

## SUR LES QUAIS PORTS, DOCKS ET DOCKERS, DE BOUDIN A MARQUET

LE HAVRE, MUSÉE MALRAUX  
18 OCTOBRE 2008 - 25 JANVIER 2009

### RELATIONS AVEC LA PRESSE

HEYMANN, RENOULT ASSOCIÉES

29, rue Jean-Jacques Rousseau – 75001 Paris

Tel : 01 44 61 76 76 / Fax : 01 44 61 74 40

Courriel : [e.grau@heyman-renoult.com](mailto:e.grau@heyman-renoult.com)

Documents téléchargeables sur le site

[www.heyman-renoult.com](http://www.heyman-renoult.com)

# SOMMAIRE

I. Communiqué de presse .....	pages 3-5
II. ABCDock (Abécédaire portuaire) .....	pages 6-9
III. Escales littéraires .....	pages 10-11
IV. Le musée Malraux .....	page 12
V. Autour de l'exposition .....	page 13
VI. Partenaires .....	page 14
VII. Planches de visuels .....	page 15-17
VIII. Informations pratiques .....	page 18

Page précédente :  
visuel de l'exposition  
LEFRANC Jules, *Penhoët*, 1930  
Les Sables-d'Olonne, musée de l'Abbaye  
Sainte-Croix. Photographie Jacques Boullissière.

## SUR LES QUAIS PORTS, DOCKS ET DOCKERS, DE BOUDIN A MARQUET

LE HAVRE, MUSÉE MALRAUX

18 OCTOBRE 2008 - 25 JANVIER 2009

Musée Malraux Le Havre,  
exposition ouverte du lundi  
au vendredi de 11 h00 à 18h00  
et le samedi / dimanche  
de 11 h00 à 19h00

Fermé le mardi, 11 novembre,  
25 décembre et 1er janvier

Cette exposition est coproduite par la Ville du Havre et la Ville de Bordeaux, avec le concours financier du Conseil Régional de Haute-Normandie, du Conseil Général de la Seine-Maritime, la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie et grâce au mécénat de la Banque BSD-CIN, l'Ordre Régional des Experts Comptables de Haute-Normandie, l'UMEP (Union Maritime et Portuaire), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre.



LEFRANC Jules, *Penhoët*, 1930  
Les Sables-d'Olonne, musée de l'Abbaye Sainte-Croix. Photographie Jacques Bouliès.

La ville du Havre fait partie de ces grandes villes françaises et européennes dont l'image s'est forgée à partir d'une forte identité portuaire. L'ensemble des collections de son musée est le reflet culturel des activités économiques liées au port.

Du **18 octobre 2008 au 25 janvier 2009**, le musée Malraux du Havre, propose une importante exposition qui réunira près de **160 œuvres** (dont 48 photographies) sur un **nouveau thème de l'iconographie du paysage : le port.**

Cette manifestation abordera plus particulièrement les mutations de son image au cours de la seconde moitié du XIXe siècle et de la première moitié du XXe siècle.

### LES COLLECTIONS DU MUSÉE

En 1903, la Ville du Havre, encouragée par de grands amateurs d'art, achète à **Camille Pissarro** deux vues du port du Havre qu'il venait de peindre, lors d'un séjour dans ce port normand. Elle devenait alors la première collectivité à faire entrer dans une collection publique française une œuvre de cet artiste, et ce à la veille de sa disparition.

Puis deux fonds importants entrent respectivement en 1936 et 2004 et proviennent des collections privées de deux grands négociants havrais : **Charles-Auguste Marande et Olivier Senn.**

### LA REPRÉSENTATION DU PORT

Longtemps idéalisée, inscrite dans une tradition classique héritée de **Claude Lorrain**, la représentation du port évolue peu du XVIIe au XVIIIe siècle. Le développement économique au XIXe siècle s'accompagne un peu partout en France, et en Europe, de profondes mutations du monde portuaire et du lancement de grands chantiers de modernisation, à mesure que disparaît la marine à voile.

La vision des artistes change alors. Le port cesse d'être ce lieu métaphorique du voyage pour devenir un monde vivant, débordant d'activité, un lieu d'échanges plein d'odeurs et de mouvements, un territoire bruyant et sonore qui commence à affirmer son autonomie.

Les artistes sensibles à la vie moderne ne pouvaient manquer de trouver là le parfait reflet de leur époque bouleversée par l'industrialisation. Leurs regards se portent désormais sur un nouveau paysage scandé par les silhouettes métalliques des ponts transbordeurs, des grues à vapeur. Ils embrassent dans leurs compositions les étendues dilatées des quais où se multiplient les entrepôts. Certains, plus attentifs à l'homme, décrivent sans complaisance le labeur harassant des débardeurs évoluant entre les cordages, les passerelles, les bites d'amarrage, les rails de chemin de fer et les ballots de marchandises.

### LES TRANSFORMATIONS DE LA REPRÉSENTATION DE CET UNIVERS

L'exposition souligne les transformations de la représentation de cet univers, depuis les années 1850 jusqu'à la veille de la deuxième guerre mondiale, dans la peinture, la photographie, la sculpture et le dessin. Les années 1870 – 1920 font l'objet d'un examen plus approfondi avec les figures de **Baldus, Boudin, Jongkind, Monet, Pissarro.**



PISSARRO Camille, *L'Anse des pilotes au Havre. Haute mer. Après midi, soleil*  
1903, Le Havre, musée Malraux.  
Photographie Florian Kleinfenn

Les incursions des pointillistes dans ce domaine sont abordées notamment à travers l'œuvre de **Maximilien Luce**, mais surtout la figure de **Signac** qui entreprend à la fin de sa vie une ambitieuse série d'aquarelles, « Les Ports de France », pour le collectionneur Gaston Lévy.

**Albert Marquet**, natif de Bordeaux et dont le musée de cette ville conserve l'un des plus importants fonds, est par excellence le grand peintre de ports du XXe siècle. Un ensemble significatif de toiles évoque la diversité des sites que l'artiste a parcourus tout au long de sa vie, de Marseille à Stockholm.

