



HAL
open science

Les associations et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial en Normandie.

Margot Lomenède

► **To cite this version:**

Margot Lomenède. Les associations et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial en Normandie.. Sciences de l'Homme et Société. 2023. dumas-04278587

HAL Id: dumas-04278587

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04278587>

Submitted on 10 Nov 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

LOMENÈDE MARGOT

**LES ASSOCIATIONS ET LA
VALORISATION DU
PATRIMOINE MARITIME ET
FLUVIAL EN NORMANDIE**



60. LE HAVRE — Entrée au Port du Paquebot "PARIS"



2023

MASTER
VALORISATION
DU
PATRIMOINE

Directrice: LUCCHINI Françoise
Soutenu devant un jury
composé de :
LE GRAS Corinne
LUCCHINI Françoise



Table des matières

Remerciements.....	2
Introduction.....	3
1. Les enjeux du sujet	9
1.1 La reconnaissance du patrimoine maritime et fluvial	9
1.2 Les spécificités de la patrimonialisation au Havre : une ville déconnectée du port .	20
1.2.1 Histoire maritime du Havre	21
1.2.2 Une pluralité d’associations de patrimoine maritime dans le paysage havrais..	28
1.2.3 La difficulté de la mise en place d’un lieu permanent d’expositions.....	34
2. Etudes de cas	43
2.1 Liverpool : Déclin et renouveau d’une ville portuaire.....	43
2.1.1 Histoire de la ville de Liverpool	43
2.1.2 Albert Docks	48
2.1.3 Liverpool la reconnaissance d’un héritage maritime qui reste toutefois menacé	54
2.2 Douarnenez : une culture maritime toujours présente	64
2.2.1. Histoire de la ville de Douarnenez	64
2.2.2. L’émergence du Port-Musée	69
2.2.3. Une prise de conscience du patrimoine maritime par la population.....	73
3. Projet de valorisation	81
3.1 Préparation du projet de valorisation « <i>Le port sous ma fenêtre</i> »	81
3.2 La mise en place du projet de valorisation.....	84
3.3. L’installation du projet.....	92
Conclusion générale.....	96
Bibliographie.....	98
Sitographie	103

Iconographie	104
Annexes.....	106

Crédit de l'image de présentation : Archives départementale de Normandie « *Le Havre - Entrée au port du Paquebot Paris* » Carte postale, Fonds : 009Fi

« Je ne suis séparé de la mer, c'est-à-dire du port, que par un petit quai fort étroit; je vois partir et arriver tous les bateaux à vapeur. Je viens de voir arriver Rotterdam et partir Londres; un immense bâtiment, nommé le Courrier, entre et sort à tout moment pendant le peu d'heures qu'il y a de l'eau dans le port, il remorque les nombreux bâtiments à voile qui arrivent et qui partent. Comme vous savez, l'entrée du Havre est assez difficile, il faut passer contre la Tour Ronde bâtie par François Ier. Quand j'ai pris possession de ma chambre, le port sous ma fenêtre, et l'atmosphère jusque par-dessus les toits, étaient entièrement remplis par la fumée bistre des bateaux à vapeur» Stendhal « Mémoires d'un touriste (Voyage en Bretagne et en Normandie) » 1838

Remerciements

J'aimerais tout d'abord remercier, ma directrice de mémoire Madame Françoise Luccchini maîtresse de conférences en Géographie à l'Université Rouen Normandie, qui m'a suivie tout au long de cette étude.

Je remercie aussi madame Corinne Le Gras et Boris Bove, directeurs du master valorisation du patrimoine.

J'aimerais tout particulièrement remercier ma famille qui m'a soutenue tout au long de ce mémoire.

À Aubane et Marine, mes sœurs, sans qui je ne serais pas là aujourd'hui.

À mes parents qui m'ont toujours accompagnée et qui m'ont transmis la passion de l'histoire.

À mes grands-parents, en particulier mon grand-père qui m'a apporté de nombreux éléments pour la rédaction de ce mémoire.

Aussi mes amis et camarades de master.

À Axel Langlois qui m'a appris à utiliser un logiciel de montage de son et sans qui ce podcast ne serait pas le même.

Tout particulièrement Bertille Pichot, Marion Eudeline, Flore Lelievre, Clémence Ogor, Marilou Anquetil et Pierre Le Breton qui ont partagé avec moi de longues heures au pôle documentaire.

Introduction

"Le patrimoine maritime est d'abord un patrimoine historique et social au même titre que les autres patrimoines constitutifs d'une identité" Françoise Péron¹.

Ce mémoire de master valorisation du patrimoine est destiné à l'étude des associations du monde maritime et fluvial en Normandie. Ce choix de sujet de mémoire a émergé lors de mon stage auprès de l'EPCC French Lines & Compagnies entre mars et septembre 2022. Durant ce dernier, j'ai été amenée à être en contact avec de nombreuses associations et j'ai pu voir l'importance de ce patrimoine sur le territoire normand et plus largement sur le territoire français.

Afin d'introduire au mieux cette étude, il convient d'abord de s'interroger sur la question des acteurs participant à la légitimité du patrimoine maritime et fluvial en France.

Il ne s'agit pas ici de dresser une liste exhaustive de chaque association, structure participant à ce processus de patrimonialisation, mais d'évoquer les domaines et les protagonistes qui contribuent aujourd'hui à la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial en France.

Tout d'abord, c'est à partir d'un eco-système d'acteurs que se jouent toute forme d'intérêt pour le monde maritime et fluvial, pouvant se traduire par des actions collectives de protection et de valorisation patrimoniale. Il existe différents acteurs entre experts, professionnels et habitants.

Les acteurs politiques participent à la valorisation via différentes organisations, méthode et moyens à leur disposition. On pourra citer notamment le ministère de la Culture via l'exemple du classement d'entités au titre de Monuments Historiques. Ce classement, par définition² signale un intérêt de conserver et transmettre aux générations futures un patrimoine.

¹ "Construction, signification, rôle social et géographique" [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

² Définition du Monument Historique selon le Ministère de la Culture "Un monument historique est un immeuble (bâti ou non bâti : parc, jardin, grotte...) ou un objet mobilier (meuble ou immeuble par destination) recevant un

Les pouvoirs publics distribuent de plus les subventions aux associations et, par ce biais, contribuent à leur valorisation.

De leur côté, les experts et les chercheurs, à l'appui de leurs études et de leurs analyses permettent de mettre en avant, d'inventorier, mais aussi d'alerter sur la fragilité du patrimoine fluvio-maritime. Ce sont des acteurs nécessaires à légitimation de celui-ci.

En outre, la presse est-elle aussi partie prenante dans ce processus de légitimation du patrimoine maritime et fluvial. Souvent oubliée, elle est pourtant très importante dans le rôle qu'elle joue auprès de la population. On notera notamment le rôle de la presse spécialisée dans ce domaine tel que le journal *Chasse-marée*, qui, par ses publications, a permis une plus grande visibilité du patrimoine maritime et fluvial aux yeux du public.

Enfin, les associations sont au cœur de la valorisation du monde maritime et fluvial. Alain Decaux³, estime que ces dernières "*jouent un rôle prépondérant*"⁴. Ce sont elles qui mettent en lumière ce patrimoine auprès des différents publics récepteurs : populations environnantes, touristes, hommes politique, presse..... Par ce biais, elles enclenchent le mécanisme de prise de conscience auprès du plus grand nombre afin de légitimer ce patrimoine, de le rendre accessible par tous et d'y apporter un poids politique. Sans prétendre que les associations sont les seules à permettre cette émergence, une sauvegarde et une valorisation du patrimoine maritime et fluvial en France, il ne faut cependant pas négliger leur rôle au sein de ce processus. Elles sont bien souvent les initiatrices de toute forme de prise de conscience patrimoniale.

De plus, il est important de garder à l'esprit que les différents milieux évoqués ici ne sont pas hermétiques entre eux. Le colloque Estuaire 92, organisé par le ministère de la Culture marque de fait une prise de conscience du milieu universitaire pour le patrimoine maritime et fluvial. Qui plus est, rien n'empêche un chercheur d'adhérer à une association ou encore de travailler en collaboration avec elle. Il faut comprendre par ces exemples, que les différents acteurs de sensibilisation et de patrimonialisation peuvent se coaliser afin de mener des actions partagées.

statut juridique particulier destiné à le protéger pour son intérêt historique, artistique, architectural mais aussi technique ou scientifique afin qu'il soit conservé, restauré et mis en valeur. Ce statut de « monument historique » est une reconnaissance par la Nation de l'intérêt patrimonial d'un bien. Cette protection implique une responsabilité partagée entre les propriétaires et la collectivité nationale au regard de sa conservation et de sa transmission aux générations à venir."

³ A ne pas confondre avec son homonyme, il s'agit ici d'un membre de la Drac de Bretagne

⁴ Alain Decaux "*Le patrimoine maritime et côtier et l'action associative*"[colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

En Normandie, le potentiel intéressant du territoire par son ouverture sur la Manche et par la Seine qui la traverse, propose les conditions favorables à l'émergence de plusieurs formes de patrimoine maritime et fluvial. On notera d'ailleurs la présence de nombreux musées tout au long de la Seine : le musée maritime fluvial et portuaire de Rouen, MuséoSeine à Caudebec-en-Caux (géré par la communauté d'agglomération Caux Seine Agglo) présentant l'histoire de la Seine. L'association du musée maritime et portuaire du Havre ou encore le musée municipal à Fécamp, nommé musée des Pêcheries, ouvert en 2017 dont une partie des collections⁵ est consacrée à l'histoire des pêcheurs. On citera aussi l'E.S.T.R.A.N. cité de la Mer à Dieppe dirigée par l'association du même nom.

Ajoutons à cela, l'existence de nombreuses associations en rapport avec le monde maritime et fluvial, mais ne disposant pas forcément de lieu d'exposition telles que l'association Hirondelle de la Manche au Havre, l'association des vieux gréements granvillais à Granville, l'association La Chaloupe à Honfleur, l'association Petit Foc à Trouville-sur-Mer... La médiation muséographique reconnaît ainsi en région Normandie des formes de patrimoine maritime et fluvial, et on y décèle un rôle important du monde associatif sur le territoire normand, monde en partie soutenu par les pouvoirs politiques.

Pourtant, ce patrimoine reste encore ignoré et/ou méconnu des Normands, par exemple le musée maritime et fluvial de Rouen reste peu visité par manque d'intérêts des Rouennais quand il n'est pas inconnu de ces derniers⁶.

On pourrait s'interroger sur ce que cherchent à sauvegarder et valoriser ces différents acteurs. En d'autres termes, que considère-t-on comme patrimoine maritime et fluvial aujourd'hui ? Comme l'a très bien souligné Françoise Péron⁷ "*Si tout le monde sait à peu près ce qu'est le patrimoine rural ou un patrimoine urbain, les définitions sont plus difficiles à fournir lorsque l'on parle de patrimoine maritime*".

Tout d'abord, on remarque que le patrimoine maritime et fluvial, a à l'origine été envisagé comme un patrimoine matériel. Plus précisément, les bateaux et navires, avec notamment, la

⁵ Certaines collections du musée sont héritées du musée des Terre-Neuvas et de la pêche, fermé en 2012.

⁶ 3 793 visiteurs en 2016 pour le musée maritime et fluvial de Rouen selon l'enquête de fréquentation des sites et lieux de visite de Normandie

⁷ "Les patrimoines maritimes, quelles originalités communes ?" [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

mode du retour du gréement⁸. On élargit ce cercle avec le patrimoine bâti, on citera par exemple les docks, les gares maritimes, les phares, les usines liées au monde halieutique (conserverie...), les forts, les villas de front de mer... La liste présentée ici est non exhaustive, mais témoigne de la richesse de ce patrimoine qui englobe plusieurs thématiques (commerciale, militaire, industrielle, plaisance...).

Toutefois, avec la reconnaissance en 2003 par la convention de l'UNESCO du patrimoine culturel immatériel⁹, le patrimoine maritime s'ouvre à de nouvelles perspectives. De fait, on commence à considérer que les savoir-faire et traditions autour du monde marin tels que les bénédictions de la mer ou encore la pratique des nœuds marins relèvent aussi d'un patrimoine, parfois en voie de disparition et qu'il est donc nécessaire de sauvegarder. Pour Françoise Péron on pourrait ajouter à cette catégorie les « *textes littéraires ayant conditionné les perceptions successives des milieux marins (ceux de Jules Michelet ou de Victor Hugo), et même des animaux marins imaginaires issus des périodes antérieures (tels que le serpent de mer ou la pieuvre géante)* »¹⁰. Preuve en est du développement de cette catégorie au sein des mentalités, en 2022, l'OPCI (Office pour le patrimoine culturel immatériel) a déposé un dossier de candidature auprès de l'UNESCO pour les chants marins fécampois.

Enfin, afin d'englober encore plus largement le patrimoine maritime et fluvial, il faut impérativement prendre en compte la notion de patrimoine naturel. On citera, en guise d'exemple¹¹, les îles et les caps, les marais salants, les estuaires ou encore l'écosystème marin. La prise de conscience de la fragilité de ces milieux et, par conséquent, la nécessité de leur sauvegarde, combinée au réchauffement climatique et à ses conséquences, tend à nous faire penser que cette dimension va s'accroître dans les années à venir.

Ainsi, on peut considérer que le patrimoine maritime et fluvial dans sa définition la plus large englobe une partie matérielle, qu'elle soit issue de l'humain ou non (patrimoine naturel, objets issus de la navigation, patrimoine bâti...) et un patrimoine immatériel (coutume, savoir-

⁸ Définition du dictionnaire Le Robert "Ensemble du matériel nécessaire à la manœuvre des navires à voiles ; à l'amarrage et à la sécurité de tous les navires", par abus de langage, le gréement désigne le bateau à voile.

⁹ Définition du PCI selon l'UNESCO "Il comprend également les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel." (UNESCO)"

¹⁰ Françoise Péron « *Construction, signification, rôle social et géographique* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

¹¹ Liste établie par Jean Louis Shumer-Smith dans son article " La patrimoine maritime et la dimension européenne"

faire...). Il faut, cependant, garder en tête une idée très importante concernant cette définition. Le patrimoine est, par bien des aspects le reflet de la société. Par conséquent, si cette dernière évolue, la définition de ce qu'est le patrimoine et plus particulièrement ici de ce que l'on considère comme patrimoine maritime et fluvial, est vouée, elle aussi, à évoluer. Rappelons que c'est la société qui définit quel héritage est patrimoine ou non.

Avec une définition aussi large, on pourrait légitimement se demander pourquoi le patrimoine maritime et fluvial a mis autant de temps à émerger contrairement à d'autres patrimoines. Sans pour autant donner une raison précise, il convient toutefois d'apporter certains éléments de réponse inhérents à ce patrimoine.

Tout d'abord, parmi les acteurs de patrimonialisation du monde maritime se pose la question de la population maritime. Comme le précise Françoise Péron¹², il existe une "*faiblesse numérique et une disparition sociale des gens de la mer*". Qui plus est, ces populations littorales sont éloignées les unes des autres. Par logique, cela engendre une impuissance car distantes, elles ne peuvent s'allier afin de préserver leurs héritages et les faire reconnaître aux yeux de tous. Par conséquent, la population française se sent elle aussi éloignée de ce patrimoine, ce qui implique une méconnaissance du sujet. Par effet de logique, les milieux universitaire et politique sont peu investis dans le domaine. En effet, si on étudie l'histoire du patrimoine maritime et fluvial en France, on remarque que ce n'est que quand la population (aux environs des années 70/80) prend conscience de la disparition potentielle de ce patrimoine et de la nécessité de le sauvegarder¹³ que les autres acteurs (associations, experts et institution) s'emparent enfin du sujet.

L'objectif de ce mémoire est d'étudier l'émergence du patrimoine maritime et fluvial en France et plus particulièrement sur le territoire normand avec une attention particulière sur le port du Havre.

L'enjeu ici est d'analyser les difficultés et les dangers auxquels il fait encore face aujourd'hui.

Dans cette même étude, nous nous intéresserons aux associations du milieu maritime et fluvial et l'impact qu'elles ont eu entre 1970 et 2023 sur la valorisation de ce patrimoine. Concrètement, quels moyens sont mis à leur disposition et comment les emploient elles afin de promouvoir ce patrimoine

¹² Françoise Péron "*Les patrimoines maritimes, quelles originalités communes ?*" [colloque international "*Patrimoine maritime 2000*" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

¹³ On observe ce phénomène en partie grâce à la création d'associations dans ces années-là.

Ce mémoire s'articulera autour de trois parties.

Dans un premier temps nous présenterons le sujet et ses enjeux. Nous analyserons l'émergence et la reconnaissance tardive du patrimoine maritime et fluvial ainsi que les différents acteurs qui interagissent avec ce dernier.

Puis, nous nous interrogerons sur le cas du Havre, ville portuaire à l'héritage maritime remarquable mais ne possédant pas de lieu pour valoriser ce patrimoine, et ce malgré un vivier d'associations (ayant trait au patrimoine maritime et fluvial) important.

Puis dans un deuxième temps, nous étudierons le cas de deux villes ayant mis à profit leur patrimoine maritime et fluvial. Ainsi, nous observerons le cas de la ville de Liverpool et son traitement de ce patrimoine. Quels sont les raisons qui ont poussé la municipalité à valoriser grandement cet héritage et pourquoi malgré cela il reste grandement en péril aujourd'hui. Quelle est l'implication de la population et des organismes non gouvernementaux dans la mise en lumière de celui-ci. Mais surtout quelles sont les raisons qui ont poussé l'UNESCO à retirer le front de mer de Liverpool de la liste du patrimoine mondial ?

Ensuite nous observerons le cas de la ville de Douarnenez et plus particulièrement du port-musée. Nous examinerons les moyens de valorisation mis en place depuis les années 1970/80 afin de promouvoir ce patrimoine ainsi que les actions menées par les associations en vue de conserver et mettre en avant cet héritage. Nous nous attarderons sur le port-musée son histoire et les médiations présentes en son sein afin de rendre accessible ce patrimoine. Nous nous pencherons aussi sur le lien entre les douarnenistes et leur patrimoine, et l'implication de ces derniers dans sa mise en valeur.

Enfin la dernière partie sera consacrée au projet de valorisation. Il s'agira ici de mettre en avant un recueil de mémoire concernant les souvenirs autour du port du Havre et de Rouen. Ces témoignages ont été recueilli auprès de différentes associations du patrimoine maritime et fluvial de Normandie. Ce travail a été intitulée « Sous ma fenêtre le port » (titre issu d'une citation de Stendhal, *Mémoires d'un touriste*, 1838).

1. Les enjeux du sujet

Cette première partie vise à présenter l'histoire du patrimoine maritime et fluvial et les évolutions que ce dernier a connues. L'objectif ici est aussi de montrer que malgré cette évolution, le patrimoine fluvio maritime a encore aujourd'hui du mal à être reconnu comme nous le verrons pour le cas du Havre.

1.1 La reconnaissance du patrimoine maritime et fluvial

Dans leur article « *Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales* » Guillaume Marie et Françoise Péron s'interrogent sur l'évolution de la notion d'héritage maritime et l'émergence de la notion de patrimoine.

Pour cela, ils observent les prémices à partir des années 70 et le développement de plusieurs phases.

On remarque à cette époque de nombreux changements, notamment sur le plan de la logistique portuaire avec la conteneurisation. Plus globalement, de nombreuses mutations sociétales prennent place dans les années 70. Il s'agit ici d'une phase charnière concernant la perception du patrimoine matériel qui s'accroît de la dimension immatérielle : « *Auparavant constitué de biens matériels à valeur essentiellement nationale et à caractère historique facilement inventoriable, il est devenu plutôt immatériel [le patrimoine]. On s'intéresse à partir des années 1970 à une multitude d'objets anciens- y compris les plus modestes - mais aussi aux rites et aux pratiques des [gens de la mer] qui les utilisaient. Ces nouveaux patrimoines accordent une place importante à la mémoire orale.* »¹⁴

Ces mutations ont introduit des transformations et aussi des arrêts d'activité, qui ont pu générer un processus de patrimonialisation. Nait alors chez certains la volonté de préserver un héritage menacé de disparition ou d'altération. Guillaume Marie et Françoise Péron rappellent que « *tout ce dont nous héritons ne fait pas patrimoine [...] Le patrimoine se construit à partir*

¹⁴ « *Construction, signification, rôle social et géographique* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

d'héritages sélectionnés et revendiqués, dont la nature et l'importance varient selon les circonstances et l'époque »¹⁵. En ce sens, le patrimoine est un marqueur d'identité de la société ou du moins d'une partie de la société. C'est une des raisons qui expliquent la naissance à cette époque de nouveaux types de patrimoines : industriel, rural, maritime ou plus récemment numérique gastronomique ect.

Cependant, on pourrait se demander pourquoi un patrimoine ancien comme le patrimoine maritime et fluvial a mis autant de temps à être reconnu. Les prémices de sa reconnaissance commencent dès les années 70, mais la prise de conscience et l'ampleur de ce phénomène ne débute réellement que dans les années 80. *« C'est dans ce contexte ambigu qu'une extraordinaire variété de patrimoines maritimes ont été créés, sous forme de musées, de fêtes du patrimoine maritime, de reconstitution de navires historiques, de mises à l'eau de bateaux à voile totalement reconstruits sur le modèle des anciens, de constitutions d'associations locales de défense du petit patrimoine maritime comme les moulins à marée, d'ouverture au public des anciens arsenaux désertés reconvertis en espace culturel de loisir »*¹⁶

En guise de réponse face à cette prise de conscience tardive, Françoise Péron et Guillaume Marie font le parallèle avec le monde rural. Celui-ci comprend de nombreuses communautés, proches les unes des autres, communiquant entre elles et donc capables de se coaliser pour revendiquer leur héritage. À l'inverse les populations maritimes évoluent dans un milieu où la configuration géographique de ports éloignés les uns des autres a empêché une rapide cohésion : *« l'éclatement social et géographique des gens de mer, et plus largement des populations maritimes, a empêché le développement d'une identité commune et d'une reconnaissance globale de l'appartenance à un même monde, mû par le maritime »*¹⁷. Un autre élément de réponse apporté cette fois ci par Philippe Jarnoux, confirmant la lenteur de l'émergence d'un patrimoine maritime et fluvial tient dans la non-existence pour le public de monuments consacrés au patrimoine maritime et fluvial : *« Or, la notion de monument reste quelque chose de fondamental pour le public, on a besoin d'objets pour agripper la mémoire, de lieux pour s'accrocher ou auxquels accrocher l'idée patrimoniale »*¹⁸. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le ministère de la Défense a été un des premiers à mettre en avant la notion de patrimoine maritime, avant le ministère de la Culture. En effet, divers lieux de la Marine

¹⁵ « Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales » Guillaume Marie et Françoise Péron

¹⁶ « Construction, signification, rôle social et géographique » Françoise Péron

¹⁷ « Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales » Guillaume Marie et Françoise Péron

¹⁸ Philippe Jarnoux « Le patrimoine maritime en France : une idée tardive »

Nationale comme les forts ont été très tôt classés ou du moins valorisés. C'est le cas pour le musée de la Marine au Palais Chaillot en 1943¹⁹. On ne peut donc que rebondir sur les propos de Philippe Jarnoux, la présence de monuments permet aux populations de faire naître l'idée d'un patrimoine maritime ou du moins de culture de la mer.



Intérieur du musée de la Marine, photographie issue des collections du musée de la Marine

Du côté universitaire, la Bretagne crée sous l'impulsion de la DRAC la première Fédération régionale pour la culture maritime en 1979 : Louis Catulan explicite dans son rapport au Sénat qu' « *En effet, dans les années 1970, sous l'impulsion de quelques chercheurs et de leurs publications exemplaires, une prise de conscience plus large s'est fait heureusement jour. Des associations ont commencé à s'organiser çà et là, notamment en Bretagne* »²⁰. De là, la fédération devient un acteur précurseur, réunissant les chercheurs, mettant en place de nombreux projets ayant pour objectif de valoriser la culture maritime. L'année de création de la fédération est édité un fascicule sur le patrimoine maritime « *proposant une approche typologique et systémique [...] plus particulièrement orientée sur le travail de la mer* »²¹. Aujourd'hui encore, les objectifs de la fédération sont restés les mêmes : « *fédérer les associations autour du patrimoine maritime, les soutenir dans leurs actions de sauvegarde,*

¹⁹ Toutefois les prémices du musée remontent à la date de 1752

²⁰ Louis de Catuelan « *Rapport d'information au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan sur les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial* »

²¹ Philippe Jarnoux « *Le patrimoine maritime en France : une idée tardive* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

collecter les savoir-faire techniques et étudier les dossiers pour le classement Monument historique ou l'inscription à l'inventaire annexe des monuments historiques »²². Cette fédération et ses travaux ont ouvert la voie à d'autres organisations de ce type. L'année 1986 verra par exemple la naissance de la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes Nord-Pas de Calais-Picardie (FRCPM) et de la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen.



On remarque en effet, un engouement de ce sujet dans les années 80, ce que beaucoup d'auteurs qualifient comme une « frénésie » du patrimoine maritime et fluvial. C'est d'ailleurs à cette époque que se créent le ministère de la Mer (1981), ainsi que la revue Chasse-Marée.

Louis Le Pensec "Interview sur les attributions de son ministère" INA

Autre élément marquant, durant l'année 1981, sur le Belém, Louis Le Pensec et Jack Lang, respectivement ministre de la Mer et de la Culture énoncent les prochaines mesures mises en place par le gouvernement afin de valoriser ce patrimoine. (voir annexe 1)

Il semble important de revenir sur les mots prononcés par Jack Lang, qui semblent prouver une véritable prise de conscience de la part du ministre de l'ampleur de la maritimité (et par extension du monde fluvial), de sa culture au sein du territoire français. « *Cette culture-là, cette culture de tous les jours, qui se fabrique chaque jour, elle est reliée évidemment à une histoire et cette histoire, nous devons contribuer à la restituer à nos mémoires à tous et à la mémoire de ceux qui vivent la vie de la mer. La mémoire de ces gens que l'on croit sans histoire comme les paysans des campagnes ou les ouvriers des villes. Cette histoire, ce n'est pas seulement l'histoire des grandes batailles navales. Et pourtant, il faut la raconter* »²³. Le ministre prononce d'ailleurs le terme patrimoine lors de son allocution et annonce une série de mesures pour valoriser ce dernier : une plus grande ouverture des archives vis-à-vis du patrimoine maritime et fluvial, un soutien des associations (Jack Lang évoque d'ailleurs l'association du Treizour que nous étudierons par la suite), un développement de l'archéologie sous-marine,

²² Citation extraite du site Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritimes

²³ Discours de Jack Lang le 17 décembre 1981

une aide « à la naissance du Festival International de la Culture Maritime »²⁴, une aide en direction des musées consacrés à ce sujet... On notera un intérêt particulier adressé aux bateaux « *Je pense pouvoir être en mesure avant quelque mois de faire une série de propositions pour la sauvegarde des bateaux anciens.* ». Aussi conscient de la méconnaissance du sujet, Jack Lang propose un travail d'inventaire (et aussi de protection) vis-à-vis du patrimoine maritime. Enfin, le ministre ne s'attarde pas seulement sur la question du patrimoine matériel (bateaux, constructions, objets de navigation ect.), il relève l'importance du patrimoine scientifique et naturel « *celle de leur savoirs scientifiques et techniques, savoirs qui concernent aussi bien la faune, la flore maritime, les vents et les courants, les savoirs écologiques.* »²⁵. De plus il évoque à de nombreuses reprises le patrimoine immatériel « *Il n'y a pas seulement les objets, il n'y a pas seulement les sites et monuments, il n'y a pas seulement les outils, il n'y a pas seulement les bateaux, il y a aussi, évidemment les traditions et les savoirs* »²⁶. A travers ses dires, il semble important de souligner, que, en plus des mesures prises, le ministre semble saisir une grande partie des enjeux de ce patrimoine : en danger, pas seulement matériel, méconnue, important ect.

Ainsi, on peut affirmer que cette allocution du 17 décembre 1981 marque un tournant dans la prise de conscience des politiques. Plus encore, elle marque en quelque sorte, l'entrée de la culture maritime et fluviale au sein des préoccupations du ministère de la culture.

Ajoutons à cela que durant cette décennie, de nombreuses associations naissent autour du patrimoine maritime et fluvial sur tout le territoire français.

Puis, c'est l'an 1992, qui connaît de nombreuses avancées concernant le patrimoine maritime et fluvial. Cela s'explique en partie car l'année marque le 500^{ème} anniversaire de la découverte du continent Américain par Christophe Colomb.

On citera tout d'abord le colloque Estuaire 92 qui ancre le patrimoine maritime et fluvial dans le monde universitaire. Bien que le colloque ne marque pas les débuts des travaux sur le domaine, il montre une reconnaissance de ce sujet par les milieux universitaires. Plus encore on pourrait dire que le sujet marque son entrée dans le monde universitaire étant donné qu'il s'agit du premier événement de ce type en France, ouvrant la voie à d'autres. Preuve en est, 8 ans après à Brest, le colloque Patrimoine maritime 2000 se déroule, donnant lieu à l'ouvrage « *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens* »

²⁴ Discours de Jack Lang le 17 décembre 1981

²⁵ Discours de Jack Lang le 17 décembre 1981

²⁶ Discours de Jack Lang le 17 décembre 1981

La même année Jean Yves le Drian et Louis de Catuelan (secrétaire d'État à la Mer et sénateur) créent l'association du patrimoine maritime et fluvial²⁷ dont les objectifs sont : « 1 : *Inventorier les bateaux exceptionnels qui ne bénéficient pas d'un classement par l'Etat (Monument historique, patrimoine de l'UNESCO).* 2 : *Sensibiliser et fédérer les acteurs en mobilisant de concert l'ensemble des structures (Etat, Institutions, Collectivités locales, Associations, Mécènes) en faveur de la défense du patrimoine maritime et fluvial.* 3 : *Attribuer le label "Bateau d'Intérêt Patrimonial" (BIP) qui offre notamment des avantages fiscaux au propriétaire du navire* »²⁹. Un an plus tard est créé sous l'égide du ministère de la culture « *une mission Patrimoine maritime et fluvial à compétence nationale [...] rattachée à la direction du patrimoine* »³⁰. Dernier exemple, les festivités de Brest 92, ayant attiré un large public et que nous étudierons plus en détail dans une seconde partie

Enfin en 1993 le sénateur Louis de Catuelan remet un rapport d'information sur « Les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial » dans lequel il reconnaît que « *la France accuse un retard d'une trentaine d'années dans ce domaine.* »³¹

La deuxième période se situe aux alentours des années 2000. On observe alors une perte de vitesse, voire une diminution de l'engouement autour de ce patrimoine³². Pour Françoise Péron, il s'agit plutôt d'une phase de maturité après la frénésie. Mais cette fin de la frénésie n'entraîne pas pour autant la fin de l'émergence de ce patrimoine « *Des projets plus stratégiques et plus ciblés, portés par des villes ou des régions apparaissent* ». Ainsi les actions menées par les associations et les politiques vis-à-vis de ce patrimoine n'ont pas disparu. Cependant ces acteurs font souvent face à de nombreuses problématiques : écologie, développement durable ect.

