



## Reconquer french waterfronts: study on the forms of musealisation of port heritage

**Nicolas Navarro**

Ecole du Louvre, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, Equipe Culture et communication, Centre Norbert Elias, Université du Québec à Montréal  
[nicolas.navarro@live.fr](mailto:nicolas.navarro@live.fr)

Since the 1970s, there has been a change in French waterfronts, due to a new handling of the Ports. The major part of port activities has moved from the centre-town to the periphery. This is the birth of urbanism projects in these former waterfronts. These changes in the identity of port-cities lead to taking care of port heritage to preserve a past image.

Through the analyses of urbanism projects and the place of port heritage in them, we can point out two uses of port heritage. We call these two forms musealisation. The first one is the traditional form of musealisation: the creation of museums. Indeed, in these waterfront projects is usually developed a museum that preserve a part of this port heritage. The second form is a kind of "musealisation in situ" which preserves signs of the port heritage on the former parts of the ports.

### **Keywords**

**Waterfront; France; Port heritage; Musealisation**

# La reconquête des zones portuaires françaises : étude des formes de muséalisation du patrimoine portuaire

## Introduction

La réforme du statut de ports autonomes français en 1965<sup>1</sup> peut être considérée comme un point de départ administratif au changement des villes-ports françaises. A partir de cette date, les ports français reproduisent un schéma déjà présent dans les ports nord-américains notamment (Vermeersch, 1998), à savoir le transfert de leurs activités vers des espaces éloignés des zones urbaines. Le résultat en est la transformation des ports anciens en friches portuaires sur lesquelles des projets d'urbanisme vont progressivement se greffer. De ces projets, nous souhaitons nous intéresser à la manière dont ils interprètent une notion de « patrimoine portuaire ». Constituée d'éléments à la fois naturels, matériels, immatériels, celle-ci est mobilisée pour tenter de conserver une image portuaire dans ces zones anciennement portuaires aujourd'hui reconquises par l'espace urbain. Cette volonté conservatoire nous conduit à penser que ce mouvement de patrimonialisation mène à une forme de « muséalisation »<sup>2</sup>, à la fois au sens propre par la création d'espaces muséographiques autour de la question des ports, mais aussi par une mise en scène, une « mise en exposition » (Davallon, 2000) des traces de l'activité portuaire dans ces nouveaux quartiers dont les activités n'ont plus rien à voir avec les activités portuaires traditionnelles.

La notion de patrimoine portuaire se révèle à la croisée de plusieurs formes de patrimoine. A la fois naturel par la présence de la mer, maritime dans son rapport avec l'élément marin, industriel par ses activités de production, urbain par sa présence en cœur de ville et immatériel par le rôle des mémoires industrielles et sociales, le patrimoine portuaire, pour être conservé, doit se concentrer sur une multitude d'objets. C'est ainsi que nous nous proposons d'analyser la manière dont sont utilisés ses objets patrimoniaux dans la reconquête des zones portuaires selon deux axes majeurs. Le premier se caractérise à la fois par l'introduction au musée des objets et des mémoires relatives au patrimoine mais également par la production d'un espace de type muséal sur le lieu même de ce patrimoine. Ce processus est ce qui définit le plus couramment le processus de muséalisation. La seconde manière de prendre en compte le patrimoine sur ces sites peut elle aussi être entendue comme une forme de muséalisation qui ne s'exprime plus cette fois par l'entrée des objets au sein du musée mais par leur conservation in situ. Ces derniers, mis en scène dans le nouvel espace reconquis, sont l'objet d'un regard muséal : c'est-à-dire qu'ils deviennent porteur d'une dimension documentaire et qu'ils sont décontextualisés (Desvallées et Mairesse, 2011). Les éléments du patrimoine portuaire conservés in situ deviennent ainsi des documents témoignant de l'activité portuaire disparue. Enfin, le changement d'usage de ces éléments, passant d'objet utilitaire à objet

---

<sup>1</sup> Cet article se penche sur le cas des six ports autonomes français objets de cette réforme : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille.