Une attention particulière est portée aux artistes du Nord de l'Europe qui, sous l'influence du réalisme et du naturalisme, interrogent, avec une rudesse dont se ressent leur production, le monde bigarré des quais hollandais ou belges. La sélection confronte les figures puissantes des docks sculptées par Constantin Meunier aux visions sombres et mélancoliques de **Van Mieghem** ou abrégatives de **Spilliaert**.

L'appropriation décisive des nouveaux territoires portuaires structurés par de grandes lignes de force qui géométrisent le paysage a lieu avec l'avènement du cubisme. Des artistes comme **André Lhote** n'ont pas manqué de trouver là le prétexte à de nouvelles explorations plastiques.

#### LA PHOTOGRAPHIE ET LE « PAYSAGE PORTUAIRE », ENTRE PITTORESQUE ET MODERNISME

La photographie des ports, nous invite à comprendre comment le port forme un motif aussi intéressant que l'est alors un paysage de bord de mer traditionnel. Elle traduit fort bien la « photogénie » des ports qui ne se démentira pas durant de nombreuses décennies.

Témoin et instrument de l'aménagement des zones portuaires, l'image photographique est aussi l'outil d'un imaginaire de ces lieux. Au même titre que la peinture ou la littérature, la photographie produit et diffuse les formes culturelles du port, un tissu de motifs qui dessinent peu à peu un imaginaire spécifique. Parmi eux, les bateaux deviennent un sujet de choix et le port devient ainsi un véritable petit théâtre de la mobilité tranquille dont découle toute une iconographie qui forme un véritable **laboratoire de l'image du mouvement**.

Le port contient ce « quotient » de modernité que lui confère sa double fonction traduite par le photographe, un port **fonctionnel et pittoresque**, à la fois lieu de travail et lieu de rêverie par l'idée même de voyage qu'il implique. Les nombreuses vues de construction de navires et d'ouvrages cultivent, par la monumentalisation des travaux, la célébration du progrès. Dans la grande tradition des vues de chantier, les photographes demandent aux ouvriers et à leurs contremaîtres de prendre la pose.

Une vision esthétique se dégage peu à peu de l'image des ports. Elle associe les vertus documentaires de la description des installations industrielles et le pittoresque de la vie des quais. Au tournant du XXe siècle, apparaît le « **pictorialisme** », le goût pour des images saturées par l'atmosphère remplace la clarté des documents techniques.

On peut l'observer à travers l'album consacré au port de Hambourg (1908) avec des photographies de **Schmidt et Kofahl** ou bien dans la revue *Camera Work*, organe de la **Photo-Sécession**, menée par **Stieglitz**, avec des photos de l'Autrichien **Heinrich Kühn** ou de l'américain **Alvin Langdon Coburn**.

Les photographes français du mouvement pictorialiste n'ont pas ignoré le motif portuaire, pour preuve, les images de **Charles Lhermitte** montrant La Rochelle ou Lorient, celles de **Robert Demachy** et **Constant Puyo**, chefs de file du pictorialisme français.

Le port pictorialiste au seuil des années 1920 laisse place à un **laboratoire de la vision avant-gardiste** : à partir de plongées et de contre-plongée, de désaxements et de perspectives. Cet « expressionnisme » de la vision cherche dans les architectures vertigineuses du modernisme une occasion d'en traduire les effets sur le promeneur contemporain et d'en saisir toute l'originalité. Les élèves et professeurs du **Bauhaus** comme **Florence Henri** et le célèbre **Lazlo Moholy Nagy**, l'Américaine moderniste **Germaine Krull** ou son compatriote surréaliste **Man Ray**, sans oublier **François Kollar** ou **Emeric Feher**, tous ont fait le « voyage du transbordeur » pour exercer leur nouvelle vision.

Alors qu'au XIXe siècle le port est photographié dans le cadre d'une photographie d'usage, le port des années 1930 avec ses images « constructivistes » n'est plus photographié dans un but utilitaire. Le port devient alors motif et terrain de jeux pour les expérimentations.

#### UNE COLLABORATION DE DEUX MUSÉES MAJEURS

Fortes d'une identité commune, les deux cités portuaires, Le Havre et Bordeaux, toutes deux classées **Patrimoine mondial de l'Humanité** se sont associées pour organiser cette exposition. Cette exposition est coproduite par la Ville du Havre et la Ville de Bordeaux, avec le concours financier du Conseil Régional de Haute-Normandie, du Conseil Général de la Seine-Maritime, la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Haute-Normandie et grâce au mécénat de :

- La Banque BSD-CIN
- L'Ordre Régional des Experts Comptables de Haute-Normandie
- L'UMEP (Union Maritime et Portuaire)
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre

# ABCDOCK

**A** **ARMATEUR**  
Le volume d'affaires brassé par les armateurs et les négociants conditionne une belle part du trafic commercial des ports. Cette bourgeoisie entreprenante, habituée à prendre des risques, manifeste un goût marqué pour la nouvelle peinture. **Boudin** trouve ainsi un soutien constant auprès de quelques armateurs qui apprécient ses vues de ports. Certains négociants havrais tels **Olivier Senn** ou **Charles Auguste Marande** constituent de prestigieuses collections d'art moderne. Mais comme le résume une formule de **Boudin**, *Pas de coton, pas de tableaux!* Lorsque les affaires deviennent hasardeuses, les ventes de peinture en pâtissent.

**B** **BORDÉE**  
Sur les quais évolue une population cosmopolite car les capitaines de navires marchands recrutent leur équipage dans tous les ports du globe. À la faveur des escales, les marins en bordée entreprennent des virées aux vertus cathartiques dans les ruelles attenantes au port où grouille tout un peuple interlope.