On citera l'exemple de la région Occitanie qui crée en 2013³³ le Parlement de la Mer ayant pour but de « *fédérer la communauté maritime, de la représenter, de permettre la concertation*

²⁷ Initialement nommé Association de préfiguration pour la Fondation du patrimoine maritime et fluvial puis Fondation du patrimoine maritime et fluvial

²⁸ On compte à ce jour environ 1 500 bateaux classés BIP

²⁹ Extrait issu du site de l'association du patrimoine maritime et fluvial

³⁰ Philippe Jarnoux « *Le patrimoine maritime en France : une idée tardive* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

³¹ Louis de Catuelan « *Rapport d'information au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan sur les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial* »

³² Comme tous les patrimoines en général qui ont émergé dans les années 60/70.

³³ A cette époque il s'agit encore de la région Languedoc Roussillon

et le travail collaboratif entre les différents acteurs de la mer et du littoral et de faire émerger des projets innovants. »³⁴ et qui a initié en 2019 le projet Faisons des MERveilles dont le but est de lutter contre la pollution en mer Méditerranée. La même année, s'est déroulé la semaine de la Mer (du 7 au 27 novembre) durant laquelle les habitants de la région étaient invités à découvrir le patrimoine maritime d'Occitanie (via des animations mais aussi la visite de lieux comme le phare de Grau du Roi ou encore le musée de l'Ephebe).

Ainsi une synergie existe toujours concernant le patrimoine maritime et fluvial mais on observe toutefois une reconnaissance lente de cet héritage et encore aujourd'hui un retard de la France concernant son étude et sa valorisation.

Toutefois, une région se démarque concernant ce sujet : la Bretagne. Elle apparaît dans le domaine comme un territoire précurseur. Comme dit précédemment, l'idée de patrimoine est liée à la notion danger de disparition d'élément, matériel ou non. A la suite des mutations sociétales, les héritages du monde maritime et portuaire sont en danger. De ce fait, une partie de la population met en place des structures afin de réunir tout ce qu'elle souhaite sauvegarder de cet héritage, « le besoin de patrimoine maritime est né à partir du moment où les activités de la pêche artisanale, des transports maritimes côtiers, du ramassage du goémon... qui ont marqué si fort les littoraux bretons entre 1850 et 1950, se sont essoufflés, transformés et concentrés au point de disparaître quasi totalement de certains secteurs côtiers »³⁵. La Bretagne étant un territoire fortement marqué par la maritimité, on compte « 219 ports rien que pour le Finistère »³⁶, et ayant des populations côtières fortement liées les unes aux autres (ce qui n'est pas le cas pour le reste du territoire), il semble cohérent que la prise de conscience de ce patrimoine ai débuté relativement tôt dans cette région. Dès 1961 est créé à Concarneau le premier musée français de la pêche. Autre exemple, l'association AMERAMI fondée en 1975, initialement nommé association des amis de musée de l'Atlantique dont le but originel était de créer un musée autour du monde maritime afin de promouvoir son histoire et son héritage.

Notons que cette prise de conscience se fait au début en grande majorité vis-à-vis des bateaux. On parle d'ailleurs de la mode du vieux gréement. Les premières associations de ce type « *naquirent en rade de Brest dans le but de restaurer et de faire vivre les derniers représentants de ces bateaux qui venaient tout juste d'être désarmés ou qui achevaient de pourrir au fond*

³⁴ Citation extraite du site de la région Occitanie

³⁵ « *Construction, signification, rôle social et géographique* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

³⁶ « *Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales* » Guillaume Marie et Françoise Péron

des rias et des ports ». On pourrait remonter la genèse de ces associations encore plus loin, puisqu'en 1977 est créée à Saint Malo l'association Old Gaffer : vieux gréements de France, dont les origines commencent aux alentours des années 50 en Angleterre³⁷.

Symbole de la reconnaissance de ce phénomène auprès des autorités (et par logique de la reconnaissance du patrimoine maritime et fluvial) deux bateaux sont alors classés au titre des Monuments Historiques le Mad Atao et la Duchesse Anne³⁸ en 1982. Signe de l'expansion du phénomène en 1990 ce sont 31³⁹ bateaux qui sont classés. Cette émergence d'anciens gréements prend place dans un contexte paradoxal. Effectivement à la même période se met en place le Plan Mellick (1991) dont l'objectif est de réduire la flotte française⁴⁰ à l'aube du deuxième millénaire. Toutefois de nombreux bateaux ont pu être sauvés car jugés trop vieux pour la navigation et/ou à vocation pédagogique (de ce fait ils ne rentraient plus dans le cadre du plan de sortie de flotte).

La Bretagne voit aussi naître aussi l'apparition de la mode du faux vieux gréement⁴¹, dont la première est la bisquine de Cancale aussi nommée la Cancalaise. Les festivités et leur rassemblement de gréements augmentent la fabrication de bateaux, elles deviennent alors des vecteurs importants dans le domaine, « *Le mouvement s'amplifie avec le lancement en 1989, par la revue Chasse-marée et le quotidien Ouest France du « concours des bateaux des côtes de France » en prévision de la grande⁴² fête maritime de Brest de 92* ».

En effet de la naissance de ces associations liées au patrimoine navigant, va aussi émerger, la naissance des fêtes maritimes (ou renaissance, l'origine de certaines étant assez ancienne). Encore une fois, la Bretagne fait figure de précurseur puisque les débuts de cette mouvance

³⁷ Selon le site Old Gaffer : vieux gréement de France « *L'histoire des OLD GAFFERS débute en 1957 dans un pub anglais de Bursledon, le JOLLY SAILOR. Mike Richardson et deux de ses amis décident d'organiser des rassemblements et régates pour les vieux gréements auriques. La première régata aura lieu en 1959. Les véritables bases officielles de l'association sont déposées et ratifiées en 1963 à Maldon. Elle va s'appeler « OLD GAFFERS » qui peut se traduire par « vieux pic » mais aussi « vieux pote ». John Clarke en devient le président. En mai 1968, sous l'impulsion de François Gicquel et Roger Klippfell, la section française de l'association anglaise Old Gaffers est créée. En 1973, les français membres des Old Gaffers décident de créer leur propre association qui après un changement de statut deviendra « OLD GAFFERS – VIEUX GREEMENTS DE FRANCE ».* »

³⁸ La Duchesse Anne n'est pas un bateau breton et son classement se fait lorsque celle-ci est la propriété du musée de Dunkerque.

³⁹ Nombre donné par Françoise Péron cependant pour Louis de Catuelan dans son rapport d'information datant de 1993 seulement 20 bateaux sont classés au titre des Monument Historique en 1990.

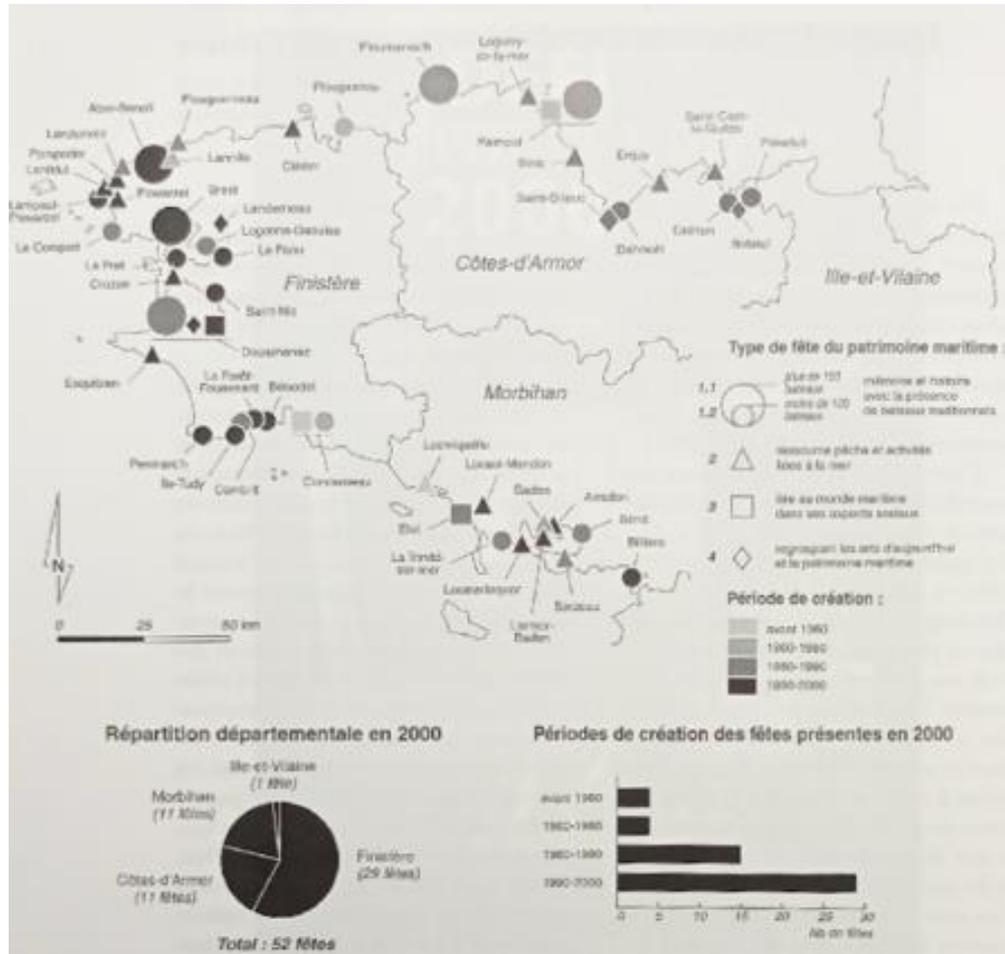
⁴⁰ « *Le plan de sortie de flotte (ou plan Mellick) se traduit de trois façons : la destruction du bâtiment, la revente à l'étranger, ou la réaffectation vers un autre secteur d'activité (commerce, plaisance)* », citation issue du site archives du Finistère. URL : <https://archives.finistere.fr/guide-dorientation-et-de-recherche-sur-les-archives-economiques-et-des-entreprises/archives-35>

⁴¹ Reconstitution d'ancien bateaux à l'identique

⁴² « *Construction, signification, rôle social et géographique* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

remontent aux années 70. L'ampleur est telle qu'on ne dénombre alors rien que sur « *le territoire breton une cinquantaine de fête* »⁴³ certaines annuelle, bisannuelle ou quadriennal.

L'impact de ces festivités n'est pas à négliger car il permet une grande visibilité du patrimoine maritime. Annie Le Dem y voit, « *à travers la présentation d'un savoir-faire ancestral, [...] la promotion de la société maritime actuelle* »⁴⁴.



"Les Fêtes du patrimoine maritime en Bretagne en 2000". Annie Le Dem « La fête maritime : moyen de transmission et héritages maritimes » colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] sous la direction de Françoise Péron

Touchant un public beaucoup plus large, ces fêtes génèrent alors de nouveaux acteurs concernés par le par le sujet et qualifiées de néo marins « *Ces adeptes du littoral revendiquent une nouvelle forme d'identité maritime, le plus souvent davantage affichée que vécue,*

⁴³« *La fête maritime : moyen de transmission et héritages maritimes* » Annie Le Dem [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

⁴⁴ Dans son article « *La fête maritime : moyen de transmission et héritages maritimes* » [colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] / sous la direction de Françoise Péron

davantage secondaire et ludique que principale et nourricière »⁴⁵. Petit à petit, l'implication des acteurs politiques s'imisce au sein de ces fêtes. En effet de nombreux lieux en Bretagne sont liés aux ports de pêche, leur déclin entraîne donc le déclin de toute la ville. Or par le biais des fêtes maritimes, la ville se réinvente et attire divers publics, en particulier touristique.

L'enjeu économique est non négligeable, raison pour laquelle, ces fêtes sont soutenues par les pouvoirs politiques qui en parallèle de cela, misent sur « *développement des sciences et techniques de la mer, soutiens aux manifestations sportives nautiques et au tourisme urbain littoral.* »⁴⁶. Pierre Maille, maire de Brest de 1989 à 2001 déclare à ce sujet « *Lorsque nous soutenons des fêtes du patrimoine maritime comme celles de Brest 1992, 1996, 2000, quelle est la portée exacte de nos actions ? En d'autres termes, quels sont les impacts économiques, géographiques, sociaux de telles manifestations ?* ».

Un des exemple marquant et précurseur des grandes fêtes maritimes reste en effet Brest 92 évoqué à plusieurs reprises ci-dessus. Organisé par la ville de Brest, le journal *Chasse-Marée* et Ouest France ainsi que la Marine Nationale⁴⁷, l'événement s'est déroulé du 16 au 18 juillet 1992. Les festivités ont, selon le rapport remis au Sénat « *rassemblé 2 000 bateaux anciens et 4 000 marins représentant quinze pays étrangers. Elle [Brest 92] a connu un succès triomphal et a attiré plus d'un million et demi de personnes.* »⁴⁸



Brest 92, photographie issue du journal Le Télégramme

⁴⁵ « *Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales* » Guillaume Marie et Françoise Péron

⁴⁶ « *Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l'émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales* » Guillaume Marie et Françoise Péron

⁴⁷ Louis de Catuelan « *Rapport d'information au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan sur les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial* »

⁴⁸ Louis de Catuelan « *Rapport d'information au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan sur les modalités de mise en valeur du patrimoine maritime et sur la création d'une Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial* »

A la même époque à Brest on observe la création du Centre National de culture scientifique dédié à l’océan, aussi nommé Océanopolis. Bien qu’à première vue anecdotique, cette ouverture montre un engouement de la part des Bretons pour ce domaine, puisque le lieu est près de 30 ans après sa construction « *le premier site touristique payant de Bretagne* »⁴⁹. Un an plus tard c’est le port musée de Douarnenez qui voit le jour. C’est aussi à Brest qu’en 2000 a lieu le colloque Patrimoine maritime 2000.

Les exemples de ce type concernant le territoire breton sont encore nombreux et on ne peut remarquer que publications en lien avec le patrimoine maritime et fluvial émanent beaucoup de ce territoire.

De ce fait, on ne peut que constater un retard de la France dans ce domaine malgré le dynamisme du territoire breton. Bien qu’une prise de conscience s’est faite auprès des pouvoirs publics, des universitaires, de la population et malgré un maillage associatif conséquent sur le territoire, le patrimoine maritime et fluvial reste encore aujourd’hui un patrimoine en péril. Pourtant sa valorisation peut constituer un véritable atout pour le territoire français, comme le soulignait déjà Jack Lang en 1981 « *Développer la culture maritime, ce n’est pas seulement protéger le passé, ce n’est pas seulement aimer les gens de la mer face à l’avenir, c’est aussi mieux faire vivre en symbiose ceux de la mer et ceux de la terre. C’est un enjeu décisif de l’aménagement du littoral et du développement économique.* »⁵⁰.

Pourtant cet argument a souvent du mal à se faire entendre. Qui plus est, beaucoup de français éloigné géographiquement de la mer et du fleuve, ont un sentiment de non-appartenance à ce patrimoine. De ce fait, cet héritage est, sur beaucoup de territoires français, en danger comme c’est l’exemple de notre prochaine étude de cas : Le Havre.

⁴⁹ Selon le site d’Océanopolis

⁵⁰ Discours de Jack Lang le 17 décembre 1981

1.2 Les spécificités de la patrimonialisation au Havre : une ville déconnectée du port

« Le 16 août 1788 : Il n'est pas besoin d'informations pour s'apercevoir de la prospérité de cette ville [Le Havre] ; impossible de s'y méprendre : il y a plus de mouvement, de vie, d'activité que n'importe où j'ai été en France[.]. Le commerce occupe tous les quais ; tout y est hâte, confusion et animation. » Arthur Young, Voyages en France pendant les années 1787-1788-1789.

La ville du Havre est, aux yeux d'un grand nombre de Français, intimement liée à son port : pêche à la baleine, importance de l'histoire des dockers, point de départ de la Transat... Pourtant, dès 1988, le journal *Le Havre Libre* s'étonne qu'aucun lieu ne soit réellement dédié à ce patrimoine, pourtant conséquent « *Premier port français pour les conteneurs et le commerce extérieur, la ville créée par François 1er ne compte pas le moindre musée maritime. Une absence qui fait scandale* »⁵¹.

Ce paradoxe, est, près de 35 ans après la publication de l'article encore présent, et ce, malgré un fort militantisme des associations du patrimoine maritime et portuaire.

Nous allons donc étudier les raisons de cette absence de lieu d'exposition.

Dans un premier temps nous examinerons l'histoire du port avant d'analyser dans un deuxième temps les associations du monde maritime au Havre. Puis dans un dernier temps nous observerons le rapport qu'ont les Havrais au patrimoine maritime.

⁵¹ Citation du journal « *Le Havre Libre* » 24 août 1988 extraite de l'article d' Alain Leménorel et François. Gay « Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme" » dans : *Études Normandes*

1.2.1 Histoire maritime du Havre

1.2.1.1 La création de la ville du Havre et son émergence

En 1517, la France a besoin, au vu de sa puissance et de l'ampleur de son commerce, d'un port afin de répondre aux besoins du pays. C'est dans ce contexte que François Ier signe la naissance du Havre le 7 février 1517. Les travaux d'aménagement commencent en avril de la même année et font venir des ouvriers de Normandie, de Picardie mais aussi de Bretagne. Très rapidement ce site qui n'est à la base qu'"une crique qui sert fréquemment de refuge aux bateaux de pêche"⁵², devient un port prospère. La ville se développe autour du port et diverses activités se déploient autour de la zone portuaire : pêche à la morue, construction navale etc. Le Havre devient "*la base de départ des expéditions lointaines*"⁵³ avec notamment le commerce de bois en provenance du Brésil ou encore celui de l'argent américain. Le lieu devient ainsi en quelques années un port important de commerce⁵⁴ et la population de la ville n'a de cesse de s'accroître : 500 habitants en 1530, 6 000 en 1550.⁵⁵ Cet essor continu, à tel point que sous Louis XIV, un arsenal militaire est mis en place par le ministre Colbert, ainsi que la Compagnie des Indes et du Sénégal. Les premiers siècles du Havre sont donc relativement prospères, cependant le XIX^{ème} siècle marque un réel tournant dans le développement de la ville. En effet le commerce colonial, qui avait déjà commencé à prendre de l'ampleur dès le XVIII^{ème}⁵⁶, est au plus haut. Sa prospérité est telle que Claude Malon estime que le port du Havre est "*à la fin du XIX^{ème} siècle, le deuxième port français et le huitième port du monde*"⁵⁷. Parmi les principales marchandises importées d'Outre-Atlantique, on citera le coton, l'indigo ou encore le café. Cette dernière denrée est si importante pour la ville que le Havre possède en 1880 72% des stocks de café de France⁵⁸

⁵² Jean Legoy, Martine Liotard, Philippe Manneville, Henri Dulaurier "*Le Havre : 1517-1986, du Havre d'autrefois à la métropole de la mer*"

⁵³ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁵⁴ Le Havre constitue à cette époque "avec Londres et Anvers, l'une des trois plus grandes places de change et de commerce d'Europe du Nord" *Histoire du Havre* sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁵⁵ Chiffres issus de l'ouvrage *Histoire du Havre* sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁵⁶ "Près des trois quart de la flotte havraise sont affecté au commerce colonial entre 1764 et 1792" *Histoire du Havre* sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁵⁷ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁵⁸ Données issues du livre *Histoire du Havre* sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier



Emile Loubon, « Le Port du Havre au XIXe siècle », 1843, collection Chambre des commerces et d'Industrie de Marseille.

En parallèle de cela le commerce de la pêche à la baleine se développe⁵⁹ ainsi que la mise en place de compagnie maritime. Les Messageries Maritimes ou la Compagnie Générale Transatlantique (plus couramment nommée Transat, French Line⁶⁰ ou C.G.T), participent à la renommée du Havre à travers le prestige de leurs paquebots et les services proposés à leurs bords.

Qui plus est, la ville se dote en ce début de siècle de sa propre chambre de commerce, ce qui lui permet d'être plus indépendante vis-à-vis de la ville de Rouen.

En plus de cela, le port du Havre est aussi connu durant cette période pour ses nombreuses innovations dans le monde maritime "*premier scaphandre (1774), lieu d'expérimentation du sous-marin de Fulton, le Nautilus, premier navire équipé d'une hélice (1842), premiers Docks (Vauban, 1846, sur le modèle des docks londoniens), sans compter la construction navale (les sous-marins des chantiers Augustin Normand, les paquebots à cinq mâts, les premiers*

⁵⁹ La pêche à la baleine permet d'obtenir diverses ressources tel que la viande, l'huile, l'ambre (pour la parfumerie), la peau ou des baleines pour les corsets et parapluies.

⁶⁰ Référence à sa ligne le Havre New York, nommé aussi French Line

chalutiers à pêche arrière ...), la plus grande écluse d'Europe, le plus grand pont à haubans, l'invention de la photo sous-marine (Etienne Beau)"⁶¹

On notera la date clef du 9 juillet 1852 qui permet la destruction des fortifications mais surtout l'annexion des alentours du Havre (Graville, Igrouville etc.). Pour Jean Legoy, il s'agit là d'un "acte de seconde naissance, d'un seul coup la superficie totale de la ville est multipliée par neuf et sa population est doublée"⁶²



Le Havre vue du ciel en 1944, Archives nationales Britanniques

Cet essor continue au début du XXème siècle, le port du Havre reste prédominant notamment sur les échanges coloniaux. Claude Malon estime d'ailleurs qu'en 1908 un quart du stock mondial de café est entreposé au Havre. Plus encore le pétrole prend une place de plus en plus importante au sein du port⁶³. Ainsi en 1925 port autonome du Havre (PAH) est mis en place.

Mais cette prospérité est mise à mal durant la Seconde Guerre mondiale, en particulier en 1944 où les bombardements font rage.

En conséquence le Havre devient la ville la plus détruite de France avec près de 80% de son territoire détruit.

La ville est reconstruite par Auguste Perret, mais le port est lui aussi affecté⁶⁴ et nécessite un certain nombre de travaux afin de le rendre pleinement opérationnel. Ce chantier entraîne un certain nombre de changements profonds dans la disposition de la zone portuaire et modifie

⁶¹ Leménorel Alain, Gay François. « *Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme"* »

⁶² Jean Legoy, Martine Liotard, Philippe Manneville, Henri Dulaurier « *Le Havre : 1517-1986, du Havre d'autrefois à la métropole de la mer* »

⁶³ Cet émergence du pétrole au Havre est en parti dû à la loi de janvier 1923 qui "oblige toute raffinerie à posséder en réserve un stock de pétrole égal au quart du stockage de l'année précédente" Histoire du Havre sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁶⁴ Les principales destructions du port du Havre sont dues selon John Barzman dans *Histoire du Havre* aux sabotages allemands plus qu'aux bombardements.

alors totalement le paysage du port du Havre comme nous l'indique John Barzman : *“la principale mutation pour laquelle les effets des bombardements s'inscrivent dans un continuum est le déplacement du port un peu en amont, en baie de Seine contribuant à déconnecter la ville des activités portuaires”*⁶⁵. Néanmoins la reconstruction de la zone n'impacte que peu le développement du port qui continue sa progression.

1.2.1.2 Le tournant des années 60/70

L'après-guerre entraîne donc automatiquement une mutation du port et de son mode de fonctionnement. Cependant sa prospérité continue, preuve en est avec la construction du pont de Tancarville en 1959 qui permet au port de se connecter au réseau routier et de *“desservir l'ouest de la France”*⁶⁶. Un des principaux changements pour le port reste la conteneurisation. *“Le premier conteneur a été déchargé au Havre en 1965 à l'aide d'élingue et d'une grue conventionnelle”*. Ce qui pourrait paraître anecdotique représente en réalité un profond changement dans le fonctionnement et le paysage du port Havre. En effet, les bassins doivent être de taille conséquente afin d'être en capacité de recevoir les portes conteneurs. Le déplacement des conteneurs du bateau au quai et inversement implique là aussi la mise en place de nouvelles machines⁶⁷. Ajoutons à cela la mise en place de nouveau lieu de stockage, en plein air et remplaçant par conséquent les docks.

Comme nous l'avons vu précédemment, le port augmente son trafic de pétrole⁶⁸ de manière significative. Par conséquent, il est décidé de construire un terminal pétrolier à une vingtaine de kilomètres du Havre. Ainsi la construction des travaux d'Antifer commence officiellement le 28 février 1973 et le terminal est inauguré en 1976. Le choc pétrolier de 1973 n'a au départ que peu d'impact sur le Havre, preuve en est *“Fin 1974, Expemet actualités parle de 112 millions de tonnes importées par le Havre”*⁶⁹.

Cependant le deuxième choc pétrolier a raison de la prospérité du Havre qui entame un certain déclin : *“À partir des années 1980, la ville et le port se figent avec de lourdes conséquences*

⁶⁵ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁶⁶ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

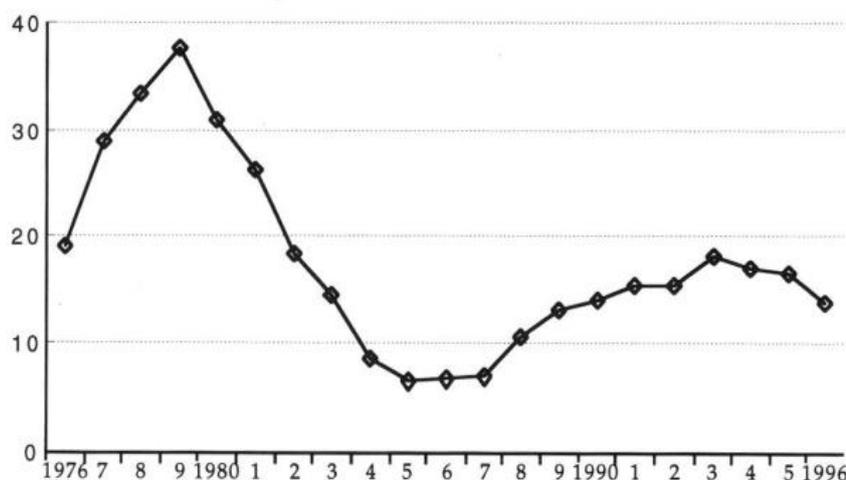
⁶⁷ *“Mise en place d'un nouveau type d'arrimage (sabots, barres, ridoirs, twist lock), nouveau type d'appareil de levage (spreaders, portiques) et de déplacement sur les quais (par chariote cavaliers)”* Claude Malon dans Histoire du Havre

⁶⁸ Cette augmentation est en lien avec la consommation à cette époque de pétrole, alors en forte hausse, avec une *“augmentation de la consommation mondiale de 250% entre 1962 et 1972”* Histoire du Havre.

⁶⁹ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

économiques et sociales. Aucune activité nouvelle ne vient prendre le relais des industries existantes”⁷⁰. Cette détérioration de l’économie du port est visible sur le graphique ci-dessous

TONNAGE DÉCHARGÉ, EN Mt, PORT D’ANTIFER, 1976-1996



D’après les chiffres communiqués par le Port Autonome du Havre, DP/E

Graphique issu de l’article “Prospective et planification des grands travaux. L’exemple du port pétrolier d’Antifer” de Claude Malon.

De plus un dernier élément marquant encore présent aujourd’hui dans l’esprit de nombreux Havrais : la fin du paquebot France. Ce paquebot mis en service en 1960, d’une longueur de 350 mètres et d’une vitesse de 31 nœuds est capable d’embarquer près de 2 000 passagers : “cinq cents passagers de première classe et de classe de luxe et quinze cents passagers en classe touriste. Son équipage sera de onze cents personnes. Il aura au total neuf cent quarante cabines”⁷¹. Comme nous l’indique John Barzman dans *Histoire du Havre*, le paquebot joui d’une grande notoriété “Ambassadeur de la qualité française, fournisseur de centaines d’emplois syndiqués et bien rémunérés, témoin de la vocation portuaire du Havre, le navire devient une sorte d’icône havraise”. Cependant à la suite de nombreux problèmes (notamment l’émergence des compagnies aériennes) la Compagnie Générale Transatlantique annonce son désarmement en 1974. Le choc est important au Havre et dans la France entière. De nombreux Havrais s’y opposent : ouvriers, politiques etc. L’affaire prend une telle ampleur que le chanteur Michel Sardou lui dédie une chanson : *Le France*.

⁷⁰ Antoine Frémont. Le Havre face au défi de la mondialisation

⁷¹ Ponthier François “ *Le paquebot France*”

Alain Lemenorel quant à lui, place l'événement comme le deuxième drame du Havre après les bombardements, pour lui le France est le "*symbole en 1961 de la renaissance, [.] stocké treize ans plus tard "quai de l'oubli"! La fin du France, c'est le signal inattendu d'une crise majeure de l'économie locale[...] Mais c'est aussi, et surtout, un déchirement, une souffrance, doublée d'auto-culpabilité, celle d'avoir laissé partir un emblème, un patrimoine, une partie de soi-même, de l'identité locale*"⁷². En plus du choc que provoque son abandon, s'ajoute l'impact pour l'emploi, directement ou indirectement lié au paquebot "*En effet, aux 1 053 licenciements directs du personnel de bord s'ajoutent très vite plusieurs centaines d'emplois induits à terre (personnel sédentaire de la Transat, fournisseurs et prestataires de services, activité hôtelière et touristique...)*"⁷³. Pour beaucoup de Havrais, la fin du paquebot signe la fin de l'âge d'or⁷⁴ du Havre en tant que port prospère.

1.2.1.3 Le Havre, un port en déclin ?

A première vue on pourrait donc estimer que le Havre est un port en déclin, le coup de grâce ayant été porté en 1999 avec la fermeture définitive des ateliers et Chantiers du Havre (A.C.H.).