<sup>2</sup> Le processus de patrimonialisation est entendu comme le passage d'un objet à un statut patrimonial, soit une reconnaissance à la fois institutionnel mais aussi communautaire qui élève des objets à un statut différent. Le processus de muséalisation entendu comme le passage d'un objet à un statut muséal ce qui peut se matérialiser par son entrée dans les collections du musée mais également par l'adjonction d'une valeur muséale à des objets qui n'entrent pas physiquement dans les collections d'un musée (Desvallées et Mairesse, 2011). La patrimonialisation est considéré ici comme un pré-requis à la muséalisation.

décoratif, esthétique, mémoriel, tout comme le changement d'activité régissant l'espace les entourant, conduisent à leur décontextualisation<sup>3</sup>.

## **La création de conservatoires du patrimoine : une muséalisation au musée**

Le déplacement des activités portuaires sur des sites qui ne sont plus situés dans le centre des villes conduit au développement de « délaissés portuaires » ou « friches portuaires ». C'est de ce sentiment d'abandon que naît la reconnaissance d'une dimension patrimoniale et donc d'une recherche d'un maintien de la mémoire des activités aujourd'hui disparues (Choay, 1992).

### *Les bateaux dans le port...*

La notion de patrimoine portuaire a vu son essor marqué par la reconnaissance d'une valeur patrimoniale aux anciens navires qui peuplaient les ports (Péron, 1992). C'est ainsi que la première étape de la patrimonialisation des anciens sites portuaires est réalisée par la mise en place de rencontres de vieux gréements et d'armadas qui mettent en scène des voiliers ou des navires anciens dans des espaces qu'ils n'ont souvent plus occupés depuis des décennies. Cette conservation d'un usage portuaire, démontré également par le développement des ports de plaisance et des marinas, se transforme tout de même en portant cette fois-ci une dimension plus ponctuelle. C'est par la création de grands évènements, qui peuvent prendre une dimension internationale, que les municipalités cherchent à attirer un grand nombre de touristes et à obtenir, en France, en Europe et dans le monde, une image de place forte de ville maritime.

Dès 1954, la ville du Havre a mis en place ses Fêtes de la mer avec des rassemblements de voiliers puis a créé la Transat du Café qui a permis l'apport de bateaux modernes dans le port de la ville. A Rouen, dès 1989, l'évènement « Les voiles de la Liberté » a permis le rassemblement de plus d'un million de personnes sur les quais, évènement suivi par des Armadas, rassemblement de grands voiliers. Enfin Saint-Nazaire a également développé sa fête de la mer à la fin des années 1980. Ces grandes manifestations sont donc pour les villes l'occasion de célébrer une continuation symbolique de l'activité portuaire, le patrimoine pouvant être considéré dans ce cadre comme un opérateur symbolique faisant lien entre le passé et le présent (Davallon, 2006). Elles sont complétées par un premier mouvement de conservation de ces bateaux qui se manifeste par la création des premiers musées qui conservent des navires au cœur du port de la ville, tels que le Musée maritime de la Rochelle ouvert en 1988 ou le Port-musée de Douarnenez ouvert en 1993. Cette illustration du patrimoine portuaire par les bateaux reste encore très présente dans les musées traitant de ce domaine : plusieurs d'entre eux, en plus d'un espace muséographique sur terre, proposent la visite de bateaux amarrés (musée maritime de Dunkerque, navire-musée Croiseur Colbert ...).

### *... et les mémoires au musée*

---

<sup>3</sup> Cet article se base sur deux travaux. Un premier réalisé en 2009 : un mémoire de master 2 en muséologie réalisé à l'Ecole du Louvre sous la direction de Michel Colardelle et intitulé *Ville, port et patrimoine en France. Les impacts des mutations économiques et technologiques sur les identités vécues*. Un second travail en cours : un doctorat en muséologie, médiation, patrimoine réalisé à l'Ecole du Louvre, à l'Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse et à l'Université du Québec à Montréal sous les directions de Jacqueline Eidelman et Yves Bergeron et portant sur la muséalisation du patrimoine urbain à travers l'exemple des Villes d'art et d'histoire.

