

Françoise Péron

Le patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises: Dunkerque, Le Havre, Brest

40

Les pays d'Europe du Nord-ouest ont comme point commun d'avoir été de grandes nations maritimes. Ces pays dont la mer a constitué la base de la puissance historique mondiale depuis quatre siècles, présentent aujourd'hui des littoraux animés par des organismes portuaires importants; parmi les plus actifs de la planète. Cependant, les mutations récentes des économies et des activités maritimes, les évolutions des rapports de forces entre les grandes puissances et la place désormais réduite accordée aux marines de guerre dans les stratégies de défense nationale et européenne ont entraîné, notamment en France et en Grande-Bretagne, d'importantes restructurations de leurs espaces portuaires (Chaline 1992) et posé la question du tri à faire parmi les éléments hérités des périodes antérieures (Péron 2002). Que faut-il détruire pour faire place à de nouvelles activités? Que faut-il au contraire conserver et mettre en valeur pour se constituer une nouvelle richesse, un patrimoine maritime? Et surtout, sur le plan économique et urbanistique, comment intégrer ces éléments patrimoniaux aux espaces portuaires de front de mer en cours de requalification?

Selon les pays, la nature du questionnement et les réponses apportées ont été et sont encore très différentes les unes des autres. Dans les pays Anglo-saxons le modèle waterfront a été largement diffusé (Albert's docks de Liverpool, Docklands de Londres...). Dans les ports méditerranéens au contraire, si l'on fait exception de Gênes et de Barcelone, la mise en valeur du patrimoine maritime se résume le plus souvent à la difficile ouverture d'un musée maritime complet (Bilbao) ou à un début d'inventaire des richesses potentielles héritées du passé maritime prestigieux mais éloigné dans le temps (Cadix). Par rapport à ces situations extrêmes, comment la France se positionne-t-elle? Y-a-t-il une spécificité française dans ce domaine?

Dans le cadre de ce bref exposé, nous montreront la grande diversité qui caractérise les dynamiques patrimoniales portuaires françaises du Ponant à partir de l'exemple de trois ports: Dunkerque, Le Havre, Brest. Ces villes portuaires ont en commun le fait d'avoir été très largement détruites durant la dernière guerre mondiale si bien qu'après la première phase d'urgence de la reconstruction physique de l'espace urbain et portuaire, c'est maintenant de la refondation de l'image et de l'identité de chaque ville maritime dont il s'agit, compte tenu d'un contexte général de glissement des activités de construction navale, de commerce et de défense hors des zones portuaires historiques.

Mais, contrairement à ce qui s'est passé en Grande-Bretagne où un programme général de reconversion des zones portuaires tombées en désuétude a été lancé par le Premier ministre Margaret Thatcher en 1979 et appliqué selon un modèle urbanistique déjà expérimenté aux Etats-Unis; en France, les opérations de rénovation des zones



Maritime Heritage in French Port Renovation: Dunkerque, Le Havre, Brest

Françoise Péron

The nations of Northwestern Europe share a past as great maritime nations. These nations, who built their historic world power on the sea for over four centuries, now have coasts enlivened by important port structures, among the most active on the planet. Nevertheless, the recent mutations in maritime economies and activities, the evolution of the balance of power between nations and the decreasing role of military navies in the national and European defense strategies have led, especially in France and in Great Britain, to significant renovations in port spaces (Chaline 1992) and raised the question of the selections that must be made among the elements inherited from times past (Péron 2002). What should be destroyed to make way for new activities? What on the contrary must be preserved and qualified to constitute itself as a new richness, a maritime heritage? And above

all, in economic and urban terms, how should these elements of our heritage be integrated into the sea-front port spaces currently being revitalized? Depending on the country, the nature of the questions and the answers were and still are very different. In Anglo-Saxon countries the waterfront model has been very popular (Albert's docks in Liverpool, the Docklands in London). On the contrary, in Mediterranean ports, with the exception of Genoa and Barcelona, the re-qualification of the maritime heritage is more often than not reduced to the arduous opening of a complete maritime museum (Bilbao) or to an inventory of potential treasures inherited from a prestigious maritime history far removed in time (Cadix). In relation to these extreme positions, where does France stand? Is there a French specificity in this field? Within the framework of this paper, we will illustrate the wide diversity which characterizes the dynamics of French port heritages on the Ponant, based on the examples of three ports: Dunkerque, Le Havre, Brest. The common factor uniting these port cities is that each of them

portuaires par le patrimoine maritime ont été menées indépendamment les unes des autres, par des acteurs différents ayant des objectifs et des cultures différentes si bien que le modèle anglo-saxon n'a pas constitué la référence majeure de ces aménagements.

