

Louis Bergeron

Patrimoine des ports, patrimoine de l'industrie: de l'ambiguïté à l'analogie

18 Les villes-ports sont, peut-être plus que toutes les autres, de véritables “carrefours de patrimoines”, dont la diversité, l'imbrication spatiale ou fonctionnelle peuvent jusqu'à un certain point brouiller l'identité et l'autonomie. Dans une période où les villes-ports viennent de connaître ou connaissent encore des mutations radicales, il n'est sans doute pas inutile de réfléchir sur leur richesse culturelle, liées à la complexité de leur histoire, de leurs échanges, de leurs activités – et plus particulièrement sur le mode d'insertion de l'industrie dans cet ensemble, et sur la sphère technologique qu'elle développe autour d'elle. Il est à peine besoin de rappeler à quel point les villes-ports, des plus modestes aux plus puissantes, ont accumulé au cours des siècles un patrimoine toujours original et parfois prestigieux – puisque ces villes ont parfois atteint le rang de capitales d'empires marchands ou territoriaux et de puissances politiques et militaires. Des élites économiques fortement structurées, des représentants de tout l'éventail des spécialisations artisanales, y ont soutenu le développement d'un patrimoine culturel aux caractéristiques socialement très marquées.

Toutefois, le contact avec la mer a toujours donné à ces villes une physionomie particulière, mais instable aussi parce que soumise à l'évolution séculaire des trafics et à leurs exigences d'une satisfaction rapide et adaptée. Au cours des quatre ou cinq derniers siècles, et parfois plus

The Heritage of Ports, The Heritage of Industry: from Ambiguity to Analogy

Louis Bergeron

Port cities, perhaps more than other cities, are truly a “crossroads of heritages”, where diversity, or shared spaces and functions sometimes confuse their identity and autonomy. At a time when port cities have experienced or are going through radical changes, it may not be beside the point to explore the cultural richness which they derive from the complexity of their history, their exchanges, their activities – and more specifically the way industry was integrated, and the technological sphere that developed around it. There is little need to recall how port cities, from the smallest to the most powerful, accumulated an original and often prestigious heritage over the centuries: these cities sometimes became the capitals of mercantile or territorial empires, or of political and military powers.

Highly structured economic élites, as well as representatives of a vast range of specialized craftsmen, supported the development of a cultural heritage with strongly marked social characteristics.

However, the contact with the sea has always given these cities a specific, yet unstable appearance, subject to the evolution of trade over time and its need to be quickly satisfied and adapted. Over the past four or five centuries, and sometimes earlier, the primacy of the port over the city, its function as the leader in structuring the city, its accesses or its growth, never changed. In our day, this relationship has weakened and the positions have been inverted. Therein lies the source of the problem, so critical these days, of waterfronts – a problem we will not address here.

On the other hand, this inversion of dominant positions, the weakening of ports and their impact on their environment caused a series of documents to emerge, more or less suddenly and brutally, regarding the mass, the diversity and the apparent heterogeneity of the port heritage – under these circumstances the notion of industrial heritage is no doubt a particularly useful instrument now for any effort



to reestablish the continuity and profound unity which binds many different elements, whose diversity is purely apparent. Bays, wharves, basins, docks, warehouses on one side; factories, shipyards, maritime arsenals on the other, could not be categorized separately as the heritage of maritime commerce, of the manufacturing industry or of Navy history. The *port* heritage is the common factor which unites all these elements in the same subjection to similar conditions, or exploitation of shared advantages; they may be understood in the context of a built or structured landscape within a geographical environment, often in the form of architecture or use of materials which further contribute to underlining analogies. But within the same port heritage, any analysis will find itself constantly referred back to the notion of *industrial* heritage, conceived not as a catalog of activities, but a sum of skills, instruments, procedures, as tight as a technological universe within which the circulation of men comes to reestablish a certain unity or interchangeability, while a



anciennement, la primauté du port sur la ville, sa fonction de leader dans la structuration de la ville, de ses approches ou de ses extensions, n'a cessé de s'affirmer. Dans les temps que nous vivons, la relation s'est souvent distendue et le rapport des forces s'est parfois inversé. Et c'est de là qu'est née la problématique, actuellement si vivace, des *waterfronts* – une problématique que l'on n'abordera pas ici.

En revanche, cette inversion du rapport des forces, cet affaiblissement des ports et de leur impact sur leur environnement a fait surgir, avec plus ou moins de soudaineté et de brutalité, une série de constats d'évidence concernant la masse, la diversité, et l'apparente hétérogénéité du patrimoine portuaire – à travers lesquelles la notion de patrimoine industriel est sans doute désormais un instrument particulièrement utile à tout effort en vue de rétablir la continuité et l'unité profonde qui relie entre eux différents éléments ont l'éclatement relève de la pure apparence.

