine dernière, nous avons pu, de toute justesse, éviter que cet exemplaire unique et chargé d'histoire ne quitte son port d'attache de Rostock pour un chantier de démantèlement en Lituanie. Le Charlesville est, en effet, inscrit sur une liste des monuments protégés en Allemagne.

« Watererfgoed Vlaanderen » a conclu un accord avec l'état de « Mecklembourg-Poméranie-Occidentale » qui permet l'achat du bateau pour un euro symbolique, à condition que les garanties de sauvetage en Belgique soient données. Cette dernière et unique chance ne doit pas être ratée!

Quel investisseur se chargera-t-il du projet?

Le sauvetage du Charlesville dépend du bon vouloir d'un ou plusieurs partenaires pour le reprendre, l'acheminer en Belgique et le protéger. Bien entendu, l'achat n'est pas exigé pour mercredi 23/1, mais bien le dépôt d'un plan sérieux de protection. C'est à dire, une vision pour l'utilisation du navire, un plan d'investissement respectant toutes les spécificités originales, ainsi qu'un quai d'amarrage en Belgique. Plusieurs organismes privés et publics ont été contactés en vue de se concerter et de formuler des propositions. Ces contacts sont tenus confidentiels et ne seront pas divulgués dans le futur afin d'éviter tous problèmes éventuels. Le seul but de « Watererfgoed Vlaanderen » est de contribuer à une solution durable et rapide; nous soulignons également, qu'à notre avis, la gestion de la Région Flamande relative à ces matières est structurellement insuffisante. Concernant le Charlesville, nous avons reçu de nombreux signaux d'encouragement et sommes certains que dès qu'un partenaire aura pris les

rênes, aussitôt de nombreux autres se joindront à ce projet.

La législation en Flandre prévoit une participation de la région au niveau de 80%.

Nous réalisons pleinement que le rapatriement, la restauration et l'entretien du Charlesville demanderont des moyens importants. Le décret en vigueur en Flandre et relatifs au patrimoine maritime prévoit l'intervention de la Région au niveau de 80% des coûts de l'étude du programme de protection, des coûts de préservation, d'entretien, de restauration et d'exploitation à la condition que l'organisation responsable soit une institution publique régionale ou locale, ou bien une institution reconnue pour la protection du patrimoine maritime. Dans le cas où l'organisation est une association ou une personne privée, la prime de la Région se monte à 40% des frais précités augmentés de 10% pour les frais généraux. Le paiement de ces primes régionales suppose que le navire soit reconnu comme monument maritime protégé (le Charlesville répondant à tous les critères). Le repreneur n'est pas obligé de faire classer le navire; un projet commercial sans interventions de la Région sera également accepté par les autorités allemandes à la condition que la conservation soit bel-et-bien garantie.

Le top-trois de notre patrimoine maritime.

Le Charlesville (actuellement baptisé Georg Buchner) est un patrimoine hors catégories de niveau Belge, Flamand et Anversois!! Avec le Mercator et les vestiges d'un bateau du moyen-âge découvert à Doel, il forme le trio de tête incontesté de notre patrimoine maritime. Le dernier navire de la ligne du Congo a été mis en chantier en 1950 par Cockerill à Hoboken et a été exploité entre Anvers et Matadi par la Compagnie Maritime Belge renommée! Par après le navire se retrouvera à Rostock transformé en centre de formation, hôtel et auberge de jeunesse. La valeur de ce monument est immense et unique: le dernier navire pour passagers construit à Anvers, le dernier navire de la ligne du Congo, le dernier navire historique de la CMB, témoin du passé colonial de la Belgique, témoin des chantiers maritimes anversois, partie de l'histoire du Port d'Anvers et de ses compagnies d'affrètement, souvenir vivant des marins, des passagers et leurs familles. De plus, la taille du Charlesville dépasse largement celle des bateaux déjà protégés par la Région Flamande. Enfin, la ligne magnifique du navire ainsi que les qualités esthétiques de ses divers éléments constituent un plus pour le port où il sera amarré. Anvers ne possède, pour le moment, aucun navire historique, ce qui constitue un manque criant par rapport aux grands ports européens! Le Charlesville pourrait également être amarré dans un autre port belge, ce qui constituerait une attraction touristique exceptionnelle.