Pourtant le Havre a su garder de sa puissance grâce à sa localisation stratégique : "il est, pour les marchandises les plus pressées, le premier port de la Northern range à l'importation à l'issue d'une traversée océanique. Dernier port à l'exportation, il fournit une escale utile pour compléter le chargement des navires qui terminent une tournée du nord."⁷⁵

Et pour preuve : en 2006, le Grand Port Maritime du Havre lance Port 2000 qui change grandement le paysage de la zone portuaire "*les infrastructures sont quasiment doublés par Port 2000, un immense bassin de marée est construit dans l'estuaire au sud de l'ancienne digue sud, graduellement équipé de portiques*"⁷⁶. De plus on observe pour la même période une augmentation du nombre de croisiéristes avec aux alentours de 2010 "*un renouveau des escales de croisières*"⁷⁷

En complément de cela et afin de rester compétitif face au concurrent de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg), l'établissement HAROPA est officiellement créé le 1er juin

⁷² Leménorel Alain, Gay François. « *Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme" »* »

⁷³ Bergère, Marc. « *Le paquebot France à quai au Havre. Symbole d'une ville et d'un pays en crise ?* »

⁷⁴ Terme employé par Alain Lemenorel dans son article « Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel »

⁷⁵ Antoine Frémont. « *Le Havre face au défi de la mondialisation.* »

⁷⁶ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

⁷⁷ « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman et d'Éric Saunier

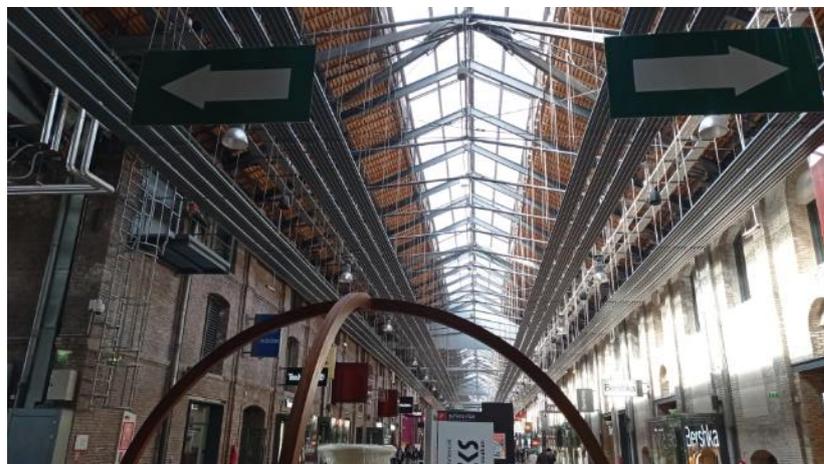
2021. La structure regroupant le port du Havre, Rouen et Paris devient alors le premier port français (pour le commerce extérieur et pour le transport de passagers) ainsi que le quatrième port nord européen. Si l'on s'en réfère au rapport d'activité de 2021, les chiffres sont encourageants : 12 % d'augmentation du trafic maritime *“le plus fort taux du range nord”*⁷⁸

Selon l'INSEE l'emploi lié au port du Havre a progressé ces dernières années : +1,1% entre 2017-2018, +0,8% entre 2018-2019.

Ainsi, contrairement à l'image que le port peut renvoyer, le Havre reste malgré tout un port dynamique, en témoigne la mise en place de l'usine Siemens Gamesa en 2022 destiné à la production d'éoliennes.

Le déclin du Havre est donc plus que relatif, à l'instar des Docks Vauban, les hangars sont réutilisés mais pas détruits et ont su garder, en partie le lien avec le port. Il s'agit là des premiers docks de ce type construits en France, sur le modèle des docks de Londres, ces derniers ont stocké diverses denrées comme le cacao, thé, coton mais surtout le café⁷⁹. Cependant le site est peu à peu délaissé dans les années 90 et par endroits détruit. Une partie est utilisée pour l'implantation de l'espace Maritime et Portuaire (que nous étudierons par la suite).

Les travaux de réhabilitation commencent au début des années 2 000. Le but étant de garder l'aspect originel du lieu tout en utilisant des matériaux plus modernes comme le fer et le verre. Le site ouvre finalement en 2009 après deux ans de retard et un budget de 115 millions d'euros⁸⁰.



Toit des docks Vauban, photographie personnelle

⁷⁸ Selon le rapport d'activité d'HAROPA 2021

⁷⁹ Les docks Vauban sont d'ailleurs parfois surnommés docks café

⁸⁰ Il est intéressant de noter que la réhabilitation des Docks Vauban au Havre et des Docks76 à Rouen est en certains points similaire (architecture, histoire de la réhabilitation, conservation du lien avec le passé du lieu etc.)

Mais le lieu reste ambigu comme le souligne Elisabeth Grimaud *“C’est le cas en particulier du centre commercial des anciens docks Vauban et leurs alentours et du quartier Saint-François où se situe le port de pêche (et de nombreux bars et restaurants). Ces espaces connus et appréciés d’une partie des Havrais les incitent à approcher de l’espace portuaire. Mais leur fréquentation ne constitue pas un usage de l’espace portuaire en lui-même susceptible de leur permettre de découvrir, connaître et comprendre l’activité du port de commerce.”*⁸¹. Cette tentative de lien entre havrais et port, entre passé et présent est donc présente au sein des Docks Vauban, mais ténue.

Ainsi dès sa création en 1517, le port a permis la naissance de la ville et son développement. Cependant au XX^{ème} siècle, une scission devient visible entre les deux entités. Le Havre qui était auparavant une ville-port tend à devenir un port et une ville, tous deux séparés par des fonctions distinctes.

1.2.2 Une pluralité d’associations de patrimoine maritime dans le paysage havrais

De ce fait, l’héritage maritime du Havre est plus que conséquent. Nombreux sont les Havrais qui, conscient de ce patrimoine mais aussi de sa fragilité, ont voulu le préserver au travers de structures associatives. Nous allons donc nous interroger ici sur la place que ces dernières ont dans le paysage havrais, les actions qu’elles mettent en place et les solutions qu’elles proposent afin de valoriser et préserver cet héritage, le but ici étant de voir leur évolution au cours des 40 dernières années.

1.2.2.1 L’émergence des associations du patrimoine maritime dans le monde havrais dans les années 80

Il convient tout d’abord de revenir sur l’émergence de ces associations. Pour se faire, nous prendrons l’exemple des associations du comité patrimoine maritime et portuaire (que nous étudierons plus en détail par la suite). On observe effectivement qu’une grande majorité d’entre elles se sont formées aux alentours des années 80/90. Depuis leurs créations, ces

⁸¹ Elisabeth Grimaud *“Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre”*

dernières ont évolué, enrichissant par divers achats ou dons leur patrimoine et diversifiant leurs actions. On remarque d'ailleurs de nombreux points communs dans la mise en place de ces structures : une passion commune, la volonté de créer un espace collectif, de conserver un patrimoine et/ou une mémoire. Il est intéressant de souligner que ces associations n'avaient pas forcément une optique patrimoniale à la base. Pour cela nous allons observer la genèse et l'évolution de deux associations : French Lines et Adias A.C.H.

La première fut créée en 1995, mais son origine remonte elle aux années 1970, lors de la création de la Compagnie générale maritime (issue de la fusion de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes). A cette période Jean-Paul Herbert prend conscience de l'importance des archives issues de ces compagnies. Cependant, ce n'est qu'en 1996 lors de la création de la CMA CGM (fusion de la Compagnie maritime d'affrètement la Compagnie générale maritime) que Jean-Paul Herbert et son supérieur Éric Giuly créent l'association French Lines qui récupère tous les avoirs non commerciaux de la compagnie. L'association prend de plus en plus d'ampleur et amasse de nombreux objets et archives et devient en 2017 un établissement public de coopération culturelle. Toutefois la dimension associative reste toujours présente puisque que l'association Les Amis de French Lines s'est mise en place en parallèle de l'EPCC. De ce fait, la création de la structure a été possible car dès les années 90, Jean-Paul Herbert a pris conscience de la dimension patrimoniale de ces documents, aujourd'hui considérés comme des archives du monde maritime. Plus encore, une prise de conscience de leur fragilité s'est faite rapidement. Rappelons que sans Jean Paul Herbert puis Éric Guily les documents étaient voués à disparaître. Suite à la mise en place de l'association (aujourd'hui devenu EPCC) de nombreuses actions ont pu être mises en place afin de faire connaître l'histoire de Transatlantique : expositions hors les murs, conférences, ouverture d'un centre d'archives consultables pour le public.

L'association Adias A.C.H. quant à elle naît à la suite de la fermeture des Ateliers et chantiers du Havre en 1999. Dans le but de protéger les salariés du chantier naval, l'association Adias A.C.H. (Association de Défense des Intérêts des Anciens Salariés des Ateliers et Chantiers du Havre) est donc créée. Son but est, à l'origine, d'aider les plus anciens à partir en retraite (ou en retraite anticipée du fait que certains salariés ont été exposés à l'amiante) et d'aider à la réinsertion dans le monde professionnel des autres employés. Le but initial est donc plus social que patrimonial. Cependant, dans le même temps, l'association récupère une partie des archives des A.C.H.⁸² Ainsi, au fil des années, la dimension sociale de l'association s'est

⁸² Une partie de ces archives ont été envoyées aux archives du travail dans le centre d'archives de Darnétal.

peu à peu estompée, mais cette dernière continue encore à exister à travers des interventions et/ou expositions sur divers thèmes liés à la construction maritime. D'une dimension au départ sociale, l'association est devenue au cours du temps patrimoniale. Le déclencheur, vient d'une volonté de conserver cet héritage important pour les membres de l'association. Preuve en est, dès la fermeture des A.C.H., un film a été édité : *A.C.H. l'histoire d'un conflit*, de Matthieu Serveau. Plus encore, un travail de mémoire orale s'est fait et l'association est actuellement en collaboration avec une autre structure afin de recueillir une nouvelle fois la mémoire orale. Il convient ici de souligner la ferveur et l'implication de l'association pour conserver et valoriser cette mémoire « vivante ». Cette volonté de préserver cet héritage peut donc être vu comme le déclencheur qui a fait basculer l'association d'une dimension sociale à patrimoniale.

Ces deux exemples nous prouvent donc que les associations du milieu maritime sont issues de milieux divers mais souvent avec des origines similaires : mise en danger d'un héritage, création d'une structure associative pour la conserver. Toutefois, beaucoup d'entre elles observent des difficultés ces dernières années : pertes d'adhérents, manque de visibilité, insuffisance des subventions etc. Difficultés que la crise du COVID 19 a accrues.

1.2.2.2 Des formes multiples de patrimoines maritimes et fluviaux au Havre sauvegarder et à valoriser par les associations

Il semble donc nécessaire de souligner le patrimoine que possède l'ensemble de ces associations. Tout d'abord leur patrimoine matériel, avec en premier lieu le patrimoine navigant. On citera l'USST 488⁸³, le bateau Feu⁸⁴ et Marie-Fernand⁸⁵. Ajoutons à cela tous les objets, maquettes, tableaux, photographies, films en rapport avec le monde maritime. Ajoutons à cela des archives considérables (comme c'est le cas pour Adias A.C.H. par exemple). Le patrimoine détenu ici est donc imposant et varié. Il ne faut cependant pas négliger le patrimoine immatériel conservé au sein de ces structures.

⁸³ Le bateau appartient à l'association du musée maritime et portuaire mais le remorqueur est entretenu par l'association USST 488

⁸⁴ Le bateau Feu est la propriété de l'association du musée maritime et portuaire, il ne reste aujourd'hui que cinq bateaux de ce type en France.

⁸⁵ Propriété de l'association Hirondelle de la Manche

Patrimoine mobilier	Tableaux, maquettes de bateaux et de navires, objets de navigation, mobilier de paquebot, orfèvrerie, vêtement (uniforme), affiche publicitaire.
Patrimoine naviguant	Bateaux et navire ayant une particularité : baleinier, bateau Feu, remorqueur datant de la seconde Guerre Mondiale, cotre pilote ect.
Patrimoine immatériel	Savoir-faire issu de la navigation et plus généralement du monde maritime et fluvial : art des nœuds marins, compétence à faire naviguer un cotre pilote ect. Mémoire oral
Archives	Photographies, films, correspondance, plan de navire, archives d'entreprise (dossier du personnel, dossier médical, rapport d'inspection, liste de passager de paquebot)



Le cotre pilote Marie Fernand., photographe : Christian Quilleré,
Photographie issue du site de l'association Hirondelle de la Manche

Le patrimoine flottant implique forcément un savoir-faire, que ce soit pour faire naviguer un voilier ou entretenir un remorqueur de guerre. Cependant, plus encore que ces savoir-faire, les associations détiennent en leur sein une mémoire orale excessivement importante. En effet, de nombreux adhérents de ces associations sont des Havrais de naissance ou de longue date, et bien souvent des travailleurs du monde de la mer. Pourtant, ces mémoires n'ont fait que peu l'objet de recensement⁸⁶, ce qui est inquiétant. En effet, ces mémoires et leurs détenteurs sont voués à disparaître sans sauvegarde de ce patrimoine.

1.2.2.3 La mise en place du comité patrimoine maritime et portuaire

Toutefois un sursaut a été observé au sein du monde associatif avec la création en 2022 par le maire du Havre, Edouard Philippe d'un comité patrimoine maritime et portuaire. Dans sa lettre de création du comité datant du 18 février ce dernier évoque les raisons de ce choix *“Pour favoriser la coopération entre tous les acteurs du patrimoine maritime et portuaire havrais, je souhaite qu'un comité du patrimoine maritime et portuaire soit créé pour que se mette en place un espace d'échanges et de travail en commun. À ce titre, je souhaiterais que ce comité permette, par exemple, de présenter une opération commune qui pourrait être une exposition, un stand ou toute autre animation qui mettrait en valeur le patrimoine maritime et portuaire lors de la prochaine Fête de la Mer en septembre 2022”*.

Ainsi ce comité réunit 9 associations liées au monde maritime et fluvial (certaines étant totalement liées à ce patrimoine comme l'association du musée maritime et portuaire du Havre, d'autres ont un rapport un peu plus ténu comme l'association Mémoire et Patrimoine). En plus de ces associations, sont présents au sein de ce comité diverses structures liées à ce patrimoine : la Société des Régates, Port Center, HAROPA, les musées d'Art et d'Histoire, la ville du Havre (créatrice du comité) ainsi que EPPC⁸⁷ French Lines & Compagnies. La pluralité d'acteurs au sein de ce comité est extrêmement intéressante. Premièrement elle permet au comité d'avoir un patrimoine plus large comme nous l'avons vu précédemment. Deuxièmement, l'existence d'un comité où coopèrent plusieurs types de structures : les musées d'Art et d'Histoire, port, municipalité, associations etc. est une véritable force quant aux actions menées et à la visibilité pour le patrimoine maritime et fluvial.

Cependant le comité ne peut exister sans but, la structure se fixe donc plusieurs objectifs à court et à long terme.

⁸⁶ Certains travaux existent notamment concernant l'association ADIAS A.C.H.

⁸⁷ Établissement public de coopération culturelle

Tout d'abord, comme il l'a été exprimé dans la lettre d'Edouard Philippe, le comité se doit de mettre en place un dispositif important lors des Fêtes de la Mer, l'édition 2022 se déroulant du samedi 3 et dimanche 4 septembre. Le but étant à travers ces festivités, d'augmenter la visibilité du patrimoine maritime mais aussi celle des différentes structures du comité (en particulier celles des associations). De ce fait diverses mesures ont été mises en place lors de cet événement : création d'un espace spécialement dédié aux structures du comité, exposition au sein de cet espace, animations proposées par certaines associations : Association Les Amis de French Lines , Club de Modélisme Naval de Haute Normandie, Conservatoire Maritime du Havre, ADIAS A.C.H. , Association de l'Hirondelle de la Manche, Mémoire et Patrimoine Le Havre, Association du Musée Maritime et Portuaire du Havre, Association Paquebots et Marine Marchande , Association Remorqueur USST 488.

Ainsi ces différents procédés avaient pour but de susciter l'attention du public, plus particulièrement des Havrais qui n'ont pas forcément conscience de la dimension patrimoniale du port (nous le verrons plus bas).

On pourrait s'interroger, à raison, sur la nécessité pour le comité de participer à de tels événements. La raison est simple. Par ses différentes participations à ces événements, le comité accroît sa visibilité et donc sa présence au sein de l'esprit des Havrais. En conséquence les Havrais ont conscience de l'immensité du patrimoine maritime que détient la ville et par un effet dominos les politiques (municipalité, département, région) s'emparent du sujet afin d'enfin créer un musée maritime et portuaire au Havre. En effet, si les associations, qui, rappelons-le, militent depuis de nombreuses années pour la mise en place d'une telle structure, sont soutenues par la population, il semblerait logique que les pouvoirs politiques agissent dans leur sens. Cependant, une dernière interrogation demeure, sous quelle forme ce lieu permanent doit-il se présenter ? En ayant sondé les différentes structures concernant le sujet lors de mon stage durant l'année 2022, j'ai pu observer des réponses similaires : la volonté de créer un lieu qui ne soit pas enfermé dans le passé. De ce fait beaucoup ont évoqué l'idée de créer un lieu alliant passé, présent et futur, mais aussi un endroit avec des expositions mais aussi des parties plus vivantes (animations, conférences etc.) afin de ne pas en faire un lieu morne. Ces réflexions émises sur ce potentiel lieu permanent d'exposition sont pertinentes car elles semblent correspondre à ce qu'il faudrait afin de susciter à nouveau l'engouement des Havrais pour le monde maritime

1.2.3 La difficulté de la mise en place d'un lieu permanent d'expositions

1.2.3.1 Des structures déjà existantes

Il serait faux d'affirmer que le Havre ne possède aucune structure évoquant le patrimoine maritime et fluvial.

Tout d'abord on citera l'exemple des musées d'Art et d'Histoire de la ville du Havre (M.A.H.) avec l'Hôtel Dubocage⁸⁸ et la maison de l'Armateur. Le premier revient sur l'expédition du corsaire/navigateur Michel Dubocage de Bléville mais consacre aussi une pièce à l'histoire maritime du Havre à travers diverses vitrines qui évoquent des thématiques différentes : chasse à la baleine, histoire des compagnies maritimes etc. Une salle est aussi consacrée à la construction navale, plus particulièrement aux chantiers Augustin Normand. La maison de l'Armateur quant à elle reconstitue ce que pouvait être la résidence d'un armateur et de ce fait possède en son sein quelques références au monde maritime à travers divers objets relatifs à la navigation : sextant, boussole... mais aussi divers documents iconographiques comme des tableaux du monde de la marine.



Hôtel Dubocage de Bléville, photo de Philippe Bréard issue du site Normandie Tourisme

⁸⁸ L'Hôtel Dubocage de Bléville étant actuellement en cours de rénovation, la scénographie est amenée à changer.

Toutefois les références et la taille des expositions proposées comparées à l'ampleur de l'histoire maritime du Havre restent relativement faibles et peu développées face aux sujets centraux défendus par divers lieux patrimoniaux dans la ville du Havre. Par exemple, la maison de l'Armateur ne développe que peu le patrimoine maritime et se présente avant tout comme une explication de la Bourgeoisie Havraise au XVIIIème siècle.

Il existe cependant au Havre, un musée entièrement consacré à ce domaine : le musée maritime et portuaire du Havre dirigé par l'association du même nom. Ce dernier présente divers objets consacrés à ce patrimoine : maquette, objets de navigation, peinture de peintre de la marine tels qu'Albert Brenet ou Marin Marie, menus de paquebots, mobiliers de la Transatlantique... L'association possède aussi divers éléments remarquables comme le bateau Feu (bien que celui-ci ne soit pas situé à proximité du musée), un baleinier, la passerelle du Normandie, la machine de l'Ondée etc. Malgré cela, le musée ne possède pas une grande visibilité. Ajoutons aussi que les horaires d'ouverture ne sont pas larges et qu'il est difficilement accessible du fait de sa localisation sur le port.

Il semble important de préciser qu'en parallèle de toutes ces structures, de nombreuses expositions sont organisées autour de la thématique du monde maritime et fluvial dans différents lieux d'expositions de la ville. On citera pour exemple l'exposition⁸⁹ *Le Geste et la Forme* présentée à la maison du patrimoine du Havre d'octobre 2021 à janvier 2022 et dont l'objectif à travers diverses photographies était de retracer l'histoire du patrimoine portuaire du Havre.

Il existe une forme de médiation en direction du grand public défendue par une structure unique en France : Port Center. Le lieu présente un parcours différent d'une aventure muséographique traditionnellement proposée avec une orientation présent / futur assez conséquente

Ouvert en décembre 2013 il s'agit là de la "*première structure de ce type en France*"⁹⁰. Selon le site web : "*Le concept du Port Center est né d'un constat d'éloignement, d'ignorance et d'inaccessibilité du territoire industriel et portuaire. Mais aussi d'une méconnaissance de ses métiers, de ses activités et de sa dimension environnementale.*"⁹¹. Bien qu'en France ce

⁸⁹ L'exposition fut préparée par "*Pays d'Art et d'Histoire Le Havre Seine Métropole et French Lines & Compagnies, avec l'aimable participation de l'association Adias ACH, l'association Musée Maritime et Portuaire Le Havre, HAROPA Port, les Archives Municipales et la Bibliothèque Municipale du Havre.*", extrait issu du site de French Lines & Compagnies

⁹⁰ « *Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre* » Elisabeth Grimaud

⁹¹ Citation issue du site de Port Center

type d'établissement soit encore nouveau, son origine n'est pas nouvelle. Il s'agit en effet d'un concept ayant émergé dans les années 80/90 dans les villes de Rotterdam et Anvers (concurrents du port du Havre). Ainsi la structure du Havre propose des animations pédagogiques, des visites guidées (en bus) ou encore des rencontres avec les professionnels du secteur. Plus encore, la structure a mis en place deux expositions permanentes (Métiers du port du Havre, les acteurs du parcours de la marchandise et Green HAROPA, les ports durables, l'expo), des expositions temporaires ainsi que des conférences en son sein. Son but n'est donc pas de retracer l'histoire du Havre, mais de développer chez les Havrais une attache avec le port afin de favoriser à terme son développement

Un manque se fait cependant ressentir, celui d'un espace accessible (d'un point de vue de sa localisation ou de ses horaires d'ouvertures) avec une programmation autour de lui, entièrement consacrée au patrimoine maritime et fluvial.

1.2.3.2 L'expérience de l'espace maritime et portuaire, un projet avorté

Pourtant, une structure de ce type a existé pendant un certain temps au Havre. Situé au sein des Docks Vauban⁹², le lieu fut nommé *Espace Maritime et Portuaire*. L'idée d'un musée n'est d'ailleurs pas nouvelle puisqu'elle émerge dès les années 60 dans la presse, notamment avec cette citation du journal le Havre presse en 1961 "*Y aura-t-il bientôt au Havre un musée de la Marine ?*"⁹³. On pourrait remonter plus loin puisque on observe des prémices dès le XIX^{ème} siècle avec "*L'exposition maritime internationale du Havre en 1868*"⁹⁴ qui donne des idées à certains Havrais afin de mettre en place un musée consacré au progrès naval. Le projet de l'Espace Maritime et Portuaire n'est d'ailleurs pas nouveau. L'idée émerge avec la naissance de l'association du musée maritime et portuaire en 1979, renforcée en 1982 avec le lancement d'une étude de préfiguration. Le programme connaît un revers en 1988, puisque la chambre de commerce et d'industrie se retire (la ville du Havre fera de même quelque temps après) puis un sursaut en 1989 lorsque le sous-préfet du Havre annonce "*un vrai programme muséographique*" pour le Havre⁹⁵. L'espace Maritime et Portuaire est donc inauguré en sein

⁹² Afin d'éviter toute confusion, il semble nécessaire de rappeler qu'à cette époque les docks Vauban ne sont que des hangars et non le centre commercial que l'on connaît aujourd'hui.

⁹³ Lemenorel Alain. « *Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre* »

⁹⁴ Lemenorel Alain. « *Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre* »

⁹⁵ A cette période la ville du Havre revient au sein du programme

des Docks Vauban en 1998 et est dirigé par trois structures l'association du Musée Maritime et Portuaire, l'association French Lines et la ville du Havre⁹⁶.

Dès lors de nombreuses interrogations, mais aussi mécontentements se font entendre. John Barzman remarque *“la disproportion frappante entre l'importance économique et considérable de la taille du port et la taille modeste de l'espace Maritime”*⁹⁷. Même chose pour Alain Lemenorel qui s'intéresse à la pertinence des choix faits par l'espace Maritime et Portuaire *“L'Espace maritime est trop jeune pour un jugement sérieux, mais on lui reproche déjà, en dépit d'une scénographie appréciée, un manque d'imagination et de cohérence. [...] Mais répond-t-il pour autant au défi de ressourcer l'identité maritime, problème de contenu et aux attentes des Havrais ?”*⁹⁸. Se pose aussi la question du nombre d'acteurs, au premier abord une force, cette pluralité peut aussi entraîner des tensions si les visions du projet sont différentes, ce qu'Alain Lemenorel avait relevé en 2001, « quand il s'agit d'un même objectif comme ici créer un musée, c'est aussi plus d'options, plus de conflits, et au bout du compte plus de confusion et de désillusions »⁹⁹.

Le projet pourtant très attendu est dès ses débuts très fragile. Les nombreux dysfonctionnements ne vont pas aller en s'arrangeant et au début des années 2000, l'Espace Maritime et Portuaire ferme ses portes.

Les raisons de cet échec sont multiples. Tout d'abord, comme évoqué ci-dessus, le nombre de protagonistes. La pluralité d'acteurs a été ici une faiblesse plutôt qu'une force en raison de nombreux désaccords, *“le projet n'a pourtant jamais abouti, faute d'un pilotage fort d'un des acteurs”*¹⁰⁰. Mais il ne faut toutefois pas faire reposer cet échec uniquement sur cette raison, l'explication est beaucoup plus simple : entre février 1998 et mars 1999, seul 16.300 personnes selon Alain Leménorel ont visité le musée. Il s'agit là d'un double échec, tout d'abord car AB Consultant avait prévu dans son rapport *“jusqu'à 150 000 visiteurs par an”*¹⁰¹, soit près de 10 fois plus. De plus, dans cet espace destiné aux Havrais, rien ne nous indique que ce public soit local. On assiste donc à un paradoxe, là où la presse s'est offusquée de ne pas avoir de musée, le public lui est absent. Pour donner une idée de comparaison, la cité de la Mer à Dieppe

⁹⁶ Il s'agit là des principaux acteurs mais Alain Lemenorel nous précise dans son article *« Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre »* que *“Côté associations, plus d'une dizaine, il est plus difficile d'évaluer correctement leur participation active. Sans minimiser les plus petites, centrées le plus souvent sur un créneau précis, et regroupant au mieux quelques dizaines d'adhérents”*

⁹⁷ John Barzman *“Qui s'intéresse au patrimoine maritime et portuaire ? Le cas du Havre”*

⁹⁸ Lemenorel Alain. *« Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre »*

⁹⁹ Leménorel Alain, Gay François. *« Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme" »*

¹⁰⁰ Elisabeth Grimaud *“Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre”*

¹⁰¹ Leménorel Alain, Gay François. *« Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme" »*

enregistre lors de sa création “21 000 visiteurs en trois mois”¹⁰² soit plus de quatre mille de plus dans un temps quatre fois moins long. On peut légitimement s’interroger : les Havrais sont-ils vraiment concernés par le patrimoine maritime ?

Toutefois, il convient de soulever un point important : la fin de l’Espace Maritime et Portuaire n’a-t-elle pas été précipité par de nouveaux projets ? Le désir de réaménagement des Docks Vauban n’a-t-il pas impacté la fermeture de cet espace ?

1.2.3.3 Les Havrais, déconnectés du port ?

Dans son article « *Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre* », Elisabeth Grimaud constate que “ *Ils [les Havrais] ne peuvent pas voir le travail portuaire, ils n’entendent pas le bruit des moteurs des navires ou celui des engins de manutention, ne sont pas confrontés à l’odeur ou la texture des cargaisons.*” De fait, cet éloignement du port du Havre entraîne une déconnexion des Havrais envers leur port. Ajoutons à cela que l’espace portuaire est de moins en moins un espace où vivent les travailleurs. En 2011, “*seuls 57 % des actifs occupant un emploi en lien avec les activités maritimes et portuaires au Havre résidaient dans l’unité urbaine du Havre*”¹⁰³.

Par conséquent, dans une ville pourtant créée initialement pour sa fonction portuaire, le port n’est plus un espace approprié par les Havrais. Ces derniers ne perçoivent pas ou peu le port comme “*un espace vécu*”¹⁰⁴. Loin des yeux, loin du cœur ? C’est en tout cas la thèse défendue par Elisabeth Grimaud. Preuve en est lorsqu’ en 2014, seuls 1% des Havrais citent le port comme un des principaux atouts du Havre contre 24% en 1987¹⁰⁵.

Une scission existe donc entre la ville et le port. En plus d’être idéologique, cette dernière est aussi spatiale comme on peut le voir sur la photo ci-contre. Le port est grillagé, sécurisé, inaccessible contrairement au centre-ville ou à la plage.

¹⁰² Lemenorel Alain. « *Genèse et fonctions de l’espace maritime du Havre* » dans Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques

¹⁰³ Elisabeth Grimaud “*Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre*” dans Norois

¹⁰⁴ « *Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ?* » Le cas du Havre Elisabeth Grimaud dans Norois

¹⁰⁵ Étude de Grimaud (2014) et de Ramé (1987).



Photo du port en arrière-plan entouré de barrière. Photographie personnelle.

Pour Alain Lemenorel, cette division remonte aux années 60. Elisabeth Grimaud, prend l'exemple de deux entités portuaires importantes : Port 2000 et Antifer, deux structures de taille importantes situées dans l'agglomération du Havre et qui sont par conséquent relativement éloignées des Havrais, ce qui confirme nos propos : "*De physique, la coupure est donc devenue sociale, sensorielle, culturelle*"¹⁰⁶

Autre exemple marquant, le quartier Saint Nicolas, ancien quartier portuaire réhabilité en 2000. Les habitants de cet endroit n'ont plus conscience du passé du lieu, quasiment invisible dans le quartier "*seules deux activités en lien avec le commerce maritime sont toujours présentes dans le quartier Saint-Nicolas, un chantier de réparation navale et le bâtiment de la future École Nationale Supérieure Maritime*"¹⁰⁷. Le quartier n'a eu, en effet que peu été impacté par la reconstruction. Par conséquent, nous sommes face à un ancien quartier portuaire, au milieu de quartier reconstruit. Éloigné du port, il est aussi éloigné de son passé portuaire malgré quelques occurrences dans le paysage.