> **André Dignimont, Le Bar**

**C** **CLOCHE DES DOCKERS**  
Le recrutement quotidien des dockers se fait dans les cafés du port ou dans des places publiques désignées comme lieux d'embauche. Les travailleurs préfèrent un seul lieu d'embauche. **Au Havre**, une fois les nouveaux bassins creusés, ils obtiendront de la municipalité qu'elle désigne un lieu d'embauche central, dans le quartier de l'Eure, marqué par une sorte de beffroi appelé « la cloche des dockers ».

**D** **DOCK**  
Mot emprunté par les Anglais au néerlandais puis transmis au français en **1826**. Le dock recouvre une chaîne opératoire. Il

désigne tout à la fois le bassin qui accueille le navire, le quai de chargement/déchargement des marchandises et l'entrepôt de stockage qui le borde. Il faut attendre **1889** pour que le français adopte *docker* qui en découle si implicitement.

**E** **ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES**  
Ses ingénieurs conduisent la modernisation des infrastructures de communication, indispensable à la bonne circulation des marchandises : ponts, ports, phares, bassins, digues mais aussi gares et lignes de chemin de fer bénéficient de leur expertise. La formation particulièrement choisie de ce corps d'élite issu de Polytechnique intègre l'enseignement de la photographie dès ses premiers développements. **Alphonse Davanne** dispense son savoir-faire aux élèves de 1872 à 1886. Le nouveau média permet la diffusion et l'archivage de leurs réalisations.

**F** **FLORIDE**  
Le grand chantier d'agrandissement de l'avant-port du **Havre** avec la retenue de Floride s'étend sur tout le XIXe siècle. Les bâtiments de commerce toujours plus importants nécessitent des bassins spacieux. En **1831**, la retenue se transforme en bassin à flot de Floride destiné à assurer l'accueil des premiers transatlantiques à vapeur. Son inauguration a lieu en **1847** avec le paquebot *New York*. Elle marque la victoire du commerce avec les Amériques. Désormais les « magasins à cotons », lourds trois-mâts américains, peuvent décharger jusqu'à 3000 balles par voyage sur les quais.

**G** **GRUE**  
La multiplication de leurs silhouettes dans le paysage portuaire est un bon indicateur de **l'accroissement des échanges commerciaux** et de la vitalité du port. D'abord à vapeur, elles utilisent aussi la force hydraulique puis l'électricité. Elles connaissent des améliorations successives qui modifient en partie le travail sur les quais. La plus marquante intervient à Marseille à partir de 1884, lorsqu'elles sont positionnées sur rails.



Cette mobilité permet d'assouplir les opérations d'accostage et de déchargement.

> Schmidt et Kofahl, *Le port d'Hambourg*

H

HAVRE DE GRÂCE

Fondé en 1517 par François Ier, ce port a d'abord une vocation militaire sous Louis XIV. Communément appelé Le Havre depuis l'époque révolutionnaire, il devient, dans la deuxième moitié du XIXe siècle, le centre le plus actif en terme de commerce extérieur, devançant le port de Marseille. En 1860, il enregistre 460 compagnies de transport; en 1866, plus de 5 000 vaisseaux transitent par le port transportant 1 600 tonnes de marchandises. Ses bassins couvrent près de 64 hectares et comprennent dix kilomètres de quais. Le Havre s'impose également comme le principal port français pour le trafic des Transatlantiques.

> Albert Marquet, *Le Havre*.



I

IMPRESSION SOLEIL LEVANT

Avec cette toile peinte par Monet sur le port du Havre en 1872 et révélée en 1874 par la première exposition du groupe impressionniste qui lui doit d'ailleurs son nom, le port fait une entrée fracassante dans l'histoire de l'art. Ce n'est pas tout à fait l'invention du motif, qui a déjà été exploré par Boudin et Jongkind, mais la poursuite d'une belle histoire d'amour entre le port et les artistes, où s'illustreront notamment Pissarro, Luce, Signac, Marquet...

J

JULES DURAND

Né en 1880, mort en 1926, l'homme est une « affaire », comparable à celle de Dreyfus, qui émeut l'opinion publique internationale. Secrétaire du syndicat des charbonniers du Havre, il conduit la grève de 1910 qui s'oppose à l'utilisation d'un portique transbordeur de charbon. Injustement accusé du meurtre d'un briseur de grève, il est condamné à mort. La grâce du Président Fallières à son égard intervient trop tard car Durand, très éprouvé, est interné en hôpital psychiatrique.

K

KOLLAR FRANÇOIS

Photographe sous contrat avec les éditions Horizons de France, il signe l'illustration des fascicules, « La France travaille ». Les ports sont l'unique sujet d'un volume de 1932,

enrichi d'un texte aux accents lyriques de Condroyer («...Tout l'Orient tient sur les quais de Marseille en échantillons d'odeurs : les caisses de thé de Ceylan, les barils de coprah, les graines de ricin, le riz de Saïgon, les arachides équatoriales, les futailles d'Algérie, les balles de liège marocain, le moka d'Arabie, les peaux vertes de l'Atlas aux relents abominables, les régimes de bananes... Plus que les amoncellements de café, les balles de coton égyptien, hindou, américain, les luisantes montagnes de houille, ce qui étonne au Havre ce sont les bois. Couchées, les immenses forêts d'outre – Atlantique s'empilent en murailles massives... »).

L

LOI DE 1920

La loi de 1920 fixe pour la première fois l'autonomie de deux grands ports français, celui de Bordeaux et celui du Havre qui deviennent des établissements publics de l'État dotés d'une personnalité civile. Ils peuvent dès lors tirer leurs ressources des droits perçus sur les navires, les marchandises, les passagers ou de recettes domaniales (location de terrains et entrepôts situés sur le territoire portuaire). Si l'État continue de définir les grandes orientations des ports autonomes, il n'intervient pas dans leur gestion quotidienne.