Un atout touristique de valeur et bien plus encore....

Déjà par le passé, notre Association avait mis en avant les fonctions intéressantes pouvant être remplies par le Charlesville : hôtel, restaurant, musée, salle de congrès et autres événements, bureaux, etc....

Nous pensons également que le Charlesville pourrait être le point de mire et le symbole d'un musée de la marine et du port au « Droogdokkeneiland » à Anvers. Il formerait avec la coque du moyen-âge, le New-Belgica, différentes grues portuaires ainsi que le navire d'approfondissement par chaînes et seaux B4 un ensemble très attractif. Le Charlesville pourrait jouer un rôle de catalyseur important pour le développement du

« Droogdokkeneiland ».

Un amarrage à Ostende ou à Gand où il fonctionnerait comme musée de la marine, du port, de la colonie,... combiné avec un restaurant et bar 'trendy' attirerait de nombreux touristes belges et étrangers ! Il existe en effet dans ces ports une place suffisante pour le recevoir.

Un débat parlementaire de haut niveau réclame une démarche pro-active du gouvernement.

Au moment même où nous publions la bonne nouvelle concernant l'interdiction de détruire le navire ainsi que la possibilité de le racheter pour un euro symbolique, un débat avait lieu au Parlement Flamand concernant le Charlesville. Le Ministre Geert Bourgeois fit une description détaillée (mais incomplète) de la situation, soulignant les actions de « Watererfgoed Vlaanderen », ainsi que les qualités historiques et patrimoniales du navire. Cependant le Ministre défendit le point de vue -que nous regrettons- affirmant que la Flandre ne pouvait prendre aucune initiative pour l'acquisition du navire. Des parlementaires de différentes fractions de la majorité et de l'opposition comme notre membre d'honneur Johan Sauwens, Jean-Jacques De Gucht, Bart Caron, Wim Wienen, Philippe De Coene et Patricia De Waele firent appel au Ministre pour une attitude plus pro-active.

Le président de la Commission, Bart Martens, suggéra une nouvelle approche de la gestion du patrimoine maritime dans un cadre plus large. « Watererfgoed Vlaanderen » approuve tous ces appels et encourage le Ministre à plus d'initiatives. Le rapport provisoire de ce débat peut être consulté sur le web site du Parlement flamand ainsi que sur notre web site à la page du Charlesville. Un film peut être visionné en cliquant [ici](#). Entre temps, le Ministre Geert Bourgeois a envoyé une lettre à son homologue Allemand pour aborder le sujet.

Nous approuvons cette initiative, mais trouvons quand même que le caractère unique du Charlesville mérite mieux qu'une approche « de fonctionnaires », et qu'un débat enflammé pour le sauvetage du Charlesville serait mieux approprié.

Réfutons toutes excuses et autres arguments.

Comme souvent cela est le cas dans un dossier relatif au patrimoine menacé, les excuses et arguments négatifs sont mis en avant par les détracteurs. En 2009, nous avons vécu le même scénario pour le dossier des coques du moyen-âge découvertes à Doel ! Ce projet était totalement non réalisable, irréaliste, du rêve..., jusqu'au moment où le Ministre Bourgeois, in extremis, libéra les fonds pour une approche scientifique qui débouchera sûrement sur une exposition permanente de haute qualité. Ci-après, réfutons les arguments de nos détracteurs :

– « **C'est impayable** »... FAUX ! Les coûts relatifs au Charlesville n'ont pas encore été sérieusement estimés, les dépenses non plus ; toutes les remarques sont non fondées et « Watererfgoed Vlaanderen » demande depuis des mois une étude technique sérieuse ainsi qu'une étude des coûts et des profits basés sur un projet réaliste .

– « **A l'étranger, de tels projets débouchent sur un fiasco** »...FAUX ! Si, en effet, le sauvetage du SS Rotterdam a mené à une débâcle financière, il existe de nombreux exemples de navires historiques dont le sauvetage et l'exploitation sont des succès certains.