Par conséquent "Le port paraît de moins en moins bien intégré dans les représentations, les valeurs spatiales et les comportements des habitants de l'agglomération havraise."¹⁰⁸. Ces derniers n'ont plus l'habitude de se balader sur le port, d'apercevoir les bateaux et par conséquent n'ont pas de lien avec le monde maritime qui est pour certains étranger. Ainsi la population havraise est scindée en deux : Les anciens qui eux idéalisent l'ancien port ce qui

¹⁰⁶ Lemenorel Alain. « *Genèse et fonctions de l'espace maritime du Havre* »

¹⁰⁷ Elisabeth Grimaud "*Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre*"

¹⁰⁸ Elisabeth Grimaud "*Renouer le lien entre port et citoyens, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre*"

"va désormais se traduire par une difficile relation des [anciens] Havrais à la modernité"¹⁰⁹ tandis que les plus jeunes font face à "une panne d'imaginaire" concernant le port. On comprend donc par cela le manque d'intérêt d'une majorité des Havrais pour ce patrimoine et donc la quasi-désertion de l'espace maritime et portuaire qui ont conduit à son échec.

Toutefois, cette déconnexion n'est pas l'unique raison de l'échec d'une telle structure.

En effet, le patrimoine maritime a eu du mal à être considéré comme un véritable patrimoine auprès de beaucoup¹¹⁰. De ce fait, la prise de conscience ne se fait pas chez beaucoup de Havrais exceptés quelques exemples notamment au sein des associations. Sans soutiens réels de la ville, entendons par là de ses citoyens comme de la municipalité, il est parfaitement logique qu'un musée entièrement dédié au patrimoine maritime n'a jamais vraiment émergé/fonctionné.

De plus comme le dit Alain Lemenorel dans l'article *le patrimoine maritime havrais et ses acteurs* « Un "musée fantôme" "demeure une question : qui, du patrimoine Perret ou du patrimoine maritime est véritablement porteur de mémoire et d'identité au Havre ? Faut-il opposer architecture urbaine et maritimité, ou les conjuguer ? En somme, quelle image les Havrais se font-ils de leur ville ? »¹¹¹. En effet en 1997, un accord est passé entre l'Etat et la municipalité. Le but affiché est de changer l'image du havre, plus précisément « d'exorciser le syndrome béton »¹¹². L'objectif est de changer l'identité du Havre via « le patrimoine architectural [...] et le patrimoine portuaire »¹¹³. Or on remarque très nettement une attention particulière portée sur le patrimoine architectural au détriment du patrimoine maritime

En effet 4 ans après l'écriture de l'article, la ville du Havre est inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Il n'en est rien pour le port.

Pendant longtemps qualifiée de « *Stalingrad sur mer* » à cause de son architecture, cette inscription marque un tournant dans la perception de la ville¹¹⁴. Cependant la ville reconstruite est largement mise en avant contrairement au patrimoine maritime. Pour preuve le site "pays d'art et d'histoire" met en avant le patrimoine issu de la reconstruction en proposant des visites du centre-ville reconstruit ou encore de l'appartement témoin. Dans sa rubrique « *Découvrir*

¹⁰⁹ Leménorel Alain, Gay François. « *Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme"* »

¹¹⁰ Voir étude d'Alain Lemenorel « *Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel* » ou seul 2.7% des étudiants interrogés citent le patrimoine maritime à la question « Que placez-vous en tête du patrimoine havrais ? »

¹¹¹ Leménorel Alain, Gay François. « *Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme"* »

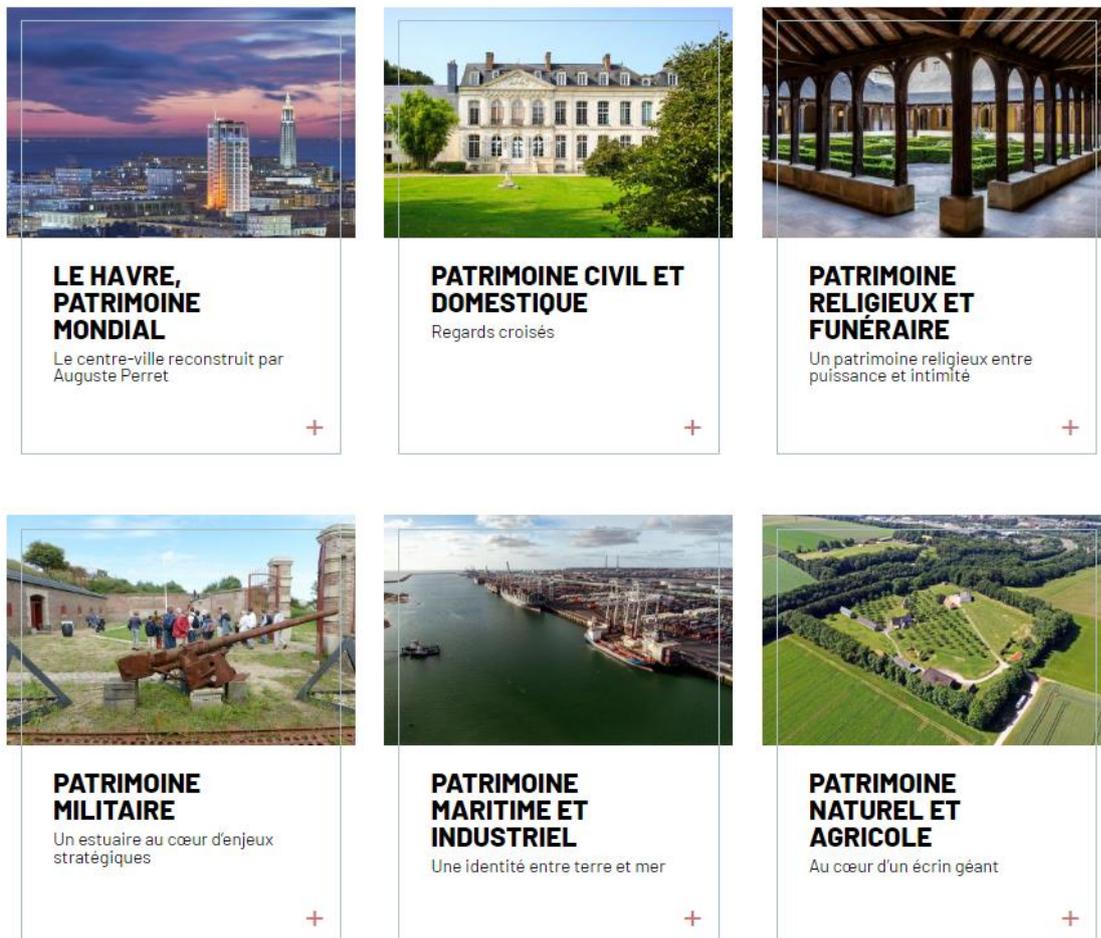
¹¹² Terme employé par Alain Lemenorel dans son article « *Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel* »

¹¹³ Citation issue de l'article d'Alain Lemenorel « *Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel* »

¹¹⁴ Cette inscription s'inscrit cependant dans un processus plus long selon John Barzman "avec l'inscription de l'église Saint Joseph à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques" puis en 1990 la mise en place puis l'obtention du label ville d'art et d'histoire en 2001.

les autres patrimoines » le patrimoine maritime apparaît en cinquième sur les six grandes thématiques (voir annexe 2)¹¹⁵.

Capture d'écran du site Pays d'Art et d'Histoire



Conclusion

En conclusion, en dépit du passé important du port du Havre et de son importance encore de nos jours, les politiques (plus particulièrement la municipalité, mais aussi l'état et la région) n'ont jamais vraiment entièrement pris conscience de la nécessité de le sauvegarder. Excepté les associations du monde maritime et portuaires ainsi que certains universitaires qui se

¹¹⁵ Toutefois certaines thématiques proposent des patrimoines en lien avec le patrimoine maritime comme pour la thématique patrimoine naturel ou encore la thématique patrimoine militaire qui présente le remorqueur 488.

soucient du sujet, une grande partie de la population n'accorde que peu d'importance à cette thématique qui ne semble pas faire partie de son identité. Preuve en est, en 2001, Alain Leménorel réalise une enquête auprès des étudiants et professeurs Havrais, autour de la question « *que placez-vous en tête du patrimoine havrais ?* ». Il en ressort que seulement « *4.9% des professeurs et 2.7% des étudiants* »¹¹⁶ citent le patrimoine maritime comme étant en tête du patrimoine havrais. L'éloignement et le déclin (relatif) du port du Havre ont amené les Havrais à oublier qu'ils vivaient au sein d'un port et donc à ne pas le considérer comme un héritage à conserver. Raison pour laquelle, lorsque l'on évoque le patrimoine au Havre le Muma (musée d'Art moderne André Malraux), l'appartement témoin ou encore le Volcan ont beaucoup plus de résonance dans l'esprit des habitants que le port du Havre. Il ne faut toutefois pas occulter les destructions de la guerre et la reconstruction qui ont permis « *un effacement partiel de leur identité [celle des Havrais]* »¹¹⁷. Toutefois, un sursaut des pouvoirs politiques est possible (plus particulièrement de la municipalité). Le déménagement du musée maritime et portuaire du Havre peut être l'occasion d'offrir une plus belle vitrine à ce patrimoine en accueillant l'association dans un lieu plus visible et accessible.

¹¹⁶ « *Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel* »
Alain Leménorel

¹¹⁷ « *La ville portuaire, un nouveau regard Évolutions et mutations* » Claude Prelorenzo

2. Etudes de cas

Cette deuxième partie, intitulée études de cas vise à mettre en parallèle la ville du Havre avec deux autres villes ayant réussi à mettre en valeur leur patrimoine fluvio-maritime. Il s'agit ici de voir sur quels axes la ville du Havre pourrait s'appuyer afin de valoriser et sauvegarder son patrimoine.

2.1 Liverpool : Déclin et renouveau d'une ville portuaire

Liverpool est, par bien des aspects similaire au Havre. Pour John Barzman il s'agit d'ailleurs de « *sa rivale anglaise* »¹¹⁸. Pourtant, contrairement au Havre, Liverpool a su reconnaître pleinement son patrimoine maritime. Plus encore, ce patrimoine est plutôt bien valorisé et dispose d'une assez grande visibilité au travers de nombreux événements et d'un lieu d'exposition.

Toutefois, en 2021 le site Liverpool Maritime Mercantile City est radié du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cet événement nous invite à nous pencher sur les dangers auxquels est confronté ce patrimoine même au sein d'un lieu dans lequel il est valorisé.

Ainsi dans un premier temps nous examinerons l'histoire de la ville avant d'analyser dans un deuxième temps le cas des Docks Albert. Puis dans un dernier temps nous nous interrogeons sur la reconnaissance du patrimoine maritime à Liverpool et sa radiation.

2.1.1 Histoire de la ville de Liverpool

2.1.1.1 Origine

¹¹⁸ Citation extraite du livre « *Histoire du Havre* » sous la direction de John Barzman, Éric Saunier

L'origine de Liverpool est en grande partie similaire à celle du Havre. La zone portuaire se construit au début du XII^{ème} siècle par nécessité d'établir un nouveau port. Il existe en effet dans les environs le port de Chester mais ce dernier commence peu à peu à s'envaser. Le royaume décide donc d'établir un nouveau port afin de ne pas mettre en péril son commerce. Ainsi Liverpool alors « *une petite communauté de pêcheurs et d'agriculteurs avec un pont d'embarquement fortifié pour les troupes* »¹¹⁹ se développe. En effet, son émergence se fait très rapidement, on remarque la mise en place d'une communauté autour du port qui s'agrandit au fil des années



« Liverpool in 1682 », tableau issu des collection du Merseyside Maritime Museum

2.1.1.2 Emergence du commerce portuaire au XVIII et XIX^{ème} siècle

Ainsi seulement quelques décennies après sa création la ville portuaire prospère de manière considérable. Son importance en tant que ville portuaire est telle qu'« *elle a été surnommée seconde ville de l'empire* ». ¹²⁰ .

¹¹⁹ Citation traduite de l'article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹²⁰ Citation traduite de l'article de Bénédicte Gaillard & Dennis Rodwell « A Failure of Process ?

Le XVIII et le XIXème siècle marquent l'âge d'or de Liverpool, preuve en est la démographie augmente de manière significative « 20 000 en 1750 à 376 000 en 1851 et 685 000 en 1901 »¹²¹. Le commerce avec des marchandises issues du monde colonial se développe grandement avec l'import de sucre, de tabac ou encore de céréales. Toutefois la principale denrée importée reste le coton, « *Au cours de cette période, la ville a largement bâti sa richesse sur l'industrie cotonnière en plein essor du Lancashire* »¹²². Ce commerce est tel que selon l'article *A City Profil of Liverpool*, le port traite 85% des importations du pays « *soit 1,75 million de balles de coton* »¹²³.



« Le port de Liverpool », peinture de Robert Salmon

Les échanges au sein du port impliquent aussi un commerce d'esclaves puisque l'on estime qu'environ 5 199 voyages d'esclaves sont partis de Liverpool ce qui représente 3.4 millions d'êtres humains¹²⁴.

Comprehending the Issues Fostering Heritage Conflict in Dresden Elbe Valley and Liverpool — Maritime Mercantile City World Heritage Sites» The Historic Environment: Policy & Practice,

¹²¹ Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹²² Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹²³ Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹²⁴ Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

Par conséquent les nombreux liens entre Liverpool et les colonies engendrent un développement important du commerce au sein de la zone portuaire, au point où « *les échanges ont triplé entre 1830 et 1860 puis de nouveau entre 1860 et le début de la première guerre* »¹²⁵.

Le port de Liverpool devient aussi un point de départ important pour les migrations du Royaume-Uni vers l'Amérique. Entre 1830 et 1930 environ 9 millions de personnes¹²⁶ ont transité sur le port avant de partir vers les Etats-Unis. C'est d'ailleurs Liverpool qui fut le port d'attache du paquebot Titanic (bien que celui-ci n'ait jamais navigué en son sein).

2.1.1.3 Un déclin au XXème siècle

Toutefois cette prospérité est fortement freinée au XXème siècle. Un premier déclin est visible dès le début avec une diminution du transport de passagers, déclin qui va continuer de s'accroître avec le développement des compagnies aériennes. La dégradation continue avec une diminution du transport de coton en partie dû à l'indépendance de l'Inde en 1947. De plus, comme la ville du Havre, Liverpool subit de nombreuses destructions lors de la seconde guerre mondiale.

En effet, de par sa nature de ville portuaire, le lieu est hautement stratégique en temps de conflit. De ce fait, grâce à son port, Liverpool a pu soutenir l'effort de guerre en faisant transiter diverses denrées nécessaires pour le pays. Selon Simon Jones, directeur adjoint du musée maritime de Liverpool¹²⁷, le lieu devient durant cette période « *une bouée de sauvetage pour la Grande-Bretagne pendant la bataille de l'Atlantique* ». Il devient donc central pour le camp adverse de détruire ou du moins d'affaiblir Liverpool. Pour cela des opérations sont lancées entre 1940 et 1942. Au total, ce sont 870 tonnes d'explosifs et 112 000 bombes dites incendiaires qui sont largués sur Liverpool. L'année 1941 sera la plus meurtrière avec le mai

¹²⁵ Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

¹²⁶ Source: "Negative impacts of World Heritage branding: Liverpool – an unfolding tragedy?" Dennis Rodwell

¹²⁷ En 2003

Blitz (du 1^{er} au 8 mai) qui sera l'attaque la plus grave pour la ville et le port. Au total durant la guerre 4 000 personnes mourront et plus de 10 000 habitations seront détruites¹²⁸



Liverpool après des frappes aériennes, image issue du Journal Liverpool Echo

La décennie des années 60 marque un certain répit, grâce à de nombreuses mesures politiques qui permettent une relance relative de l'activité portuaire. Mais les années 70 signent un tournant dans l'histoire du port avec ces deux crises successives. Avant cette période, Liverpool est « *le plus grand port d'exploitation du Common Wealth Britannique* »¹²⁹.

Cependant, le déclin du port et par conséquent de la ville n'est pas seulement lié aux crises économiques, mais aussi à l'entrée du pays au sein de l'Union Européenne, « *Ce dernier événement a affaibli le port atlantique de la côte Ouest* », entraînant alors un déplacement de l'activité portuaire vers l'Est, ainsi que le développement d'autres ports en parallèle.

Ces facteurs expliquent donc les raisons de l'affaiblissement du port de Liverpool durant les années 70.

Par conséquent, le chômage augmente fortement à partir des décennies 70 et 80 « La demande de main d'œuvre portuaire a diminué rapidement, le chômage a augmenté et de vastes étendues de docks sont devenues superflues »¹³⁰. L'augmentation est telle qu'en 1991 le taux est à 21.6% soit 11% de plus que vingt ans plus tôt.

¹²⁸ Chiffre issu du site du Merseyside maritime museum

¹²⁹ Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹³⁰ Citation traduite de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

Ce déclin est aussi visible en observant la démographie de la ville, en 1961 la population s'élève à 683 133¹³¹ habitants, soit près de 180 000 de plus qu'en 1981.

Il convient toutefois de relativiser ce déclin, puisqu'en parallèle de cela durant cette période, de nombreux investissements ont lieu au sein des chantiers navals et afin de répondre aux nouvelles attentes du port on ouvre « *le plus grand quai à conteneurs du Royaume-Uni à Seaforth en 1972* »¹³²

Rappelons aussi que les années 80-90 sont marquées par les années Thatcher qui changent drastiquement le paysage industriel : restructuration, fermeture d'industrie etc.

On remarque un rebond dans les années 1990 de l'activité du port « *Le niveau d'activité correspond désormais à ce qu'il était lors de la période d'expansion après-guerre* »¹³³ et qui s'explique par la mise en place de nouvelles infrastructures comme l'installation d'un terminal de manutention. Cependant, il ne faut pas voir dans cette période un retour de la période de prospérité d'antan puisque depuis 1961, Liverpool a perdu « *61% de ses emplois industriels* »¹³⁴ emplois en grande majorité liés au port.

2.1.2 Albert Docks

Ce déclin du port ajouté à l'impact grandissant de la conteneurisation entraîne implacablement un abandon progressif des docks. Michael Parkinson et Richard Evans estiment qu'en 1981 « *Les deux tiers des docks [appartenant à la compagnie des Docks et du port Merseyside] étaient inutilisés, la plupart dans un état de délabrement avancé* »¹³⁵. Parmi eux, les docks Albert (ou Albert Docks en anglais). Ces derniers ont connu une renaissance au cours des années 80 et sont les témoins d'une prise de conscience de l'importance patrimoniale mais aussi économique de l'héritage portuaire.

¹³¹ Source: "Negative impacts of World Heritage branding: «Liverpool – an unfolding tragedy?»" Dennis Rodwell

¹³² Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

¹³³ Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

¹³⁴ Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

¹³⁵ Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

2.1.2.1 L'histoire des docks

Avant de nous intéresser au renouveau du lieu, il convient tout d'abord de nous pencher sur son histoire et la place qu'a eu l'Albert Dock au sein du port de Liverpool.

Pour cela nous devons introduire la figure de Jess Hartley, qui fut de 1824 à 1860 inspecteur en chef des docks. En 1842 après avoir « *remis de l'ordre dans le port chaotique de Liverpool* »¹³⁶ ce dernier entame la construction de l'Albert Dock.

Le but est d'accueillir les grands navires de l'époque. Pour se faire, des travaux de taille importante se mettent en place afin de « *créer un bassin pour 7.75 acres* »¹³⁷ soit plus de 31 000 m², ainsi que deux écluses pour les bateaux à voiles créant ainsi deux bassins : marée haute et mi marée.

Le bâtiment lui est fait de briques pour les murs et de fonte pour les linteaux l'encadrement des fenêtres et les colonnes. Le choix de ces matériaux n'est pas un hasard car il permet de rendre le bâtiment plus résistant au feu. Le lieu possède aussi de hauts murs pour les protéger les marchandises d'éventuels vols.

L'architecture a également été pensée pour un stockage optimal des marchandises. La plupart des denrées conservées au sein de l'Albert Dock étaient issues de l'agriculture et donc potentiellement périssables ou du moins fragiles (comme le jute ou le chanvre). Aussi, afin de ne pas les altérer, le lieu est adapté en conséquence. Ainsi un point d'honneur est mis sur la ventilation, facteur important afin de préserver au mieux les marchandises. La conservation est un point central, en effet. Les denrées étant dépendantes des saisons, leur stockage et leur conservation ont permis aux commerçants d'écouler ces denrées sur de longues périodes.

L'extérieur a lui été pensé pour optimiser au mieux le travail puisqu'une rue couverte longeait les quais afin de « *faciliter le chargement et le déchargement entre les navires et*

¹³⁶ Citation traduite de l'article de Jim Hargan "Liverpool's Albert Dock : Life on the Merseyside quays. (Liverpool, England)." British heritage 27.6 (2007)

¹³⁷ Citation traduite de l'article de Jim Hargan "Liverpool's Albert Dock : Life on the Merseyside quays. (Liverpool, England)." British heritage 27.6 (2007)

l'intérieur »¹³⁸. La logistique était en effet très élaborée, côté nord on effectuait le chargement ou déchargement des navires via le bassin, côté sud le déchargement ou chargement vers la terre, à bord soit de chariots ou de wagons. De ce fait, à cette époque, afin de faciliter le transit des différentes marchandises du port, un système de rails est mis en place entre les différents docks.

Plus encore de nombreuses machines innovantes pour l'époque sont installées au sein des docks afin de permettre un travail plus rapide et efficace.

Cependant en 1920 les écluses deviennent trop petites. En effet avec le progrès de la construction navale, on observe l'émergence des bateaux à vapeurs au détriment des voiliers pour lesquels les docks avaient été conçus. Par conséquent le lieu est contraint « *de fermer ses portes à la navigation* »¹³⁹, mais reste toutefois un lieu de stockage.

Lors de la seconde guerre mondiale, une partie du bâtiment est détruite à hauteur de 15 %¹⁴⁰, toutefois les quais sont utilisés à cette période comme base navale.

Le lieu est classé grade I¹⁴¹ en 1952, c'est-à-dire un édifice d'intérêt exceptionnel. Pendant 20 ans le bâtiment est loué, jusqu'à ce qu'il soit abandonné en 1972.

2.1.2.2 Le renouveau des années 80 : un projet politique

Pourtant même si le site est abandonné, on classe son site comme zone de conservation en 1976.

Puis près de quatre ans plus tard, le gouvernement crée le Merseyside Development Corporation. Liverpool étant en perte de vitesse, le but affiché de la corporation est de revitaliser le port et plus précisément les quais. Raison pour laquelle la corporation s'intéresse tout particulièrement aux docks Albert, abandonnés mais possédant un certain potentiel.

¹³⁸ Citation traduite de l'article de Eusebio Alonso García « *James Stirling y el proyecto de la Tate Gallery en Albert Dock, Liverpool, 1982-88.* » Revista proyecto, progreso, arquitectura

¹³⁹ Citation traduite de l'article de Jim Hargan « *Liverpool's Albert Dock : Life on the Merseyside quays. (Liverpool, England).* » British heritage 27.6 (2007)

¹⁴⁰ Chiffre issu de l'article de Jim Hargan « *Liverpool's Albert Dock: Life on the Merseyside quays. (Liverpool, England).* » British heritage 27.6 (2007)

¹⁴¹ « *Les bâtiments figurant sur la liste sont classés en fonction de leur intérêt architectural et historique relatif. Les édifices présentant un intérêt historique peuvent justifier un classement plus élevé qu'il ne le serait autrement.*

- *Les bâtiments de catégorie I présentent un intérêt exceptionnel;*
- *Les bâtiments de catégorie II* sont des bâtiments particulièrement importants qui ne présentent pas un intérêt particulier;*
- *Les bâtiments de catégorie II présentent un intérêt particulier et méritent tous les efforts nécessaires pour les préserver* » Principles of Selection for Listing Buildings, department for culture, media and sport.

Le Merseyside Development corporation souhaite inverser la tendance d'abandon des docks et pour cela se fixe pour objectif de « *remettre les terrains et les bâtiments en usage en favorisant le maintien des commerces existants et en développant de nouvelles implantations* »¹⁴². Elle devient par conséquent un acteur important dans la réhabilitation des docks Albert.



" Les docks avant leur réaménagement", photo du journal Echo

Comme le dit Mike Biddulph, « *le développement d'Albert Dock a été le fer de lance du concept de tourisme patrimonial et culturel de la ville* »¹⁴³. Ainsi la vocation des Docks Albert n'est pas purement patrimoniale, même si une partie non négligeable du lieu est destinée à la culture. Le lieu conserve son caractère historique mais développe son caractère commercial avec la mise en place de bureaux, de commerces, etc.

Une partie du lieu est toutefois consacrée à la culture avec l'ouverture de musées dédiés aux Beatles, la Tate Gallery (une galerie d'art) ainsi que le Merseyside Maritime Museum (que nous étudierons par la suite)

¹⁴² Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

¹⁴³ Citation traduite de article de Mike Biddulph "*Urban design, regeneration and the entrepreneurial city*" Progress in Planning,

On pourrait toutefois se demander pourquoi le Merseyside Development Corporation a choisi de conserver ce lieu plutôt que de le détruire et de reconstruire une infrastructure plus moderne. Plus encore, on remarque que la corporation prend conscience assez rapidement de son caractère patrimonial. Plusieurs éléments de réponse peuvent être apportés.

Tout d'abord on soulignera l'impact de diverses institutions comme Save Britain's Heritage, Merseyside Civic Society ou encore Royal Art commission dans la volonté de conserver les lieux. Pour les auteurs de *A city profil of Liverpool* « un tel sentiment public a ensuite contribué à sauver l'Albert Dock », c'est donc d'une certaine manière, la population de Liverpool (à travers les diverses structures présentées ci-dessus) et les différentes institutions liées au monde du patrimoine qui ont conduit à conserver l'Albert Dock (ou du moins qui sont à l'origine de sa préservation).

Pour John Hinchliffe la sauvegarde des Docks Albert est un tournant dans la perception du patrimoine maritime. Il s'agit en effet d'un moment marquant dans le renouveau de l'image de Liverpool. Toujours selon lui, sa sauvegarde, bien qu'orchestrée par le Merseyside Development corporation, est en grande partie dûe à la population qui a vu dans cette potentielle destruction une perte d'une partie de son histoire. Paradoxalement, ce sauvetage a été fait dans des conditions particulières, à une époque où la ville connaît un certain déclin ce qui a « conduit à l'effacement de la mémoire communautaire des gloires passées de la ville »¹⁴⁴. Preuve en est de la reconnaissance de l'importance de ce bâtiment pour l'histoire de la ville, le lieu obtient en 2018 le titre gratifiant de Royal Albert Dock de Liverpool.

2.1.2.3 Le Merseyside maritime museum

C'est dans ce contexte qu'ouvre au sein des docks Albert le Merseyside maritime museum. Néanmoins, l'origine de ce musée remonte au XIXème siècle. A cette époque de nombreuses maquettes et autres objets en rapport avec le monde maritime sont donnés au Mayer Museum¹⁴⁵.

Cependant, bien qu'un certain nombre d'acquisitions eurent lieu afin d'enrichir les collections, peu de projets se mettent en place autour de cet « embryon de musée ». Il faut attendre l'année

¹⁴⁴ Citation traduite de l'article de John Hinchliffe « *Liverpool Maritime Mercantile City World Heritage Site: Lessons for the conservation and management of port cities.* »

¹⁴⁵ Aujourd'hui World Museum

1924 pour voir un retour de l'idée de musée grâce à l'implication de Robert Cladstone. Ce dernier, historien maritime permet l'ouverture d'une « *galerie présentant des maquettes de navires et de peintures* »¹⁴⁶.

La collection s'agrandit petit à petit, malgré la destruction lors du Blitz de Liverpool d'une soixantaine de maquettes. Emerge alors dans les années 70 l'idée de la mise en place d'un véritable musée à tel point qu'un prototype est ouvert en 1980. C'est finalement le réaménagement de l'Albert Dock en 1982 qui marque réellement l'ouverture du Merseyside Maritime Museum¹⁴⁷.

Son ouverture est un franc succès, en 1991 puisque l'ensemble des musées (pas seulement le Merseyside Maritime Museum) accueillent 6 millions de visiteurs « *ce qui en fait la seconde attraction touristique du pays* »¹⁴⁸.

Une grande partie des collections du musée est dédiée à l'histoire du Titanic puisque son port d'attache, a été tout au long de sa courte carrière Liverpool. Force est de constater que le sujet est central au sein de la médiation et pour cause : le thème est vendeur. Toutefois le musée n'est pas intégralement consacré à ce sujet. Une partie de l'exposition aborde le thème du paquebot Lusitania et son torpillage et une autre s'intéresse à la vie à bord des paquebots.



Affiche de l'exposition « Life on Board » du Merseyside maritime museum. Image issue du site du musée.

¹⁴⁶ Citation extrait du site du Merseyside maritime Museum

¹⁴⁷ L'Albert Dock est réaménagé en 1982, cependant, le Merseyside Maritime Museum, lui n'ouvre qu'en 1984.

¹⁴⁸ Citation issue de l'article « *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique.* » de Michael Parkinson, Richard Evans, Hervé Maury.

Ajoutons à cela les expositions temporaires qui permettent de dynamiser le lieu comme celle sur le Blitz de Liverpool ou plus récemment l'exposition consacrée aux quais de Liverpool et l'évolution de ces derniers sur le port. Le lieu propose aussi de nombreux événements comme des visites inédites, des ateliers ainsi que la possibilité pour les personnes intéressées de consulter les archives du monde maritime.

2.1.3 Liverpool la reconnaissance d'un héritage maritime qui reste toutefois menacé

Comme le démontre Mark Bailoni dans son article « *Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England* », les grandes villes au passé industriel important misent désormais sur la culture afin d'apporter un souffle nouveau sur leur territoire. Pour lui « ces nouveaux quartiers de la culture, issus de programmes de reconversion doivent constituer des vitrines efficaces symbolisant le renouveau urbain et la renaissance économique des territoires post-industriels »¹⁴⁹. Toutefois, ce renouveau de la ville via le facteur culturel ne se base pas sur rien. Les villes se servent de leur passé, leur identité pour permettre ce renouveau et présenter à leurs citoyens un moyen de pouvoir s'identifier pleinement comme habitant dans ce lieu. Ce sentiment d'appartenance n'est pas anodin car il permet aux habitants de participer aux événements qui sont à leur disposition, voire même d'être les initiateurs de certains projets. Dans un pays ayant connu la naissance de la révolution industrielle, il paraît donc logique que sa patrimonialisation [de la révolution industrielle] soit un enjeu culturel, mais aussi économique. Preuve en est, en 2004, le rapport remis au gouvernement britannique « *Culture at the heart of regeneration* » démontre que le secteur culturel est aujourd'hui « devenu officiellement un élément dans les stratégies nationales de reconversion »¹⁵⁰. Toutefois les enjeux culturels et économiques peuvent mener à un certain nombre de tensions comme c'est le cas pour Liverpool.