M

MARQUET

Avec Signac, qui peint une série des ports de France, Marquet est le peintre des ports, celui de Bordeaux où il est né, celui du Havre où il séjourne régulièrement, où grâce à l'intervention d'Olivier Senn, il peut se déplacer librement et ceux d'Europe dont il arpente inlassablement les quais, à Hambourg, Stockholm, Rotterdam.

> Albert Marquet, *Stockholm, la grue*



N

NOLIS

En usage à partir de 1634, le nolis fait concurrence à fret, emprunté au néerlandais *vrecht*. Tous deux désignent le prix du transport des marchandises par mer. Celui-ci décroît à mesure que les capacités de charge des navires augmentent. Noliser un navire, c'est le louer en vue de transporter des marchandises. Au tournant du XXe siècle, leur nature est d'une incroyable diversité : automobiles, éléphants vivants ou naturalisés, palanquées de denrées exotiques balancent au bout des élingues crochetées aux filins des grues.

O

#### OPÉRER UN NAVIRE

L'expression recouvre les opérations de chargement et de déchargement d'une embarcation. En général, pour le déchargement d'un navire, chaque écoutille se voit attribuer une équipe. Entre douze et vingt membres dirigés par celui qu'on appelle au Havre « le petit chef ». Au total une centaine d'hommes placés sous la direction d'un « gros chef » engagé par le patron manutentionnaire prend en charge un navire. Les petits chefs sont choisis soit par le gros chef soit par le patron, et choisissent souvent eux-mêmes les hommes de leur équipe, sauf consignes contraires du patron. Ces patrons s'appellent en France acconiers, arrimeurs, stevedores, employeurs de main-d'œuvre, ou entrepreneurs de chargement.

P

#### PORTEFAIX

Avec débardeur, l'un de ses synonymes les plus usités, ce mot a longtemps été la version française de *docker*. L'anglicisme s'impose définitivement au début du XXe siècle. Tous ces substantifs désignent la force manutentionnaire des ports, une masse prolétarisée soumise au chômage intermittent car l'embauche est journalière en fonction du trafic. Le docker subit le chômage mais en contrepartie, il peut se dire qu'il est libre de choisir son employeur. Ses grèves sont redoutées car elle paralyse la bonne circulation des marchandises. À tort ou à raison, c'est à lui que beaucoup associent la formule attribuée au socialiste Auguste Blanqui : « *Ni Dieu, ni maître !* ».

> Constantin Meunier, *Portefaix*



Q

#### QUAI

Sur les quais les choses de la ville et de la mer se mêlent et se bousculent. Immeubles et bateaux confondent leurs silhouettes. Lieux du départ, de la séparation ou de la renaissance, ils entrent en littérature ou dans le cinéma comme des espaces mythiques. Arène où affronter l'injustice (*Sur les quais*, Kazan), refuge pour les marginaux (*Quai des Brumes*, tourné au Havre).



Dans le paysage portuaire, le quai est cette ligne de rencontre, cet entre-deux frémissant où, les pieds sur le pavé et le regard vers l'horizon, on côtoie le danger de l'eau profonde.

> Albert Marquet, *Le Quai du Havre*

R

#### RÉVOLUTION

Avatar moderne de la mondialisation, la révolution industrielle n'est pas seulement à l'origine de la naissance des classes laborieuses et dangereuses. En mécanisant et en accélérant la production avec notamment la généralisation de l'utilisation de la vapeur comme force motrice, la révolution industrielle suscite l'ouverture des marchés, l'accélération des échanges, la modernisation des flottes commerciales et l'agrandissement des ports. Au Havre, la dénomination des quais donne un petit aperçu de l'étendue géographique des échanges : quai de Guinée, du Cameroun, d'Asie, de New York, de Norvège...

S

#### SPÉCIALISATION

Tous les ports ne sont pas égaux devant le trafic de marchandises. Fin XIXe Dunkerque et Le Havre rivalisent âprement, tandis que Bordeaux connaît une baisse de régime. Marseille est le premier port français, Londres le premier port européen, le plus moderne de tous. À partir de 1890, Rouen connaît un formidable renouveau à travers le traitement des pondéreux et du charbon. Le Havre est plutôt un « port de marché », importateur de denrées exotiques, rares et chères. Par Marseille, qui se heurte à la concurrence de Gênes, transitent des céréales et des soies brutes alors que Bordeaux, davantage spécialisé dans l'exportation des spiritueux et du pin des Landes, continue d'entretenir des échanges soutenus avec les colonies.

T

#### TRANSBORDEUR

Parmi les 18 ponts transbordeurs construits dans le monde, 9 étaient l'œuvre de l'ingénieur français Félix Arnaudin. Le plus photogénique fut sans doute celui de Marseille, construit en 1905 et détruit en 1944, dont les pylônes et les haubans fournissaient d'intéressants motifs à l'esthétique constructiviste. Dans le paysage portuaire, les jambes





squelettiques de sa silhouette dégingandée sont immédiatement reconnaissables. En France, 50 mètres séparent la hauteur d'eau à marée haute du tablier, permettant ainsi le passage des plus gros voiliers. Leur nacelle suspendue permet aux piétons et aux véhicules de traverser les fleuves. Après la guerre de 1914, ces géants des rives disparaissent, victimes de l'augmentation du trafic automobile et de l'extinction progressive de la marine à voile.

> Eugène Batz, *Pont Transbordeur*.

---

**U** UNESCO  
Le Havre et Bordeaux, deux villes où l'activité portuaire s'est intimement confondue avec l'aménagement urbain. À Bordeaux, le port de la lune a dessiné la majestueuse courbe des quais. Au Havre, Auguste Perret a symboliquement affirmé la vocation maritime de la cité en ouvrant sur le littoral les vantaux de la Porte Océane. Elles partagent toutes deux la fierté des villes distinguées par le label convoité de l'UNESCO.