Rades, quais, bassins, docks, entrepôts, d'une part; usines, chantiers navals, arsenaux maritimes d'autre part, ne sauraient être pris en compte isolément comme patrimoines du commerce maritime, de l'industrie manufacturière ou d'histoire de la Marine militaire.

Le patrimoine *portuaire* est bien le cadre commun qui rassemble tous ces éléments dans la même soumission à des conditions analogues, ou dans l'exploitation

d'avantages partagés; ils s'appréhendent dans les contours d'un paysage construit ou aménagé au sein d'un milieu géographique, et souvent sous les formes d'une architecture et d'un emploi de matériaux qui contribuent encore à souligner les analogies.

Mais au sein même de ce patrimoine portuaire, l'analyse se trouve constamment envoyée à la notion de patrimoine *industriel*, conçu non pas comme un catalogue d'activités, mais une somme de savoir faire, d'instruments, de procédés, bref comme un univers technologique à l'intérieur duquel la circulation des hommes vient d'ailleurs rétablir une certaine unité ou interchangeabilité, tandis qu'une commune culture de la mer rapproche entre eux les métiers.

Le point de contact s'établit facilement, certes, à partir des industries directement liées aux ports: patrimoine engendré par le stockage ou la transformation de produits-clés du commerce international et mondial (céréales, minerais, produits de l'agriculture tropicale...), dont elles sont par ailleurs des fournisseurs tout autant que des clients, pour la construction (métallurgie, moteurs) ou pour l'armement. Les lieux historiques de la production, enfin, appartiennent directement à des catégories parfaitement identifiées du patrimoine industriel en général. Leur regroupement en quartiers très voisins de l'eau impose souvent que la sauvegarde de leurs éléments les plus significatifs soit prise en considération en

Marseille, vue à l'intérieur d'un édifice portuaire recuperé qui se reflect sur l'eau (photo R. Bruttomesso)
Marseille, internal view of a restored warehouse reflecting on water



20

common culture of the sea brings the professions closer to one another.

It is easy to establish a point of contact, of course, starting with the industries directly related to the ports: a heritage generated by the need to stock or transform key products of international and global trade (grain, minerals, products of tropical agriculture...) for which they are the suppliers as well as the customers, by building (metallurgy, motors) or by rigging ships. The historic places of production, finally, belong to the perfectly identified categories of the industrial heritage in general. Their location in areas adjacent to water often leads to a situation where the preservation of their most significant elements is addressed at the same time as the preservation of the port itself (a pertinent example is the positive conclusion of the battle for the Arenc silo in Marseille). However, the essential – or most troublesome – issue does not lie here. It lies in the insufficient consideration of the port as an industrial tool, which being obsolete, has now been included in the heritage, or should be, as a witness to the phase when port

technology was closely tied to industrialization, and a true artifact of industrial archaeology. The destruction of the ancient work tool is as much a threat and in danger of rapid execution as the many large industrial establishments currently being converted to yet another phase in their development. The policy of modern waterfronts, which is an expression of conquest, of vindication, of the desire to promote the city, becomes no less dangerous a method than the pure and simple substitution of one landscape for another. Yet, how rich, modest and still legible at such a small cost, is the port tool, especially in its most recent industrial version, generally dating from the nineteenth century. Its fault, no doubt, is that it lacks a direct relationship with an architectural form. The same remark may be applied to shipyards, whose image of outdoor machinery, their sometimes enormous cranes or bridges with an exaggerated lifting capacity, somehow suggest battalions of blast-furnaces. But the bay, the basin, the wharf, the jetty have almost always been the work of skilled brick-masons and engineers, who have left

their mark on stone walls cut as if they were cathedrals, using the latest in bonding and cements, as they drew their carefully studied profiles. Emptied of the ships that “furnished” them to give them meaning, they no doubt leave a particularly negative impression on common mortals, and seem to demand to be filled – with the provision that in a century or two, we will make an effort to uncover some of these works (we continue to hope for the reopening of the Lachine canal, an intimate part of the history of the port of Montréal). The lifting instruments, like the shaft-houses which were the pride of mine shafts, have similarly attracted a destructive fury when they might have played out their role, immobile, as highly symbolic monument-artifacts, without damaging the progress of urban redevelopment. The railroad penetrated these banks just as it did when it connected factories, illustrating the intimate bond between the revolution in transportation and the revolution in industrial production and long-distance exchanges. The progress of energy, from hydraulics to vapor

and electricity, found its most ingenious applications in the movement and functioning of the cranes, using systems that were widely copied from British models. While docks and warehouses have benefited from preservation in the immediate vicinity of the water, it is no doubt regrettable that this conservation should lose an essential part of its meaning, because the sum of the parts of the nineteenth century “port-machine” are now scarcely legible. The port’s technical heritage suffers from the same problems that often plague ancient industrial sites on the mainland: where the conservation regarded isolated elements of a heritage, separated from a whole which was necessary to preserve the memory of the way work was organized, and tie together different parts of the same body. These few thoughts lead to a discounted conclusion, which however is well worth repeating. Whether it be fishermen, dockworkers, sailors, or shipyard workers, and why not, the world of shopkeepers and craftsmen, there exists a memory of complex know-how and physical strength



Vue de Puerto Madero in Buenos Aires (photo R. Bruttomesso)
View de Puerto Madero in Buenos Aires

même temps que celle du port lui-même (que l'on songe, par exemple, à la lutte heureusement conclue autour du sort du silo d'Arenc à Marseille).