¹⁴⁹ Citation issue de l'article de Mark Bailoni « *Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England* » dans : Bulletin de l'Association de géographes français année, 2010

¹⁵⁰ Citation issue de l'article de Mark Bailoni « *Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England* » dans : Bulletin de l'Association de géographes français année, 2010

2.1.3.1 Une inscription du port au patrimoine mondiale de l'UNESCO jusqu'en 2021

Le port de Liverpool a largement été marqué par l'industrialisation. De ce fait, afin de miser sur la régénération urbaine, la municipalité de Liverpool milite pour faire reconnaître son patrimoine. C'est chose faite en 2004 où le port marchand de Liverpool obtient le titre de patrimoine mondial. Pour l'UNESCO le lieu mérite ce titre car « *Six zones du centre historique et des docks de la ville maritime et mercantile de Liverpool témoignent du développement de l'un des principaux centres commerciaux du monde aux 18e et 19e siècles. Liverpool a joué un rôle important dans la croissance de l'Empire britannique et est devenu le principal port pour les mouvements de masse, par exemple les esclaves et les émigrants de l'Europe du Nord vers l'Amérique. Liverpool a été un pionnier dans le développement des docks modernes.* »¹⁵¹

Au total, le site compte 136 hectares classés et 750 hectares dédiés à une zone dite « tampon », celle-ci a été jugée cruciale dans la protection du site par l'ICOMOS car de par sa taille elle permet de « *protéger la zone proposée pour inscription* »¹⁵². Les facteurs retenus pour ce classement sont : son intégrité, son authenticité et sa valeur universelle exceptionnelle. Le site respectant plusieurs critères de la charte de l'UNESCO soit les critères ii, iii et iv « *Critère (ii) : Liverpool a été un pôle majeur, générant des technologies et des méthodes novatrices dans la construction des docks et la gestion portuaire aux XVIIIe et XIXe siècles, et a ainsi contribué à la mise en place des systèmes marchands internationaux dans tout le Commonwealth britannique.*

Critère (iii) : La ville et le port de Liverpool constituent un témoignage exceptionnel du développement d'une culture marchande maritime aux XVIIIe et XIXe siècles, ainsi qu'au début du XXe siècle, qui a contribué à l'essor de l'Empire britannique. C'était un centre du commerce d'esclaves, jusqu'à son abolition en 1807, et de l'émigration de l'Europe du Nord vers l'Amérique.

¹⁵¹ Citation extraite du site de l'UNESCO

¹⁵² Citation traduite de l'article de Bénédicte Gaillard & Dennis Rodwell « *A Failure of Process ? Comprehending the Issues Fostering Heritage Conflict in Dresden Elbe Valley and Liverpool — Maritime Mercantile City World Heritage Sites* » The Historic Environment: Policy & Practice.

Critère (iv) : Liverpool est un exemple exceptionnel de ville portuaire marchande d'envergure mondiale, représentant les premiers développements des liaisons marchandes et culturelles dans tout l'Empire britannique. » (extrait issu du site de l'UNESCO). Sa reconnaissance semble donc justifiée.

Aussi, la municipalité de Liverpool a, depuis sa reconnaissance en tant que patrimoine mondial de l'UNESCO mis en place de nombreuses festivités. Les buts affichés par les pouvoirs publics sont une meilleure connaissance du port mais aussi un soutien et une implication de la population grâce à ces fêtes qui rassemblent grand nombre de Liverpooliens.

Son classement au patrimoine mondial a permis un renouveau de son image et de son identité. Pour Dennis Rodwell et Bénédicte Gaillard « *son salut a été envisagé en termes de récupération du statut de ville mondiale par le biais de politiques parallèles de promotion culturelle et de développement économique* »¹⁵³.

2.1.3.2 Liverpool capitale européenne de la culture

Une fois cette reconnaissance accordée, la municipalité a souhaité poursuivre son projet de régénération urbaine via le facteur culturel en candidatant pour le titre de capitale européenne de la culture. Cette candidature reste un gros pari pour la ville qui jouissait encore d'une mauvaise réputation. De ce fait, différents leviers ont été mis en place par la ville afin de mettre toutes les chances pour sa réussite.

Lors des phases de sélection pour devenir capitale européenne de la culture en 2008 Liverpool n'a pas oublié son héritage maritime, inhérent à son histoire.

En effet la candidature a été promue autour du thème « *Le monde dans une seule ville, centré sur la célébration et la reconnexion de Liverpool avec ses liens mondiaux historiques basés*

¹⁵³ Citation traduite de l'article de Bénédicte Gaillard & Dennis Rodwell « *A Failure of Process ? Comprehending the Issues Fostering Heritage Conflict in Dresden Elbe Valley and Liverpool — Maritime Mercantile City World Heritage Sites* » The Historic Environment: Policy & Practice.

sur le commerce et le transport »¹⁵⁴, l'aspect maritime bien que sous-entendu dans le thème reste néanmoins prégnant.

Effectivement l'image de Liverpool est très liée à différents aspects : football, musique mais aussi cet aspect maritime. Dans cette optique les autorités ont donc organisé « *Les concerts de Ringo Starr et Paul McCartney, un festival de musique, une course de grands navires et une pièce sur le légendaire Bill Shanky* »¹⁵⁵. En effet, l'aspect de culture maritime, bien qu'il ne soit pas le seul thème à avoir eu son poids dans la balance, a joué un rôle non négligeable dans la sélection de la ville.

La ville est finalement sélectionnée en 2004 pour être capitale européenne de la culture. Notons que Liverpool n'est pas la première ville à caractère industriel à avoir été capitale européenne de la culture. Comme le souligne Mark Bailoni « *Glasgow a ouvert la voie en 1990 au Royaume-Uni* »¹⁵⁶

Il ne faut toutefois pas penser que le titre de capitale européenne de la culture a eu des effets bénéfiques seulement pour le milieu culturel. D'un point de vue touristique, et donc économique les retombés sont importantes. Anthony Simpatico s'est penché sur la question de l'impact de cette sélection, plus précisément sur le fait de faire de la capitale européenne de la culture un événement moteur de la ville qui attirerait de façon durable un tourisme culturel. Si l'on s'en réfère aux chiffres, on remarque que Liverpool Capitale Européenne de la Culture a permis une augmentation du nombre de touristes.

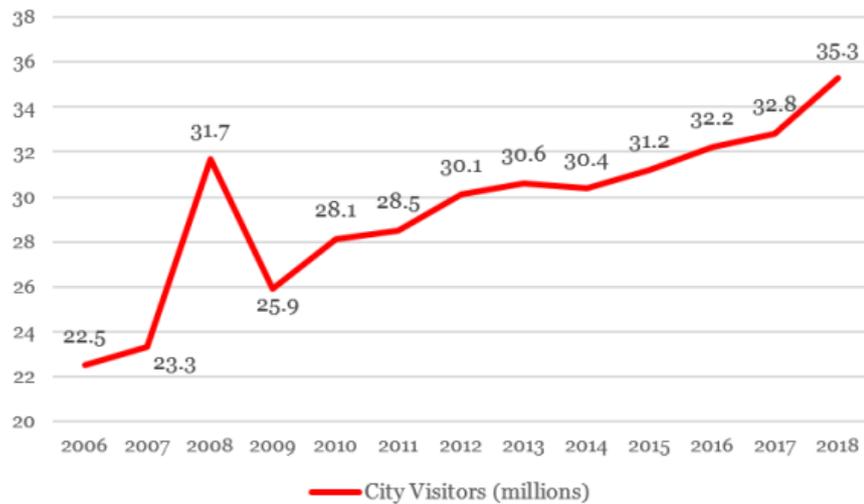
De ce fait les lieux liés à la culture ont eux aussi connu un engouement non négligeable comme c'est le cas pour le Merseyside Museum passant de 600 000 visiteurs en 2007 à plus d'un million en 2008 puis environ 900 000 en 2009¹⁵⁷.

¹⁵⁴ Citation traduit de article "A City Profile of Liverpool" de Olivier Sykes, Jonathan Brown, Matthew Cocks, David Shaw, et Chris Couch

¹⁵⁵ Citation traduit de "Mega-event heritage revitalization's effect on tourist flows: A density-based clustering analysis of the 2008 European Capital of Culture's effect on Albert Docks Conservation Area, Liverpool" Anthony Simpatico

¹⁵⁶ Citation issue de l'article de Mark Bailoni « Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England » dans : Bulletin de l'Association de géographes français année, 2010

¹⁵⁷ Chiffres issus de « Mega-event heritage revitalization's effect on tourist flows: A density-based clustering analysis of the 2008 European Capital of Culture's effect on Albert Docks Conservation Area, Liverpool » Anthony Simpatico



Évolution du nombre de visiteurs pour la ville de Liverpool. Graphique issu de l'article d'Anthony Simpatico « *Mega-event heritage revitalization's effect on tourist flows: A density-based clustering analysis of the 2008 European Capital of Culture's effect on Albert Docks Conservation Area, Liverpool* »

La candidature d'une ville n'est pas anecdotique, cette dernière ne souhaite pas seulement développer et mettre en avant son patrimoine. L'aspect économique est un des facteurs primordiaux si ce n'est le facteur principal. Comme le rappelle Mark Bailoni « *par cette stratégie [classement en capitale européenne de la culture] les villes misent sur des retombées économiques au plus long terme* »¹⁵⁸. On ne parle pas ici de touristes venant dépenser leur argent dans la ville, mais d'entreprises voyant dans ce classement et donc renouveau l'occasion d'investir sur le territoire.

2.1.3.3 2021 : tension entre protection et développement ?

Toutefois les aspects de régénération économique et préservation du patrimoine sont-ils compatibles ? A trop vouloir changer l'image du lieu, Liverpool ne met-il pas en danger son patrimoine ?

Pour l'UNESCO « Le patrimoine culturel et le patrimoine naturel sont de plus en plus menacés non seulement par des causes traditionnelles de dégradation, mais aussi par l'évolution des conditions sociales et économiques qui aggravent la situation par des phénomènes de détérioration ou de destruction encore plus grave »

¹⁵⁸ Citation issue de l'article de Mark Bailoni « *Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England* » dans : Bulletin de l'Association de géographes français année, 2010

En 2021 on annonce la fin de Liverpool comme patrimoine mondial. Pour comprendre mieux ce volt face de l'UNESCO il convient de revenir sur certains points.

Depuis 1972 et la conférence générale de l'UNESCO de nombreux sites ont obtenu le label patrimoine mondial a fortement augmenté au fil des années. Cependant pour John Pendlebury, Michael Short, Aidan While la mise en place de ce label au sein des villes posent de nombreux problèmes « *Cela concerne en partie le conflit entre l'éthique préservationniste de la désignation WHS [World Heritage Sites] et les tentatives des autorités locales d'en tirer des avantages économiques ou du moins d'assurer un développement économique et social approprié* »¹⁵⁹. Or ces villes patrimonialisées font face à des pressions de la part du monde immobilier en particulier au Royaume Uni.

Cette pression immobilière n'a pas échappé à la ville de Liverpool qui dès le début de sa labellisation a dû faire face à des tensions. En effet, en 2004 le conseil municipal a dû « *rédigier un projet sur les immeubles de grandes hauteur* »¹⁶⁰ suite à la mise en place d'un projet de construction d'immeubles dont la taille préoccupait grandement les membres de l'UNESCO.

Rappelons aussi que près de 15 ans auparavant, une enquête menée par English Heritage¹⁶¹, a révélé que sur 2 651 bâtiments, dont certains avaient un intérêt patrimonial au sein de la ville de Liverpool, 351 étaient à risque. De ce fait, il est tentant pour les promoteurs immobiliers afin de minimiser les couts de détruire pour reconstruire au lieu de restaurer. En réponse à ce danger, le journal anglais *Echo* crée en 2000 une campagne intitulée « *Stop the rot* ». Le but affiché ici est de maintenir la pression sur les autorités locales afin que ces dernières par un effet domino fassent pression sur les propriétaires de bâtiments d'intérêt architectural pour que ces derniers restaurent leur propriété.

Stop the rot n'est pas le seul mouvement à s'être crée face au potentiel danger de destruction du patrimoine de Liverpool. En 2006, une mission a été mandatée par le Comité du patrimoine mondial. Cette dernière a conclu que « *elle ne considérait pas l'intégrité du site comme étant en danger imminent mais prévoyait des menaces potentielles pour la future fonctionnalité et*

¹⁵⁹ Citation traduite de l'article de John Pendlebury, Michael Short et Aidan While "Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity" Cities

¹⁶⁰ Citation traduite de l'article de John Pendlebury, Michael Short et Aidan While "Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity" Cities

¹⁶¹ English Heritage est un « *Non departmental public body* » ce qu'on pourrait traduire en français par un organisme public indépendant

l'intégrité du site »¹⁶². De plus, toujours selon la commission « *perspective du patrimoine mondial n'a pas été efficacement communiquée et vendue aux parties prenantes locales.* »¹⁶³. De nombreux exemples nous montrent ces oppositions face au développement de Liverpool. Par exemple, l'UNESCO qui ne comprend pas la pertinence de construire de nouveaux bâtiments sur un site pourtant classé. C'est pour cette raison que dès 2009, soit 5 ans après sa labellisation, les tensions sont déjà palpables entre l'Unesco et les « *décideurs locaux* »¹⁶⁴. De plus en 2010 trois HIA (Heritage impact assessment, soit en français une évaluation d'impact sur le patrimoine), sont commandés à propos du projet Liverpool Water.

La première est mandatée par le conseil municipal de Liverpool, une autre par English Heritage et une par Peel Holdings. Résultats, sur les trois HIA commandées, celle du Peel Holding et du conseil municipal voit le projet de Liverpool Water comme un projet ayant des impacts positifs, ce qui est contraire au résultat de l'HIA mandaté par English Heritage. Par conséquent, bien que la municipalité ait à la suite de son HIA, approuvé le projet il n'en est pas de même pour l'UNESCO.

En réponse à cela, en 2011 une nouvelle mission de surveillance est missionnée sur place.

Un an plus tard le site est mis sur la liste du patrimoine mondial en péril. Pour la structure « *les groupes de grattes ciels et d'immeubles de grandes hauteur endommageraient le tissu urbain existant et l'aspect visuel des docks historiques* »¹⁶⁵. Malgré cette mise en garde, plus ou moins déguisée, le projet Liverpool Water continue de se développer.

Ce tiraillement entre conservation du patrimoine et développement de l'économie peut être défini comme « *le dilemme du XXIème siècle* »¹⁶⁶ pour Liverpool.

¹⁶² Citation traduite de l'article de John Pendlebury, Michael Short et Aidan While "Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity", Cities

¹⁶³ Citation traduite de l'article de John Pendlebury, Michael Short et Aidan While "Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity", Cities

¹⁶⁴ Citation traduite de l'article de John Pendlebury, Michael Short et Aidan While "Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity", Cities

¹⁶⁵ Citation traduite de l'article de Patrick R. Patiwaël, Peter Groote et Frank Vanclay "The influence of framing on the legitimacy of impact assessment: examining the heritage impact assessments conducted for the Liverpool Waters project, Impact Assessment and Project Appraisal" 2020

¹⁶⁶ Citation traduite de l'article de Dennis Rodwell: "Negative impacts of World Heritage branding: Liverpool – an unfolding tragedy?"

Pourtant le projet de Liverpool Water a bien été soutenu par les politiques qui ont vu en ce dernier la potentialité d'un développement majeur de la ville et du port. En 2014, Liverpool Water était « *la plus grande proposition de planification actuelle du Royaume Uni* »¹⁶⁷.

Mais Liverpool water ne change pas seulement le paysage urbain. En effet, un autre problème se pose, ce réaménagement urbain empiète à la fois sur la zone tampon et dans la zone classée. Le projet est d'ampleur car il s'entend sur 60 hectares.

How Liverpool's waterfront has changed



Image issue de l'article de la BBC « Liverpool stripped of Unesco World Heritage status » de Claire Hamilton

En adoptant le projet Liverpool Water, la municipalité a donc mis en danger son patrimoine. La construction du projet débute en 2018. Il s'agit là d'un projet d'ampleur pour le Royaume-Uni, mais aussi pour l'Europe. Ce réaménagement portuaire permettrait selon la municipalité de redynamiser le port. Pour Patrick R. Patiwaël, Peter Groote et Frank Vanclay « *Le port historique de Liverpool a été la base du projet de régénération de la ville Liverpool, axé sur le patrimoine* »¹⁶⁸, en adoptant cette technique les pouvoirs politiques pensaient attirer de nombreux investisseurs, à raison.

¹⁶⁷ Citation traduite de l'article de Dennis Rodwell: "Negative impacts of World Heritage branding: Liverpool – an unfolding tragedy?"

¹⁶⁸ Citation traduite de l'article de Patrick R. Patiwaël, Peter Groote et Frank Vanclay "The influence of framing on the legitimacy of impact assessment: examining the heritage impact assessments conducted for the Liverpool Waters project, Impact Assessment and Project Appraisal", 2020.

En réponse à cela, l'UNESCO décide en 2021 de retirer le titre de patrimoine mondial à Liverpool.

Ce déclassement n'est pas seulement lié à Liverpool Water mais à d'autres projets comme le stade Eveston.

La décision a été très fortement contestée par les autorités locales. La maire de la ville Joanne Anderson a d'ailleurs déclaré « *Notre site du patrimoine mondial n'a jamais été en meilleur état après avoir bénéficié de centaines de millions de livres d'investissement dans des dizaines de bâtiments classés et dans le domaine public* »¹⁶⁹.

La sensation ressentie auprès des Liverpooliens selon l'article « *Liverpool stripped of Unesco World Heritage status* » est celle de devoir faire le choix entre développement économique et préservation du patrimoine. " *Héritage ou progrès ? Le sentiment à Liverpool est, n'aurions-nous pas pu avoir les deux ?*"¹⁷⁰.



Micro-trottoir sur la perte du statut de la ville de Liverpool mis en place par la BBC

Conclusion :

Le cas de Liverpool est très intéressant à étudier. En effet les décideurs politiques sont très impliqués dans le patrimoine maritime tout comme la population. Fait étonnant, cette dernière n'apparaît que rarement comme l'initiatrice de projets liés au patrimoine. Ce sont en

¹⁶⁹ Citation issue de l'article de la BBC " *Liverpool stripped of UNESCO World Heritage status*" de Claire Hamilton

¹⁷⁰ Citation issue de l'article de la BBC " *Liverpool stripped of UNESCO World Heritage status*" de Claire Hamilton

effet, les pouvoirs politiques qui, dès les années 80 saisissent l'importance de cet héritage dans la revitalisation de la ville. On peut clairement voir le début de cette pratique avec la réhabilitation et la restauration des Albert Docks. Cependant bien que l'accent est mis sur la culture, l'intérêt est avant tout financier, comme nous le prouve Liverpool Water.

Cet exemple nous montre que même avec plusieurs classifications et projets, le patrimoine maritime et fluvial (et plus généralement le patrimoine) reste en danger.

Il ne faut toutefois pas voir l'exemple de Liverpool comme une tâche noire dans l'histoire du patrimoine maritime. Malgré son déclassement par l'Unesco sur des critères de perte d'intégrité, le site a su mettre en valeur ce patrimoine.

2.2 Douarnenez : une culture maritime toujours présente

Ville portuaire de taille moyenne, Douarnenez est aujourd'hui un lieu important d'émergence du patrimoine maritime. Du fait de son histoire maritime riche, la conservation de son héritage et sa valorisation mais aussi par la présence importante de nombreux acteurs sur son territoire, le patrimoine maritime y est fortement valorisé en son sein. On remarque un foisonnement d'associations liées à ce patrimoine qui sont à l'origine de nombreux projets encore existants de nos jours.

Matériel ou immatériel, ce patrimoine est fortement présent sur ce territoire. Ainsi la ville portuaire de Douarnenez est doublement intéressante pour l'étude de ce patrimoine. D'une part grâce à sa localisation, en Bretagne, territoire important pour le patrimoine mais aussi du fait de cette floraison d'associations et que les nombreux projets mis en place participant au rayonnement du patrimoine maritime

Cette étude de cas vise à analyser la manière dont la conservation et la valorisation du patrimoine maritime ont eu lieu à Douarnenez.

Ainsi dans un premier temps nous étudierons l'histoire de la ville, puis nous nous intéressons à l'histoire du port musée, avant d'observer dans un dernier temps le lien qui unit les douarnenistes et la culture maritime.

2.2.1. Histoire de la ville de Douarnenez

2.2.1.1. Un port de pêche au XIXème

Existant depuis l'époque médiévale, le port de Douarnenez voit son activité émerger à la fin de l'époque moderne. Le lieu est en effet stratégique : situé en fond de baie, l'espace se développe en deux parties : l'anse de l'Enfer et l'anse de Rosmeur.



Douarnenez, carte de l'état-major de 1860-1880. Capture d'écran du site Géoportail.

Le XIX^{ème} siècle marque un certain essor pour la ville portuaire. La population est au début de cette période « *un agglomérat mal maîtrisé d'une population jeune, attirée là, en ce bout du monde, par les activités maritimes* »¹⁷¹, en effet, le lieu connaît depuis la fin du XVIII^e siècle une certaine attractivité. Cette vague de migration s'explique par une crise de la paysannerie aux alentours de Douarnenez, les travailleurs de la terre n'ayant pas de champ à cultiver ils cherchent donc un travail nourricier. Qui plus est le lieu est structuré depuis 1790, date à laquelle, sous l'influence de notables, Douarnenez devient une commune.

Ainsi la population native de Douarnenez et les migrants attirés par la ville portuaire travaillent pour la grande majorité afin de produire des sardines pressées. Le lieu est prospère et la pêche à la sardine permet une autosuffisance des habitants. Entendons par là qu'ils n'ont pas besoin d'alterner le travail terre/mer.

Du fait d'une pêche à la sardine importante, les habitants peuvent presser cette dernière (sardine pressée) afin de s'en nourrir mais aussi de la revendre.

La technique repose sur l'utilisation de sel afin de tremper le poisson dans la saumure, puis de le conserver une dizaine voire une quinzaine de jours avant de la presser. Ainsi la sardine pressée peut se conserver pendant un certain temps. Qui plus est la presse est relativement

¹⁷¹ Citation extraite du livre « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger

accessible, une grande partie des foyers en possède, environ 1 500¹⁷² presses sont installées à Douarnenez en 1837. Cependant, comme le souligne Jean Michel Le Boulanger « *de grandes familles de négociants vont s'imposer* »¹⁷³ dans ce secteur et dans la commercialisation de ces produits. Se met alors en place une industrie de la sardine pressée, on compte alors au milieu du XIX^{ème} 225 millions¹⁷⁴ de sardines pressées.

Toutefois avec l'arrivée de la conserve, la sardine pressée est peu à peu abandonnée à Douarnenez.

Trois grands noms se démarquent alors : Chancerelle, Clairian et Lemarchand. L'emprise de la conserve est telle au sein de la ville portuaire que 300 millions de sardines sont pêchées en 1860¹⁷⁵.

Toutefois, le sardine, bien que majoritaire n'est pas le seul poisson pêché sur les côtes. De ce fait, l'implantation de conserveries entraîne une augmentation de la population (comme on peut le voir sur le tableau ci-dessous) en partie due à l'immigration.

	1851	1856	1861	1866	1872	1881
Douarnenez	100	109	116	124	172	227
Ploaré	100	101	102	108	112	122

Augmentation de la population de Douarnenez et Ploaré entre 1851 et 1881, tableau extrait de l'ouvrage de Jean Michel le Boulanger « Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville »

Et pour cause, à cette époque Douarnenez est l'un des principaux ports de la région du Finistère, son attraction est énorme. Au sein de ses conserveries la main-d'œuvre est principalement féminine. Ce travail, laborieux consiste à vider, étêter, laver, frire puis mettre les sardines dans les boites. Il est intéressant de noter que les tâches ne sont pas les mêmes en fonction des origines des ouvrières : « *Les travaux considérés comme délicats, étêtage et emboîtage par exemple, sont réservées à des femmes originaires de Douarnenez. Les autres travaux, moins prisés des Douarnenistes, comme le transport des sardines d'un atelier à l'autre*

¹⁷² Chiffre de Gwendal Denis, « *Pêches à Douarnenez au début du 20ème siècle* »

¹⁷³ Citation extraite du livre « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger

¹⁷⁴ Chiffre de l'ouvrage « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger

¹⁷⁵ Chiffre de l'ouvrage « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger

(« *la corvée* ») sont dévolus aux femmes originaires des campagnes avoisinantes »¹⁷⁶. Seul le soudeur, est un homme au sein de ses ateliers.

Le port de pêche n'a de ce fait, cessé de s'améliorer. En 1820, on ajoute un mole¹⁷⁷ au port de Rosmeur, 58 ans plus tard on l'électrifie afin d'éclairer ce dernier. En 1870, Port Rhu entreprend des travaux à hauteur de 103 862 francs afin de moderniser les lieux. Malgré cela, les innovations ne suffisent pas face à la demande croissante et le port reste inadapté. Raison pour laquelle, dans son ouvrage sur l'Histoire de Douarnenez, Jean Michel le Boulanger nomme un de ses chapitres « *Des ports qui restent indignes* ». De plus, le port de Douarnenez n'est pas qu'un port de pêche, mais aussi de commerce. On estime qu'entre 1847 et 1873 « *150 à 2000 navires viennent accoster chaque année* »¹⁷⁸, puis après 1873 c'est jusqu'à 240 navires qui passent par le port. Bien que ce port n'est pas un grand port de commerce (il n'est même pas à cette époque sur le podium des ports principaux du Finistère) son activité reste toutefois importante.

2.2.1.2 Le déclin des années 1900

Cependant cet essor de Douarnenez est très rapidement stoppé lorsque les sardines viennent à manquer. Couplé à une concurrence de plus en plus importante venant d'Espagne (ainsi que de l'Angleterre et des Etats-Unis bien que celles-ci soient moindres), les conserveries sont grandement mises à mal. Par conséquent, la pêche à la sardine est peu à peu abandonnée, les marins se tournant vers d'autres poissons comme le maquereau ou le thon. Aussi, au vu du contexte, une grande partie de la nouvelle génération se tourne de moins en moins vers des métiers de pêcheurs. Certains pêcheurs se reconvertissent¹⁷⁹ ou partent de Douarnenez, mais ils restent une minorité. On observe donc une chute démographique, avec un nombre restreint de naissances et de nombreux départs de Douarnenez. Par conséquent la population est de plus en plus vieillissante.

1950 marque un tournant pour Douarnenez, puisqu'il est décidé de séparer le port de pêche, de plaisance et la ville. Cette dernière est d'ailleurs étendue, et le centre-ville moins

¹⁷⁶ Citation extraite de l'article de Gwendal Denis, « Pêches à Douarnenez au début du 20ème siècle »

¹⁷⁷ Aussi appelé Brise Larme le môle est un « Ouvrage en maçonnerie construit à l'entrée d'un port et destiné à le protéger des vagues trop fortes » (définition de Centre National de Ressources textuelles et Lexicales)

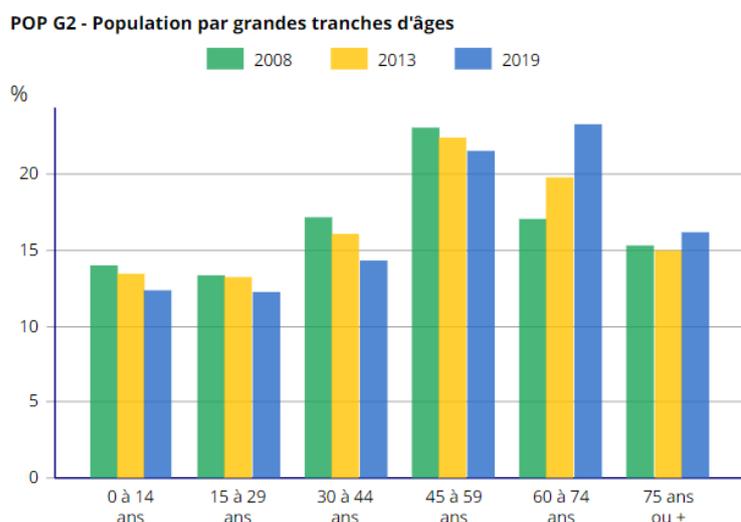
¹⁷⁸ Chiffre de Jean Michel le Boulanger

¹⁷⁹ Notamment en tant que mineurs dans le Nord.

« *concentré* ». L'aspect touristique du lieu, bien qu'existant depuis le XIX^{ème} siècle est fortement accentué. Ainsi le port perd peu à peu cette image de port nourricier. La conserve qui jusque-là avait réussi à se maintenir en mettant en boîte d'autres poissons est de nouveau en crise. Les années 70 voient une fermeture progressive des conserveries à tel point que 20 ans plus tard, en 1990 il ne reste que trois conserveries : Chancerelle ,Cobreco et Paulet.

2.2.1.3 Douarnenez aujourd'hui

La ville portuaire reste encore aujourd'hui assez active malgré une baisse constante de la population. En 2018, le nombre d'habitants s'élevait à 14 000¹⁸⁰, un population toutefois âgée puisque 23.2 % de celle-ci a entre 60 et 74 ans et 16.2% plus de 75 ans¹⁸¹.



Graphique sur la ville de Douarnenez issu de l'INSEE

Les conserveries, très importantes dans l'histoire de la ville subsistent toujours. Certes, ces dernières ne sont plus aussi importantes en nombre et en taille qu'avant ... Toutefois, il est important de citer deux entreprises de conserveries toujours en activité aujourd'hui : Petit Navire et Chancerelle¹⁸². Fait notable, cette dernière est la plus ancienne conserverie au monde

¹⁸⁰ Source : INSEE

¹⁸¹ Source : INSEE

¹⁸² Cette dernière n'est plus depuis 2015 à Douarnenez même mais dans sa périphérie à Lannugat.

encore en activité aujourd'hui. La pêche reste encore aujourd'hui importante avec 9 241 tonnes des sardines pêchées par an¹⁸³.