Mais les bateaux ne sont pas les seuls témoins de l'activité portuaire. Dans la lignée de cette patrimonialisation des navires historiques, la question se pose alors d'une conservation plus complète des mémoires portuaires. Cette évolution se développe en parallèle de l'évolution de la conception du patrimoine, passant de la conservation des monuments historiques à celle d'une « totalité synchronique » (Fabre, 2000). Le dispositif choisi pour l'orchestration de cette conservation est celui du musée qui tente de conserver les objets du passé portuaire. Le musée maritime fluvial et portuaire de Rouen retrace l'histoire du port de la ville et a pu profiter de l'opération de reconquête pour s'installer dans l'Espace des Marégraphes. A Bordeaux, la navire-musée Croiseur Colbert a longtemps été également le moyen de découvrir la vie à bord d'un navire de guerre. L'écomusée de Saint-Nazaire s'attache quant à lui à la valorisation des richesses patrimoniales du port en retraçant l'activité de ce dernier de la Préhistoire à nos jours. Ces exemples centrent leurs expositions sur la présentation des caractères historiques de l'activité du port. La disparition récente de l'activité a entraîné la naissance d'un sentiment de nostalgie dont ces musées sont l'expression. Ils vont parfois jusqu'à faire des anciens acteurs du port des figures de leur musée, en faisant appel aux anciens marins pour réaliser les visites.

A la suite du mouvement de la Nouvelle muséologie, qui rompt avec la tradition de musées centrés sur les objets pour se concentrer sur la communauté (Desvallées, 1989), une deuxième vague de création d'espaces muséaux se met alors en place, plus récemment, souvent concomitamment des opérations de reconquête des zones portuaires, afin de mettre en valeur la place actuelle du port au sein de la ville et non plus seulement son activité traditionnelle. Cette vague prend la suite d'un mouvement enclenché dans les pays d'Europe du Nord et notamment aux Pays-Bas. Ces nouveaux espaces sont donc le moyen à la fois de traiter l'histoire de l'activité portuaire traditionnelle mais également de mettre en avant ce qu'est l'activité portuaire aujourd'hui. Ce basculement dans le discours doit alors prendre en compte les acteurs contemporains du monde maritime qui peuvent se servir de cet espace pour illustrer leurs activités. Ces lieux nouveaux se fixent pour objectifs de parvenir à réconcilier le passé et le présent de l'activité maritime, à allier l'image passéiste à la représentation réelle et moderne du port. Le Musée portuaire de Dunkerque (Figure 1) bien que présentant en majeure partie le passé de l'activité portuaire de la ville, tente également, depuis une rénovation récente, de mettre en avant les activités encore en cours sur le nouveau site portuaire en périphérie de la ville et surtout les métiers actuels du transport maritime. Au Havre, le Centre de la Mer et du Développement Durable a l'ambition de montrer la modernité de la navigation maritime internationale, la complexité technique des grands ports, la dimension économique et industrielle des places portuaires et des estuaires, la fragilité des zones littorales des estuaires, des océans, dans leurs rapports avec les activités économiques concentrées sur les bordures maritimes.... Il dépasse donc la simple volonté historiciste de description du port à travers les âges.

Figure 1. Dunkerque, façade du musée portuaire (©Nicolas Navarro)