Pourtant, l'essentiel – ou le plus préoccupant – n'est pas là. Il est plutôt dans l'insuffisante prise en compte du port en tant qu'outil industriel, devenu après l'obsolescence objet de patrimonialisation à son tour, ou qui devrait l'être, témoin d'une étape de la technologie portuaire étroitement liée à l'industrialisation, véritable objet d'archéologie industrielle en soi. La destruction de l'outil ancien de travail est ici aussi menaçante ou aussi rapidement exécutée que dans le cas de beaucoup de grands établissements industriels en voie d'adaptation à une autre étape de leur développement. La politique des modernes *waterfronts*, expression d'une reconquête, d'une revanche, d'une volonté de promotion urbaine, n'est pas moins dangereuse dans la méthode qui peut être adoptée de substitution pure et simple d'un paysage à un autre. Et pourtant, quelle richesse, à la fois modeste et encore lisible à peu de frais, dans l'outil portuaire, et notamment dans sa version industrielle la plus récente, généralement datée du XIX^e siècle... Son défaut, sans doute, est de ne pas être directement lié à une enveloppe architecturale. La même remarque peut s'appliquer aux chantiers de constructions navales, dont l'image de machinerie de plein air, parfois gigantesque avec ses grues ou ses ponts à très forte capacité de levage, évoque d'une certaine manière

le cas des batteries de hauts fourneaux.

Et pourtant, la cale, le bassin, le quai, la jetée ont presque toujours été l'œuvre de maçons et d'ingénieurs habiles, laissant leur marque sur des parois de pierre admirablement taillée comme s'il s'était agi d'une cathédrale, bien au fait du progrès des ciments et des bétons, dessinateurs de profils soigneusement étudiés. Vides des navires qui leur donnaient un sens en les "meublant", ils dégagent pour le commun des mortels une impression particulièrement négative, sans doute, et qui semble appeler le comblement – sous réserve que, un ou deux siècles plus tard, on s'applique parfois à recréer certains ouvrages (que l'on songe à la réouverture du canal de Lachine, étroitement lié à l'histoire du port de Montréal). Les instruments de levage, un peu à l'instar des chevalements qui faisaient l'orgueil des carreaux de mines, ont également attiré sur eux une hargne destructrice alors qu'ils pouvaient jouer le rôle, même immobiles, de monuments-repères hautement symboliques sans entraver le re-développement urbain. Le rail a pénétré ces rives comme il l'a fait par ses raccordements aux usines, illustrant l'intime liaison de la révolution des transports avec celle de la production industrielle et des échanges à très longue distance. Les progrès de l'énergie, de l'hydraulique à la vapeur et à l'électricité, ont trouvé les applications les plus ingénieuses au déplacement et au fonctionnement des grues, selon des systèmes largement

Londre, édifice résidentiel sur le waterfront (photo R. Bruttomesso)
Residential building along the waterfront in London

22



and social vigor which disappears all the more rapidly when the material framework, where all this deployment of talent and activity took place, is insufficiently preserved. In ports just as in other disused great industrial centers, what our peers most lack is the respect, the imagination and the sense of irreversible loss that the lack of these attitudes fosters every day. There is still time to fight a battle for a kind of development which is not only “durable”, but “compatible”. This is a belief which can be drawn, for example, from the

recent evolution of the situation in the township of Nantes, a city where the far reach of the influence of the tide in the Loire river estuary had created one of the great French ports in the heart of the city during the XVIIIth and XIXth centuries. In a working region where the combativity of associations harnessed its efforts towards the preservation of several monuments of a now defunct port life, such as a modern 80 ton crane which seems to have foundered on the shores of the river, the city decided to halt the abandon of the artifacts on the

island of Nantes’, and to combine an inventory of the industrial heritage with the start of a ten-year urban renewal plan which would have more respect for the integration of this heritage into a new economic and real-estate upturn. But what will happen tomorrow, in Brest or Le Havre? In Northern and Northwest Europe, great ports in Germany, Denmark or Sweden have provided fine examples which deserve to be imitated (and have not been!); but they were unable to halt the irremediable loss of the history of the port in London, the greatest

port in the world for so long, swept away by a more or less misguided frenzy of speculative investment. Yes, for sure, ports are one of the great battlefields against cultural amnesia.