Il convient aussi de souligner la part importante du tourisme dans l'économie de la ville : au 1^{er} janvier 2023 on dénombre au sein de Douarnenez un total de dix hôtels et 5 campings ainsi qu'un village vacances et une résidence de tourisme.

2.2.2. L'émergence du Port-Musée

Le Port-musée de Douarnenez est aujourd'hui un élément central dans la vie culturelle de Douarnenez. Pour comprendre son importance ainsi que son émergence, il convient de revenir sur son histoire.

2.2.2.1. Un projet associatif puis municipal

L'association Treizour a été créée en 1978 à une époque où le territoire breton commence à se sentir concerné par le patrimoine maritime. Le but premier de la structure est axé (comme beaucoup d'associations du patrimoine maritime à son époque) sur le patrimoine navigant et la préservation de vieux bateaux. Il ne s'agit cependant pas du seul but de l'association. Les adhérents sont en effet dès le début, soucieux du devenir de la mémoire maritime. D'ailleurs Treizour signifie passeur, ce qui en dit long sur l'objectif de l'association.

Le collectif Ar Vag¹⁸⁴ que nous étudierons par la suite, joue aussi un rôle dans cette genèse. Sa première publication se consacre aux bateaux de travail¹⁸⁵. Le but de cette publication est de déposer et faire connaître les bateaux mais aussi de mettre en valeur les travailleurs de la mer .

De ce fait, deux ans après la création de l'association Treizour, un musée nommé musée de l'Identité est ouvert. Organisée à l'intérieur d'une ancienne conserverie, celle de l'usine Guy, l'exposition a pour intention « *d'abriter et [...] de présenter au public plusieurs dizaines de bateaux rassemblés en très peu de temps au prix d'une collecte d'urgence* »¹⁸⁶.

1985 marque un tournant pour le projet muséographique. On décide à cette période la création d'un musée consacré aux bateaux. Pour cela une exposition de préfiguration a lieu avant

¹⁸³ Source : Pavillon France

¹⁸⁴ Ar Vag signifie le bateau en breton.

¹⁸⁵ Plus précisément aux sardinières et thoniers

¹⁸⁶ Citation issue de « Les maillets de calfat résonnent en Bretagne » Denis-Michel Boell

l'ouverture de véritable lieu d'expositions, toujours dans une conserverie, cette fois ci celle de l'usine Le Bris.

Trois ans plus tard, soit en 1988, le musée du Bateau ouvre ses portes. Il s'agit alors d'un musée municipal, ce dernier est de taille assez conséquente puisqu'il s'étale sur 1 500m².

2.2.2.2. La faillite du port-musée et sa récupération

Ainsi, une synergie d'acteurs se met en place : Chasse-Marée, FRCM, l'association Treizour. Saisissant le caractère patrimonial de Douarnenez ces derniers publient ensemble « *Douarnenez Port de mer* ». Ce document, destiné à la municipalité expose toutes les potentialités de la ville portuaire. Le projet est adopté et s'axe autour de trois thématiques : économie, tourisme et culture. Cependant, à la suite de nouvelle élection municipale le projet est chamboulé et les budgets revus à la baisse. En 1993 est inauguré le Port-Musée (nouveau nom du lieu). Le premier bilan de 1994 montre déjà des difficultés financières et la structure est placée en redressement. Finalement la décision est prise par le conseil général : « *Je confirme notre intérêt pour la solution qui consisterait à confier l'animation du site à une association ou une fondation dont les missions seraient très précisément définies... Nous pourrions alors apporter un soutien au fonctionnement de cette structure dans la mesure où, comme dans d'autres domaines ou musées, les activités développées aideraient au rayonnement culturel et touristique du département.* »¹⁸⁷

Le projet fortement mis à mal, est finalement soutenu par le ministère de la Culture, la région et le département. L'activité est cependant diminuée, et la ville de Douarnenez est marquée par cet événement. En effet la faillite reste encore aujourd'hui présente dans beaucoup d'esprits.

2.2.2.3. Un musée vivant

Malgré cet « interlude » douloureux des années 90, le musée existe toujours aujourd'hui. Il est important de souligner que le lieu est vivant et multiplie les actions afin de proposer de nombreuses actions culturelles.

Le musée de Douarnenez possède une très grande richesse au niveau de ses collections, ce qui est un atout pour le public. Effectivement, en 2012 la structure possédait au sein de ses

¹⁸⁷ Charles Miossec, président du département du Finistère, Citation extraite du livre « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger

collections un important patrimoine naviguant : environ 250 entités dont 8 bateaux à flot et 25 au sein de l'exposition¹⁸⁸.

De plus, il est intéressant de souligner qu' « environ la moitié de la collection « bateau » [...] provient d'autres contrées (Europe, Asie ou Amérique) »¹⁸⁹, ce qui prouve une certaine richesse de ce qui est présenté au public. Ainsi le musée ne présente pas seulement un patrimoine local ou national mais international.

Le musée a aussi développé une dynamique de coopération avec différents acteurs (universitaires, institutions nationales ou internationales...). En 2012, à l'occasion de l'exposition « *Fibres marines* », une série de recherches ont été effectuées avec des universitaires afin d'étudier les différents matériaux composant les collections du musée.

On observe aussi depuis le début un changement dans les objectifs du lieu, qui évoluent en fonction des problématiques. Par exemple entre l'émergence de l'association Treizour et les années 90, la collecte de bateaux uniquement dit de travail a cessé pour s'ouvrir à d'autres types de patrimoine naviguant.

Plus encore, en 1990, Isabelle Longuet regrette qu'on ne voit que peu au sein du musée l'humain « L'homme n'est pas qu'auteur de gestes à fabriquer ou à faire avancer le bateau ; il est la charnière entre les techniques qu'il hérite, emprunte ou imagine, et les besoins auxquels il cherche ainsi à répondre. On aimerait que soit évoqué son rapport au bateau »¹⁹⁰. Trente ans après ces écrits, la problématique semble avoir en effet été en partie résolue. Certes, une grande partie du musée est encore concentrée autour des bateaux. Toutefois de nombreux projets ont eu lieu au sein du port musée afin de valoriser l'humain dans le monde maritime.

D'importants projets d'expositions photographiques mettent en avant régulièrement, au sein du musée, le travail des hommes. De mars à juin 2023 par exemple l'exposition « *À bord du Pierrot-Michel, campagne de pêche au thon 1971* » présente le travail des thoniers lors des années 70. Plus encore, en 2017 le musée a organisé une exposition autour de la construction navale, « *Chroniques de chantiers navals* » présenté aux visiteurs comme « *l'universalité du*

¹⁸⁸ Chiffres issus de l'article de Lénaïg Salaün et Kelig Yann Cotto, « *La recherche scientifique au service des collections muséographiques du Port-musée de Douarnenez* »

¹⁸⁹ Citation issue de l'article de Lénaïg Salaün et Kelig Yann Cotto, « *La recherche scientifique au service des collections muséographiques du Port-musée de Douarnenez* »

¹⁹⁰ Citation issue de l'article d'Isabelle Longuet, « *Douarnenez : le musée du Bateau* »

lien entre l'homme et son outil : un vibrant hommage aux ouvriers, à leurs savoir-faire et à ces chantiers »¹⁹¹.



Photographie issue de l'exposition « À bord du Pierrot-Michel, campagne de pêche au thon 1971 » auteur : Jean-Paul Mathelier

Autre exemple, en 2018 l'exposition « *Pêcheurs d'Iroise* », présente des témoignages de pêcheuses et pêcheurs en mêlant des photographies mais aussi des enregistrements audios de ces derniers. Le musée a d'ailleurs développé l'aspect audio de sa médiation en proposant une série de podcasts comme celle intitulée « *Le parler douarneniste* ».

Plus encore « *Les Ateliers de l'Enfer* » sont la preuve d'une volonté de conserver le savoir-faire au sein du musée et de mettre en valeur l'humain en sein du patrimoine maritime. Fondé par la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes en 1979 ce dernier cohabite avec le musée du Bateau. Son but est de conserver et perpétuer le savoir-faire issu du monde maritime à travers diverses formations¹⁹² autour du domaine : charpente maritime, voilerie, sellerie. Ainsi, bien que les ateliers et le musée soient deux entités distinctes, les chantiers participent à l'animation et la médiation du lieu. Effectivement au vu de son emplacement, les visiteurs ont vue sur les différents travaux qui sont menés. Les Ateliers de l'Enfer offrent donc une énorme plus-value au musée.

¹⁹¹ Citation extraite du site du Port musée de Douarnenez

¹⁹² Les formations professionnelles n'ont commencé qu'en 1984 avec l'ouverture du volet charpente maritime, puis en 1990 avec la voilerie et enfin 2006 avec la sellerie.

Ajoutons à cela que le bâtiment est vivant car « à flot », entendons par là que certains bateaux sur l'eau sont visitables.

On remarque néanmoins une inquiétude encore présente concernant la faillite du musée. Les années 90 sont encore présentes dans l'esprit de beaucoup. Pour preuve en janvier 2023 le journal Le Télégramme publie un article dans lequel il indique que « *la ville [de Douarnenez est] en quête de plus de soutien financier* »¹⁹³. Bien que le journaliste confirme dans son écrit que le port musée n'est pas en danger, cette publication montre toutefois une appréhension toujours existante.

2.2.3. Une prise de conscience du patrimoine maritime par la population

2.2.3.1. Douarnenez : un lieu d'émergence du patrimoine maritime

Ainsi on remarque que la culture maritime est présente au sein de Douarnenez. Comme le souligne Isabelle Longuet « *ce foisonnement d'interventions manifeste l'existence d'une véritable culture de la mer, populaire largement partagée par les douarnenistes* »¹⁹⁴. En effet, le lieu a connu la naissance de nombreuses initiatives aujourd'hui très marquantes pour le patrimoine maritime.

Douarnenez est aussi le lieu d'implantation de la Fédération régionale pour la culture maritime. Sa genèse remonte à l'année 1981. Initialement nommé Comité Régional pour le patrimoine maritime, le collectif est créé par la DRAC¹⁹⁵.

On remarque encore une fois une synergie d'acteurs puisqu'au sein du collectif sont présentes diverses structures telles que l'Office du tourisme, les associations environnantes ou encore le collectif Ar Vag. L'objectif premier du collectif est, à l'origine, de réunir tous les acteurs du patrimoine maritime, en particulier les associations, actrices majeures dans la valorisation du

¹⁹³ Alexis Souhard « *Port-musée de Douarnenez : l'appel à l'aide de la Ville pour le financer* » Le Télégramme

¹⁹⁴ Isabelle Longuet, « *Douarnenez : le musée du Bateau* »,

¹⁹⁵ Plus précisément par Alain Decaux, membre de la Drac de Bretagne.

patrimoine maritime. Pour preuve en 1996, soit 17 ans après sa création, la structure compte 200 associations¹⁹⁶.

Aujourd'hui la structure est à l'initiative de beaucoup de projets comme les Ateliers de l'Enfer, les premières Fêtes de la Mer de Douarnenez (que nous étudierons par la suite) ainsi que de nombreuses publications.

Il semble nécessaire de la mettre en parallèle avec la revue *Chasse-marée*. Premièrement car les deux entités ont été créées la même année, mais aussi parce que ces dernières sont implantées au sein du même lieu, Douarnenez. Cependant, bien qu'axé sur le patrimoine maritime leurs objectifs sont différents.

Créé en 1981 à une époque où on l'observe une « *montée des préoccupations patrimoniales maritime en France* »¹⁹⁷. Le collectif Ar Vag et plus particulièrement sa figure de proue, Bernard Cardonet jouent un rôle primordial dans le lancement de ce projet. Pour citer les mots de ce dernier, le but du collectif est de sauvegarder « *par divers moyens du patrimoine culturel des hommes du littoral français* »¹⁹⁸ à travers diverses actions : stages, formations, séminaire, en résumé un travail de sensibilisation. Les rédacteurs de Ar Vag fondent par la suite la revue *Chasse-Marée*.

Initialement, les objectifs de la revue consistent à exposer des faits de la vie maritime. Cependant, comme l'indique Camille Gonthier, au fur et à mesure des articles, un nouveau mouvement se met en place. Conscient de la fragilité de « mode de vie maritime », la revue rédige divers articles sur les pratiques anciennes, peu ou plus utilisées de la vie maritime. A première vue anecdotique, cette démarche finit par faire de *Chasse-marée* « *une caisse de résonance et un réseau de communication pour le mouvement patrimonial* »¹⁹⁹

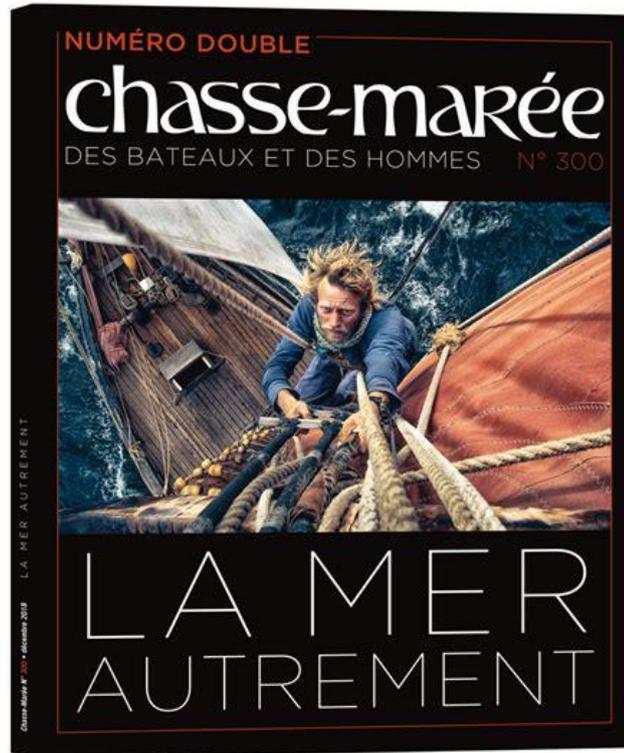
En 1990, la revue *Chasse-Marée* se vend à 40 000 exemplaires à chaque parution.

¹⁹⁶ Chiffres issus de la thèse « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale* » de Camille Gontier

¹⁹⁷ Citation issue de la thèse « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale* » de Camille Gontier

¹⁹⁸ Citation extraite de l'article de Bernard Cadoret, « *Sources pour l'ethnographie maritime* »

¹⁹⁹ Citation issue de la thèse « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale* » de Camille Gontier



Numéro 300 de la revue Chasse-Marée, photographie issue du site de la revue

Cependant la revue n'est plus aussi florissante qu'à sa création. Dès 2008, le lectorat s'était abaissé à 8 000 personnes²⁰⁰. La revue reste toutefois active, puisqu'en 2018 elle fête son 300^{ème} numéro. Puis en 2020, à l'occasion de ses 40 ans la structure de la revue est révisée et est destinée à paraître 6 fois l'an. Le rédacteur en chef de la revue, Gwendal Jaffry évoque d'ailleurs à cette occasion les objectifs de Chasse-Marée « *On a cette image un peu surannée d'une revue qui ne s'intéresse qu'aux traditions, aux bateaux du patrimoine, à l'histoire maritime. C'est vrai que l'on s'y intéresse mais le Chasse-Marée, ce n'est pas que cela. On y parle aussi des métiers de la mer aujourd'hui, des bateaux d'aujourd'hui, de technologie, de science* »²⁰¹. Les visées de la revue ont aussi évolué et sont désormais beaucoup plus axées sur la thématique environnementale et les dangers du réchauffement climatique. Ainsi, 40 ans après sa création, le Chasse-marée continue d'être une « *caisse de résonance* »²⁰² pour le

²⁰⁰ Chiffres issus de la thèse « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale* » de Camille Gontier.

²⁰¹ Témoignage de Gwendal Jaffry, rédacteur en chef du Chasse Marré dans l'article de Carole Collinet-Appéré « *Douarnenez : 40 ans d'histoires maritimes et un nouveau cap pour la revue Chasse-Marée* » France 3

²⁰² Terme employé par Camille Gontier dans sa thèse « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale* »

patrimoine maritime et plus généralement une fenêtre ouverte sur la culture maritime et tout ce qui gravite autour de cette dernière.

2.2.3.2. Une architecture maritime intégrée à la ville

Afin de comprendre les processus de patrimonialisation mis en place au sein de la ville de Douarnenez, il est important de se pencher sur son architecture, et la place que prend le patrimoine maritime au sein de cette dernière. La ville de Douarnenez étant une ville « *ville portuaire moyenne* »²⁰³ de nombreux bâtiments toujours en fonction ou non sont encore visibles et exposent la « *synergie terre mer* »²⁰⁴ de l'espace. Leur présence dans le paysage ancre de manière plus ou moins forte la conscience d'appartenance à un port auprès des habitants. Si à première vue, le paysage portuaire semble secondaire, il est pourtant important dans cette prise de conscience.

Dans sa thèse sur le patrimoine maritime du bâti, Laure Ozenfant note la présence à Douarnenez de maisons de maîtres de barques. Toujours en granite, une cour pavée devant l'entrée avec bien souvent « *un escalier placé l'arrière* »²⁰⁵ de l'édifice et une cheminée en demi-lune/ à l'anglaise, les demeures sont réservées à une population relativement aisée, bien souvent des armateurs. Douarnenez est avec Dréllac'h le Conquet, Porspoder ou encore Landunvez une des rares villes à conserver ce type d'habitation qui rappelle la vocation portuaire de la ville.

On citera aussi le port-musée qui est une réutilisation d'une conserverie. Ce choix permet de garder le lien avec l'histoire de la ville. Un espace est d'ailleurs dédié à l'histoire de la conserve de Douarnenez au sein du musée. Le bâtiment illustre donc le thème.

Autre lieu important, l'Abri du Marin. Bien qu'aujourd'hui racheté par un promoteur immobilier, ce dernier a abrité pendant près de 40 ans la revue *Chasse-Marée*. Le lieu, construit en 1912 et a, à l'époque pour but d'être « *un foyer d'animation et de culture, géré par un*

²⁰³ Terme employé par Laure Ozenfant dans sa thèse « *Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne : mise en œuvre d'une recherche appliquée au territoire breton.* »

²⁰⁴ Terme employé par Laure Ozenfant dans sa thèse « *Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne : mise en œuvre d'une recherche appliquée au territoire breton.* »

²⁰⁵ Cinémathèque de Bretagne "Les maisons de maîtres de barque"

gardien à la morale exemplaire, une sorte d'alternative conviviale aux bistrotts »²⁰⁶. Ce n'est pas le seul Abri du marin en Bretagne, au début du XXème siècle par Jacques Thézac, seuls 12 des 15 abris subsistent aujourd'hui.



L'Abri du marin à Douarnenez, Photographie de Luc Péron issu du site Le peuple Breton

2.2.3.3. Une culture maritime des Douarnenistes

En 1986 la FRCM²⁰⁷ et la revue Chasse-Marée organisent les premières Fêtes Maritimes de Douarnenez.

Si Douarnenez marque une première dans l'histoire maritime avec 1 000 000²⁰⁸ de visiteurs de la ville, l'édition 88 n'en reste pas moins importante avec 300 000 visiteurs. Cette édition est marquée par une plus grande importance de la part du journal Chasse-Marée.

Depuis 1996, les festivités sont organisées par l'association « *Fêtes maritimes de Douarnenez* ».

²⁰⁶ Douarnenez. « *Utile pendant 110 ans, l'Abri du marin le sera-t-il encore demain ?* » Le Peuple Breton

²⁰⁷ Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes

²⁰⁸ Chiffres extrait du livre « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* » de Jean-Michel le Boulanger



Fête de la mer 1986, photographie issue de la revue Chasse-Marée

Toutefois 20 ans après la première édition, un essoufflement se fait ressentir. L'année 2006 est en effet, considérée pour beaucoup comme un échec, à raison au vu de la diminution du public. On pourrait ainsi s'interroger sur cet échec. Pour Camille Gontier, il s'agit avant tout d'une remise en cause du patrimoine maritime et de son futur. Plus simplement: on voit un essoufflement et donc une volonté voire une nécessité de se renouveler. Néanmoins, un renouveau semble avoir eu lieu. En 2018, Douarnenez a recensé 80 000²⁰⁹ visiteurs entre le 25 et le 29 juillet. Même si le chiffre reste éloigné de celui des éditions de 86 et 88, la festivité reste une des plus importantes de la région.

Douarnenez est le réceptacle de cette fête, le lieu en lui-même est important en tant que lieu d'accueil, il relève « *de ce que Marc Augé nomme les lieux anthropologiques, c'est-à-dire des lieux qui se veulent identitaires* »²¹⁰. Cette notion d'identité est centrale pour la festivité, c'est elle qui rassemble mais c'est aussi grâce à ces fêtes que ce sentiment naît et/ou perdure, ces deux notions sont donc intrinsèquement liées.

Une limite est à apporter à ces fêtes, ces dernières véhiculent une image idéalisée du métier de marin.

²⁰⁹ Chiffres issus de la thèse de Camille Gonthier « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festivité patrimoniale* ».

²¹⁰ « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festivité patrimoniale* » thèse de Camille Gontier

Pour Camille Gontier « La fête [de Douarnenez] devient, avec la revue du Chasse-Marée et le mouvement patrimonial associatif naissant, l'un des principaux vecteurs de construction et de diffusion du patrimoine maritime en Bretagne, et plus largement en France. »²¹¹.

Plus généralement on remarque un vivier important d'acteurs à Douarnenez. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette importance. Tout d'abord une conscience d'appartenir à une ancienne communauté de marins et par conséquent, une certaine cohésion. En clair, même si une partie non négligeable de la communauté n'appartient plus au domaine maritime (plus précisément ne travaille plus au sein du domaine maritime), la population a un sentiment d'appartenance. Ce dernier s'explique comme nous l'avons vu par une proximité avec la mer, on la voit et on voit l'architecture qui en découle. L'histoire de la ville quant à elle n'est pas méconnue, en particulier grâce au musée. Notons aussi l'importance des festivités qui ancre une habitude dans l'esprit des Douarnenistes.

Enfin la forte présence des associations et autres structures en fond, a un impact important dans ce sentiment d'appartenance. D'une part car une partie non négligeable des Douarnenistes appartient à ces structures mais aussi car ces dernières valorisent et participent au rayonnement du patrimoine maritime

Conclusion

En guise de conclusion, on remarque que Douarnenez et reste un lieu important d'émergence du patrimoine maritime. Pour preuve, 2023 a vu la naissance au sein de la ville portuaire de l'observatoire des patrimoines maritimes. Ayant pour but de recenser les acteurs, mais aussi de sensibiliser le public, via des actions auprès des scolaires, des conférences ou encore des publications, cette dernière (tout comme les autres associations évoquées précédemment) a pour but de mettre en avant le patrimoine lié au monde maritime.

Il ressort de cette étude sur la ville portuaire de Douarnenez l'implication importante de la population dans sa valorisation. Il semble aussi nécessaire de souligner une nouvelle fois le vivier important d'acteurs qui cohabitent et coexistent au sein de cet espace. Remarquons aussi que ces derniers sont beaucoup liés les uns aux autres et, de ce fait de nombreux projets émergent de cette synergie.

²¹¹ « *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festivité patrimoniale* » thèse de Camille Gontier



Affiche de l'observatoire des patrimoines maritimes issu de leur site web

Bien que le projet, ambitieux, au départ du port-musée n'a jamais vraiment abouti, le patrimoine maritime est toutefois bien valorisé au sein des territoires bretons. Ainsi comme l'exprime Jean-Michel Le Boulanger « à défaut des ambitions affichées et du projet global, les structures restent en place et devraient permettre des avancées plus modestes, mais néanmoins positives »²¹². De fait Douarnenez continue aujourd'hui d'être un acteur important de la valorisation de ce patrimoine maritime, même si l'on observe l'émergence de projet de taille modeste au détriment de gros projets comme ceux qu'a connu la ville dans les années 80/90. Cette stratégie du « *petit pas* » semble payante, car plus sûre et avec néanmoins des résultats à la clef. Ainsi près de 35 ans après l'ouverture officielle du musée du Bateau, la mise en lumière du patrimoine maritime de Douarnenez n'a eu de cesse de s'améliorer.

²¹² Citation extraite du livre « Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville » de Jean-Michel le Boulanger

3. Projet de valorisation

“Le port sous ma fenêtre” (Stendhal, Mémoires d’un touriste, 1838)

Dans cette dernière partie, nous allons mettre au point un projet de valorisation afin de mettre en lumière le patrimoine maritime et fluvial de Rouen.

Comme nous avons pu le voir dans les différentes études de cas, ce patrimoine a souvent du mal à être reconnu sur le territoire français. L’objectif de ce projet est donc de permettre une certaine reconnaissance (voir même une connaissance) de ce patrimoine. Le projet de valorisation s’axe sur plusieurs problématiques : mise en avant de la mémoire orale, volonté de toucher un maximum de personnes et promouvoir le lien entre la Normandie et la patrimoine fluvio-maritime.

Afin de mettre en lumière ce patrimoine, j’ai choisi pour mon projet de valorisation une exposition itinérante au sein des hôtels de ville et mairies de Normandie. En s’appuyant sur le calendrier des fêtes normandes cette exposition se fera à l’aide de panneaux de médiation et de podcasts.

Dans un premier temps nous allons voir la raison de cette démarche et les projets déjà existants, dans un deuxième temps nous développerons les moyens mis en place afin de mener à bien ce projet. Enfin dans un dernier temps nous observerons les résultats de ce projet.

3.1 Préparation du projet de valorisation « *Le port sous ma fenêtre* »

3.1.1 Les raisons de cette démarche

Il convient dans un premier temps de s’interroger sur le pourquoi de cette démarche. Au cours de ma première année de master j’ai pris conscience durant mon stage du manque de visibilité du patrimoine maritime et de la frustration que cela pouvait engendrer au sein des différentes structures liées à ce domaine. Ajoutons à ces éléments l’aspect mémoire orale dont la problématique est apparue au cours de ces 6 mois au Havre. Effectivement, j’avais déjà été sensibilisée au cours de ma licence d’histoire, puis mon master en valorisation du patrimoine

à cette question, la nécessité de conserver une trace, un héritage destiné à disparaître avec leurs détenteurs.

Durant mon stage à French Lines & Compagnies j'ai eu l'occasion d'être en relation avec des associations du monde maritime et fluvial. Une de mes principales missions avec ces dernières consistait à les rencontrer et évaluer avec elles les difficultés auxquelles elles faisaient face. De ce fait, j'ai dû recenser leur patrimoine (matériel et immatériel) et les dangers encourus par ces associations (incendie, inondation, vol etc). De ce fait, le sujet de la mémoire orale a été évoqué. Plusieurs constatations ont alors émergé de ces entretiens. Premièrement, la mémoire orale présente au sein de ses associations est énorme, effectivement, beaucoup de ses adhérents ou du moins des personnes gravitant autour de ses structures. Paradoxalement, peu de ces associations ont effectué un travail de sauvegarde de cette mémoire orale. Il ne s'agit pas là d'une négligence de la part des structures mais plutôt d'un manque d'intérêt de la part des structures recelant cette mémoire orale. Les associations en elles-mêmes n'ont pas forcément les compétences/le temps d'effectuer cette collecte. Pourtant la richesse possédée au sein de ses structures est majeure. Ignorer le problème reviendrait à effacer cette mémoire. Ainsi, un des présidents d'associations m'a un jour confié que sans collecte de témoignage, la mémoire du port autonome du Havre (PAH) dont une grande partie de ses adhérents faisait partie, était, à terme vouée à disparaître. Effectivement, il convient de relever un élément central dans cette problématique de sauvegarde : la plupart des adhérents de ce type d'associations sont relativement âgés, souvent retraités, d'où l'urgence de collecter cette mémoire .

De fait, ces entretiens avec les présidents d'associations ont été un déclic et m'ont permis d'orienter mon projet de valorisation. Le but de ma démarche ici est de sauvegarder et de mettre en valeur la mémoire orale issue un monde maritime et fluvial

3.1.2. Les projets déjà existants

Avant d'expliquer mon projet de recueil et mise en valeur de la mémoire orale, il semble important d'évoquer les projets déjà existants afin de valoriser les témoignages issus du monde maritime. Ces projets ont été mis en place par des structures de différents types. Tout d'abord deux exemples issus du territoire breton, plus précisément de Douarnenez que nous avons déjà évoqués précédemment.

Premièrement, le podcast “*Gens de la mer*” issu de la revue Chasse-Marée a publié depuis août 2022, trois podcasts d’une vingtaine de minutes chacun (un navigateur, une cheffe de la station balnéaire et un capitaine de bateau). Dans la même logique que la revue papier, l’objectif du podcast est de faire parler des gens issus du monde maritime (bien que d’horizons différents) afin de recenser leurs souvenirs, leur rapport à la mer. Toujours en Bretagne, le port musée a mis en place deux projets de podcasts. Le premier est centré sur “*Le parler Douarneniste*” (c’est d’ailleurs le titre du podcast) suite à une étude de cette langue lancée par le musée lui-même. Le deuxième intitulé “*Vos gueules les mouettes*”, présente six portraits de Poudavistes²¹³. Ce podcast a été une source d’inspiration pour mon podcast du fait de la similarité de ce travail avec mon projet (des gens du monde fluvio-maritime relatent leurs souvenirs) mais aussi de sa qualité (transition audio, bruitage...).

En Normandie, plusieurs recueils de mémoire orale autour de la thématique maritime ont été mis en place.

La Fabrique des patrimoines dans un premier temps avec le projet “*Dockers de père en fils*”, un recueil de quatre témoignages de dockers de Caen effectué par Karine Le Petit. L’association Adias A.C.H. a aussi mis en place dès l’annonce de la fermeture des chantiers navals un recueil de la mémoire de ces employés ainsi qu’un film. Aussi, en 2003, un projet intitulé “*Femmes de Marins, compagnes de pêche*” a été mis en place par les archives de la ville. Effectué encore une fois par Karine Le Petit et Florence Levert le but de ce projet était de “*recueillir la parole de femmes²¹⁴ de morutiers sur le thème des stratégies élaborées pour pallier la séparation.*”²¹⁵

3.1.3. Les objectifs de cette démarche

L’objectif principal de ce projet de valorisation est de faire connaître et sensibiliser le public à la question du patrimoine maritime et de sa conservation. Raison pour laquelle je me suis tournée vers le format podcast qui est pour moi un moyen simple et efficace d’atteindre le public.

²¹³ Habitants de Pouldavistes-sur-Mer, une commune rattachée à Douarnenez.