---

**V** VERNET  
La naissance officielle de la peinture de marine française se confond avec la commande royale faite à Joseph Vernet, en 1753, des vues de « tous les ports de France ». Neuf ans plus tard, l'Académie introduit le terme « Marine » dans son dictionnaire. Alors que la période romantique voit s'accroître le nombre de peintres de marines, les représentations de ports restent quantitativement faibles. Ce n'est qu'avec le renouveau de la tradition objective et l'éclosion de la peinture claire des pré-impressionnistes que les artistes vont investir durablement les territoires portuaires.

---

**W** WHISTLER  
Dès 1859, Whistler se rend à Londres, à l'époque le port le plus moderne d'Europe, où il réalise *La Suite de la Tamise* (1859-1871), série de gravures sur le thème de la vie sur les rives du fleuve. Éloignée des vues souriantes des guides de voyage, sa sensibilité réaliste le porte vers les scènes de la vie quotidienne, les hommes au travail le long des quais dans les quartiers populaires de Rotherhithe et Wapping. En 1872, Gustave Doré publie un recueil



de planches *London : a pilgrimage*, fruit de ses pérégrinations à travers la ville. Il choisit de montrer le port avec ses ponts et ses docks, la ville industrielle, fourmillant d'une humanité laborieuse plongée dans les ténèbres.

> Whistler, *Rotherhithe*.

---

**X** XÉNOPHILIE  
Les ports sont des mondes ouverts sur l'étranger et la nouveauté. Les oranges et le chocolat sont arrivés par Bayonne, des diasporas ont transité par Marseille, **Le Havre est longtemps resté en Europe l'une des seules portes d'embarquement ouvertes sur l'Amérique.**

---

**Y** YACHT  
En 1904, lorsque Dufy peint le *Yacht dans le Bassin du commerce*, celui-ci a perdu sa vocation commerciale et n'abrite guère plus que des plaisanciers. Le développement du trafic a pour corollaire l'extension des territoires consacrés à l'activité portuaire. **Au Havre, démarre à partir de 1845 la course aux bassins, ceux de Vauban et des Docks sont gagnés sur des espaces à la frange de la ville.**

---

**Z** ZÉPHYR  
Zéphyr perd de son intérêt lorsque la marine marchande est contrainte, surtout pour des raisons de capacité de charge transportable, d'abandonner la navigation à voile. Toutefois l'installation de machines à vapeur sur les navires rencontre toute une série de difficultés techniques qui ralentit considérablement l'invasion des *steamers*. **Contrairement à une idée répandue, les deux modes de propulsion coexistent longtemps.**

## ESCALES LITTÉRAIRES

ÉMILE VERHAEREN (1855-1916)

*LE PORT* (recueil : *Les villes tentaculaires*, 1895)

Toute la mer va vers la ville !

Son port est innombrable et sinistre de croix,  
vergues transversales barrant les grands mâts droits.

Son port est pluvieux de suie à travers brumes,  
où le soleil comme un œil rouge et colossal larmoie.

Son port est ameuté de steamers noirs qui fument  
et mugissent, au fond du soir, sans qu'on les voie.

Son port est fourmillant et musculeux de bras  
perdus en un fouillis dédalien d'amarres.

Son port est concassé de chocs et de fracas  
et de marteaux tonnante dans l'air leurs tintamarres.

EXTRAIT DE E. CONDROYER, *LA FRANCE TRAVAILLE*, 1932

[...] Tout l'Orient tient sur les quais de Marseille en échantillons d'odeurs : les caisses de thé de Ceylan, les barils de coprah, les graines de ricin, le riz de Saïgon, les arachides équatoriales, les futailles d'Algérie, les balles de liège marocain, le moka d'Arabie, les peaux vertes de l'Atlas aux relents abominables, les régimes de bananes.

Son demi-million de tonnes de céréales parfume au froment le port de Dunkerque.

L'odeur fade du minerai et des nitrates lutte contre la tiédeur écœurante des 17 000 balles de laines australiennes. L'arrière-pays de tissage et de métallurgie attend ses éléments de vie et de labeur.

Plus que les amoncellements de café, les balles de coton égyptien, hindou, américain, les luisantes montagnes de houille, ce qui étonne au Havre ce sont les bois. Couchées, les immenses forêts d'outre – Atlantique s'empilent en murailles massives laissant entre elles d'étroits couloirs où flotte l'odeur un peu sucrée des palissandes : gâiacs d'une dureté d'acier, acajous rugueux avant le polissage, bois blancs du Cameroun, rondins d'Okoumé dont l'incision rosit comme une grenade.

Bordeaux fait l'air grisant et balsamique avec ses chais et ses pins venus des Landes.

Rouen plus qu'aucun autre port se met au service du pétrole, roi du monde. Son palais dresse sur la rive gauche cent coupoles de métal pour le million annuel de tonnes d'hydrocarbures. Près des pompes à mousse carbonique parées pour l'incendie, les serpents de caoutchouc boivent à grosses goulées frémissantes dans les tanks cloisonnés des longs pétroliers arrivés des Amériques et de la mer Noire [...]

EN 1838, STENDHAL DANS *MÉMOIRES D'UN TOURISTE*,  
DONNE CETTE DESCRIPTION DU HAVRE :

« J'ai pris à l'hôtel de l'Amirauté une belle chambre au second étage avec vue sur le port, qui par bonheur se trouvait vacante. Je ne suis séparé de la mer, c'est-à-dire du port, que par un petit quai fort étroit ; je vois partir et arriver tous les bateaux à vapeur. Je viens de voir arriver *Rotterdam* et partir *Londres* ; un immense bâtiment nommé *Le Courrier*, entre et sort à tout moment pendant le peu d'heures qu'il y a dans le port, il remorque les nombreux bâtiments à voile qui arrivent et qui partent.