DUNKERQUE. UN PATRIMOINE INTÉGRÉ DANS UN AMÉNAGEMENT GLOBAL

Étant donné sa proximité géographique avec l'Angleterre et les pays de l'Europe du Nord, on ne s'étonnera pas que ce soit à Dunkerque que les choix de redéploiement économiques, culturels et urbains aient abouti à un résultat proche du schéma caractéristique des ports étrangers voisins.

Après la fermeture en 1987 des chantiers navals de la Normed, le réaménagement des zones portuaires laissées vacantes (180 hectares de terre-pleins, plans d'eau et bassins) a été défini à travers le projet Dunkerque-Neptune confié au consultant britannique Richard Rogers qui établit un master plan indicatif aujourd'hui presque totalement réalisé (Delebarre 1997).

Les principes retenus étaient classiques au niveau fonctionnel: diversification des fonctions centrales à proximité du centre-ville reconstruit après la guerre par la création d'une université du littoral, d'un musée maritime, d'immeubles de bureaux. Mais ils étaient

À l'occasion de la fête de Brest 96, la partie historique du port militaire a été ouverte au public et aux bateaux patrimoniaux. Dans l'estuaire de la Penfeld, à l'abri du patrimoine bâti de la Marine nationale, on remarque les goëlettes-écoles "L'Étoile" et "La Belle Poule" (à gauche) et la flotte toute récente des bateaux du patrimoine. Au premier plan, "La ville d'Exeter" et la réplique de la "Santa-Maria" et, en arrière plan, toutes voiles déployées, la bisquine "La Granvillaise" et le dundée "Étoile de Molène" (photo F. Péron)

During the celebrations of Brest 96, the historic section of the military port was opened to the public and to historic ships. In the Penfeld estuary, sheltered within the architectural heritage of the French Navy, the school-ships "L'Étoile" and "La Belle Poule" (on the left) may be seen, together with the recent fleet of ships belonging to the heritage. In the forefront, "La ville d'Exeter" and the replica of the "Santa Maria" and in the background, with all its sails deployed, the shrimp-boat "La Granvillaise" and the dundee "Étoile de Molène"



Dans l'enceinte de la partie historique du port militaire de Brest, surplombant les bassins de Pontaniou, la vieille forge et les ateliers des machines du XIX^{ème} siècle, et aujourd'hui désaffectés sont en attente de réhabilitation patrimoniale (photo F. Péron)
 Within the walls of the historic section of the military port of Brest, overlooking the Pontaniou basins, the old forge and the machine workshops of the XIXth century, and currently in a state of abandon, need renovation

originaux au niveau spatial: recherche de la continuité avec le centre existant, choix de privilégier les cheminements, refus de tout monumentalisme. Au cœur du dispositif, le musée portuaire de Dunkerque, installé dans un vaste entrepôt de tabac en briques datant de 1868, a été ouvert en 1998. Parmi ses initiateurs (et c'est original en France) figurent les dockers pour lesquels le déclin des emplois portuaires a provoqué le désir de préserver la mémoire d'une corporation qui a largement contribué à façonner l'histoire de la ville. Aussi, le musée de Dunkerque se démarque des autres musées maritimes français par la place importante accordée à l'évolution des instruments de levage, au savoir faire des travailleurs, à l'histoire de la

was largely destroyed during World War II, so that after the initial emergency phase when the urban and port spaces were physically reconstructed, they now find themselves facing the problem of recreating the image and the identity of each maritime city, at a time when shipbuilding, commerce and defense functions are being relocated to areas outside the historic port zones. But, unlike what occurred in Great Britain where a general reconversion plan of abandoned port areas was launched by Prime Minister Margaret Thatcher in 1979 and applied along an urban model already tested in the United States, in France the renovation work in port zones by the maritime heritage has been conducted as totally independent projects, by different actors with different objectives and cultures so that the Anglo-Saxon model has not been an important reference for these revitalizations.