²¹⁴ Certains hommes ont aussi été interrogés, mais seulement dans l’optique d’obtenir le point de vue de cette séparation à bord du bateau. Le véritable objectif de cette enquête étant d’avoir le ressenti des femmes, restées à terre.

²¹⁵ Citation issue de l’article de Levert Florence. “*Femmes de marins, compagnes de pêche.*” dans la revue Études Normandes

Si dans un premier temps j'ai pensé à présenter ces podcasts au sein d'un site web dédié, à l'instar de la fabrique du patrimoine, le cours de mes recherches pour mes études de cas m'a fait abandonner cette idée. En effet, au fur et à mesure des lectures et investigations je me suis aperçue que le patrimoine maritime était un sujet souvent méconnu ou mis de côté. De ce fait un site web regroupant les différents témoignages seraient uniquement destinés à un public de connaisseurs ce qui s'éloignait de mon objectif principal. De fait j'ai décidé de refondre totalement mon projet en gardant toujours cette idée de podcast mais avec ma volonté de toucher un public beaucoup plus large.

L'exposition se présenterait donc sous forme de plusieurs kakémonos retraçant l'histoire fluviomaritime de la Normandie. Aussi serait installée une tablette numérique sur laquelle le public pourra choisir d'écouter un des cinq podcasts proposés.

Le fait de choisir à la fois un support écrit et audio augmente la cible et permet dans le même temps d'être plus accessible.

Afin de structurer le tout, le titre de l'exposition s'est porté sur un recueil de voyage de Stendhal "*Mémoires d'un touriste*", où l'auteur évoque son séjour au Havre "*Quand j'ai pris possession de ma chambre, le port sous ma fenêtre, et l'atmosphère jusque par-dessus les toits, étaient entièrement remplis par la fumée bistre des bateaux à vapeur.*". Ainsi l'exposition se nomme "*Le port sous ma fenêtre*" afin d'avoir à la fois une occurrence littéraire mais dans le même temps de rappeler au public sa proximité avec le monde fluviomaritime.

3.2 La mise en place du projet de valorisation

3.2.1. Les moyens mis en place afin de recueillir les témoignages

Afin de mener à bien ce projet je me devais de mettre en place un plan d'action.

Ma première préoccupation a été de trouver des personnes susceptibles d'avoir travaillé dans les domaines maritime et fluvial. Du fait de mes relations établies durant mon stage à French Lines & Compagnies ainsi que mon stage au Musée maritime et fluvial de Rouen je possédais déjà une bonne base.

J'ai donc contacté ces deux structures afin de leur soumettre mon projet et ai obtenu plusieurs réponses positives.

Aussi afin de préparer au mieux ces entretiens je me devais de rédiger au préalable le questionnaire. Ce dernier était central dans le travail de valorisation. En effet, il devait permettre de mettre en lumière les différents aspects que je voulais faire ressortir lors de ces interviews (rapport au port, rapport au patrimoine, souvenir d'événements marquants comme la fin du paquebot France ect.).

De fait, mon questionnaire était divisé en trois parties : souvenirs du port durant l'enfance et la vie active de la personne, sentiments sur la mise en valeur du patrimoine maritime en Normandie (plus particulièrement au niveau du port de Rouen et du Havre) et enfin rapport au port aujourd'hui.

Questionnaire

Présentation

- Votre famille est-elle liée au port ?
- Avez-vous des souvenirs d'enfance du port du Havre ?
- Avez-vous des souvenirs d'enfance du port de Rouen ?
- Avez-vous travaillé sur le port du Havre ? Sur le port de Rouen ? Sur les deux ports ? Si oui quel était votre travail, vos responsabilités ? Au sein de quelle entreprise ? Cette entreprise existe-t-elle encore de nos jours ? Ce métier, a-t-il évolué aujourd'hui ? (geste/savoir-faire)

Rapport au patrimoine

- Que considérez-vous comme patrimoine maritime et fluvial aujourd'hui ?
- Pensez-vous que la ville du Havre/Rouen possède un patrimoine ?
- Pensez-vous que la ville de Rouen possède un patrimoine
- Ce patrimoine est-il assez mis en avant selon vous ? (Rouen/Le Havre)
- Pensez-vous que la ville du Havre/Rouen possède un patrimoine maritime et fluvial important ?
- Ce patrimoine est-il assez mis en avant selon vous ? (Rouen/Le Havre)

Rapport au port

- Vous rendez vous régulièrement sur le port de Rouen /Le Havre ? Pourquoi ?

(Si cela s'est arrêté, pourquoi ?)

- Vous rendez vous régulièrement sur le port du Le Havre ? Pourquoi ? (Si cela s'est arrêté, pourquoi ?)
- Comment avez-vous vécu la fin du paquebot France
- Comprenez-vous l'émoi qu'ont les Havrais autour du paquebot France ?
- Les Havrais sont -ils aujourd'hui aussi liés au port qu'ils l'étaient avant ?
- Les Rouennais sont -ils aujourd'hui aussi liés au port qu'ils l'étaient avant ?
- Les Havrais sont-ils déconnectés du port aujourd'hui ? Si oui, pour quelles raisons ?
- Les Rouennais sont-ils déconnectés du port aujourd'hui ? Si oui, pour quelles raisons ?
- Trouvez-vous aujourd'hui que le paysage du port du Havre a changé ?
- Trouvez-vous aujourd'hui que le paysage du port de Rouen a changé ?
- Quel bruit vous fait penser au port ? Cinq mots clef.
- Quelle odeur vous évoque le port ? Cinq mots clef.
- Quelle image avez-vous du port Rouen/ Le Havre ? Cinq mots clef.

Comme on peut le voir sur le questionnaire ci-dessous ce dernier est fortement axé autour des ports de Rouen et du Havre, la raison de ce choix est simple, les personnes interviewées avaient travaillé pour l'un ou l'autre (voir les deux) de ces ports. Ajoutons à cela que Le Havre et Rouen sont les deux principaux ports de commerce de Normandie, il semble donc logique de les mettre en avant.

3.2.2. L'enregistrement des podcasts et leur création

Une fois le questionnaire fait j'ai pu interviewer les personnes, pour la plupart au Havre au sein de l'association du musée maritime et portuaire. Toutefois, le questionnaire seul ne suffit pas à faire "parler" la personne et il faut constamment adapter ces questions afin d'obtenir des éléments intéressants.

Une fois ces enregistrements faits, plusieurs thématiques ressortent des notes et des fichiers audio, certaines interviews se répondant presque.

Ainsi plusieurs sujets de podcasts sont ressortis:

- Petite(s) Histoires(s) du paquebot France
- Du bruit sur le port
- Mon enfance sur le port

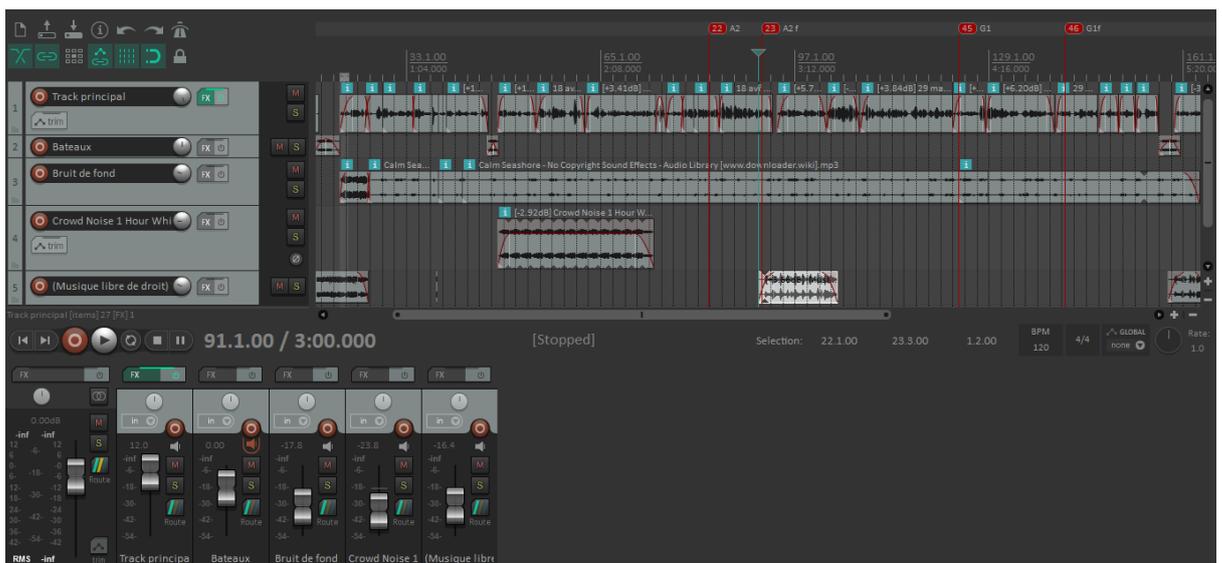
- Le port aujourd'hui
- Le savoir-faire du port

Afin de mettre en place mon travail il était nécessaire que j'apprenne à utiliser un logiciel de montage audio.

Pour cela j'ai choisi Reaper un logiciel gratuit de montage audio. De fait j'ai retranscrit les parties audio des interviews qui m'intéressait et ai noté leur emplacement sur le fichier audio.

Une fois ce pré travail fait j'ai mis en place une maquette avec les différents fichiers audio, musique et bruit à insérer.

De ce fait, afin d'ajouter du dynamisme au podcast, j'ai sélectionné deux extraits de fichiers audio issus de l'Institut national de l'audiovisuel : le discours du général de Gaulle et le journal télévisé de TF1 du 24 octobre 1977. Le premier m'a permis d'introduire mon propos, le deuxième de faire une césure dans le podcast (désarmement du France). Aussi une mise en contexte étant nécessaire de ce fait j'ai inséré des éléments explicatifs pour une meilleure immersion dans le podcast j'ai choisi d'insérer des bruits de mer en fond et une musique libre de droits en début et fin de podcast. Aussi, j'ai ajouté certains bruits (klaxons de bateau, couverts, bruits de foule) afin de rendre le podcast plus qualitatif.

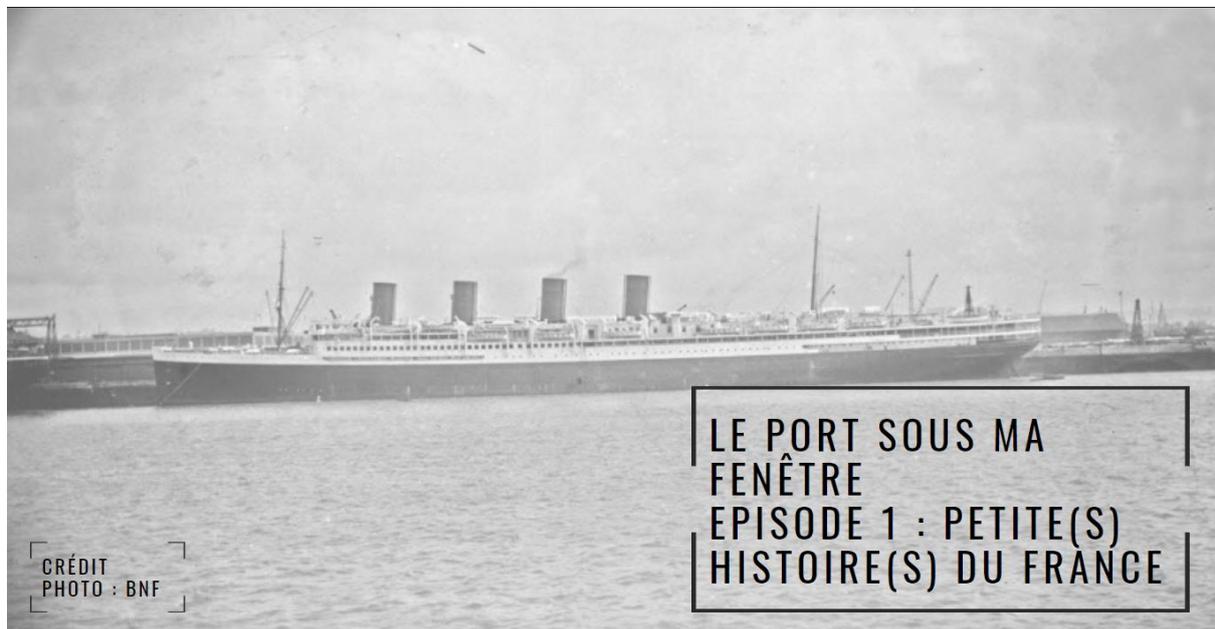


Capture d'écran du logiciel Reaper lors du montage du podcast

Nous intégrerons ici le script du podcast sur le paquebot France intitulé "Petite(s) Histoire (s) du paquebot France".

Le sujet du paquebot France a été celui qui m'a semblé le plus intéressant à mettre sous forme de podcast. Certes, de nombreuses publications de tous types ont déjà été faits à son sujet

(article universitaire, roman, bd, émission radio, chanson) et récemment (en 2022) l'association Passerelle de mémoire a interrogé de nombreux Havrais sur leur souvenir autour du France. Toutefois au cours de mes interviews ce sujet est non seulement beaucoup ressorti, de plus certains participants donnaient la sensation de se répondre entre eux. Ajoutons à cela que j'ai eu l'occasion d'interviewer un chef de rang en première classe du Paquebot France.



Projet de présentation du podcast sur la tablette

Script

Charles de Gaulle discours; La mission du navire France, sera de transporter d'un bord à l'autre de l'Atlantique, des hommes. Des Hommes c'est-à-dire des pensées et des activités, des foyers de connaissances et des sources de travaux. De l'art, et de la richesse.

Jingle, bruit de mouettes. « Le port sous ma fenêtre » Petite(s) histoire(s) du France.

Retour sur le dernier paquebot de la Compagnie générale Transatlantique qui a marqué tous ceux qui l'ont connu.

Intervention 1 : Alors on aime bien les choses exceptionnelles, le France, c'était exceptionnel.

Intervention 2: C'était joli, je me rappelle quand j'étais gosse , y passait, on les entendait corner quand il partait ou qu'il rentrait. Parce que j'habitais pas loin du sémaphore

Intervention 3 : c'était agréable, y avait beaucoup de visiteurs, y avait beaucoup de.... On ne voyait pas la journée passé.

Intervention 4: Je suis monté à bord plusieurs fois, j'étais toujours émerveillé.

Intervention 5: Je me souviens à chaque fois que le France arrivait ou repartait, la digue était pleine... noire de monde

- Mais c'était un spectacle en faite

- Ah oui. Non mais tous les Havrais... eux, c'était leur bateau.

(bruit de foule)

Intervention 6 : Y avait tous les visiteurs, y avait les trains qui arrivaient, y avait les passagers qui embarquaient et débarquaient. Ça faisait travailler les taxis, ça faisait travailler une multitude de gens

Intervention 7 : Quand y a des visites du France, y avait 10 à 12 000 personnes qui venaient

- Havraise ou pas forcément ?

Non de toute la France, de toute la France. Moi à chaque voyage j'en avais marre parce que je faisais visiter le bateau...

Intervention 8 : Quand il fallait qu'on travaille dessus avec les gens qui venaient visiter. Quand il était en cale sèche, les gens qui venaient de Paris, fallait qui descendent dans la cale, parce qu'il voulait voir le machin. Fallait descendre monsieur, madame. Il fallait arrêter le pistolet, il fallait arrêter de peindre. Il fallait arrêter ! On perdait du temps. Je préférais faire deux cargos de transat que de faire le France

Intervention 9 : Y avaient plein de chose sur le France. La gastronomie, y avait le service (bruit de couvert)

Intervention 10 : Chuis embarqué sur le France. J'ai commencé comme commis du commandant et j'ai terminé comme chef de rang, la salle à manger, première classe

On a avec nous un commis, moi je prends les commandes, mon commis va chercher les plats en cuisine et moi tous les plats qui arrivent, je sers, je découpe, les poulets, les soles, les bars, le steak tartare je le fait pendant 20 minutes devant le client.

Explication fin du paquebot France : Pourtant malgré le prestige du paquebot, l'émergence des compagnies aériennes couplées au choc pétrolier mets à mal la compagnie générale transatlantique. Si bien qu'en 1974 le gouvernement annonce la fin du France, entraînant une vague de grève et de manifestation au Havre.

Extrait du JT de TF1

Nous allons voir partir le France, mais il faut se faire une raison. On ne pouvait plus entretenir cette princesse, le dernier de notre Transatlantique, condamné il y a trois ans par le prix du pétrole.

Intervention 11: Enfin bon c'est certain l'activité, fin comment dirais-je ? La suppression du Paquebot France ça a fait un peu de mal à tout le monde, parce que bien que ça a couté très chère à la France, mais c'était quand même, comment dirais-je ? Un certain patrimoine qui représentait le monde et puis qui représentait la France surtout. Bien sûr ça a été un grand choc, ça nous a tous surpris de la suppression de ce bâtiment qui était quand même, c'était le plus beau bateau du monde.

Intervention 12 : La fin du paquebot ça a été.... D'abord personne n'y croyait.... Personne n'y croyait hein... (moi) ça a été un coup de massue en fait ? Oh oui un coup de massue oui oui un coup de massue

Intervention 13 : Disons que concernant la fin du France, c'est la fin d'une certaine partie de la réparation navale. On est bien d'accord parce qu'il ne faut pas oublier un mois et demi d'arrêt technique tous les corps de métiers confondus qui travaillaient sur le France. Ça on l'a perdu, on ne l'a jamais retrouvé....

Intervention 14 : déjà ça a supprimé du personnel, puis ça a quand même touché un peu à l'épanouissement de la France puis surtout du Havre, parce que Le Havre c'était quand même son port d'attache

Intervention 15 : Le dernier départ, c'était... c'était triste, les gens y pleuraient.

Intervention 16 : Y représentait la France, y représentait le Havre.

Intervention 17 : mais le France restera quand même l'idole du port du Havre

Crédits

3.2.3 La mise en place des panneaux de médiation

En complément de ces podcasts il convient de mettre en place une médiation écrite autour de cette thématique avec l'insertion de plusieurs éléments iconographiques. Afin de rester lisible le texte sera aux alentours des 850 à 1 000 signes (espaces compris).

Les thématiques abordées sur ces panneaux seront complémentaires aux podcasts. Deux thèmes ressortiront : le rapport humain/mer ou fleuve (notamment avec un focus des métiers fluvio-maritime) mais aussi des zooms sur les différents territoires de Normandie et leur

importance au sein de ce patrimoine. En guise d'exemple nous prendrons un modèle de médiation écrite autour du Havre.

Le Havre, porte ouverte sur le monde (script et visuel)

Créé en 1517 par François Ier, le port du Havre prend rapidement de l'ampleur. De par sa position stratégique, les échanges commerciaux avec le reste du monde deviennent conséquents en particulier avec l'Amérique. Ainsi, de nombreuses denrées sont débarquées du nouveau continent : coton, indigo, mais surtout café. Au XIXème siècle c'est près de $\frac{3}{4}$ du café destinés à la France qui transitent par le Havre. Le trafic humain fait aussi partie de ce commerce, enrichissant grandement le port.

Exemple de panneau de médiation

Le Havre, porte ouverte sur le monde

Créé en 1517 par François Ier, le port du Havre prend rapidement de l'ampleur. De par sa position stratégique, les échanges commerciaux avec le reste du monde deviennent conséquents en particulier avec l'Amérique. Ainsi, de nombreuses denrées sont débarquées du nouveau continent : coton, indigo, mais surtout café. Au XIXème siècle c'est près de $\frac{3}{4}$ du café destinée à la France qui transitent par le Havre. Le trafic humain fait aussi partie de ce commerce, enrichissant grandement le port.



© 1864, Musée de la Ville de Paris, Paris. Musée de la Ville de Paris, Paris. Musée de la Ville de Paris, Paris.



Le port du Havre est aussi le point de départ de la French Line, ligne reliant le Havre à New-York. En effet la Compagnie Générale Transatlantique, mais aussi les Messageries Maritimes font rayonner la France grâce à leurs paquebots d'exception transportant passagers et courriers tout autour du monde. Cependant avec l'essor des compagnies aériennes, le France, dernier paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique est désarmé en 1974.

Le port du Havre est aussi le point de départ de la French Line, ligne reliant le Havre à New-York. En effet la Compagnie Générale Transatlantique, mais aussi les Messageries Maritimes font rayonner la France grâce à leurs paquebots d'exception transportant passagers et courriers tout autour du monde. Cependant avec l'essor des compagnies aériennes, le France, dernier paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique est désarmé en 1974.

3.3. L'installation du projet

3.3.1 Le choix du lieu

En m'appuyant sur le calendrier de fête normande lié au monde maritime et fluvial (tableau ci-dessous) j'ai décidé d'installer une exposition itinérante dans les différentes mairies/hôtel de ville recevant ces festivités. Le lieu d'exposition n'a pas été choisi au hasard, il s'agit d'un lieu de passage accueillant un grand nombre de publics, en grande majorité locale. Ainsi le nombre de personnes susceptibles d'être touchées qui plus est, dans un contexte de fête maritime est décuplé. Aussi le fait de faire une exposition itinérante permet de toucher un public sur toute la Normandie et pas seulement sur un territoire géographiquement restreint.

L'installation de cette exposition itinérante se ferait en amont des festivités. Ces dernières se déroulant en grande majorité sur un week-end, l'exposition commencera une semaine avant les festivités. Ainsi, l'exposition sera installée le vendredi de la semaine précédant la fête afin que le public ait le temps la découvrir (du samedi au dimanche suivant soit 8 jours). Dans un contexte de festivité en lien avec le monde maritime et fluvial, le public est plus enclin à venir voir l'exposition.

Nom de la festivité	Lieu	Période
Armada	Rouen (76)	Tous les quatre ans/ cinq ans début juin
Transat Jacques Vabre	Le Havre (76)	Tous les deux ans, fin octobre
Fête de la Mer	Le Havre (76)	Tous les ans, début septembre
Fête du Fleuve	Rouen (76)	Tous les ans, juin/juillet
Les Voiles du Travail	Granville (50)	Tous les ans, fin août
Fête de la mer	Saint-Valery-en-Caux (76)	Tous les ans, mi/fin août
Fête de la mer	Quiberville (76)	Tous les ans, fin juillet
Fête de la mer	Trouville (14)	Tous les ans, fin juillet

Fête de la mer	Courseulles-sur-Mer (14)	Tous les ans, début août
Fête de la mer	Le Tréport (76)	Tous les deux ans, mi-juillet
Fête de la mer	Port-en-Bessin-Huppain (14)	Tous les cinq ans, mi-août

Comme nous pouvons le voir sur le tableau ci-dessus, les festivités se déroulent dans la même période, majoritairement estivale. Raison pour laquelle nous devons faire des choix de calendrier précis sur l'installation de l'exposition pour toucher le plus grand nombre de villes.

3.3.2 Le budget alloué au projet

Il convient aussi dans un deuxième temps d'établir un budget prévisionnel. Celui-ci est divisé en deux parties : une concernant le matériel à acheter, et une deuxième sur le transport de l'exposition qui est, rappelons-le, itinérante.

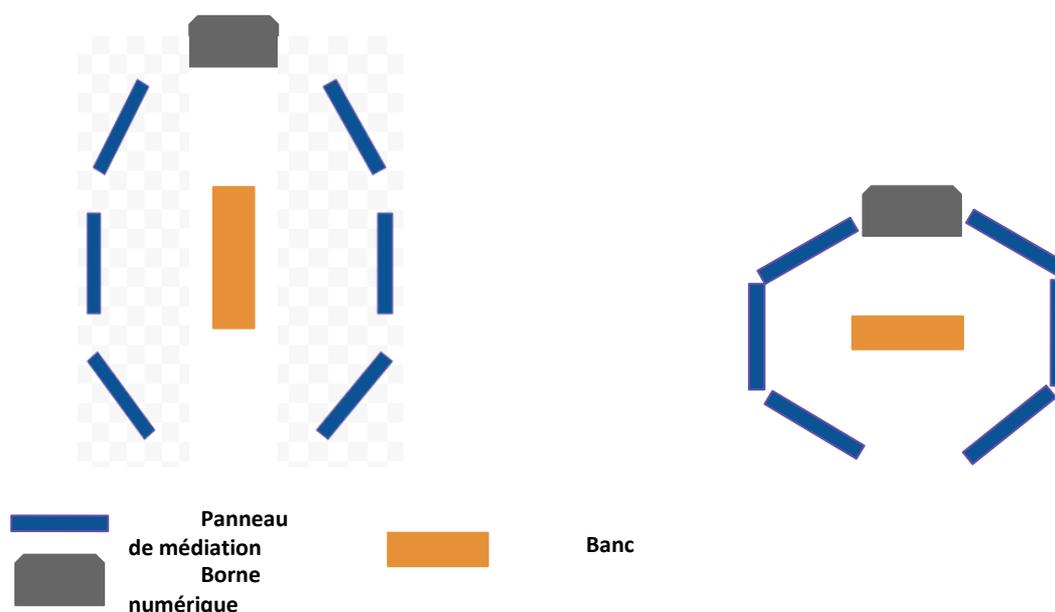
Budget prévisionnel du matériel pour l'exposition

Type de produit	Nombre	Prix à l'unité (en €)	Prix total (en €)
Kakémono recto verso	6	115 à 200	690 à 1200
Borne de support	1	350 à 500	350-500
Tablette 15.6 pouces	1	150 à 400	150 à 400
Banc	1	70 à 100	70 à 100
		Total	1 260(moyenne basse) 2 200 (moyenne haute)

Budget prévisionnel pour le transport et l'installation de l'exposition

Type de service	Temps total	Prix total (en €)
Transport de l'exposition (variable en fonction des entreprise)	Une matinée	Environ 700 à 850
Montage d'exposition	Une heure à deux	Environ 75 à 200
	Total	775 à 1 050

Le choix du matériel, n'a pas été fait au hasard. En effet, l'exposition est appelée à voyager et se doit donc de s'adapter à la forme et surtout l'espace proposé (comme on peut le voir sur le schéma ci-dessous). Au centre de l'exposition, un banc sera installé afin de permettre au public de s'installer et d'admirer l'exposition. Aussi les kakémonos sont recto verso afin d'inviter le public à rentrer dans l'exposition (le recto et le verso n'étant, précisons-le pas similaire).



Exemple de dispositions de l'exposition

3.3.3 Les apports de cette expérience

On remarquera que les femmes n'apparaissent pas dans la partie orale du projet de valorisation. En effet, il a été très difficile de trouver des femmes au sein des associations du monde fluvio-maritime et donc d'obtenir leur témoignage. Afin de ne pas biaiser la vision du public, ces dernières seront mises en avant au sein de la médiation écrite. Qui plus est, le sujet de leur invisibilité sera évoqué au sein des panneaux de médiation : pourquoi sont-elles souvent invisibilisées alors qu'elles ont participé et participent toujours à l'histoire fluvio-maritime ? Preuve en est avec le projet "*Femmes de Marins, compagnes de pêche*" mis en place en 2003. Cependant on remarquera que même ce dernier a été élaboré sous le prisme de l'homme, ce sont des « femmes de » et non des femmes dans leurs individualité effectuant un métier en rapport avec le monde fluvio-maritime

Conclusion

En résumé, ce projet de valorisation permet de mettre en lumière le patrimoine maritime puisque nous l'avons vu précédemment ce dernier n'est que peu mis en valeur, même sur le territoire normand qui pourtant est un territoire lié au monde maritime.

Dans le même temps ce projet permet de sauvegarder en partie cette mémoire orale, souvent oubliée. En effet, j'ai pu relever qu'au sein de ces associations peu de dispositifs ont été mis en place afin de recueillir cette mémoire. Ajoutons aussi que je n'ai pu recueillir qu'une poignée de témoignages par manque de temps, cependant il serait intéressant d'étudier et de recueillir plus en profondeur cette mémoire.

Conclusion générale

Au fil de ce mémoire, nous avons pu nous apercevoir de la richesse du patrimoine fluvio-maritime, d'un point de vue matériel comme immatériel. Pourtant, malgré cette diversité, le patrimoine issu du monde marin et fluvial reste encore aujourd'hui méconnu et par conséquent menacé.

Il ressort de cette étude des disparités au sein de ce patrimoine. Disparité entre le patrimoine maritime et fluvial, en effet la mer est plus mise en avant que le fleuve car plus vendeuse. Pourtant, le patrimoine fluvial en France (et même dans le monde) est conséquent, en témoigne l'histoire de la Seine et l'héritage que cette dernière a engendré.

Même chose pour le patrimoine matériel, grandement mis en avant, en particulier les navires et les bateaux au détriment d'autres patrimoines comme les savoir-faire issus du monde portuaire.

Toutefois, ressort de cette étude deux facteurs importants pour la valorisation du patrimoine fluvio-maritime. Premièrement, les associations, présentes tout le long de cet écrit sont, comme nous avons pu le voir, souvent les premières à alerter et préserver ce patrimoine. Plus encore, c'est bien souvent d'elles qu'émanent de nombreux projets comme les expositions, les musées ou encore les festivités.

Ces dernières [les festivités] sont, elles aussi, un facteur très important dans la valorisation de ce patrimoine. En effet, de par leur visibilité et leur activité elles permettent de faire connaître ce patrimoine. Preuve en est avec la dernière édition de l'Armada qui a rassemblés grand nombre de personnes²¹⁶ ou encore la dernière édition de la Transat Jacques Vabre 2021 qui a accueilli au départ de la course 450 000 visiteurs²¹⁷

Apportons toutefois une limite à ces fêtes, qui certes permettent de promouvoir ce patrimoine mais en mettant souvent en avant l'aspect vendeur (gréements, ect.) au détriment d'autres facettes de cet héritage.

Afin de pallier cela, des structures permanentes sont nécessaires. Si elles existent déjà, elles sont souvent peu mises en avant sur le territoire français et soutenues par les pouvoirs publics, comme c'est le cas pour la région Normandie.

²¹⁶ À l'heure où je rédige ce mémoire les chiffres n'ont pas encore été dévoilés, cependant l'organisateur de l'Armada a déclaré au journal *Paris Normandie* que le nombre de visiteurs avait été supérieur à ceux de 2019 (4 millions), ce qui corrobore l'article de Rouen Tourisme qui estimait « à 6 millions le nombre de visiteurs sur 10 jours. »

²¹⁷ Chiffre issu du site de la transat : <https://www.transatjacquesvabre.org/>

On notera cependant la spécificité du territoire breton qui, soulignons-le une dernière fois, a souvent été précurseur et est toujours aujourd'hui une région exemplaire dans la valorisation de ce patrimoine.