Comme vous savez, l'entrée du Havre est assez difficile, il faut passer contre la Tour-Ronde bâtie par François 1er. Quand j'ai pris possession de ma chambre, le port sous ma fenêtre et l'atmosphère jusque par-dessus les toits étaient entièrement remplis par la fumée bistre des bateaux à vapeur. Les gros tourbillons de cette fumée se mêlent avec les jets de vapeur blanche qui s'élancent en sifflant de la soupape des machines. Cette profonde obscurité causée par la fumée du charbon m'a rappelé Londres, et en vérité avec plaisir, dans ce moment où je suis saturé de petites bourgeoisies et mesquines de l'intérieur de la France. Tout ce qui est activité me plaît, et, dans ce genre, Le Havre est la plus exacte copie de l'Angleterre que la France puisse montrer »

GUY DE MAUPASSANT, *PIERRE ET JEAN*, 1895

[...] Ayant fait encore quelques pas, il s'arrêta pour contempler la rade. Sur sa droite, au-dessus de Sainte-Adresse, les deux phares électriques du cap de la Hève, semblables à deux cyclopes monstrueux et jumeaux, jetaient sur la mer leurs longs et puissants retards. Partis des deux foyers voisins, les deux rayons parallèles, pareils aux queues géantes de deux comètes, descendaient, suivant une pente droite et démesurée, du sommet de la côte au fond de l'horizon. Puis sur les deux jetées, deux autres feux, enfants de ces colosses, indiquaient l'entrée du Havre ; et là-bas, de l'autre côté de la Seine, on en voyait d'autres encore, beaucoup d'autres, fixes ou clignotants, à éclats et à éclipses, s'ouvrant et se fermant comme des yeux, les yeux des ports, jaunes, rouges, verts, guettant la mer obscure couverte de navires, les yeux vivants de la terre hospitalière disant, rien que par le mouvement mécanique invariable et régulier de leurs paupières [...]

## LE MUSÉE MALRAUX



Photo Florian Kleinfenn

Construit en 1961 par des élèves d'Auguste Perret, avec le concours de Jean Prouvé, le musée Malraux s'affirme d'emblée comme un bâtiment moderne et novateur. Sa silhouette de verre et d'acier se profile telle une figure de proue sur la mer toute proche. Tout concourt ici à faire de l'estuaire de la Seine et de la lumière si chers aux peintres, un élément de la scénographie des fabuleuses collections impressionnistes du musée. Ainsi le regard du visiteur est-il naturellement invité à passer des œuvres au paysage portuaire environnant et du paysage aux œuvres dans un subtil va-et-vient.

Constituées à partir de 1845, les collections historiques du musée se sont enrichies au gré du temps et surtout grâce à l'extraordinaire générosité de donateurs. Ainsi le musée Malraux possède-t-il l'une des plus importantes collections d'œuvres d'Eugène Boudin réunies dans une institution publique, grâce au don par son frère en 1900, du fonds d'atelier de l'artiste (plus de 200 pièces). Léguée en 1936, la collection de Charles-Auguste Marande, négociant en coton et grand amateur d'art, est venue constituer le socle historique du fonds impressionniste et fauve, enrichie en 1963 par le legs de Raoul Dufy (70 œuvres). Enfin, en 2004 l'extraordinaire donation Senn-Foulds est venue hisser le musée Malraux au rang de première collection impressionniste française en région. Rassemblée par Olivier Senn à la fin du XIXe siècle et début du XXe siècle, cette collection réunit des œuvres majeures (peintures et dessins) d'artistes impressionnistes (Monet, Renoir, Sisley, Pissarro, Degas...), post-impressionnistes (Cross), nabis (Bonnard, Vuillard, Vallotton...), et fauves (Matisse, Derain, Marquet).

Le musée Malraux c'est aussi : un service culturel très actif et innovant (programmation de concerts, danse, théâtre), un service des publics dynamique (visites, conférences, ateliers de pratique artistique pour enfants et adultes, publications pour enfants), une boutique de livres d'art, catalogues d'exposition et cadeaux, un espace café-restaurant et salon de thé avec vue sur la mer, une bibliothèque ouverte à tous gratuitement les après-midi y compris le week end.

## AUTOUR DE L'EXPOSITION

### LES VISITES

#### VISITES

Tous les dimanches 15 h00 et 17 h00

#### VISITES-ATELIERS FAMILLES

Dimanche 19 octobre à 15 h00

Dimanche 23 novembre à 15 h00

Audioguides de l'exposition

### LES ATELIERS

Le port du Havre sera le lieu d'exploration par excellence pendant toute la durée de l'exposition  
*Sur les quais.*

#### ATELIERS DES JEUNES, ENFANTS ET ADOLESCENTS

Mercredis et vacances scolaires de 14 h00 à 16 h00

ATELIERS DES GRANDS (16 ans et plus) :  
Samedis de 14 h00 à 17 h00

### LES ANIMATIONS

#### LE HAVRE : PORT

Une vidéo de Christophe Guérin présentée dans le hall d'entrée du musée pendant toute la durée de l'exposition.

#### RANDONNÉE CYCLISTE

Entre le musée et le port :  
Samedi 18 octobre à 15 h00 (durée 2 heures)

#### 8930

Une installation sonore de Philippe Cam. Le musée invite le SPOT Centre d'art contemporain du 25 octobre au 9 novembre 2008

Mercredi 22 octobre à 18 h00 : conférence

« la sculpture sonore »

Samedi 25 octobre 18 h00 : rencontre avec Philippe Cam

Dimanches 26 octobre et 9 novembre : regards croisés entre les expositions du SPOT et du musée Malraux

#### CINÉMA EXPÉRIMENTAL

Un programme proposé par Christophe Guérin

Cycle 1 : samedi 1er novembre à 18 h00 et 20 h00

Cycle 2 : samedi 8 novembre à 18 h00

#### CYCLES DE CINÉMA

En partenariat avec le cinéma Le Studio et l'Éden.

Le film d'Elia Kazan, *Sur les quais* sera programmé au cinéma Le Studio

Du 26 novembre au 9 décembre.