DUNKERQUE. A HERITAGE INTEGRATED INTO A TOTAL REVITALIZATION

Given its geographic proximity to England and the northern European countries, it is not surprising that in Dunkerque the choices of economic, cultural and urban action led to a result similar to the characteristic plans of nearby foreign ports. Following the shutdown of the Normed naval shipyards in 1987, the renovation of the port areas left vacant (180 hectares of landfill, water surfaces and basins) were defined in the Dunkerque-Neptune project, assigned to the British consultant Richard Rogers, who established an overall master plan which has now been almost fully completed (Delebarre 1997). The guiding principles were almost classic in terms of function: diversification of central functions near the city center rebuilt after the war, by creating a university of the coast, a maritime museum, and office buildings. But they were innovative on a spatial level: continuity with the existing center, the primacy of pedestrian paths, the refusal of monumentality. At the heart of the plan was the port museum of Dunkerque, located in a large brick tobacco warehouse built in 1868, and inaugurated in 1998. Among its backers (and this is certainly new for France) were the dockworkers, who were driven by the decline in port employment to



seek to preserve the memory of a corporation which had contributed so significantly to shaping the history of the city. In addition, the Dunkerque museum distinguishes itself from other French maritime museums by the ample space reserved to the evolution of lifting instruments, to the know-how of the workers, to the history of the port community, its strikes and its unions. In short, Dunkerque currently represents the only project of excellence on the French Ponant which contemplates a working port, the memory of the port and an urban revitalization.



communauté portuaire, à ses grèves, à ses syndicats. En résumé, Dunkerque représente actuellement la seule opération d'envergure du Ponant français impliquant un port en activité, une mémoire portuaire et une restructuration urbaine.

LE HAVRE. UNE CONSTRUCTION PATRIMONIALE AMBITIEUSE MAIS SPATIALEMENT ENCLAVÉE

Le cas du port du Havre se situe exactement à l'opposé du précédent. Le Havre est effectivement caractérisé par la disproportion flagrante qui existe entre l'importance économique considérable de son port (le deuxième de France après Marseille pour le trafic) et la place modeste

accordée au patrimoine maritime de la ville avec l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban ouvert en 1998, après vingt ans de pourparlers. Le Havre fut un grand port transatlantique jusque dans les années 1960. Le désarmement en 1974 du prestigieux paquebot France par la Compagnie Générale Transatlantique marque la fin de cette fonction prestigieuse et, plus généralement, le déclin de la marine marchande française. Dans ce contexte, et compte tenu de la nostalgie développée par les Havrais (Leménorel 2002) dans les années 1980-1990 vis-à-vis de l'époque de la splendeur des paquebots qui ralliaient entre les deux guerres l'Amérique en des temps records (l'Île de France le Normandie), on aurait pu s'attendre à la mise sur pied d'une vaste opération de rénovation urbaine de la

L'arsenal de Brest en Penfeld. Lorsque l'opération de rénovation du plateau des Capucins et de ses ateliers (à gauche) sera terminée, c'est un ensemble urbanisé de taille comparable à celui du centre-ville (à droite) qui aura été créé (photo Communauté Urbaine de Brest) The arsenal of Brest at Penfeld. Once concluded the renovation of the plateau des Capucins and its workshops (to the left), an urbanized area of a size similar to the city center will be created

Le musée portuaire de Dunkerque a été conçu dans le cadre du projet Dunkerque-Neptune qui a permis de redéployer les fonctions maritimes, urbaines, scientifiques et culturelles d'une communauté Ville-port que les autorités municipales souhaitent faire émerger (photo F. Péron)

The port museum of Dunkerque was conceived within the Dunkerque-Neptune project, which allowed the redeployment of the maritime, urban, scientific and cultural functions of a City-Port community that the local authorities wished to create