Autre élément majeur à souligner : l'absence de femmes au sein du patrimoine fluvio-maritime. La problématique a déjà été relevée dans le projet de valorisation, mais nous nous devons de ré insister sur ce point : ces dernières n'apparaissent pas ou peu dans les différents documents observés -en tant que sujet d'étude et non en tant que rédacteur. Pourtant elles font partie de cette histoire et par conséquent de ce patrimoine, il conviendrait donc de leur redonner la place qu'elles méritent.

Enfin, dernier élément qu'il convient de souligner -et qui lui aussi a été relevé au sein du projet de valorisation le manque de recueil de mémoire au sein des associations du milieu fluvial et maritime, qui sont pourtant un vivier très important. Je profite de ce mémoire pour tirer la sonnette d'alarme sur ce sujet. Si rien n'est mis en place, cette mémoire est vouée à disparaître.

En guise de conclusion, cette étude nous expose la richesse de ce patrimoine et les actions des associations qui restent toutefois peu nombreuses face à l'ampleur de cet héritage et des dangers auquel il fait face. Il semble nécessaire de mettre en place des mesures afin de sauvegarder ce patrimoine mais aussi de proposer diverses actions afin de sensibiliser le public à cette problématique. La population le constitue le cœur de cible à « capter », c'est auprès d'elle que nous nous devons de promouvoir ce patrimoine afin de créer une réelle synergie entre tout les acteurs. Sans son soutien il semble difficile de promouvoir et préserver ce patrimoine.

Bibliographie

BAILONI Mark “*Culture et renouveau urbain dans les territoires post-industriels du Nord de l’Angleterre (Culture and urban renewal in post-industrial territories of Northern England)*” dans *Bulletin de l’Association de Géographes Français*

BARZMAN John “*Qui s’intéresse au patrimoine portuaire et maritime ? Le cas du Havre*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

BARZMAN John, SAUNIER Eric, “*Histoire du Havre*”, édition Privat

BEGHAIN Patrice. “*Patrimoine, politique et société*”. Presses de Sciences Po, 2012

BERGERE Marc. « *Le paquebot France à quai au Havre. Symbole d’une ville et d’un pays en crise ?* »

BIDDULPH Mike Biddulph “*Urban design, regeneration and the entrepreneurial city*” dans *Progress in Planning*

BOELL Denis-Michel “*Les maillets de calfat résonnent en Bretagne*” dans *Museum*

BROWN Jonathan, COCKS Matthew, COUCH David, SHAW David, SYKES Olivier “*A City Profile of Liverpool*” dans *Cities*

CADORET Bernard « *Sources pour l’ethnographie maritime* » dans *Terrain*

CHÉDOT Cyril , MALLET, Pascal. “*Le port du Havre : En adaptation permanente au commerce international*” dans *Atlas de l’estuaire de la Seine*.

CHEVRIER Helène “*Construction des patrimoines maritimes : nature ou culture ?*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

COLLINET-APPERE Carole “*Douarnenez : 40 ans d’histoires maritimes et un nouveau cap pour la revue Chasse-Marée*” dans *Franceinfo*

COTTO Kelig Yann, SALAUN Lénaïg , “ *La recherche scientifique au service des collections muséographiques du Port-musée de Douarnenez* “, dans *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*

DECAUX Alain “*Le patrimoine culturel maritime et cotier et l'action associative*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

DENIS Gwendal, “ *Pêches à Douarnenez au début du 20ème siècle*”, dans *Lapurdum*

DI MEO Guy “*Le patrimoine maritime : un besoin social contemporain*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

DULAURIER Henri, LEGOY Jean, LIOTARD MARTINE, MANNEVILLE Philippe “*Le Havre : 1517-1986, du Havre d'autrefois à la métropole de la mer*”, Edition Du Ptit Normand

EVANS Richard, MAURY Hervé, PARKINSON Michael “ *Liverpool, la restructuration urbaine d'un port en déclin : La nécessité de l'action publique*”. dans *Les Annales de la recherche urbaine*

FREMONT Antoine Fremont. “*Le Havre face au défi de la mondialisation*”. dans *Revue Esprit*

FUCHS Julien, GONTIER Camille, MICHOT Thierry, “Les fêtes maritimes en Bretagne : quand le territoire rencontre le patrimoine, une approche sociogéographique “ dans *Noroi*, 2

GAILLARD Bénédicte, RODWELL Dennis “*A Failure of Process? Comprehending the Issues Fostering Heritage Conflict in Dresden Elbe Valley and Liverpool — Maritime Mercantile City WorldHeritage Sites*” dans *The Historic Environment: Policy & Practice*

GAY François, LEMENOREL Alain, “*Le patrimoine maritime havrais et ses acteurs. Un "musée fantôme"*” dans *Études Normandes*.

GONIDEC Marion “*Douarnenez. « Le patrimoine maritime, c'est un savoir vivant »*” dans *Ouest France*.

GONTIER Camille “*Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne : du "rendez-vous des marins" au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale*” [Université

de Bretagne occidentale - Brest] 2020

GRIMAUD Elisabeth « *Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du Havre* » dans *Norois*.

GRINER Pierre “*Les « Pêcheurs d'Iroise » sont à voir et à écouter*” dans *Ouest France*.

HADIWINOTO Ashadi, HAKIM Luqmanul , PURWANTIASNING Ari Widyati, “*Revitalisation de la zone portuaire dans le but de préserver l'identité de la ville. In : Comparative Studies: Clarke Quay-Boat Quay Singapour, Albert Dock Liverpool et Sunda Kelapa Jakarta.*” dans *Comparative Studies: Clarke Quay-Boat Quay Singapour, Albert Dock Liverpool et Sunda Kelapa Jakarta*

HAMILTON Claire “*Liverpool stripped of Unesco World Heritage status*” dans *BBC*

HARGAN, Jim. “*Liverpool's Albert Dock: Life on the Merseyside quays.(Liverpool, England).*” dans *British heritage*

HINCHLIFFE John “*Liverpool Maritime Mercantile City World Heritage Site:Lessons for the conservation and management of port cities*”

HOCQUET Jean-Claude. “*Le chasse-marée. Revue d'histoire et d'ethnologie maritime, revue bimestrielle, Scop le chasse-marée, Abri du Marin*” dans : *Revue du Nord*

JARNOUX Philippe “*Le patrimoine maritime en France : une idée tardive*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

JONES Simon “*Liverpool in the blitz*” dans *History Today*

LACOMBE Philippe “*Le patrimoine maritime, frénésie et/ou contournement.*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

LE BOULANGER Jean-Michel. “*Douarnenez de 1800 à nos jours : Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*”. Edition Presses universitaires de Rennes

LE DEM Annie “*La fête maritime: moyen de transmission et héritages maritimes*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

LEMÉNOREL Alain. “*Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socioculturel*” dans *Environnements portuaires*.

LEMÉNOREL Alain “*La maritimité havraise, entre imaginaire et réalité*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

LEMÉNOREL Alain. “*Genèse et fonctions de l’espace maritime du Havre. In: Des villes, des ports, la mer et les hommes*”. dans *Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*

LEVERT Florence. “*Femmes de marins, compagnes de pêche.*” dans: *Études Normandes*.

LE LOUARN Geneviève “*De la notion de Monument historique à celle de patrimoine*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

LONGUET Isabelle, “*Douarnenez : le musée du Bateau*” dans *Terrain*

MALON Claude. “*Prospective et planification des grands travaux. L'exemple du port pétrolier d'Antifer*”. dans *Études Normandes*

MANOURY Élodie. “*Chants de marins et fêtes maritimes en Normandie. Vers une renaissance de la mémoire maritime.*” dans *Études Normandes*.

MARIE Guillaume, PERON Françoise “*Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel : de l’émergence du concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales*”

MARIE Guillaume, PERON Françoise “*Le patrimoine maritime bâti des littoraux : élément majeur d’identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d’aujourd’hui*”

MARIE Guillaume, PERON Françoise “*Strategie de mise en valeur du patrimoine maritime culturel des territoires littoraux de la Bretagne*”

MOORE John. “*Steeped in History: Step Back in Time at the Merseyside Maritime Museum.*”

OZENFANT Laure “*Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne : mise en œuvre d’une recherche appliquée au territoire breton*” [Université de Bretagne occidentale - Brest] 2020.

PABOIS Marc “*Le patrimoine maritime : prise de conscience et évolution des mentalités.*” ssu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

PENDLEBURY John, SHORT Michael, WHILE Aidan “*Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity,*” dans *Cities*

PRELORENZO Claude “*La ville portuaire, un nouveau regard. Évolutions et mutations*” dans *Rives méditerranéennes*

PICON Bernard “*Des patrimoines comme miroirs culturels*” issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

PONTHIER François. “*Le paquebot France.*” dans *Revue Des Deux Mondes*

RAILLARD. Quentin “*CARTE. À qui appartiennent les Abris du marin dans le Finistère ?*” dans *Ouest-France*

RODWELL Dennis “*Negative impacts of World Heritage branding: Liverpool – an unfolding tragedy?*”

RILEY Ray « *Patrimoine maritime au Royaume-Uni : quelques exemples* » issu de “*Le patrimoine maritime : construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*” sous la direction de Françoise PERON

SOUHARD Alexis “*Port-musée de Douarnenez : l’appel à l’aide de la Ville pour le financer*” dans *Le Télégramme*

SIMPATICO Anthony “*Mega-event heritage revitalization’s effect on tourist flows: A density-based clustering analysis of the 2008 European Capital of Culture’s effect on Albert Docks Conservation Area, Liverpool.*”

VAILLANT Emilia, « *Des musées techniques et industriels en Grande-Bretagne* » dans Terrain

STALUTA Elena “*Le patrimoine maritime normand*” [mémoire, Université de Rouen], 2009

TAYLOR Greig Taylor “*From ‘unofficial militants’ to de facto joint workplace control: the development of the shop steward system at the port of Liverpool, 1967–1972*” dans *Labor History*

Sitographie

Ateliers de l’Enfer, site web: <https://www.lesateliersdelenfer.fr/>

Association Fêtes maritimes de Douarnenez site web:<https://www.fmdz.org/>

Chasse-marée, site web : <https://www.chasse-maree.com/>

Docks Albert site web :<https://albertdock.com/>

HAROPA, site web : <https://www.haropaport.com/fr/publications/rapport-dactivite-haropa-port-2021>

INSEE, site web: <https://www.insee.fr>

Maritime museum of Liverpool site web : <https://www.liverpoolmuseums.org.uk/maritime-museum>

Observatoire des patrimoines maritimes site web:
<https://www.observatoiredespatrimoinesmaritimes.com/>

Patrimoine maritime et fluvial site web : <https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/>

Port Center site web: <https://lehavreportcenter.com/>

Port Musée site web: <https://www.port-musee.org/>

Treizour site web: <https://d21.bzh/qui-sommes-nous/>

Stop the rot , site web: <https://www.stopherot.co.uk/>

Iconographie

Figure 1 : Intérieur du musée de la Marine *Collection* :

Figure 2: Louis le Pensec « Interview sur les attributions de son ministère *Collection* : INA

Figure 3 : "Les Fêtes du patrimoine maritime en Bretagne en 2000". Annie Le Dem « La fête maritime : moyen de transmission et héritages maritimes » colloque international "Patrimoine maritime 2000" tenu à Brest du 10 au 13 Juillet 2000] sous la direction de Françoise Péron

Figure 4 : Brest 92, photographie issue du journal *Collection* : Le Télégramme

Figure 5 : Emile Loubon, « Le Port du Havre au XIXe siècle », 1843 *Collection* : Chambre des commerces et d'Industrie de Marseille.

Figure 6 : Le Havre vue du ciel en 1944 *Collection* : Archives nationales Britanniques

Figure 7 : Graphique de tonnage déchargé par le port d'Antifer entre 1976 et 1996 issu de l'article « Prospective et planification des grands travaux. L'exemple du port pétrolier d'Antifer » de Claude Malon

Figure 8 : Toit des docks Vauban *Collection* : photographie personnelle

Figure 9 : Le cotre pilote Marie Fernand. *Collection* : Association Hironnelle de la Manche, photographe : Christian Quilleré

Figure 10 : Hôtel Dubocage de Bléville *Collection* : Normandie Tourisme photo de Philippe Bréard.

Figure 11 : Photo du port en arrière-plan entouré de barrière. *Collection* : Photographie personnelle

Figure 12 : Capture d'écran du site Pays d'Art et d'Histoire

Figure 13: « Liverpool in 1682 » *Collection*: Merseyside Maritime Museum

Figure 14: « Le port de Liverpool », peinture de Robert Salmon

Figure 15 : Liverpool après des frappes aériennes : Liverpool Echo

Figure 16 : Les docks avant leur réaménagement Liverpool Echo

Figure 17 : Affiche de l'exposition « Life on Board » du Merseyside maritime museum.
Collection : Merseyside maritime museum

Figure 18 : Évolution du nombre de visiteurs pour la ville de Liverpool. Graphique issu de l'article d'Anthony Simpatico « *Mega-event heritage revitalization's effect on tourist flows: A density-based clustering analysis of the 2008 European Capital of Culture's effect on Albert Docks Conservation Area, Liverpool* »

Figure 19: « *How Liverpool Waterfront have change* » *Collection*: BBC

Figure 20 : *Micro trottoir sur la perte de statut de Liverpool*, *Collection* BBC

Figure 21 : « *Douarnenez, carte de l'état-major de 1860-1880.* » Capture d'écran du site Géoportail.

Figure 22 : Augmentation de la population de Douarnenez et Ploaré entre 1851 et 1881, tableau extrait de l'ouvrage de Jean Michel le Boulanger « *Douarnenez de 1800 à nos jours: Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville* »

Figure 23 : *Population par grande tranches d'âges*, *Source* : INSEE

Figure 24: « *À bord du Pierrot-Michel, campagne de pêche au thon 1971* » *Auteur* : Jean-Paul Mathelier

Figure 25 : Numéro 300 de la revue Chasse-Marée *Collection* : Chasse-Marée

Figure 26 : L'Abri du marin à Douarnenez *Collection* : Le peuple Breton

Figure 27 : Fête de la mer 1986 *Collection* : Chasse-Marée

Figure 28 : Affiche de l'observatoire des patrimoines maritimes *Collection* : Observatoire des patrimoines maritimes

Figure 29 : Capture d'écran du logiciel Reaper lors du montage du podcast

Figure 30 : Projet de présentation du podcast sur la tablette

Figure 31 : Exemple de panneau de médiation

Figure 32 : Exemple de dispositions de l'exposition

Annexes

ANNEXE 2 :



Déclaration de M. Jack Lang, ministre de la culture, sur une politique culturelle pour la mer, à Paris le 17 décembre 1981

Prononcé le 17 décembre 1981

Intervenant(s) :

- Jack Lang - Ministre de la culture

Monsieur le Ministre, Monsieur le Conseiller du Président de la République,

Il n'est pas aisé de parler devant vous, devant les hommes de la mer que vous êtes, Louis Le Penec et Paul Guimard, et c'est avec précaution et modestie que je m'exprime devant vous ce matin. Notre ami, Paul Guimard, saurait mieux que moi, avec le langage de la mer et le langage du poète, dire ce que peut être une grande politique pour la mer. Je dirai qu'en tous cas, la mer suscite en vous, Messieurs les journalistes, assez de force, d'imagination et de rêve pour que vous franchissiez l'obstacle de l'heure et du temps et que vous soyez avec nous ce matin sur ce bateau. Je n'oublie pas non plus, mais la poésie y était loin de ces réflexions, que dans mon toujours présent métier de professeur de droit, métier que j'ai abandonné provisoirement, le droit de la mer a constitué une de mes occupations essentielles, puisque c'est à partir d'une thèse sur le plateau continental de la Mer du Nord que je me suis présenté à l'agrégation de droit.

Je dirai d'abord que la culture de la mer est une culture vivante qui concerne d'abord ceux qui vivent ou ceux qui en vivent, ce qui est une évidence qu'il ne faut pas oublier, nous qui sommes à Paris ici, ce matin.

Le Ministre de la Mer qui s'en occupe activement, sait que tout ce qui s'ordonne autour de la vie des marinières, des pêcheurs, des saliniers, des ouvriers des chantiers navals, tout cela compte d'abord pour constituer une vraie culture de la mer, une culture au demeurant riche en traditions, en savoirs et en expressions et il appartient à nos deux ministères, et non pas au seul Ministère de la Culture, mon cher collègue, de travailler de concert pour faire vivre et enrichir cette culture-là, cette culture de la vie de tous les jours.

Cette culture-là, cette culture de tous les jours, qui se fabrique chaque jour, elle est

reliée évidemment à une histoire et cette histoire, nous devons contribuer à la restituer à nos mémoires à tous et à la mémoire de ceux qui vivent la vie de la mer. La mémoire de ces gens que l'on croit sans histoire comme les paysans des campagnes ou les ouvriers des villes. Cette histoire, ce n'est pas seulement l'histoire des grandes batailles navales. Et pourtant, il faut la raconter, la raconter mieux encore, mais l'histoire de ceux qui souffrent et qui peinent. C'est pourquoi notre Ministère de la Culture a donné des directives aux services des Archives qui relèvent de notre Ministère, pour qu'à l'avenir, les services des Archives s'ouvrent plus largement au public, à tous ceux qui à partir de notre histoire, souhaitent entreprendre d'autres recherches ou d'autres activités. En 1983, la célébration du tricentenaire de la mort de Colbert auquel sont dues la plupart de nos institutions maritimes sera l'occasion de manifestations importantes à la fois par une grande exposition nationale et un colloque historique de haut niveau. Par ailleurs les Archives départementales qui doivent s'ouvrir plus largement au public, accompagneront ces manifestations par un travail de leurs services pédagogiques auprès du monde scolaire. Nous serons particulièrement attentifs aussi à l'effort des associations, des sociétés savantes comme le colloque sur l'histoire maritime qui se tiendra à Brest en 1982, colloque national des sociétés savantes. L'histoire c'est aussi les recherches archéologiques et je ne vais pas, je pense que le dossier de presse évoque l'ensemble des entreprises archéologiques en mer, vous rappeler ce que fait le Ministère de la Culture en ce domaine. Je dirai simplement qu'à la demande de Monsieur le Ministre de la Mer, les moyens ont été donnés pour que les recherches archéologiques sous-marines et subaquatiques, excusez-moi d'étendre ma préoccupation aux fleuves et aux cours d'eau, soient poursuivies et activées.

Traditions de vie, traditions de travail, traditions de culture, traditions d'organisation économique et sociale, sans esprit de nostalgie et de passéisme, la culture maritime d'aujourd'hui, ne se comprend pas sans connaître les traditions profondément enracinées qui ont forgées et soudées tous ceux qui vivent de la mer. Sur ce plan là-aussi, il nous faut mieux connaître et mieux aider à faire connaître les modes de pêche, les architectures navales, les métiers, l'habitat. La diversité des expressions culturelles est extrême, des ex-voto aux chants de navigation, des régates aux contes qui associent l'imaginaire et le réel. Des témoignages concrets de la vie quotidienne, outils, bateaux, à l'aménagement de l'espace, ponts, écluses, glacières, phares, ports et citadelles, bref la vie de chaque jour. Les usages et leur évolution inscrivent leur forte empreinte qu'il faut savoir lire.

Quels sont nos moyens et quelle est notre volonté pour mieux connaître et protéger ce patrimoine-là ? D'abord il y a nos compétences pour l'inventaire et pour la

l'inventaire et pour la protection des monuments et objets. J'ai demandé à nos services d'activer l'œuvre de protection et d'inventaire du patrimoine

comme l'illustre la décision récente prise pour la protection du phare de Cordouan. Mais surtout, si la même préoccupation surgit avec force pour la sauvegarde des bateaux anciens. La question des moyens de protection n'est pas entièrement résolue je vous l'avoue. Je pense pouvoir être en mesure avant quelque mois de faire une série de propositions pour la sauvegarde des bateaux anciens.

Dans le cadre d'une politique nouvelle de la culture mieux reliée à la vie et au travail,

j'entends développer l'ampleur et les moyens des écomusées comme à Ouessant dans le parc naturel d'Armorique, le Musée d'Aquitaine à Arcachon, le Musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine pour ce qui n'est pas à proprement parler maritime afin de diffuser, faire connaître, faire comprendre les traditions et la culture de populations trop souvent marginalisées. Les recherches ethnologiques, comme celles déjà soutenues sur la pêche à Martigues, sur la construction navale sur les côtes bretonnes, les gens du seul sur le littoral vendéen recevront un soutien d'autant plus actif qu'elles s'appuieront sur ceux qui sont directement concernés. Aller la rigueur scientifique à la curiosité communément éveillée, susciter les forces vives de réflexion, d'imagination et de création sont la richesse et l'avenir de la culture des gens de la mer comme de toute autre communauté.

Il n'y a pas seulement les objets, il n'y a pas seulement les sites et monuments, il n'y a pas seulement les outils, il n'y a pas seulement les bateaux, il y a aussi, évidemment les traditions et les savoirs. La richesse des traditions, de la culture des gens de mer et c'est celle de leur savoirs scientifiques et techniques, savoirs qui concernent aussi bien la faune, la flore maritime, les vents et les courants, les savoirs écologiques. De ce point de vue, ce matin nous manque un collègue, le collègue de l'environnement, avec lequel, il nous faut étroitement coopérer. Les savoirs, ce sont aussi les techniques de pêche, les techniques de constructions navales, de conservation du poisson... Le savoir, c'est un examen plus attentif, la compréhension et l'utilisation de l'évolution technologique, de la mécanisation des tâches, aux économies d'énergie, de la sécurité en mer aux conditions de vie, c'est la faculté qui permet d'allier le progrès économique et la qualité du travail.

La réhabilitation de la culture scientifique et technique, fait partie, vous le savez, de l'ambitieux projet culturel du Président de la République. Le Musée des Sciences et des Techniques auquel notre ami Paul Guimard travaille avec ardeur chaque jour, pour l'ouvrir au public dans les délais les plus rapides, consacra, je l'espère, un département à la culture scientifique et technique des hommes de la mer.

Les moyens que le Ministère met à la disposition de cette préoccupation de culture scientifique et technique sont divers et nombreux. Les écomusées, l'aide à l'édition, le développement des médiathèques, des clubs scientifiques et techniques, aideront aussi à mieux faire connaître la culture scientifique et technique auprès des plus jeunes et auprès des populations les plus larges.

Je pourrais continuer la liste mais je crois que vous avez entre les mains un dossier qui résume l'ampleur et la diversité des interventions du Gouvernement pour mieux protéger, mieux faire aimer les outils, les hommes et les cultures de la mer.

Mais la mer, ce n'est pas seulement ceux qui y vivent, ou ceux qui en vivent ; la mer, au fond, je dirais que c'est la propriété de l'ensemble du pays, y compris de nous tous, moi je ne suis pas un homme de la mer, de nous tous français ou citoyens de tous les pays du monde qui la fréquentent parfois, qui y vivent parfois. 13 millions de personnes prennent leurs vacances sur le littoral, 450 000 bateaux de plaisance sont recensés pour 2 millions de pratiquants. La confrontation entre les gens de la mer et les %C2%AB terriens %C2%BB si j'ose dire n'est pas une mince affaire Population de la mer, population de la terre parfois s'ignorent, parfois entrent en conflit, se

heurtent. Développer la culture maritime, ce n'est pas seulement protéger le passé, ce n'est pas seulement aimer les gens de la mer face à l'avenir, c'est aussi mieux faire vivre en symbiose ceux de la mer et ceux de la terre. C'est un enjeu décisif de l'aménagement du littoral et du développement économique.

De ce point de vue, je crois que l'activité culturelle à une part importante à jouer, et vous le savez. Les initiatives prises sont nombreuses, réconfortantes et encourageantes. S'agissant des activités culturelles relatives à la mer, j'ai relevé l'existence de plusieurs centaines de groupes de musique, de théâtre, de cinéma, de poésie qui, sillonnant les côtes de France et pas seulement l'Atlantique mais aussi le Méditerranée et l'ensemble des mers qui bordent les rives de notre territoire. Des activités de diffusion et d'animation à partir des canaux et des voies navigables se multiplient : le théâtre de la Rivière en Bretagne qui, s'est créé en 1975, pour parcourir le réseau des canaux, pour diffuser des spectacles à vocation populaire de danse, de cinéma, de théâtre et de poésie. Autre exemple, il porte ce beau nom, l'association %C2%AB Flagrant délit d'imaginaire %C2%BB qui mène à partir de sa péniche une action originale d'animation musicale et de quartier, de Paris au Canal Saint-Martin, en Avignon au moment du Festival.

Un projet est en cours d'examen, plus ambitieux encore présenté par une association se propose d'unir l'Atlantique et la Méditerranée par le Canal du Midi et de lier les préoccupations scientifiques dont nous parlions à l'instant à l'occasion du

Bicentenaire de l'Ingénieur Riquet, créateur du Canal des Deux Mers, à une politique d'animation en Occitanie associant une douzaine de troupes théâtrales et d'associations de Bordeaux à Avignon. Autre activité, dont personnellement j'ai été le témoin : l'activité autour des chantiers navals. Je ne sais si beaucoup d'entre vous connaissent l'expérience tout à fait exceptionnelle de l'ex-chantier de Port-de-Bouc près de Marseille. Ce fut, vous le savez, un chantier naval très actif pendant plus d'un demi-siècle, et qui, malheureusement a cessé de vivre il y a quelques années. Les ouvriers des communes concernées et notamment de Port-de-Bouc se sont alignés pour faire vivre encore dans la mémoire des populations ce que fut la vie du travail, la vie des gens de Port-de-Bouc, associant des professionnels de la création, des musiciens de Marseille, des metteurs en scène d'Avignon, des hommes de science de l'Université de Marseille, et beaucoup d'autres participants. Ils sont réussi l'été dernier pendant deux mois à créer là un événement vivant, populaire, enraciné dans une connaissance parfaite de ce que fut la vie de ce chantier et préparent pour l'année qui vient de nouvelles rencontres et de nouvelles manifestations.

Le lien entre un passé et un avenir, entre la tradition d'une vie et la création de spectacles me paraît être exemplaire des activités culturelles qui ne se réfugient pas dans la nostalgie, mais qui s'appuyant sur un passé construit l'avenir.

Autre exemple : l'association %C2%AB Tréizour %C2%BB et la fédération régionale pour le patrimoine maritime en liaison avec la ville de Douarnenez projettent, et nous le soutiendrons, la création d'un centre de culture maritime. Une ancienne glacière servira de lieu géographique où pourront se rencontrer tous ceux qui s'intéressent au milieu maritime : la photographie, le cinéma, les expositions et débats y trouveront leur place.

Dans le même esprit, nous allons contribuer à aider à la naissance du Festival International de la Culture Maritime qui aura lieu en rade de Brest en juillet 1982. Brest, qui malheureusement, voici quelques semaines a subi un grave dommage : sa maison de la culture a été incendiée au cours d'une nuit et dans quelques instants à l'Assemblée nationale les parlementaires de cette région attireront l'attention du Gouvernement sur les conséquences graves de l'incendie de la Maison de la Culture de Brest.

Voici quelques exemples. Je pourrais les multiplier. D'autres concernent la radio, d'autres la photographie, la chanson, le cinéma...

Du centre méditerranéen de René Alliaud, qui à partir de Fontblanche va faire naître l'un des premiers grands centres régionaux de création cinématographique tourné non seulement vers l'ensemble de la France mais aussi vers l'ensemble des pays de la Méditerranée, au Festival de Brest, à la célébration de tous ceux qui ont contribué à marquer l'histoire de la mer, le Ministère de la Culture, le Gouvernement, les municipalités concernées prennent à bras le corps les activités culturelles qui bordent nos côtes et nos littoraux.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je voulais vous dire très rapidement. Pour le reste, économisant votre temps et sentant votre capacité d'écoute dans le froid, je vous renvoie au dossier établi par les services sur ce que le Ministère a entrepris et compte entreprendre dans les prochaines années.

J'avais par une formule, qui a été par les uns approuvés, par les autres moqués, c'est normal, évoqué à l'Assemblée Nationale, il y a quelques semaines, l'idée suivante. Une grande politique de la culture, telle que la souhaite le Président de la République

ne peut pas être l'œuvre d'un seul ministre de la culture ou du seul Ministère de la Culture. Une grande politique de la culture, c'est l'œuvre de tout un Gouvernement. JeJe dirais au-delà, de l'ensemble de ceux qui sont les agents de la culture en France, aux collectivités locales, aux entreprises privées, aux entreprises publiques en passant par les artistes, par les hommes de culture et les créateurs, que dans le

Gouvernement de Pierre Mauroy et François Mitterrand, il n'y a pas un Ministre de la Culture tout seul, isolé, dans son coin, cherchant à faire entendre la parole, il y a 43, 44 ministres de la Culture. C'est vrai, que chaque fois que nous voulons à pleines mains, avec une volonté ferme, régler un problème, l'archéologie, l'ethnologie, le livre, le cinéma, la musique, nous savons et nous constatons qu'il faut que plusieurs membres du Gouvernement s'associent, les radios, les télévisions, pour sortir de l'ornière et bâtir vraiment une politique nouvelle.

Je remercie beaucoup, M. le Ministre de la Mer d'avoir pris cette initiative car c'est lui

d'avoir pris cette initiative car c'est lui qui l'a prise. Notre collègue de l'Environnement est, je pense, de tout cœur avec nous et nous vous donnons un rendez-vous l'été prochain, si vous le voulez bien. Au moins, deux rendez-vous, l'un sur la côte ouest, l'autre sur la côte sud pour ne pas faire de jaloux. Ensemble, nous dresserons le bilan de cette nouvelle politique culturelle pour la mer et par avance nous vous attendons avec joie à ce rendez-vous.

ANNEXE 2

Page du Pays d'Art et d'Histoire

PATRIMOINES

Patrimoine maritime et industriel

Un littoral de falaises en bordure de la Manche, la présence d'un large estuaire, d'un fleuve majeur et de rivières secondaires sont autant de facteurs propices à la création de richesses sur le territoire. Du génie maritime à l'exploitation des ressources locales, en passant par la pré-industrialisation, le patrimoine maritime et industriel du Pays d'art et d'histoire est particulièrement abondant.



Abattoirs



Bateau-feu



**Cotre pilote
Marie-
Fernand**



**Grotte aux
galets**



**Hôtel des
ingénieurs**



**Port
d'Antifer**



Moulins à eau



**Phare de la
Poterie**



**Docks
Vauban**



**Nez du
paquebot
France**



**Port du
Havre**



**Zone
industrialo-
portuaire du
Havre**