#### PIANO-CINÉ

Un concert de piano devant des images d'archives du port du Havre et le film *L'émigrant* de Charlie Chaplin. Avec Jérôme Canavaggia, Xavier Leroux et Philippe Carment et les ateliers de piano du JUPO et du CRD  
Samedi 15 novembre à 18 h00  
dimanche 16 novembre à 11 h00

#### LA LOCOMOBILE À HISTOIRE SUR LES QUAIS

Une création de Valérie Lecoq  
Samedi 8 et 22 novembre à 15 h00

#### PARTITION PORTUAIRE

Un poème polyphonique composé par Hisashi Okuyama et mis en espace dans l'exposition.

Samedi 29 novembre à 18 h00

#### ODE MARITIME de Fernando Pessoa

Un parcours dramatique proposé par Rebecca Hendley (violoncelle, voix) et Cyril Lévi-Provençal (voix).

Vendredi 21 et samedi 22 novembre à 18 h00

Dimanche 23 novembre à 11 h00

#### HOMMES ET PORTS :

##### AUX ORIGINES D'UN DIVORCE.

Conférence proposée par Le volcan/ Université populaire.

Lundi 15 décembre à 18 h00

#### CHORÉGRAPHIE PORTUAIRE

Un spectacle performance proposé par La Bazooka

Vendredi 16 et samedi 17 janvier 2009 à 19 h00

#### LE GRAND TRANSBORDEUR

Un environnement sonore et visuel décliné sur quatre soirées  
Avec le CRD JUPO, le service culturel de l'université, la grande Fabrique

Mercredi 21, vendredi 23 et samedi 24 janvier à partir de 18 h00

## PARTENAIRES

Cette exposition est coproduite par la Ville du Havre et la Ville de Bordeaux,  
avec le concours financier du Conseil Régional de Haute-Normandie,  
du Conseil Général de la Seine-Maritime, la Direction Régionale des  
Affaires Culturelles de Haute-Normandie  
et grâce au mécénat de :

La Banque BSD-CIN

L'Ordre Régional des Experts Comptables de Haute-Normandie

L'UMEP (Union Maritime et Portuaire)

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre



## LISTE DES VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE



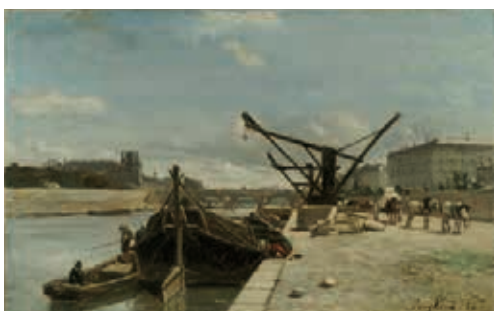
1. LEFLOCH Rémi  
*Granville, les travaux du port. Terre plein et mât du Bellecq*  
1924. Tirage sur papier argentique  
Granville, musée du Vieux Granville



4. TERRIS Adolphe  
*Port de Marseille*. Photographie  
Le Havre, Collection de l'Association French Lines



5. SCHMIDT (Franz?) et KOF AHL Otto  
*Le port d'Hambourg*. 1908. Héliogravure  
Le Havre, Collection de l'Association French Lines



2. JONGKIND John Barthold  
*Vue du quai d'Orsay*. 1852. Huile sur toile  
Don Achille Jubinal, collection musée Salies, Bagnères-de-Bigorre



6. ANONYME  
*Le Havre, achèvement des travaux de réparation de l'écluse de l'Eure, entre les bassins Vauban et de l'Eure*. 1890  
Éditeur : Port du Havre, atelier photographique. Tirage albuminé  
Le Havre, archives municipales. © Charles Maslard



7. ANONYME  
*Le Havre, allongement de la grande forme de radoub (n° 4), quai est du bassin de l'Eure*. 1901. Photographie  
Le Havre, archives municipales. © Charles Maslard



8. ANONYME  
*Le Havre, l'écluse Vauban*  
Vers 1890. Photographie  
Le Havre, archives municipales. © Charles Maslard



3. PISSARRO Camille  
*Port de Rouen, Saint-Sever*. 1896. Huile sur toile  
Paris, musée d'Orsay. ©RMN. Hervé Lewandowski

9. LHO TE André  
*Entrée du bassin à flot de Bordeaux*  
1912. Huile sur toile  
Bordeaux, musée des Beaux-Arts





10. MONET Claude  
*Le Bassin du Commerce (Le Havre)*. 1874. Huile sur toile  
Collection du Musée d'Art moderne et d'Art contemporain, Liège. © MAMAC - Liège



11. RIVIÈRE Henri  
*Du Quai de Grenelle*. 1902. Lithographie  
Paris, musée d'Orsay.  
© RMN. René-Gabriel Ojéda ADAGP



12. GERVEX Henri  
*Étude pour Le Quai de la Villette à Paris*. 1882. Huile sur toile  
Lille, Palais des Beaux-Arts.  
© RMN. © René-Gabriel Ojéda



13. COBURN Alvin Langdon  
*Spider-webs*. 1908. Épreuve photomécanique. *Camera Work*, janvier 1908  
Paris, musée d'Orsay. © RMN. © Thierry Le Mage



14. SCHMIDT (Franz?) et KOFAHL Ottot  
*Le Port d'Hambourg*. 1908. Héliogravure. 16,8 x 22,7.  
Le Havre, Collection de l'Association French Lines



15. MARQUET Albert  
*Le Havre. Vers 1911*. Huile sur toile  
Zurich, Collection Bührle. © Collection E.G. Bührle, Zurich. ADAGP



16. MARQUET Albert  
*Le Quai du Havre*. 1934. Huile sur toile  
Liège, musée d'Art moderne et d'Art contemporain.  
© MAMAC - Liège. ADAGP



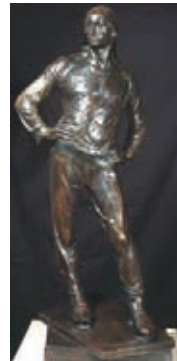
17. MARQUET Albert  
*Stockholm, la grue*. 1938. Huile sur toile  
Bordeaux, musée des Beaux-Arts. ©ADAGP