44



partie XIX^{ème} siècle du port, qui aurait pu conserver quelques activités portuaires tout en incluant un grand musée accompagné de grues, d'écluses et de môles anciens conservés sur place et mis en valeur. Or il n'en fut rien. L'absence d'un plan national d'organisation des musées maritimes français incluant la marine marchande et la faible volonté politique locale ont fait échouer cette option. Actuellement, l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban, installé dans des entrepôts à peine rénovés, au cœur d'un site partiellement en friche, rassemble et expose une partie de la documentation et des objets que la Compagnie Générale Maritime a confiés à l'association privée French Lines créée en 1995. La situation est complexe. Les dockers, autrefois si puissants et si combattifs au Havre, sont restés volontairement en dehors d'un projet de musée trop influencé, selon eux, par les

LE HAVRE: AN AMBITIOUS BUT SPATIALLY CONSTRAINED HERITAGE CONSTRUCTION

The case of the port of Le Havre presents itself as the exact opposite of the preceding case. Le Havre is in fact characterized by the flagrant disproportion between the considerable economic importance of its port (it holds second place in France after Marseilles for traffic) and the modest space assigned to the maritime heritage of the city with the Espace maritime et portuaire des docks Vauban opened in 1998, after twenty years of debate. Le Havre was a great transatlantic port through the Sixties. The dismantling of the prestigious ocean liner France by the Compagnie Générale Transatlantique marked the end of this prestigious function, and more generally, the decline of the French merchant fleet. In this context, abetted by the nostalgia that the inhabitants of Le Havre (Leménorel 2002) developed in the Eighties and Nineties for the age of splendour, between the two wars, when ocean liners sailed to America in record time (the Ile de France and the Normandie), one might have expected the creation of a vast operation of urban renewal in the sixth century section of the port, which could have kept some of the port activities alive, and included a large museum, with the ancient cranes, locks and wharves preserved as they are and rehabilitated. But none of this happened. The absence of a national plan to organize French maritime museums to include the merchant fleet, and the lack of local political determination caused this option to fail. Currently, the Espace maritime et portuaire des docks Vauban, installed in newly restored warehouses at the heart of a site which is still in a state of partial abandon, conserves and displays part of the documentation and objects which the Compagnie Générale Maritime left to French Lines, a private association created in 1995. The situation is complex. The dockers, once powerful and belligerent in Le Havre, deliberately excluded themselves from the project of a museum they said was too heavily influenced by management circles (Barzman 2002). As a result today, the sedimentation of the port bottom is to be countered by the dynamic extension of the port-front into the zone of the estuary,

within the context of the important "Port 2000" project, which will put Le Havre in a position to compete with the few European ports equipped to host the largest container-carrying ships in the world.

BREST. FROM FESTIVE TO URBAN, THE CRYSTALLIZATION OF A MARITIME HERITAGE
Brest constitutes yet a third, different case. Primarily a military port, over the past years the city has hosted direct and indirect activities tied to the presence of the French Navy and the arsenal. But since 1981, the profound modifications in the defense systems due to the end of the cold war, led the elected city governments to develop a strategy of diversification, leaving ample space for scientific and technological activities pertinent to the sea, regrouped into the Brest-Iroise Technopolis after 1992. As for the maritime heritage from previous eras, its role was not at first contemplated in an overall reorganization strategy for the port and the agglomeration, but it was nevertheless taken into account in the strategy to transform the city's image (Cléac'h 2002).

