



HAL
open science

Qui s'intéresse au patrimoine portuaire et maritime? Le cas du Havre

John Barzman

► **To cite this version:**

John Barzman. Qui s'intéresse au patrimoine portuaire et maritime? Le cas du Havre. Françoise Péron. Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens, Presses universitaires de Rennes, pp.255-266, 2002, Collection "Art et Société", 2-86847-594-9. hal-01220133

HAL Id: hal-01220133

<https://hal.science/hal-01220133>

Submitted on 2 Nov 2015

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.

*art
société*

SOUS LA DIRECTION DE
FRANÇOISE PÉRON



LE PATRIMOINE MARITIME

CONSTRUIRE, TRANSMETTRE, UTILISER,
SYMBOLISER LES HÉRITAGES
MARITIMES EUROPÉENS



les
PUR
Presses
Universitaires
Rennes

Qui s'intéresse au patrimoine portuaire et maritime ?

Le cas du Havre

John BARZMAN

Historien, CIRTAL, Université du Havre

Par quel processus des acteurs sociaux décident-ils qu'un amas d'objets divers constitue un patrimoine portuaire et maritime, et s'engagent-ils à le mettre en valeur¹ ? Nous nous proposons d'examiner la question à travers le cas du Havre depuis environ 1950, tout en reconnaissant qu'on peut trouver des antécédents avant cette date. Notons d'emblée deux particularités de la situation : d'abord la disproportion frappante entre l'importance économique considérable du port et la taille modeste de l'Espace maritime et portuaire des Docks-Vauban qui est censé en représenter l'activité historique ; ensuite le caractère tardif de la création de cet Espace dont la première tranche n'a été ouverte qu'en 1998, après plusieurs tentatives plus anciennes et de moindre envergure d'exhiber une partie du patrimoine maritime havrais, et malgré la multiplication de musées maritimes dans des villes voisines².

Aujourd'hui, au terme de cette histoire de velléités et de résultats éphémères, il existe cinq établissements à vocation culturelle, dont quatre n'ont qu'un rapport ténu à la thématique maritime³. Ce sont, par ordre d'ancienneté :

- 1) le musée André Malraux, musée national d'Art, est le descendant du musée des Beaux-arts créé au Havre en 1839. Le musée André Malraux a abrité quelques expositions sur des sujets maritimes (1980, 1982) que le musée du Vieux Havre, qui avait alors une optique assez étroite, n'a pu accueillir.
- 2) un musée à vocation scientifique, le « Museum du Havre », qui se situe dans la lignée des cabinets de curiosités, et présente des collections ethnologiques

et naturalistes (baleine), avec notamment, dans la rubrique océanique, une pirogue baleinière et des harpons des années 1850⁴,

- 3) le nouvel Espace maritime et portuaire des Docks Vauban, qui évite soigneusement la désignation de « musée », jugée poussiéreuse et institutionnelle⁵. Sa première tranche n'a ouvert qu'en février 1998, mais il se place en troisième position chronologique de par sa généalogie lointaine qui le fait descendre du musée du Sémaphore, fondé en 1922 (pour abriter les collections entreposées à la Chambre de Commerce, en particulier celle de Louis Brindeau, mentionnée ci-dessus) et fermé en 1940⁶. L'Espace maritime et portuaire a des ambitions plus larges que celles d'un musée, notamment dans les domaines de l'animation et de l'ouverture d'une médiathèque et d'un centre de documentation, voire d'archives.
- 4) un musée municipal d'Art et d'Histoire médiévales, le Prieuré de Gravelle, inauguré en 1926, qui est, des cinq établissements, celui qui a le moins de relation à la mer ;
- 5) un musée d'histoire locale, le musée du Vieux Havre, ouvert en 1955 dans le but explicite de témoigner de la splendeur passée du Havre détruit.

Au-delà de ces cinq lieux qui ont pour vocation principale d'exposer des objets en trois dimensions, de nombreux documents sur la marine, notamment iconographiques, sont conservés par les Archives municipales, le Port autonome du Havre et « l'Association French Lines⁷ ». Il faut également mentionner la

« Maison de l'Estuaire », organisme encore embryonnaire qui s'est adjoint un Centre de culture scientifique et technique et a organisé en 1999 une exposition temporaire dans la Gare maritime. La Maison de l'Estuaire est, au moins en partie, une tentative de la nouvelle Université du Havre de mettre ses talents et ses ressources à la disposition des projets culturels des différents services concernés.⁸ Enfin, pendant les mois d'été, un bateau, la Salamandre, permet des visites guidées du port.

Avant de décrire les groupes d'intérêts qui se sont mobilisés autour de la valorisation du passé maritime, il est utile de souligner quelques caractéristiques historiques, géographiques et culturelles générales du Havre :

- d'abord, la fondation de la cité en 1517 est une conséquence de la création d'un abri de navires, et la navigation a conservé un rôle primordial jusqu'à nos jours, dépendance fonctionnelle inscrite dans le nom même de la ville :
- deuxièmement, au cours des deux derniers siècles, les échanges de marchandises et de voyageurs ont constamment placé Le Havre parmi les premiers ports de France, sinon du monde, ce qui a conduit à l'émergence d'une culture maritime particulière, plus intéressée par le commerce que par l'histoire, assimilée au récit des hauts faits du souverain et des guerres :
- troisièmement, les activités d'échanges internationaux ont pendant longtemps déterminé le groupe qui dominait la vie politique et sociale de la cité, ainsi que la majorité des emplois qui y étaient offerts, conduisant tout naturellement à l'adoption du surnom de Porte Océane à la fin des années 1920 :
- enfin, la population de la commune a rarement dépassé le chiffre de deux cent mille au cours du vingtième siècle, ce qui est relativement peu si on la compare à celle d'autres grands ports comme Marseille, Rouen ou Liverpool. Cepen-

nant les millions d'habitants de la région parisienne se trouvent à seulement deux heures de distance du port du Havre.

