

TREIZOUR

Amis du Musée du Bateau

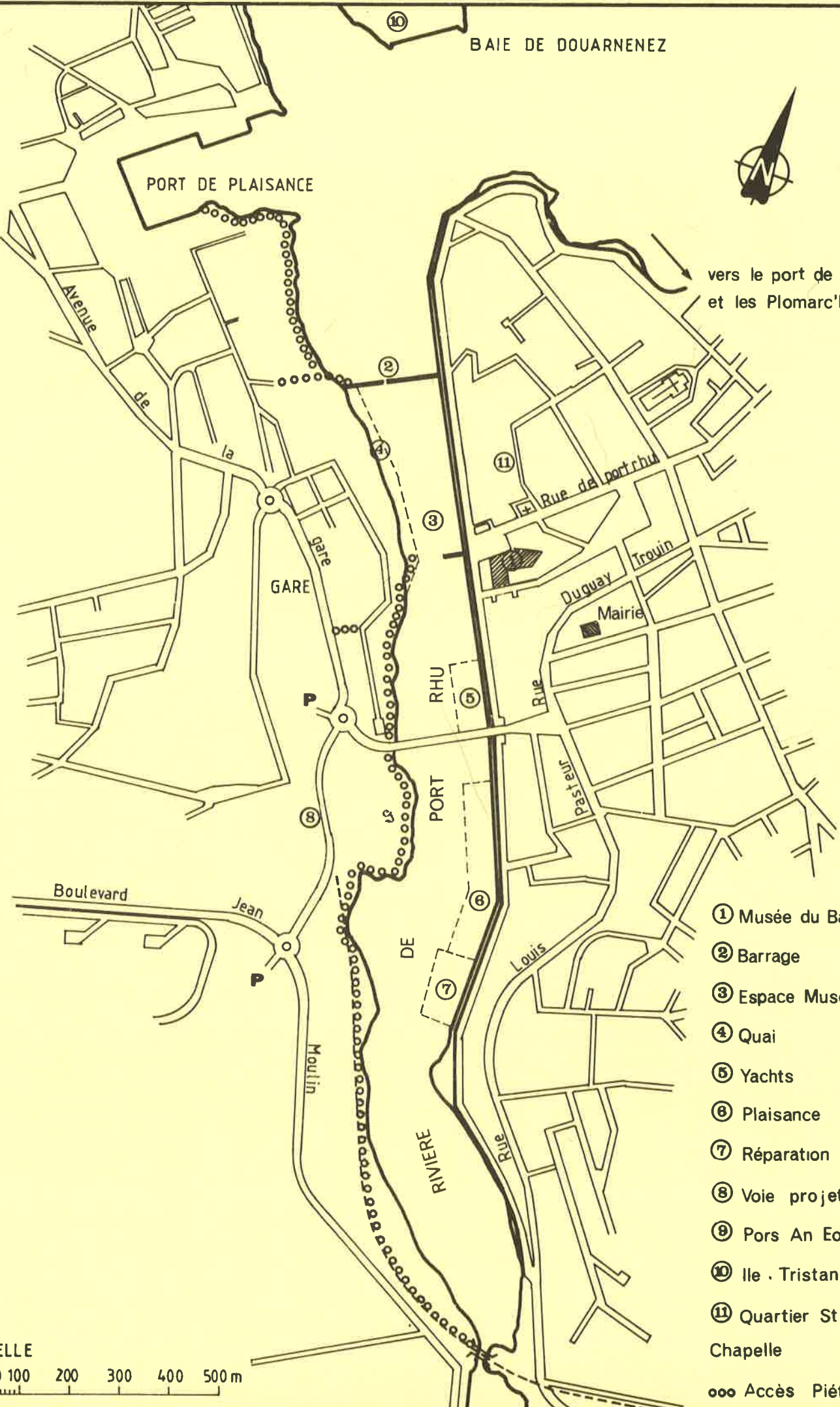
SPÉCIAL PORT-RHU



BAIE DE DOUARNENEZ



vers le port de pêche
et les Plomarc'h



- ① Musée du Bateau
- ② Barrage
- ③ Espace Muséographique
- ④ Quai
- ⑤ Yachts
- ⑥ Plaisance
- ⑦ Réparation
- ⑧ Voie projetée
- ⑨ Pors An Eostic
- ⑩ Ile . Tristan
- ⑪ Quartier St Michel et Chapelle
- ooo Accès Piétons

ECHELLE

0 50 100 200 300 400 500 m

REVOIR LE PORT-RHU REVIVRE

Les lieux changent, les lieux vivent. Le site du PORT-RHU n'a pas échappé à cette loi. Les activités humaines, dans les dernières décennies, y ont, d'ailleurs, apporté plus de modifications que l'évolution naturelle elle-même.