## **La conservation du patrimoine portuaire in situ : une muséalisation sur place**

### *A la reconquête de l'eau*

Mais tous les objets du patrimoine portuaire ne peuvent pas entrer au musée et en particulier le premier d'entre eux, l'eau. Les opérations de reconquête des zones portuaires recherchent alors une reconquête de l'élément aquatique qui entoure la ville, qu'il s'agisse d'une mer, d'un océan ou d'un fleuve. Ayant longtemps tournée le dos à cet élément, la ville tente désormais de l'insérer au cœur de l'espace urbain. Cette nouvelle image, qui passe aussi par le développement d'un marketing<sup>4</sup>, se caractérise par la recherche d'un meilleur rapport physique entre la ville et l'eau. A Bordeaux, un miroir d'eau de 3 450 m<sup>2</sup>, le plus grand d'Europe, situé face à la place de la Bourse, permet à la fois de mettre en avant le fleuve à l'intérieur de la ville mais sert également de trait d'union entre les constructions voisines de la place de la Bourse qu'il reflète. A Rouen la mise en scène de la Seine est réalisée grâce à un « fil bleu » tout au long des quais illuminant l'eau et cherchant à donner au fleuve le rôle d'une épine dorsale au sein de l'agglomération rouennaise.

Mais en plus de l'eau, les projets de reconquête reflètent la nouvelle tendance écologisante des opérations d'urbanisme. Toutes, non contentes de mettre en valeur l'élément aquatique, mettent également en avant des espaces publics « verts » afin de faire de ces

---

<sup>4</sup> Le Havre est depuis 1920 « la Porte Océane » perpétuée avec le symbole donné par la Porte océane construite par Perret lors de la reconstruction de la ville. A Dunkerque, les projets de centres commerciaux sont dénommés « Axe marine » et « Pôle marine ». A Rouen le projet « Seine Ouest » met en avant l'attachement de la ville avec son fleuve ...

nouveaux quartiers des quartiers écologiques, naturels. Les espaces en bord de mer ou de fleuve, qui ont longtemps été fermés au public, sont désormais totalement ouverts et utilisés comme des espaces artificiellement naturels servant de lieux de déambulation et de promenade. Les quais de la Garonne à Bordeaux sont ainsi un moyen de créer un vaste parc public de plus de cinq hectares face aux quartiers de Saint-Michel et de Sainte-Croix. Le Havre tente un usage assez semblable en réalisant une trame verte qui joue sur les effets de reflets des eaux de la Seine. Les quais sont plantés et des espaces spécifiques créés (belvédères, kiosques à musique, jardins japonais, fontaines et jets d'eau) afin de produire une promenade pédestre au fil de l'eau. A Dunkerque le lien entre les quartiers du centre-ville et les nouvelles réalisations sur le site de l'ancien port est possible grâce à la création de grandes coulées vertes et de grands espaces verts qui doivent, non seulement guider les usagers et les visiteurs vers les différents sites, mais également introduire l'élément naturel au sein des anciens quartiers. Rouen a aménagé ses quais en espaces de détente (Espace des Marégraphes) ouverts au public, accompagné d'une promenade le long du fleuve, alors que la Presqu'île Rollet devient un espace naturel de quinze hectares avec un canal central permettant la déambulation.

« L'exploitation de l'eau apparaît donc comme un atout essentiel des villes portuaires alors même que le mouvement social valorise la fonction ludique » (Bonillo, 1992 : 210). Cette fonction ludique passe également par la conservation, ou plutôt la transformation des activités portuaires. Ces zones gardent un usage portuaire mais qui diffèrent de l'usage industriel initial : les bassins deviennent ports de plaisance et marinas. L'eau est ainsi utilisée, dans les opérations d'urbanisme, comme l'élément naturel qui permet de changer l'image de la ville grâce à cette nouvelle « valeur d'usage » qu'elle porte (Riegl, 1984).

### *De la conservation de l'image d'un port*

Mais si l'eau ne rentre pas au musée, elle n'est pas la seule. De nombreux entrepôts, hangars, silos sont encore présents sur le site des anciens ports et ces bâtiments représentent, en raison de leur fonction initiale, des lieux de grandes dimensions, souvent construits au cours du XIXe siècle. Leur valeur patrimoniale est inégale mais leur conservation et leur réhabilitation peuvent permettre à la fois de conserver un caractère portuaire sur le site mais également de créer de nouveaux lieux à moindre frais. Les anciens entrepôts sont des bâtiments avant tout fonctionnel et dont les coûts de réhabilitation sont très souvent peu élevés car ils possèdent des structures facilement rénovables, de grands espaces libres et peu de surfaces portantes. C'est pourquoi, dans tous les cas de reconquête des zones portuaires, on assiste à la réhabilitation d'anciens édifices portuaires. Celle-ci peut se présenter par la réutilisation d'entrepôts et de hangars en lieux d'exposition (Espace de Marégraphes à Rouen, Hangar à bananes à Nantes, entrepôt Lainé à Bordeaux), en salles de spectacle (Silo d'Arenc à Marseille), en centres commerciaux (Docks 76 à Rouen, Docks Vauban au Havre(Figure 2) ), en immeubles de bureaux (Bâtiment des Docks à Marseille)...