Le site présente donc de nombreux atouts pour la valorisation de son patrimoine maritime s'il doit surmonter certaines limites culturelles et géographiques⁹.

Nous n'aborderons pas ici la longue préhistoire du musée au cours de laquelle se manifeste un intérêt pour la conservation historique et l'histoire maritime et coloniale. C'est vers la fin des années 1950, la reconstruction du centre ville ayant avancé, que resurgit une volonté soutenue de créer un musée spécifiquement portuaire et maritime. Dans les années 1970, des projets plus précis s'affirment et leurs porteurs commencent à rechercher des financements. Néanmoins, ils n'aboutissent à un arrangement durable qu'une vingtaine d'années plus tard, avec l'ouverture de l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban. Pendant cette période, des intérêts divers manifestent leur désir de valoriser le patrimoine maritime de la ville mais ne réussissent pas à s'entendre autour d'un projet commun. Nous les avons classés en cinq catégories principales. Nous y avons ajouté deux catégories d'acteurs virtuels, au regard du rôle qu'ils ont joué dans d'autres ports mais n'ont que faiblement rempli au Havre.

LES ASSOCIATIONS LOCALES DE MAQUETTISTES ET COLLECTIONNEURS

■ Une première mouture de ce courant émerge vers 1960, à l'occasion d'une exposition de maquettes de navires qui débouche sur la fondation d'une énième association (le Groupement des maquettistes) qui se fixe le but d'organiser une exposition permanente de modèles réduits, de photographies, de plans et autres documents sur tous types de navires¹⁰. Il en sort l'Association pour le musée maritime et Portuaire (elle-même fédération d'associations) qui présente bientôt ses collec-

tions dans des sites temporaires prêtés par la Société des régates (un club privé), le Port autonome du Havre (le hangar 22), la Chambre de commerce ou la ville. L'association recrute surtout des capitaines, armateurs, constructeurs de navire et ingénieurs à la retraite, des jeunes scouts de la mer, et des collectionneurs de souvenirs. Elle s'appuie sur une tradition de bénévolat et cherche à obtenir le soutien du très officiel Musée national de la Marine, situé au Palais de Chaillot à Paris. Conformément aux conceptions de l'époque, elle estime que des expositions sur l'empire colonial, les explorateurs et conquérants français, se rapportent bien au thème maritime. En 1973, Jean Guestre, un pharmacien en devient président; son successeur, Claude Wagner est chimiste et passionné par la restauration. En 1981, il pense pouvoir annoncer que six mille mètres carrés ont été réservés pour un musée dont la thématique porterait sur le dix-neuvième et le vingtième siècles, complétant ainsi le musée du Vieux Havre, dont on espérait qu'il se confinerait sagement aux dix-septième et dix-huitième siècles¹¹. L'association continue d'organiser des manifestations au cours des années 1980 et se place finalement comme une des trois organisations fondatrices du nouvel Espace maritime et portuaire des Docks Vauban.

DIRIGEANTS ET CADRES DES COMPAGNIES DE NAVIGATION

■ Entre temps, un deuxième aspirant au rôle de concepteur général d'un musée maritime apparaît au sein du monde des affaires. Les années 1980 ont été celles du déclin de la marine marchande française. L'agonie prolongée de certaines compagnies de navigation produit alors une masse d'objets et documents dont une partie est recueillie au Havre¹². En effet, le port normand a été un des sièges de la Compagnie générale transatlantique (ou « Transat »), et d'une foule d'armateurs moins connus. Lorsque la Transat

fusionne avec les Messageries maritimes pour former la Compagnie générale maritime (CGM), les papiers et souvenirs des deux anciennes sociétés échouent au Havre¹³. Cette concentration se fait à l'initiative de Jean-Paul Herbert, responsable des relations publiques de la CGM et historien amateur, avec le soutien de ses supérieurs, notamment d'Éric Giuly, ancien directeur de la CGM¹⁴.

Juste avant que l'État, poursuivant une politique de privatisation, ne vende la CGM à la CMA (Compagnie maritime d'affrètements), en 1996¹⁵, les avoirs non commerciaux de la CGM sont exclus de la transaction et confiés à une fondation privée, l'Association French Lines, créée le 6 septembre 1995. Le patrimoine reçu de l'État par celle-ci comprend de l'argenterie, du mobilier de style et autres souvenirs des paquebots de luxe comme le Normandie et le France, ainsi que des documents sur la construction navale, l'entretien des navires, la manutention portuaire et les affaires commerciales, juridiques et financières des sociétés dissoutes. On prévoit alors de conserver quelques échantillons des objets à valeur culturelle dans la perspective de les exposer dans un futur musée, et de vendre le reste aux enchères, pour financer le musée. Quant aux documents, ils restent provisoirement au Havre où ils sont actuellement en cours d'inventaire par des archivistes qualifiés, mis à disposition par la direction des Archives de France, aux termes d'une convention de 1995. Ils devraient constituer une source importante pour l'histoire maritime. L'Association French Lines voudrait que le musée proposé, le centre d'archives et les publications projetées, contribuent à créer une image de marque « French Lines » autour des thèmes du paquebot de luxe et de la traversée transatlantique. C'est avec ce projet qu'elle est devenue la deuxième composante de l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban.