The change from the image of a working and industrial military port in the service of defense, to the image of a festive sea city at the forefront of research in the field of coastal science and oceanography, first required the city's inhabitants to reclaim the most ancient part of the commercial port, opening directly onto the bay, by organizing events there. Open towards the bay, dominated by the ramparts of Vauban, the monument to the Americans, the mythical stairway of the Grémillon movie "Remorques", the memory of nights between sailors on leave and the inhabitants of Brest out for adventure lingers on here (both in living memory as well as cinema and literature). It was here that at the end of the Eighties, Brest first began to apply the concept of a "sea front" with the first adaptive re-use of a port warehouse baptized the "Grand large" (now occupied by offices) and the organization of musical and artistic events entitled "Thursdays at the port". For 13 years every Thursday night in summer, these events drew between 15,000 and 30,000 people. Later, the great maritime

festivals in Brest in 1992, 1996 and 2000 comforted this movement and gave a youthful, joyous and enthusiastic tone to the local officials' stubborn construction of their city's vocation as a "European sea city". In fact, the city of Brest today is nationally and internationally renowned for its festivals of the maritime heritage, of the sea and sailors, featuring nearly a thousand historic ships or reconstructions for each event, and drawing enormous crowds (1.2 million visitors in 4 days in 1996). Locally these maritime festivals have had two major consequences. On the one hand, the opening of bars, restaurants and specialized boutiques in the oldest section of the wharves allowed the progressive development of a congenial environment for the new tertiary population which was meant to patronize the site after the completion of the sea-front operation. On the other hand, these large festivals of the sea have also created a collaboration between civil and military authorities who organize the public use, during these festivals, of military sites usually restricted to the French Navy (the water in the bay and in the river of Penfeld, the area of the arsenal, the internal basins), thus preparing the future adaptive re-use of the historic section of the arsenal; the Navy museum, established in the feudal castle, where the Penfeld flows into the bay, renovated its approaches, becoming part and parcel of the new tourist strategy of the city. But today, following this relatively slow phase during which the port renovation was prepared and the inhabitants of Brest rediscovered their urban waterfront, a new phase is beginning. In the summer of 2004, the Direction of Naval Construction will completely evacuate the military port and the arsenal, located in the estuary of the Penfeld, the original site where the military port and the arsenal have developed since their creation at the end of the xviiith century, and the machine workshops built in the sixth century on the plateau des Capucins which dominates the last curve of the river (along with other land and water surfaces). It is therefore a forced heritage which the city will now inherit. The industrial hangars and the many buildings in this section

milieux patronaux (Barzman 2002). Si bien qu'aujourd'hui, à l'enlèvement du fond du port s'oppose la dynamique d'extension de l'avant-port en zone estuarienne avec le grand projet "Port 2000" qui permettra au Havre de rester dans la course des quelques ports européens capables d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs du monde.

BREST. DU FESTIF À L'URBAIN, UN PATRIMOINE MARITIME EN COURS DE DURCIFICATION

Brest constitue un troisième cas de figure. Avant tout port militaire, la ville a vécu jusqu'à ces dernières années des activités directes et indirectes liées à la présence de la Marine nationale et de l'arsenal. Mais, depuis 1981 les mutations profondes du système de défense liées à la fin de la guerre froide, ont incité les élus municipaux à développer une stratégie de diversification des activités faisant une large place aux activités scientifiques et technologiques appuyées sur la mer, regroupées depuis 1992 sur le technopôle Brest-Iroise. Quant aux héritages maritimes liés aux époques antérieures, si leur place n'a pas été, au départ, envisagée globalement dans une stratégie de réorganisation d'ensemble du port et de l'agglomération, ils ont néanmoins été utilisés dans une stratégie de transformation de l'image de la ville (Cléac'h 2002).

Le passage de l'image d'un port militaire ouvrier et industriel lié à la défense, à l'image d'une ville maritime, festive, à la pointe de la recherche dans les domaines côtiers et océaniques, s'est appuyé dans un premier temps sur la réappropriation par la population de la partie la plus ancienne du port de commerce ouvert directement sur la rade, en y organisant des fêtes. Le site a incontestablement une valeur patrimoniale forte. Ouvert sur la rade, dominé par les remparts de Vauban, le monument aux Américains, les escaliers mythiques du film de Grémillon "Remorques", il y règne encore (grâce à la mémoire vivante mais aussi au cinéma et à la littérature) le souvenir d'une fréquentation nocturne par les marins en escale et les Brestois en quête d'aventure. C'est ici qu'à la fin des années 1980, a commencé à être mis en application, à Brest, le concept de "front de mer" avec la première restauration d'un magasin du port, baptisé le "Grand large" (occupé désormais par des bureaux) et l'organisation des fêtes musicales et artistiques dites des "jeudis du port". Depuis 13 ans ces fêtes rassemblent chaque jeudi soir de l'été, entre 15.000 et 30.000 personnes. Puis les grandes fêtes maritimes de Brest de 1992, 1996 et 2000 ont conforté ce mouvement et donné une tonalité jeune, joyeuse et enthousiaste à la construction opiniâtre par les élus d'une vocation "ville européenne de la mer" pour leur cité. Effectivement, la ville de Brest est aujourd'hui connue au niveau national et