– « **Le navire contient de l'asbeste** »...FAUX ! Ceci n'est pas prouvé et de plus, le Capitaine du port de Rostock a déclaré que l'asbeste avait été enlevé en 1977. (à contrôler évidemment)

- « **Les autorités n'ont pas de moyens** »...FAUX ! Il y a d'énormes moyens disponibles en Flandre pour le patrimoine immobilier ! (voir plus avant) Le tout est de fixer les priorités.
- « **Les entreprises n'ont plus de moyens** »...FAUX ! De nombreuses entreprises ont encore des budgets pour des projets de qualité et la perte de ce patrimoine maritime immobilier sera regrettée pour toujours.
- « **Le projet doit être initialisé par le privé** »...FAUX ! Lorsqu'il s'agit d'un patrimoine de haute valeur dont le sauvetage est urgent, il est bon que la Région Flamande intervienne rapidement, quitte à intéresser le privé par après en partenariat. (Dans ce cas précis, nous pouvons intervenir utilement!)
- « **Nous ne pouvons pas tout protéger** »...FAUX ! En Belgique, il n'y a aucun navire historique comparable qui soit protégé.
- « **Il n'est pas sûr que le navire réponde aux critères de classement** »...FAUX! Les valeurs patrimoniales sont énormes et sautent aux yeux ! Le Charlesville est sur le podium de notre patrimoine maritime !
- « **La Flandre n'a encore jamais protégé un aussi grand bateau** »...OUI, MAIS ! Le Charlesville avec ses 154 m de long est inférieur à plusieurs navires classés à l'étranger et si la Flandre ne l'a pas encore fait c'est une raison suffisante pour combler cette lacune.
- « **Il existe une liste d'attente pour le classement** » ...FAUX ! Le Charlesville est hors catégories et l'urgence est grande. La gestion pour la protection du patrimoine en Région Flamande est d'ailleurs beaucoup trop lente !
- « Il n'y a ni projet ni vision »...FAUX ! En collaboration avec un initiateur pour ce projet « Watererfgoed Vlaanderen » est capable, avec ses spécialistes, de développer un projet magnifique et réaliste. Les retards successifs ont créés l'urgence !
- « **Nous faisons déjà beaucoup pour le patrimoine maritime** »...FAUX ! La Flandre ne fait pas grand chose et il est temps qu'Anvers rattrape le temps perdu !
- « **Le budget n'est pas prévu** »...FAUX ! Le Charlesville n'est pas une menace mais une énorme et unique opportunité. Grâce à ce projet, le développement du parc maritime Anversois connaîtra une impulsion extraordinaire.
- « **La Flandre n'a pas de textes législatifs permettant l'achat d'un navire historique** »...FAUX ! De tels textes ne sont pas nécessaires et de plus la Flandre refuse de donner suite à notre projet de décret datant de 2011 dans lequel le rapatriement du Charlesville est explicitement réglé.
- « **La balle est dans le camp des Allemands** »...FAUX ! Le propriétaire actuel a introduit une demande aux autorités Allemandes pour rayer le navire de la liste des monuments à classer en vue de permettre sa destruction et ces mêmes autorités bloquent provisoirement le navire à Rostock dans l'attente du dépôt du projet Belge.

Et en attendant, à Rostock...

La situation à Rostock continue à poser problèmes. Bien que les autorités aient confirmé que le navire ne peut pas quitter le port, les préparatifs pour le départ continuent de bon train. Une société spécialisée est occupée à souder les hublots (non originaux) situés près de la ligne de flottaison ainsi qu'elle s'affaire aux préparatifs pour le dernier voyage. Vraisemblablement, le propriétaire (la société qui exploite l'auberge de jeunesse) ainsi que le chantier Lituanien chargé de la mise à la ferraille spéculent sur la décision des autorités Belges. Entre temps il apparaît clairement que le vendeur avait, avant la vente, oublié d'effectuer les formalités pour rayer le navire de la liste pour la protection. Il y a quelques jours, cette demande a été effectivement introduite. Même dans le cas où le navire ne partirait pas à la ferraille, il

resterait hors service et dans ces conditions il subirait toutes les dégradations dues au froid et au gel, à l'humidité, à la rouille et au pourrissement des boiseries, au vandalisme et la destruction des décorations intérieures ainsi qu'au vol des éléments qui forment la valeur patrimoniale. Des mesures de maintien et de protection sont à prendre d'urgence ! Vous pouvez trouver [ici](#) un reportage TV d'une station Allemande au sujet de la situation actuelle. Vous pouvez également suivre la situation au jour le jour sur www.rostocksailing.de

Urgence pour un nouveau décret concernant le patrimoine maritime !