On est parfois tenté de traiter « la ville », symbolisée par ses maires succes-

sifs, comme un seul acteur de la pièce qui se joue autour du musée. Mais l'analyse des politiques suivies nous conduit à distinguer trois ensembles dont les aspirations s'expriment par intermittence dans les différents services de la ville. L'explication est encore compliquée par la rivalité politique entre gauche et droite au cours des quarante dernières années : de 1965 à 1995, le maire appartient au Parti communiste allié aux forces de gauche (André Duroméa, puis Daniel Colliard), tandis que depuis 1995 il est gaulliste à la tête d'une coalition de droite (Antoine Rufenacht). Ces maires successifs ont élaboré des alliances avec les préfets puis avec les présidents du conseil général de la Seine-Maritime et du conseil de la Haute-Normandie, avec plus ou moins de facilité, selon leur couleur politique. Pour tenter d'y voir clair, nous avons concentré notre attention sur les diverses préoccupations qui s'exprimaient à travers les démarches de la ville.

LE TOURISME COMME SOLUTION AUX INQUIÉTUDES À PROPOS DU CHÔMAGE

■ Le souci de créer des emplois a été un des motifs évoqués par les dirigeants de la ville en faveur de l'implantation d'un musée maritime. Le marché du travail a souffert du déclin de la construction navale et des usines métallurgiques, ainsi que de la mécanisation plus poussée des métiers portuaires. Dans la période récente, le bassin d'emploi du Havre s'est distingué par un des plus forts taux de chômage en France, atteignant parfois 20 %. Comme dans d'autres régions, la recherche d'activités de substitution susceptibles de créer une offre d'emplois à divers niveaux de qualification et de salaire, a conduit à s'intéresser au tourisme et aux services. Cette aspiration a été clairement énoncée en 1993 dans la commande d'une étude de faisabilité qui fixait quatre objectifs au projet, dont celui de « développer le tourisme local et de contribuer ainsi à améliorer l'image du Havre ¹⁶ ». Le rapport issu de cette

demande concluait que le musée créerait quarante-trois emplois directs et vingt emplois induits, non compris les embauches dans le bâtiment pour la rénovation de l'ancien entrepôt des docks ¹⁷. L'étude misait sur la possibilité d'attirer les habitants de la région, les vacanciers séjournant sur les plages et dans l'intérieur de la Normandie, ainsi que des touristes britanniques, hollandais et belges, soit un total de 150 000 visiteurs par an. Cet afflux favoriserait également l'industrie locale de l'hôtellerie et de la restauration.

LA RÉNOVATION URBAINE ET LES INTÉRÊTS IMMOBILIERS

■ L'intérêt de la ville prenait aussi racine dans sa volonté de rénover les anciens quartiers portuaires situés au nord et à l'ouest des bassins les plus modernes. Dans cette optique, de nombreuses études ont comparé les avantages et désavantages du modèle des Docklands, projet immobilier qui élimina l'activité portuaire traditionnelle des rives de la Tamise à l'est de Londres, et de celui d'Anvers, qui se targuait de maintenir quelques opérations maritimes dans les vieux bassins de l'Escaut. Un vaste arc de redéveloppement urbain fut dessiné entre le World Trade Center (Centre de commerce international) au sud-ouest, et l'Université au nord-est, englobant les deux rives du Bassin Vauban, les anciens bâtiments de la Compagnie des Docks, la gare et la partie inférieure du Cours de la République, avenue large et aérée mais assez mal famée. Ce projet comprenait l'édification d'une série de grands immeubles de six étages dont le futur Espace maritime et portuaire devait agrémenter le voisinage. On prévoyait que la partie proprement muséographique de l'Espace serait complétée par un vaste hall d'exposition, une salle de conférence et de nombreuses cellules plus petites, destinées aux activités commerciales et de loisir, le tout contenu dans les anciens bâtiments des docks ¹⁸. Des rencontres nautiques animeraient le bas-



sin et les ferry-boat débarqueraient leur cargaison de voitures au terminal, également situé dans l'arc rénové.

RENFORCER L'IDENTITÉ MARITIME DE LA VILLE

■ Enfin, la nouvelle municipalité élue en 1995, sous la direction d'Antoine Rufenacht, un descendant de l'élite négociante locale, voulait changer l'image du Havre, de ville industrielle avec ses usines et ses ouvriers, à celle de centre d'un vaste réseau d'échanges avec l'outre-mer et berceau de prouesses technologiques, notamment dans le domaine des travaux publics. Cette quête d'identité était renforcée par l'idée qu'à l'époque de la mondialisation de l'économie, une ville ou un territoire régional ne pouvait se placer dans la concurrence qu'en se spécialisant dans un créneau pour lequel son histoire l'avait préparée. Or, de nombreux dirigeants havrais croyaient que le profil le plus compétitif que Le Havre pût adopter, consistait à mettre en valeur son orientation vers la mer et le commerce international, plutôt que sa tradition usinière. Le terme de « maritimité » fut mis en avant à ce pro-

pos¹⁹. Les édiles souhaitaient donc présenter au public un ensemble d'activités liées de près ou de loin à la mer, sous le titre d'Espace maritime et portuaire. Dans cette perspective, le musée maritime devenait élément important du projet de reconstruction de l'identité de la ville.