Figure 2. Le Havre, docks Vauban: centre commercial réalisé par l'architecte Bernard Reichen dans les plus anciens docks de France (©Nicolas Navarro)



La conservation de ces grands bâtiments permet donc de garder un aspect portuaire au sein du site. Mais celui-ci ne serait tout à fait complet sans la conservation d'éléments mobiliers du port et la conservation des anciens bassins ou quais de déchargement du port. A Rouen, deux grues dites « Picasso » ont été placées devant le hangar 106 tandis qu'à Nantes c'est une grue jaune, la dernière grue du quai de la Fosse qui est conservée. Cette conservation des éléments du port est très présente à Dunkerque où un inventaire portuaire complet a permis de se rendre compte de la quantité d'objets à valeur patrimoniale sur le site du port. Parallèlement, dans la majeure partie des projets de reconquête, il n'est jamais question de la destruction de l'ancienne topographie du site portuaire. En effet, c'est aussi à travers ses bassins, ses quais, ses darses... que le site du port conserve son identité. C'est pourquoi les opérations de reconquête n'ont pas, contrairement à Londres, détruit les anciennes traces de la présence du port. Au contraire, les ports français jouent avec la variété du paysage portuaire, entre eau et terre, pour conserver l'esprit du site ; les bassins deviennent port de plaisance, les quais espaces de promenades. La conservation des éléments anciens du port devient ainsi le moyen le plus efficace de parvenir à conserver un environnement portuaire.

C'est donc grâce à cette conservation des éléments symboliques de l'activité portuaire que les opérations de reconquête conservent l'image portuaire de la ville. Les zones portuaires deviennent alors des lieux où l'on retrouve toujours des symboles de l'activité portuaire sans que celle-ci ne soit encore présente. Le site du port devient une sorte de musée à ciel ouvert où l'on retrouve les éléments traditionnels de l'activité portuaire (quais, entrepôts, grues, bassins...) mais où l'activité traditionnellement affectée à ces éléments est absente. Tous ces éléments ne sont alors que les traces d'un passé que l'on tente de conserver en le mettant en scène, en l'exposant au sein d'un espace dont l'usage est tout à fait nouveau.

### *Des traces du passé au marquage présentiel*

Mais en complément de la conservation de ces éléments patrimoniaux et d'une « imagerie » portuaire (Mitchell, 1987), ces zones portuaires développent un discours qui s'inscrit visuellement dans l'espace et qui transmet cette dimension portuaire. L'ensemble

de ces éléments peut ainsi être envisagé comme un marquage de l'espace pouvant être l'expression d'une forme de patrimonialisation (Veschambre, 2008). Vincent Veschambre détaille ce mouvement à la fois comme la conservation de trace du passé (qui serait dans notre cas les objets portuaires tels que l'eau ou les hangars) et par la production de marques qui font référence à ce patrimoine (soit dans notre cas le nom des rues ou des bâtiments nouveaux).

Parmi ce discours développé en complément des objets patrimoniaux, il est possible de relever les dénominations choisies pour de nombreux projets, de réhabilitation ou de construction nouvelle, réalisés dans les zones portuaires reconquises. En effet, nombre de ces projets sont porteurs d'un vocabulaire relatif à l'histoire portuaire de la ville. Comme déjà cités, les centres commerciaux construits se nomment les Docks 76 à Rouen (Figure 3), les Docks Vauban au Havre ou encore Centre Marine à Dunkerque. De la même manière, le centre de formation d'apprentis de Dunkerque s'appelle le Grand Large, la salle multi-sports et de spectacles construite au Havre est la Dock Océane...