La menace de perdre le Charlesville montre à nouveau que la gestion du patrimoine maritime de la Flandre n'est pas performante. Il est déplorable de constater que la Flandre se justifie en argumentant l'absence d'une réglementation spéciale qui lui permettrait d'acheter le Charlesville, même pour un euro, pour ensuite lancer un plan de sauvetage via un partenariat avec le privé.

Un travail intensif de tous nos collaborateurs avait permis, en avril 2011 et en juillet 2012, de proposer au Ministre un projet de nouveau décret très bien ficelé en remplacement du décret existant défaillant ! Ce projet tenait très spécifiquement compte du contexte concernant la reprise du Charlesville par les autorités Flamandes et s'il avait été voté, rien n'empêcherait le paiement d'un seul euro pour récupérer le navire !! Les tergiversations actuelles montrent que nos propositions de changement étaient justifiées !

Sommes nous un peuple pour qui seuls les clochers comptent ??

Jour après jour nous suivons les publications concernant les investissements pour la conservation des monuments en Flandre. Sans remise en question, nous sommes cependant très étonnés des divergences énormes entre le sauvetage des monuments classiques, pour des montants énormes, et celui des monuments maritimes pour des croûtes de pain ! Un euro pour le Charlesville ... !!

Entre les 2 et le 18 janvier 2013, le Gouvernement Flamand a publié, et ce n'est qu'un petit exemple, les primes de restauration suivantes :

- Onze-Lieve-Vrouwkerk à Bree : 558.820,46 euro,
- Sint-Aldegondiskerk à Alken : 637.970,18 euro,
- Sint-Pietersbandenkerk à Lommel : 1.216.709,81 euro,
- Heilig Kruiskerk à Turnhout : 448.243,17 euro,
- Grange et Fourneau au château Printhaghen à Kortesseem : 147.314,48 euro,
- Sint-Genovakerk à Londerzeel : 923.029,64 euro,
- Dernière phase pour OLV Van Hanswijkkerk à Mechelen : 2.031.843,47 euro,
- Heilige Magdalenakerk à Brugge : 685.314,18 euro,
- Sint-Gertrudiskerk à Ninove : 557.526,62 euro,
- Château et donjon à Diepenbeek : 583.768,14 euro,
- Zwartzusterklooster à Asse : 535.745,14 euro,
- Rijkswelddadigheidskolonie à Merksplas: 1.655.683,39 euros.

Ainsi donc, la Flandre décide en une semaine la dépense de 10,6 millions d'euro pour la restauration de 9 églises, un couvent, un château, une grange et un asile... !

Et pas un radis pour le patrimoine maritime ! Pas un euro pour un navire qui a fait la fierté de la Belgique, de la Flandre, de la ville d'Anvers, qui a relié deux continents et a participé à l'histoire du Congo et de la Belgique...qui a marqué de nombreux Belges,...pas un euro en brandissant des excuses dérisoires ! Sommes nous donc ce peuple protecteurs de clochers, exemplaire et inégalable ? Investir dans la restauration maritime, c'est faire preuve d'une

ouverture d'esprit, cela donne de nous l'image d'un peuple à caractère international qui fait reconnaître le niveau mondial de ses ports et de sa marine, et qui met en valeur ses riches traditions.

Pour ces raisons, les gestionnaires du patrimoine de la Belgique et de la Flandre doivent faire tous les efforts nécessaires pour rapatrier le Charlesville et élever le niveau de nos ambitions dans ce domaine !