L'élargissement de la thématique du musée permettait à ses concepteurs d'envisager d'y inclure une cellule sur les chefs-d'œuvre du génie civil. En effet, le site du Havre comprend une série remarquable d'entrepôts, de grues, d'écluses et de môles qui furent, en leur temps, des prototypes du genre. Deux ponts suspendus de grandes dimensions traversent l'estuaire de la Seine. De plus, le centre de la cité, rasé par les bombardements de la Deuxième guerre mondiale, exhibe aujourd'hui des échantillons de planification urbaine à grande échelle caractéristique des années 1940 et 1950, associés au nom de l'architecte Auguste Perret. En 1991, la Ville du Havre suggère que les collections du musée national des Travaux publics, rassemblées à l'origine pour l'Exposition universelle de 1937 à Paris, pourraient être transférées au Havre. Le

*Le Havre, 2001.
L'Espace Maritime
Portuaire
des Docks Vauban.
Photo Françoise
Péron*

*Ouvert en 1998
dans un ancien
entrepôt, cet
équipement cul-
turel à théma-
tique maritime
est à la fois un
musée centré sur
la navigation et
un centre de docu-
mentation et
d'archives.*

ministère donne son accord de principe et les maquettes de paysages, de bâtiments et de machines, sont peut-être déjà au Havre, où elles attendraient une décision sur l'esprit dans lequel elles seront intégrées à l'Espace maritime²⁰.

On peut donc distinguer trois motifs d'intervention de la ville : le développement de l'emploi tertiaire, la rénovation urbaine et la quête d'identité. En 1995, après les élections municipales, la Ville devient donc un des principaux acteurs du projet et le troisième membre fondateur de l'Espace maritime et portuaire en 1998. La composante muséographique du projet élargi fut logée au sud du bassin Vauban, dans les entrepôts construits par la Compagnie Périer dans les années 1840, puis par la Compagnie des Docks et Entrepôts du Havre, sur le modèle des Docks de Sainte-Katherine à Londres²¹. Ceux-ci ont été réhabilités et considérablement transformés : le mur d'enceinte a été abattu, certaines cellules détruites, et l'allée centrale est désormais couverte par un toit de verre, ce qui libère un grand espace d'exposition et permet d'envisager de nouvelles extensions.

Il nous faut maintenant considérer les deux acteurs virtuels qui ont influencé le projet bien moins que ce qu'on pouvait attendre d'eux, à savoir le syndicat des dockers et les musées nationaux.

LES DOCKERS

■ Les dockers ont joué un rôle majeur dans la préservation du patrimoine maritime et portuaire dans plusieurs localités. À Anvers, une statue représentant « Le Docker anversois » se dresse au centre de la place proche du vieux port, au cœur de la ville. Par ailleurs, le musée national Maritime d'Anvers, en réalité musée municipal, conserve une importante collection d'objets et de documents sur le métier et l'organisation des travailleurs de la manutention, dont seule une petite partie est exposée²². À Dunkerque, le déclin de l'emploi por-

tuaire a provoqué une prise de conscience et un désir de préserver la mémoire d'une corporation qui a contribué à façonner l'histoire de la ville, et à une échelle plus modeste, l'histoire sociale de tout le pays. Les dockers dunkerquois ont été parmi les initiateurs du projet et ont laissé leur marque sur le musée maritime de Dunkerque qui comporte une importante exposition sur l'évolution des instruments de levage, les savoir-faire des travailleurs, et l'histoire de la communauté portuaire, de ses grèves et de ses syndicats²³.

On aurait pu attendre un engagement comparable de la part du Syndicat des ouvriers dockers du port du Havre, un des deux plus puissants de France, avec celui de Marseille. Mais force est de constater qu'un tel mouvement ne s'est pas produit pendant la longue gestation du projet d'espace maritime et portuaire. Quelques regrets se sont bien exprimés ici ou là. Lorsque, à la suite de la réforme nationale de la manutention portuaire, le Bureau central de la main-d'œuvre (BCMO) a été fermé en 1993, un sentiment s'est manifesté chez certains dockers qu'il fallait le préserver comme mémoire de la forme originale d'organisation du travail et de la forte solidarité qui avaient existé en ce lieu²⁴. Au moins un docker y déposa spontanément des figurines représentant des individus afin de préserver la mémoire du collectif. D'autres ont conservé des instruments de travail chez eux²⁵. Mais, au moment où nous écrivons, nous ne connaissons aucun effort d'intégrer ce désir de mémoire, tardif et diffus, dans le projet élargi. La légère inflexion de l'attitude des dockers après 1993 confirme que l'intérêt pour l'histoire et le patrimoine n'acquiert une certaine acuité que lorsque l'imminence de leur perte possible devient évidente. Or, pendant longtemps, les dockers havrais ont estimé que le port avait un avenir, et ont espéré qu'un grand nombre de personnes continuerait à trouver de l'emploi dans les mêmes métiers que par le passé. En fait, le nombre de

dockers actifs est tombé à environ un millier en 1999. L'absence d'effort organisé est d'autant plus regrettable qu'un vaste corps d'anciens dockers pré-retraités ou retraités, encore dynamiques, est devenu disponible pour une activité dans des associations locales²⁶.