18. DENIS Maurice  
*Anvers, vue prise à la Tête de Flandre ou Port d'Anvers*. 1926. Huile sur carton  
Beauvais, musée départemental de l'Oise  
© Beauvais, Musée de l'Oise - Jean-Louis Bouché. ADAGP



19. MEUNIER Constantin  
*Le Portefaix* 1889. Bronze  
Ixelles, musée Constantin Meunier.  
© Speltdoorn



20. MEUNIER Constantin  
*Le Débardeur* 1893. Bronze  
Ixelles, musée Constantin Meunier.  
© Speltdoorn



21. MONET Claude  
*Le Vieux Port du Havre*. 1874. Huile sur toile  
Philadelphia Museum of Art : Bequest of Mrs. Frank Graham Thomson, 1961





22. DUFY Raoul  
*Le Yacht pavoisé au Havre*  
1904. Huile sur toile

Le Havre, musée Malraux – Photographie Florian Kleinfenn. © ADAGP



25. VERDILHAN Louis-Mathieu  
*Marseille, le pont transbordeur. Vers 1918-1920.*  
Huile sur toile

Marseille, musée Cantini. © Marseille, musée Cantini - Jean Bernard



29. LEFRANC Jules  
*Penhoët. 1930.* Huile sur toile

Les Sables-d'Olonne, musée de l'Abbaye Sainte-Croix. Photographie Jacques Boullissière



23. MOHOLY-NAGY Lazlo  
*Marseille, le pont transbordeur*  
1929. Tirage argentique

Marseille, musée Cantini. © Marseille, musée Cantini - Jean Bernard. ADAGP



26. BATZ Eugène  
*Pont transbordeur. Vers 1929.*  
Tirage argentique

Marseille, musée Cantini. © Marseille, musée Cantini - Jean Bernard. ADAGP



27. DIGNIMONT André  
*Bar.* Aquarelle sur papier

Paris, musée national d'Art moderne © Photo CNAC/MNAM, Dist. RMN. © Droits réservés. ADAGP



30. PISSARRO Camille  
*L'Anse des pilotes au Havre. Haute mer. Après midi, soleil.* 1903.  
Huile sur toile

Le Havre, musée Malraux. Photographie Florian Kleinfenn



31. PISSARRO Camille  
*L'Avant-port du Havre. Matin. Marée montante.* 1903.  
Huile sur toile

Le Havre, musée Malraux. Photographie Florian Kleinfenn



24. CONTI Anita  
*Le Chalutier Volontaire de Terre-Neuve passant sous le pont transbordeur de Marseille en 1941*  
1941. Tirage argentique

Marseille, musée Cantini. © Marseille, musée Cantini - Jean Bernard



28. WHISTLER Mc Neil James  
*Rotherhithe.* 1871. Eau-forte

Paris, Bibliothèque Nationale de France. Cabinet des Estampes



32. CAMOIN Charles  
*Marseille. Vieux Port aux tonneaux*  
1904. Huile sur toile

Gelsenkirchen, Städtisches Museum. ADAGP

## INFORMATIONS PRATIQUES

### MUSÉE MALRAUX

2, boulevard Clemenceau - 76600 Le Havre

Tél. : 02 35 19 62 62 / Fax : 02 35 19 93 01

Courriel : museemalraux@ville-lehavre.fr

Site : <http://musee-malraux.ville-lehavre.fr>,

Site des musées de Haute-Normandie : [www.musees-haute-normandie.fr](http://www.musees-haute-normandie.fr)

### HORAIRES D'OUVERTURE

Du lundi au vendredi de 11 h 00 à 18 h 00

Le samedi et dimanche de 11 h 00 à 19 h 00

Fermé le mardi et les 1er janvier, 1er mai, 14 juillet, 11 novembre, 25 décembre.

### TARIFS

Plein tarif : 5 euros

Tarif réduit : 3 euros, gratuit chaque premier samedi du mois.

Itinérance de l'exposition : Bordeaux, Musée des Beaux-arts du 26 février au 14 juin 2009

### PUBLICATION

Catalogue édité par les éditions Somogy : 264 pages, 220 illustrations couleurs

Prix : 30 euros / ISBN : 978-2-7572-0213-5

Sous la direction de Annette Haudiquet, conservateur en chef du musée Malraux, Olivier Le Bihan, directeur du musée des Beaux-Arts de Bordeaux et Jean-Pierre Mélot, attaché de conservation au musée Malraux.

Auteurs : John Barzman, professeur d'histoire contemporaine à l'Université du Havre; Marina Ferretti Bocquillon, historienne de l'art, commissaire indépendante d'expositions; Françoise Garcia, conservateur au musée des Beaux-Arts de Bordeaux; Vincent Guigueno, enseignant-chercheur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées; Annette Haudiquet, conservateur en chef du musée Malraux; Olivier Le Bihan, directeur du musée des Beaux-Arts de Bordeaux; Géraldine Lefebvre, attachée de conservation au musée Malraux; Laurent Manœuvre, conservateur à la Direction des Musées de France; Bruno Marnot, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Bordeaux 3; Aude Mathé, responsable de la cinémathèque de la Cité de l'Architecture, Paris; Caroline Mathieu, conservateur en chef au musée d'Orsay; Jean-Pierre Mélot, attaché de conservation au musée Malraux; Michel Poivert, professeur de l'histoire de la Photographie à l'université de Paris I, président de la Société Française de Photographie.

### RELATIONS AVEC LA PRESSE

HEYMANN, RENOULT ASSOCIÉES

29, rue Jean-Jacques Rousseau – 75001 Paris

Tel : 01 44 61 76 76 / Fax : 01 44 61 74 40

Courriel : [e.grau@heyman-renoult.com](mailto:e.grau@heyman-renoult.com)

Documents téléchargeables sur le site

[www.heyman-renoult.com](http://www.heyman-renoult.com)