La communication chez « Watererfgoed Vlaanderen »

Durant les années passées, nous avons, à de nombreuses reprises, réclamé une attention particulière pour le navire menacé : page web, lettres d'information, manifeste pré-électoral, notes directives, expositions, nombreux exposés avec investisseurs possibles,...etc. Déjà en 2008, il y a 5 ans, le rapatriement du Charlesville était défendu dans le livre « Antwerpen, Internationaal Havenicoon ». Dans notre manifeste pré-électoral 2012 qui a été envoyé aux mandataires locaux avant les dernières élections communales et provinciales, l'exécution d'une étude de faisabilité relative au Charlesville était présentée comme prioritaire. Même après que la presse nous ait informé de la vente du navire à un ferrailleur, nous nous sommes battus pour le rapatriement. Le 3 janvier 2013 nous avons visité le navire en compagnie d'autres organisations pour le sauvetage du patrimoine ainsi que d'autres experts. Nous avons essayé, discrètement, de connaître tous les éléments du contrat de vente ainsi que d'informer et de motiver les investisseurs possibles, privés et publics. Contrairement aux médias Allemand et Flamand, nous avons pu identifier le mystérieux acheteur Lituanien et prendre contact avec lui ; après avoir reçu une offre de rachat tout à fait irréaliste, nous avons exécuté une étude à caractère juridique relative au statut du navire, qui est toujours inscrit sur la liste des monuments protégés à Rostock. De ce fait, tout déplacement ou destruction du navire est punissable d'une amende de 1,5 Millions d'euro. Constatant que les préparatifs pour un départ imminent étaient menés sur le navire, nous avons, le 15 janvier 2013, mis l'acheteur ainsi que les autorités Allemandes en demeure pour bloquer le départ et empêcher la destruction et ainsi ne pas compromettre un plan Belge. Il est quand même étonnant qu'une association de volontaires doive faire le travail à la place des autorités compétentes !

Appel urgent à nos membres et aux autres organisation intéressées.

Nous lançons un appel pressant à tous nos membres, aux autres organisations pour la protection du patrimoine, culturelles, aux ports et organisations maritimes, aux organisations rassemblant les anciens coloniaux, aux organisations liées à l'histoire coloniale,... de nous envoyer leurs logos qui figureront sur une déclaration de soutien moral pour le sauvetage du Charlesville.

Le projet figure sur notre [homepage](#) . Cela permettra de démontrer aux autorités Allemandes et Flamandes que nous disposons d'un soutien important pour le sauvetage du navire.

Envoyez votre logo par courriel à secr@watererfgoed.be. Merci d'avance pour votre soutien !

Que pouvons nous encore faire ?

Suite à l'énorme intérêt des médias, nous sommes contactés par plusieurs sponsors, experts, ancien personnel marin qui proposent leur aide pour le sauvetage du Charlesville.

Ainsi, dès que notre action sera rendue possible, nous serons prêts à soutenir l'acquéreur potentiel dans les études techniques et financières ainsi que dans le projet d'exploitation futur. Nous disposons d'un réseau de professionnels et de volontaires prêts à intervenir rapidement ! De plus nous avons constitué un groupe de conseil, au service de l'acquéreur, comprenant de nombreux experts et pour lequel nous lançons également un appel aux nouvelles candidatures. Nous remercions dès à présent la « Belgian Ships Archives » à Anvers, la « Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie », le Capitaine Geert De Vriese, Daniël Rom, Martine Delcol et tous les activistes qui ont, par leur action, forcé l'attention des médias ainsi que le suivi de ce dossier.

Intérêt de la presse internationale.

La campagne pour le sauvetage du Charlesville est reprise par la presse internationale ! Jour après jour, les médias Belges, Allemands, Néerlandais,...consacrent des articles sur le sujet, comme le Volkskrant en Hollande qui y consacra récemment deux pleines pages ! Les Offices de télévision Belges nous consacèrent, le 16 janvier, la une dans leurs éditions de midi et du soir.

Notre web-site rassemble une large sélection des publications, et le site de VVIA présente de belles archives. Sans aucuns doutes, les nouvelles du retour du Charlesville en Belgique ou bien sa destruction en Lituanie feront l'objet d'une couverture médiatique importante . Nous sommes preneurs pour le premier scénario !!