(the ancient forge, the lane of old houses, the prison, the first basins dug on the site) represent a concentrate of maritime, technical and social history all the more interesting since the city was almost completely destroyed and rebuilt in a geometric plan after the bombings in World War II. But these 30 hectares of industrial ruins near the city center constitute a fearful gift by the State to a city hit hard by the restructuring of the armed forces. Because a whole new district will have to be invented and financed quickly. What role will be left to the historic heritage, to social memory, to the recognition of innovative shipbuilding techniques of the past, within a reconstruction which could become the symbolic heart of the city? For the moment, nothing is defined. An architect has just been selected to establish a diagnosis and suggest solutions. But one principle seems to have survived: no plan will be approved without first consulting the population of the city. To sum up, on the face of the French Ponant, after an initially slow start, the spatial and functional reorganization of the

great port cities is now in progress everywhere. The question of what will become of the treasures left over from the more glorious past of each of these ports has been raised everywhere. But in the absence of a national (or even regional) policy on the matter, the local teams act as they can in function of the particular context of each maritime city and the specific sensitivities of their public opinions. Sometimes the determination of a small municipal team, driven by necessity, is able to accomplish an astonishing renewal of a port city's image. This was the case in Saint-Nazaire, where the ancient submarine base built by the Germans during the Occupation was transformed into a place of leisure within a renovated urban fabric, with a view of the port basins, and a vast exhibition on the adventure of steamships inside the building. In fact, the current tendency in France just like in Great Britain, seems to be the creation of large and spectacular structures targeted to a wide audience ("Escale atlantique" in Cherbourg, May 2002), for a vocation which is not only cultural but touristic as well.

européen pour ses fêtes du patrimoine maritime, de la mer et des marins, rassemblant, à chaque manifestation, environ un millions de bateaux historiques ou reconstruits et drainant des foules énormes (1,2 million visiteurs sur 4 jours en 1996).

Localement, ces fêtes maritimes ont eu deux conséquences majeures. D'une part, l'ouverture de bars, de restaurants, de commerces spécialisés sur la partie la plus ancienne des quais a permis le développement progressif d'un environnement accueillant pour les nouvelles populations tertiaires qui sont et seront amenées à fréquenter le site, du fait de l'achèvement de l'opération front de mer.

D'autre part, ces grandes fêtes de la mer ont également permis le rapprochement des autorités civiles et militaires pour organiser, durant les grandes fêtes, un usage public des sites militaires habituellement dévolus à la Marine nationale (plan d'eau en rade et en rivière de Penfeld, enceinte de l'arsenal, bassins à flots), préparant en cela une prochaine reconversion de la partie historique de l'arsenal tandis que le musée de la marine établi dans le château féodal, au débouché de la Penfeld dans la rade, rénove ses abords et s'insérait dans la nouvelle stratégie touristique de la ville.

Mais aujourd'hui, après cette phase relativement lente de mise en place de la rénovation portuaire et de redécouverte du littoral urbain par les Brestois, une nouvelle étape commence. La partie interne du port militaire et de l'arsenal, située dans l'estuaire de la Penfeld, site originel du développement du port militaire et de l'arsenal depuis sa création à la fin du XVIII^e siècle, ainsi que les ateliers des machines construits au XIX^e sur le plateau des Capucins qui domine le dernier méandre de la rivière, vont être (avec d'autres terrains et plans d'eau) complètement libérés par la Direction des Constructions Navales dès l'été 2004. C'est donc d'un patrimoine forcé dont la ville hérite maintenant.