NOTE
1. See *L’Archéologie Industrielle en France*, “Patrimoine-Technique-Mémoire”, n. 41, December 2002, special issue entitled: “Nantes: un modèle?”.

diffusés à partir de modèles britanniques. Lorsque les docks et entrepôts ont bénéficié d'un sauvetage, dans le voisinage immédiat de l'eau, il est sans doute regrettable que cette conservation perde une partie essentielle de son sens faute de lisibilité, désormais, de toutes les parties de la "machine-port" du XIX^e siècle. Le patrimoine technique portuaire, en somme, souffre des mêmes maux qui parfois frappent les anciens sites industriels de la terre ferme: ceux qui résulte de la conservation d'éléments isolés d'un patrimoine, détachés d'un ensemble qui seul pourrait encore évoquer la mémoire d'une façon d'organiser le travail et de lier entre elles les différentes parties d'un même corps.

Ces quelques réflexions conduisent à une conclusion banale, mais toujours bonne à répéter. Qu'il s'agisse des pêcheurs, des portefaix ou des dockers, des marins, des ouvriers des chantiers navals, et pourquoi pas de tout un monde du négoce et de l'artisanat, c'est une mémoire de savoir faire complexes comme de force physique et de vigueur sociale qui s'en va plus vite encore lorsque le cadre matériel où tout ce déploiement de talents et d'activités a pris place n'est pas suffisamment préservé. Dans les ports comme dans tous autres grands centres d'industries révolues, ce qui manque le plus à nos contemporains est le respect, l'imagination et le sentiment des pertes irréversibles que le manque de ces attitudes entraîne tous les jours. Il est encore temps de se battre pour imaginer un développement qui ne soit pas seulement "durable", mais "compatible".

C'est la conviction que l'on peut tirer, par exemple, de l'évolution récente de la situation dans l'agglomération de Nantes¹, une ville où l'extrême avancée de l'influence de la marée dans l'estuaire de la Loire avait fixé au cœur de la ville un des très grands ports français des XVIII^e et XIX^e siècles. Dans une région ouvrière où la combativité associative s'est mesurée au sauvetage de quelques monuments d'une activité portuaire arrêtée désormais, celui par exemple d'une grue moderne de 80 t comme échouée sur les rives du fleuve, la municipalité a décidé d'arrêter la désertification des témoignages sur l'île de Nantes, et de combiner un inventaire de patrimoine industriel avec l'engagement d'un plan de dix ans d'aménagement urbain plus respectueux d'une intégration de ce patrimoine à un nouveau démarrage économique et immobilier. Mais qu'en sera-t-il demain à Brest, ou au Havre? Dans l'Europe du Nord et du Nord-Ouest, quelques bons exemples donnés à suivre (mais non suivis!) par de grands ports d'Allemagne, du Danemark ou de la Suède, n'ont pas empêché la perte irrémédiable de l'histoire du port de Londres, si longtemps le premier port du monde, emporté par la frénésie de l'investissement spéculatif plus ou moins mal calculé. Oui, décidément, les ports sont bien l'un des grands champs de bataille contre l'amnésie culturelle.

NOTE

1. Voir *L'Archéologie Industrielle en France*, "Patrimoine-Technique-Mémoire", n. 41, décembre 2002, numéro spécial intitulé: "Nantes: un modèle?".

BIBLIOGRAPHIE

- Les Révolutions européennes et le partage du monde*, t. VII et VIII de la série "Le Monde et son Histoire", Paris, Bordas-Laffont, 1968, 575 et 640 p.
- L'Episode napoléonien. Aspects intérieurs, 1799-1815*, "Nouvelle Histoire de la France contemporaine", t. 4, Paris, Editions du Seuil, 1972, 249 p.
- Banquiers, Négociants et Manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris-La Haye-New York, 1978, 436 p. Id., reproduction à l'identique, Paris, Editions de l'EHESS, coll. "Les Réimpressions", 1999.
- Les Capitalistes en France (1780-1914)*, Paris, Gallimard-Julliard, coll. "Archives", 1978, 234 p.
- L'Industrialisation de la France au XIX^e siècle*, Paris, Hatier, coll. "Profil Dossier", 1979, 79 p.
- France under Napoleon*, translated by R.R. Palmer, Princeton, Princeton University Press, 1981, 230 p.
- Parigi. Il mito di una capitale*, Torino, Einaudi, coll. "Piccola Biblioteca", 1993, 88 p.
- Les Rothschild et les autres. La gloire des banquiers*, Paris, Perrin, 1992.
- Les industries du luxe en France*, Paris, Odile Jacob, 1998, 237 p.
- Le Creusot. Une ville industrielle, un patrimoine glorieux*, Paris, Editions Belin-Herschel, 2001.