Les dockers ont également voulu garder une certaine distance à l'encontre du projet de musée, en raison de l'antagonisme qui reste assez marqué au Havre, entre la population laborieuse et l'élite. L'habitude des négociations, la reconnaissance mutuelle des compétences techniques des uns et des autres, n'ont pas entamé la méfiance réapparue pendant le conflit sur la réforme portuaire. Comme les divers projets sont pour l'essentiel issus de ce milieu dont les dockers se méfient traditionnellement, le syndicat a eu peu d'occasions d'apporter sa contribution à l'élaboration du projet. Il nous semble qu'il est souhaitable et possible d'atténuer ce ressentiment et de susciter un intérêt commun pour la mémoire du port dans toutes ses composantes. Cela pourrait se faire autour de l'évocation des savoir-faire, de l'organisation syndicale, des luttes, et des pratiques de sociabilité, qui ont créé une communauté originale et contribué à la remarquable efficacité d'ensemble du port. Notons que l'amertume découle en partie de la mémoire populaire d'épisodes occultés par l'histoire officielle, tels celui de l'Affaire Durand de 1910, machination anti-syndicale à l'issue tragique. Or cette affaire et d'autres plus récentes, se sont déroulées dans des lieux qui existent encore et font partie de l'Espace maritime et portuaire. Reconnaître que ces événements ont eu lieu, qu'ils ont leur place dans l'histoire de la région et de l'industrie, est une façon de construire une mémoire commune.

Il existe en France, depuis le début du vingtième siècle, une tendance muséographique visant à préserver et présenter au public les coutumes locales. Elle a débouché en 1937 sur la fondation du

musée national des Arts et Traditions populaires²⁷. Dans le sillage de cette institution et avec le renouveau de l'intérêt pour le patrimoine et de la réflexion sur les formes muséographiques qui correspondent à l'arrivée de Jack Lang au ministère de la Culture en 1981, on s'intéresse à la création d'établissements dans les régions capables de prendre le relais de cette tradition²⁸. Parallèlement, une nouvelle approche des musées économiques et sociaux invite à présenter les objets survivants dans leur environnement intégral, c'est-à-dire avec les pratiques sociales qui leur donnent un sens. Ce courant a produit les « écomusées », dont le premier écomusée industriel, celui du Creusot, inauguré en 1982, offre au public une ville industrielle primitive dans son entièreté²⁹. Cette approche conduirait dans le cas du Havre à mettre en valeur les instruments de travail, les métiers du port, les réseaux de sociabilité et l'action collective des dockers³⁰.

LE MUSÉE DE LA MARINE

■ Signalons enfin, un autre acteur potentiel qui s'est montré moins actif au Havre que ce que l'on aurait pu attendre, le Musée national de la Marine du Palais de Chaillot. Depuis le début des années 1960, il est régulièrement informé par l'Association : « pour un musée maritime et Portuaire » de l'évolution de la situation au Havre. Au milieu des années 1990, il est brièvement menacé de perdre son hébergement en face de la Tour Eiffel. La presse se demande alors si l'on va rechercher des sites susceptibles d'abriter ses collections. Quelques rumeurs circulent sur la candidature du Havre et celles d'autres ports comme Nantes-Saint-Nazaire et Dunkerque, mais en fin de compte, le Musée national demeure à Paris³¹. Pendant longtemps, il a concentré ses efforts sur l'aspect militaire, avec des échantillons magnifiques du dix-septième et du dix-huitième siècles. Les dix-neuvième et vingtième siècles et la marine marchande y



Le Havre, 2001, un bateau feu à flot est présenté dans le cadre de l'Espace Maritime Portuaire des docks Vauban.

sont moins bien représentés. Face à la multiplication de musées maritimes au cours des trente dernières années, le musée parisien s'est confiné à sa mission traditionnelle en offrant sa collaboration à certaines initiatives locales³². Le Havre bien doté pour illustrer l'évolution de la marine marchande, des techniques de construction des ports, de l'outillage et de la communauté portuaire, aux dix-neuvième et vingtième siècles, dans le contexte intéressant d'un port encore actif et en pleine modernisation, aurait pu prendre une bonne place dans un réseau national pensé. Mais, en l'absence d'un plan national de développement des musées maritimes et d'une volonté locale bien marquée, cette option ne s'est pas réalisée.