Figure 3. Rouen, Docks 76 : centre commercial réalisé par l'architecte Jean-Michel Wilmotte installé en partie dans l'ancien Entrepôt réel des douanes de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Rouen (©Nicolas Navarro)



L'odonymie<sup>5</sup> est également une manière de permettre la transmission de cette dimension portuaire dans ces nouveaux quartiers où elle serait absente. Des noms de rues tels que la rue des Magasins généraux (Le Havre), la rue des Dockers (Le Havre), le quai de la Citadelle (en référence au Bassin de la Citadelle à Dunkerque), le boulevard de l'Estuaire (Nantes) ... font ainsi référence aux multiples dimensions du patrimoine portuaire : sa dimension naturelle, maritime, industrielle...

## Conclusion

La conservation du patrimoine portuaire peut ainsi prendre deux formes différentes. Ces deux orientations traduisent deux buts distincts que l'on peut accorder au patrimoine. Le premier le considère avant tout dans sa valeur social, dans le fait qu'il est un outil pour la

---

<sup>5</sup> Etude des noms des voies de communication.

construction identitaire des sociétés et de ce fait, il est du ressort à la fois des institutions mais également des communautés, des habitants (Rautenberg, 2003). Mais comme le précise Daniel Fabre, le patrimoine est aussi un “pôle touristique” (Fabre, 2000). Ainsi, les objets du patrimoine rentrent de ce fait dans une autre sphère, celle du monde économique.

Le patrimoine est donc à la rencontre de deux mondes, ce qui, dans le cas des villes-ports, peut être mis en parallèle avec les évolutions des villes. Celles-ci sont en effet tiraillées entre une globalisation et une localisation (Mongin, 2007). Le patrimoine devient dans ce cas un outil à la localisation dans le sens où il permet la construction d’une identité spécifique d’un territoire. Mais il se révèle tout autant un outil de globalisation car il permet de replacer ces villes comme fers de lance au cœur du mouvement de métropolisation en développant notamment une image de marque (à la fois touristique, écologique) grâce à leur projet d’urbanisation de leurs waterfronts.

## **Bibliographie**

- Bonillo, J.L. (1992) L’espace aux limites, la nouvelle architecture de la ville portuaire, *Métropoles portuaires en Europe*, Les cahiers de la recherche architecturale, 30-31, 203-212
- Choay, F., (1992) *L’allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris
- Davallon, J. (2000) *L’exposition à l’œuvre : stratégies de communication et médiation symbolique*, L’Harmattan, Paris
- Davallon, J. (2006) *Le don du patrimoine : Une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, Hermès Science Publications, Paris
- Desvallées, A., Wasserman, F., Bary, M.-O. (1989) *Vagues: une anthologie de la nouvelle muséologie*, Vol. 1-2, Ed. W.: M.N.E.S, Mâcon
- Desvallées, A., Mairesse, F. (2011) *Dictionnaire encyclopédique de muséologie*. A. Colin Paris
- Fabre, D. (2000) *Domestiquer l’histoire ethnologie des monuments historiques*, Editions de la Maison des sciences de l’homme, Paris
- Mitchell, W. J. T. (1987) *Iconology: image, text, ideology*, University of Chicago Press, Chicago
- Mongin, O. (2007) *La condition urbaine : la ville à l’heure de la mondialisation*, Seuil, Paris
- Péron, F. (ed.) (2002) *Le patrimoine maritime, construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes
- Rautenberg, M. (2003), *La rupture patrimoniale, A la croisée*, Bernin
- Riegl, A. (1984) *Le culte moderne des monuments : son essence et sa genèse [1903]*, Seuil, Paris
- Vermeersch, L., (1998) *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, L’Harmattan, Paris
- Veschambre, V. (2008) *Traces et mémoires urbaines enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Presses universitaires de Rennes, Rennes