Les hangars industriels et divers bâtiments de ce secteur (ancienne forge, ruelle bordée de vieilles maisons, prison, premiers bassins creusés sur le site...) représentent un concentré d'histoire maritime, technique et sociale d'autant plus intéressant que la ville fut presque totalement rasée et rebâtie sur un plan géométrique après les bombardements de la dernière guerre. Mais ces 30 hectares de friches industrielles à proximité du centre ville constituent un cadeau redoutable fait par l'État à une agglomération touchée de plein fouet par la restructuration des forces armées. Car c'est un véritable quartier qu'il va falloir inventer rapidement et dont il faudra financer la réalisation. Quelle sera la part accordée aux héritages historiques, à la mémoire sociale, à la mise en valeur des techniques innovantes de la construction navale du passé, dans une reconstruction qui pourrait devenir le cœur emblématique de la ville? Pour l'instant, rien n'est arrêté. Un architecte vient d'être désigné pour

établir un diagnostic et suggérer des solutions. Mais un principe semble avoir été retenu: aucun plan ne sera approuvé sans concertation préalable avec la population. Au total, sur la façade du Ponant français, après un démarrage relativement lent, la réorganisation spatiale et fonctionnelle des grandes villes portuaires est maintenant partout en cours de réalisation. La question de la place à accorder aux héritages laissés par les périodes glorieuses de chacun de ces ports, est donc partout posée. Mais en l'absence d'une politique nationale (ou même régionale) clairement affirmée en la matière, les équipes locales agissent comme elles le peuvent en fonction du contexte particulier de chaque ville maritime et des sensibilités spécifiques des opinions publiques. Parfois, la détermination d'une petite équipe municipale, poussée par la nécessité, réussit à accomplir un étonnant retournement de l'image de la ville portuaire. C'est le cas de Saint-Nazaire où l'ancienne base sous-marine construite par les Allemands durant l'Occupation a été transformée en un bâtiment ludique, inséré dans un tissu urbain rénové, ouvrant sur la perspective des bassins portuaires et offrant, à l'intérieur de la construction une vaste scénographie sur l'aventure des paquebots. En fait, en France comme en Grande-Bretagne, la tendance actuelle semble être à la réalisation d'équipements lourds et spectaculaires destinés à un très large public ("Escale atlantique" à Cherbourg, mai 2002) et à vocation autant touristique que culturelle.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Barzman, J. (2002). "Qui s'intéresse au patrimoine portuaire et maritime? Le cas du Havre". In *Le patrimoine maritime* (pp. 255-266). Presses Universitaires de Rennes.
- Chaline, C. (1993). "Le réaménagement des espaces portuaires délaissés, une nouvelle donne pour la centralité urbaine". In *Grandes villes et ports de mer* (pp. 78-87). Paris: Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 55-56.
- Cléac'h, A. (2002). "La reconversion du vieux port de commerce de Brest en un espace festif et marchand". In *Le patrimoine maritime* (pp. 273-278). Presses Universitaires de Rennes.
- Delebarre, M. (1997). "Le choix d'un développement intégré et durable à Dunkerque". In *Urbanité des cités portuaires* (pp 115-122). Paris: L'Harmattan;
- Leménorel, A. (2002). "La maritimité havraise: entre imaginaire et réalité". In *Le patrimoine maritime* (pp. 267-272). Presses Universitaires de Rennes.
- Péron, F. (2002). "Le patrimoine maritime sur les façades de l'Union européenne: construction, signification, rôle social et géographique". In *Le patrimoine maritime* (pp. 13-33). Presses Universitaires de Rennes.

Devant les docks Vauban du Havre, un bateau-feu à flot est présenté au public (photo F. Péron)
Le Havre: in front of the Vauban docks, a floating light-ship is presented to the public

Au Havre, l'Espace Maritime Portuaire des Docks Vauban, ouvert en 1998 dans un ancien entrepôt, est à la fois un musée centré sur la navigation de commerce et un centre de documentation et d'archives (photo F. Péron)
At Le Havre, the Maritime Port Space of the Vauban Docks, opened in 1998 in an old warehouse, is both a museum of merchant navigation and a center for documentation and archives