Nous avons identifié dans cette communication au moins cinq acteurs réels et deux acteurs virtuels du développement du patrimoine maritime au Havre : pour aller vite, ce sont les collectionneurs, les dirigeants des compagnies de navigation, les adeptes de l'emploi tertiaire, les promoteurs immobiliers, et les chercheurs d'identité urbaine maritime d'une part, les dockers et l'établissement national des

musées maritimes d'autre part. Il aurait certainement fallu inclure d'autres acteurs que notre recherche n'a fait qu'effleurer, tels les préfets. Quoiqu'il en soit, cette étude de cas montre d'abord que les enjeux de la conservation du patrimoine peuvent être complexes et mettre aux prises de nombreux acteurs, ensuite qu'un long délai, d'une vingtaine d'années ou plus, peut s'écouler entre les premières propositions de musée et son ouverture effective. On constate une incapacité des acteurs à trouver un terrain d'entente autour d'un projet qui répondrait aux désirs de tous les participants. Est-ce le rôle des autorités publiques de susciter et d'encourager une telle convergence ? La comparaison avec les acteurs et les circonstances de la création de musées maritimes dans d'autres villes portuaires voire continentales, pourrait être enrichissante.

Notes

1. Cet article enrichit et met à jour une communication présentée au colloque de l'Université de Portsmouth. « Maritime Heritage: Carried Along by the Currents? » en avril 1999 (J. Barzman. « *Recent approaches to port and maritime heritage in Le Havre* »).
2. Un mouvement visant à rappeler le passé maritime du port normand s'est manifesté dès la fin du XIX^e siècle. En témoignent les dons d'objets effectués à la Chambre de Commerce, avant la Première guerre mondiale, dont une partie fut temporairement exposée au musée du Sémaphore, la publication de la *Revue Océane*, dont les articles cherchaient à établir un lien entre le présent et le passé maritime de la ville; et l'achat par la ville, en 1955, de la Maison du Quai de l'Île avec le projet d'en faire un musée maritime.
3. Les informations sur les musées havrais sont tirées des dossiers des Archives municipales du Havre.
4. Le Museum a été ouvert en 1845 dans le bâtiment du second musée des Beaux Arts. Il contient de nombreux objets rapportés par les capitaines ou offerts par les négociants de l'époque. Il a déménagé vers son site actuel en 1881. Sinistré en 1944, il a réouvert au même endroit en 1976.
5. Je remercie Madame Christiane Maubant, conservateur de l'Espace maritime et portuaire des Docks-Vauban, d'avoir bien voulu me recevoir pour m'exposer les objectifs actuels de son établissement.
6. L'intérêt pour la représentation de l'histoire maritime du Havre par l'exposition de pièces apparaît bien dans: (1927) - *Le Havre-de-Grâce et ses Navires. Catalogue illustré de la Collection donnée à la Chambre de Commerce et au Port autonome du Havre par M. Louis Brindeau, Sénateur, ancien Maire du Havre*. Le Petit Havre, Le Havre.
7. Voir les dossiers des Archives municipales du Havre cités dans les sources à la fin de l'article. Les réflexions sur l'orientation générale des musées se fondent sur les ouvrages et brochures cités dans les sources.
8. Entretien avec Françoise Guyot, ancienne membre de l'équipe de la Maison de l'Estuaire, Le Havre, 1/1/1999.
9. Pour une histoire générale du Havre, voir CORVISIER A. (sld) (1983) - *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, et LEGUY J. (1982) - *Le Peuple du Havre et son histoire*, 3 volumes.
10. Voir LERAY P. (1961). Grâce à l'Association des Maquettistes, y aura-t-il bientôt au Havre un musée de la Marine? *Le Havre*, 10 mai.
11. « A propos de l'Association des Amis des Paquebots », *Le Havre libre*, n° 11227, 21 et 22/3/1981.
12. Sur l'échec de la stratégie commerciale de la CGM, voir FRÉMONT A. (1998) - *La CGM et l'espace maritime*.
13. Pour un résumé de cette histoire, voir « Spécial Archives », numéro spécial de *CCM Panorama. périodique d'information du groupe CGM*, n° 58, décembre 1989, ISSN 0396-4868.
14. Renseignements fournis par Mmes Virginie Caltot, Virginie de Brabant, et M. Jean-Paul Herbert, lors d'une table ronde du groupe de recherche historique « Sociétés portuaires, migrants et voyageurs », du CIR-TAI. Université du Havre, 1996.
15. Sur la mauvaise gestion de la privatisation, voir BOUAZIZ F. (1999) - CGM: récit d'un naufrage, *Le Nouvel Économiste*, n° 1121, 12/02.
16. « L'espace maritime du Havre », rapport dactylographié de 6 pages, sans lieu, ni date, ni signature, estimé à 1993. Dossier AMH. « Centre culturel maritime ».
17. Association pour l'espace maritime du Havre, *Un « espace maritime au Havre », conception et faisabilité, document de synthèse*. AB Consultants, mars 1993.
18. Voir Ville du Havre. Division Aménagement et urbanisme, *Le Havre: Vauban-Gare. Un projet pour la Ville. Salon international de l'Architecture, 27octobre-4 novembre 1990, Grande Halle de la Villette, Paris*, 1990.
19. Sur les effets économiques potentiels d'une identité maritime renforcée voir BARZMAN J., BROCARD M., DELTOMBE B. et MOREL P. (1996) - *L'identité culturelle, moteur du développement territorial? Rapports du CIR-TAI/Université du Havre*, Le Havre; et BARZMAN J. (1997) - *Maritimité, identité havraise et acteurs de la ville au XX^e siècle*, *Études normandes*, n° 2. Voir aussi la réponse du maire, M. Antoine Rufenacht, à l'occasion des festivités de Le Havre 99, complément à l'Armada du Siècle à Rouen: « Le Havre est une grande ville maritime et portuaire qui possède un formidable passé et un avenir à valoriser. » *Le Havre Libre*, 21 mai 1999.
20. « Patrimoine. Musées en caisses. Les Travaux publics refont surface. Les plans-reliefs sont toujours en boîte », *le Monde*, 8 avril 1991.
21. Sur l'histoire ancienne du bâtiment des Docks, voir John Barzman, « Ramassages et