Remonter jusqu'à POULDAVID en pinasse, "skuber" les thoniers, béquillés sur la grève, avant le grand départ, c'était il y a cinquante ans.

A quarante ans de nous, le "TIN GALL" descendait la rivière, l'un des plus grands bateaux en bois jamais construit à DOUARNENEZ par les chantiers LE GALL.

Il ne devait pas revenir de son premier voyage, perdu corps et biens dans la tempête du mois d'août 1948, avec le "VRO GOZ" de CONCARNEAU, à quelques milles de nous qui tenions la cape, tant bien que mal, sur le "LOUIS KREBS"...

Mes racines sont d'eau de mer et le pain gagné par mon père, au "RAVIN DE LA MORT", a souvent été mouillé de sa sueur et des larmes de ma mère.

J'aimerais tant ne pas avoir à toujours l'expliquer pour retenir la mémoire de tous ceux pour qui le PORT-RHU fut un havre sûr, malgré son "mascaret" qui nous faisait fuir, enfants effrayés, sur les berges de "KOSTEZ AN AOD", où nous allions mouiller nos pieds.

J'aimerais tant que les monuments élevés à la mémoire des hommes ne soient pas seulement des pierres portant les noms des héros de la guerre où de ceux-là que la mer à gardés un jour.

J'aimerais tant que leur mémoire à tous revive dans ce qui a été le vrais sens de leur vie : leurs bateaux, leurs filets, leurs palangres, leurs dragues, leurs voiles, leurs bistrots...

J'aimerais tant que le PORT-RHU les accueille encore, comme entre deux campagnes de pêche saisonnière, dans l'odeur du coal tar, des copeaux et du cachou.

C'est une façon, que je partage avec bien d'autres, de puiser dans le passé la force de regarder l'avenir.

Michel MAZEAS

LA LETTRE D'ERIC TABARLY

Comment ne pas se réjouir de ce projet de création d'un port-musée à flot à Douarnenez ? C'est le complément indispensable du Musée du Bateau qui a si bien démarré grâce à l'Association TREIZOUR.

Contempler des bateaux sous abri, c'est très bien : cela permet de pouvoir les étudier jusqu'au talon de la quille. Mais, d'une part, cela ne peut se faire que pour des unités relativement peu importantes et d'autre part, il est bon aussi de pouvoir observer les bateaux sur leur élément, avec leur gréement et si possible les voir naviguer.

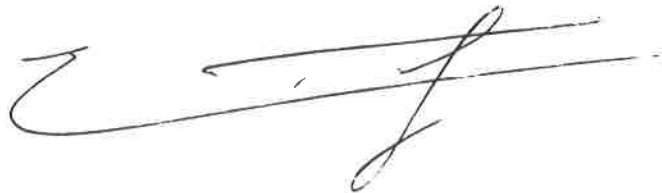
Un musée maritime doit aussi se prolonger sur l'eau et au bord de l'eau par diverses animations.

C'est pour cela que les meilleurs musées maritimes, Mystic Sea Port, Exeter et Enkhuisen comportent tous les trois une importante section à flot.

Le site du Port-Rhu se prête particulièrement bien à la création de ce port-musée par la possibilité de créer assez facilement un vaste bassin à flot, par la beauté architecturale de vieux bâtiments dans son voisinage et par le charme de la rive gauche boisée.

En plus de son intérêt pour le musée, ce bassin à flot redonnerait une vie maritime à ce quartier de Douarnenez qui grouillait de bateaux il n'y a pas encore très longtemps et qui est maintenant désert.

Félicitons donc les auteurs de ce projet et souhaitons leur une heureuse réalisation.