- balayures: un conflit révélateur de la vie portuaire », communication au 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques/Comité des travaux historiques et scientifiques, Nantes 19-26 avril 1999.
22. Renseignements fournis par Mme Rita Jalon, conservateur du National Scheepvaartmuseum d'Anvers, lors de la conférence « *Maritime Heritage: Carried Along by the Currents?* », Portsmouth, 9-10 avril 1999.
23. Renseignements fournis en mai 1999, par Mme Christine Stroobandt, musée Portuaire de Dunkerque, 9, Quai de la Citadelle, 59140 Dunkerque.
24. Outre l'évocation de l'embauche qui se fit sous son toit pendant près de trente ans, prolongeant la pratique du rassemblement quotidien des dockers en plein air, au Pont III depuis le milieu du dix-neuvième siècle, et dans d'autres lieux d'embauche auparavant, le bâtiment du BCMO offre, du point de vue architectural, un immense volume sous une magnifique voûte de béton. Tout récemment, la Ville l'a acquis auprès du Port autonome et il vient d'être réaffecté comme salle de basket-ball.
25. Entretiens de John Barzman avec Jacques François, Gérard François et Serge Raoult, Le Havre, 24 mars et 31 avril 1999.
26. Dans une autre corporation havraise frappée récemment, la construction navale, l'Association des anciens salariés des Ateliers et Chantiers du Havre se mobilise pour la sauvegarde des objets et archives, leur valorisation et la participation active d'anciens salariés à la gestion du patrimoine sauvé. Voir Pierre-Georges Canu, « Protéger la mémoire des ACH », *Le Havre Libre* et *Le Havre Presse*, 19 mai 2000.
27. Voir l'historique dans COLARDELLE M. (1999) - Présentation », *musée national des Arts et Traditions populaires. Centre d'Ethnologie française, saison 1999-2000*, brochure.
28. Voir GÉROME N. (1996) - Introduction [et] La vie industrielle et ouvrière de la région parisienne dans les collections du M.N.A.T.P., in GÉROME N. (sld), *La région parisienne industrielle et ouvrière. Cultures et recherches*. Éditions DRAC-IdF/URA 1738, Paris. Sur les débats actuels à propos du patrimoine et des musées en France, voir les travaux de Nora, Le Goff, Choay, Bourdin, et *Musées, écomusées...*, cités dans les Sources, à la fin de l'article.
29. Le même principe a été appliqué à l'Écomusée de Saint-Nazaire, sur un thème plus maritime.
30. Cette approche est discutée dans (1999)- *Mémoires d'usine. mémoires ouvrières. Archives techniques et patrimoine industriel. Table ronde du 2 février 1999 aux Archives départementales de la Seine-Saint-Denis*. Numéro spécial 1999, Saint-Denis: conseil général de la Seine-Saint-Denis, isbn 1253-3920.
31. A. V., « Le musée de la Marine au Havre? », *Le Havre Libre*, 21 et 22 septembre 1996.
32. Entretiens avec M. l'Amiral Jean-Noël Turcat, président du conseil d'administration du Musée national de la Marine, Brest, 12 juillet 2000.

Bibliographie

Archives Municipales du Havre, Dossier de coupures de presse: Centre culturel maritime. 1976-1999

Archives Municipales du Havre, Dossier de coupures de presse: Compagnie des Docks et Entrepôts du Havre. Bâtiments, nouveaux usages, projets. + Bordeaux. 1988-1999

Archives Municipales du Havre, Dossier de coupures de presse: musée des Travaux publics. 1988-1999

Anonyme (1998) - *Des musées d'histoire pour l'avenir*. Noesis/Historial de la Grande Guerre-Péronne, Paris.

Anonyme (1995) - Musées, écomusées et territoires. *Géographies et cultures*, n°16, L'Harmattan, 1995, Paris.

Anonyme (1989) - Spécial Archives, numéro spécial de *CGM Panorama. périodique d'information du groupe CGM*, n° 58, décembre 1989, ISSN 0396-4868.

AUDRERIE D. (1997) - *La notion et la protection du patrimoine*. PUF/QSJ n° 3301, Paris.

BARZMAN J. (1999) - Ramassages et balayures à la Compagnie des docks et entrepôts du Havre: un conflit révélateur de la vie portuaire (1856-1857). Communication au 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Comité des travaux historiques et scientifiques, Nantes 19-26 avril 1999.

- BARZMAN J. (1997) - Maritimité, identité havraise et acteurs de la ville au XX^e siècle. *Études normandes*, n° 2.
- BARZMAN J. (1995) - Culture des métiers du Port du Havre 1910-1914. *Bulletin de la Société libre d'émulation de la Seine maritime*.
- BARZMAN J., BROCARD M., DELTOMBE B. ET P. MOREL P. (1996) - *L'identité culturelle, moteur du développement territorial?* Rapports du CIRTAL, Université du Havre, Le Havre.
- BOUAZIZ F. (1999) - CGM : récit d'un naufrage. *Le Nouvel Économiste*, n° 1121, 12/02.
- BOURDIN A. (1984) - *Le patrimoine réinventé*. PUF, Paris.
- BRINDEAU L. (1927) - Préface, *Le Havre-de-Grâce et ses Navires*. Catalogue illustré de la Collection donnée à la Chambre de Commerce et au Port autonome du Havre par M. Louis Brindeau, Sénateur, ancien Maire du Havre. Imprimerie du journal Le Petit Havre, Le Havre.
- CHOAY F. (1992) - *L'allégorie du patrimoine*. Seuil, Paris.
- COLARDELLE M. (1999) - Présentation, *musée national des Arts et Traditions populaires*. Centre d'Ethnologie française, saison 1999-2000. Brochure disponible 6, Ave. Mahatma Gandhi, 75016 Paris.
- Corderie royale/Centre international de la mer (1999) - *Exposition : Coques d'acier. Les bâtisseurs de navire*. 6 février - 24 mai 1999, CIM, BP 108, 17303 Rochefort cedex.
- CORVISIER A. (sld) avec CHALINE J.-P. , CHALINE N.-J. ,MANNEVILLE P. ,VIDALENC J. ,DUBOIS H. ,GAY F. et MEYER J. (contributeurs) (1983) - *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*. Privat, Toulouse.
- De La PORTE G. (sld) (1993) - *Le Havre, volonté et modernité*. La Galerne, Le Havre.
- FREMONT A. (1998) - *La CGM et l'espace maritime*.
- GEROME N. (sld) (1996) - *La région parisienne industrielle et ouvrière. Cultures et recherches*. Paris, Éditions DRAC-IdF/URA 1738.
- GEROME N. et GIRAULT J. (sld) (1985 ?) - *Faire l'histoire du monde du travail*. Éditions Champvallon, Paris.
- GIRAULT J. (1999) - Présentation, *Mémoires d'usine. mémoires ouvrières. Archives techniques et patrimoine industriel*. Table ronde du 2 février 1999 aux Archives départementales de la Seine-Saint-Denis, Numéro spécial 1999, Saint-Denis: conseil général de la Seine-Saint-Denis, isbn 1253-3920.
- JACONO G. (1996) - Le patrimoine d'une ville reconstruite: Le Havre, de la nécessité de la reconnaissance au mirage urbain de l'image, Magistère Aménagement et Urbanisme, Paris 8.
- LE GOFF J. (sld) (1998) - *Patrimoine et passions identitaires. Entretiens du patrimoine*. Fayard, Actes des Entretiens du patrimoine. Paris.
- LEGOY J. (1982) - *Le Peuple du Havre et son histoire. Volume 1 : Des origines à 1800, Volume 2: Du négoce à l'industrie 1800-1914. Le cadre de vie, Volume 3: Du négoce à l'industrie 1800-1914. La vie politique et sociale*. EDIP, Saint-Etienne-du-Rouvray.
- LEMENOREL A. (1999) - Identité maritime et musée maritime au Havre, communication au 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques. Comité des travaux historiques et scientifiques, Nantes 19-26 avril 1999.
- MAUBAN C. (1994) - *Patrimoine et développement local* (rapport).
- Musée maritime de l'Île Tatihou (1993) - *Tatihou, histoire d'une île*. Imprimerie alençonnaise, Alençon.
- Musée Portuaire de Dunkerque (1999) - brochure disponible à : 9, Quai de la Citadelle, 59140 Dunkerque.
- Musée Portuaire de Dunkerque (1993) - *Dunkerque, place forte maritime*. EDI PRIM, Dunkerque.
- NORA P. (sld) (1997) - Science et conscience du patrimoine. *Actes des Entretiens du patrimoine*. Théâtre natio-

- nal de Chaillot, Paris, 28, 29 et 30 novembre 1994, Fayard, Paris.
- PRELORENZO C. (1996) - Le patrimoine portuaire entre enjeux, connaissances et illusions. *La Gazette des Archives*, nouvelle série n° 174-175, 3^e et 4^e trimestre 1996, pp. 372-376.
- RENEAU S. (1996) - La modernité en ses musées ou la politique artistique et scientifique des musées du Havre (1944-1983). In: VADELORGE L. (Textes réunis par) - *Les musées de province dans leur environnement*, PURH n° 218, Cahiers du GRHIS Sociabilité, Culture et Patrimoine, n° 4, 1996, Rouen.
- RONCAYOLO M. (1998) - Marseille, la ville, le port. *L'Archéologie industrielle en France*. Patrimoine, technique, mémoire, n° 32 *Le patrimoine portuaire*, octobre 1998, p. 7-11.
- RONCAYOLO M. (1996) - Réflexions sur le sens du patrimoine maritime. *La Gazette des Archives*, nouvelle série n° 174-175, 3^e et 4^e trimestre 1996, pp 436-440.
- SIDER R. (1990) -La légende des docks. *Programme du festival: Mozarteum de Salzbourg, Festival d'été de Seine-Maritime*. conseil général de la Seine maritime, Rouen.
- Ville du Havre, Division Aménagement et Urbanisme (1990) - Le Havre Vauban-Gare. Un projet pour la ville. *Salon international de l'Architecture*, 27 octobre - 4 novembre 1990, Grande Halle de la Villette. Paris.