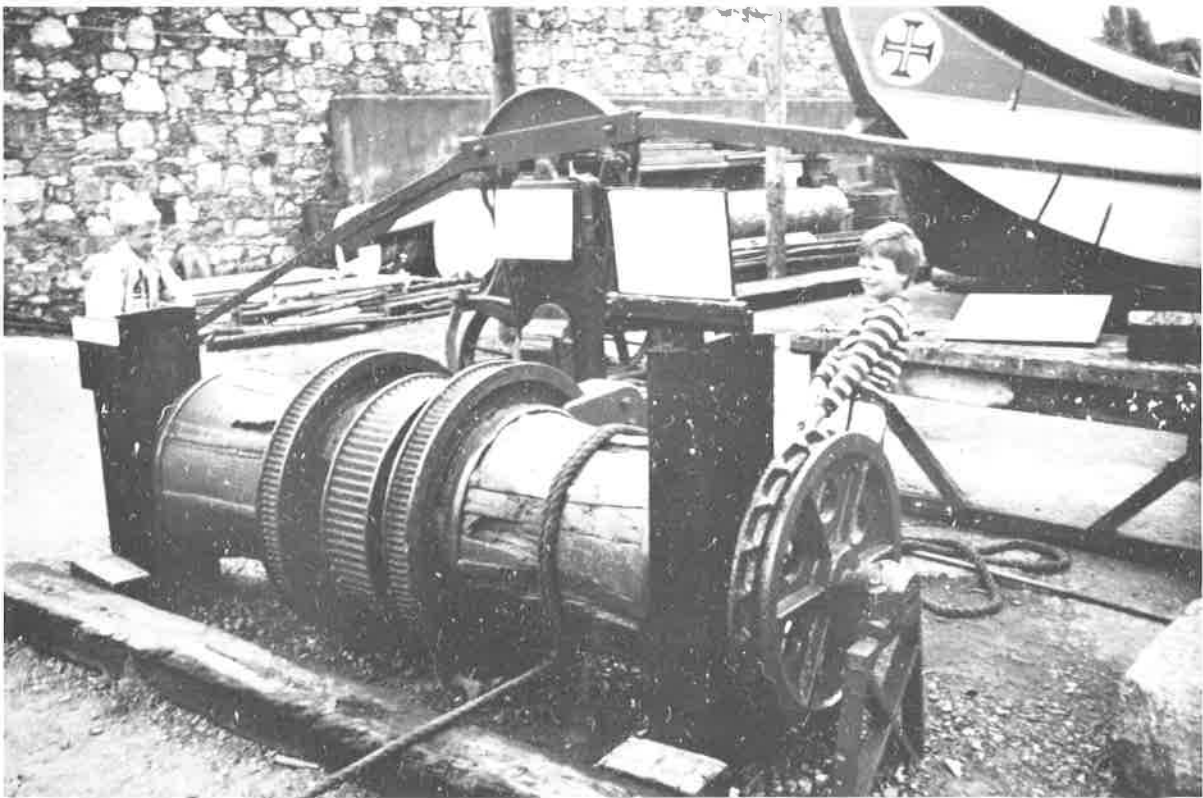
LES PORTS-MUSEES

SOMMAIRE

		PAGE
. AVANT-PROPOS	MICHEL MAZEAS	A
. LA LETTRE DE	ERIC TABARLY	B
. TROIS PORTS-MUSEE		
. INTRODUCTION	ANNE BURLAT	5
. MUSEE MARITIME D'EXETER	ANNE BURLAT	7
. MUSEE DU ZUIDERZEE D'ENKHUISEN	ANNE BURLAT	37
. MUSEE DE MYSTIC SEAPORT	ANNE BURLAT	
. DOUARNENEZ PORT DE MER	REMI LE BERRE	70

TROIS PORTS-MUSEE

Anne BURLAT,
Assistante de Développement Touristique



LE GUINDEAU

INTRODUCTION

En février 1987, à l'instigation du maire de Douarnenez, Michel MAZEAS, les élus municipaux ont à se prononcer sur le projet "Douarnenez-Port de mer" proposé en commun par l'Association Treizour, la F.R.C.M et le Chasse-Marée, et confient une mission d'étude à Mademoiselle Anne BURLAT, chargée de recueillir sur d'autres sites les données du fonctionnement économique de quelques ensembles comparables.

Aller voir ailleurs "ce qui se fait" et "comment ça marche"... La démarche, impulsée par les concepteurs du projet, est pétrie de bon sens et semble aller de soi... Mais de la part d'une Municipalité confrontée quotidiennement aux problèmes de gestion de la Cité, et dotée de moyens limités, elle est suffisamment audacieuse et originale, pour qu'on la salue.

Ma mission (acceptée avec enthousiasme), était donc d'explorer trois sites maritimes et muséographiques étrangers, dont le concept, la qualité de réalisation, le renom culturel et la réussite touristique, pouvaient correspondre aux objectifs du projet "Douarnenez-Port de mer" :

- le Musée Maritime d'Exeter en Grande-Bretagne,
- le Musée de Zuiderzee d'Enkhuisen aux Pays-Bas,
- le Musée de Mystic Seaport aux Etats-Unis.

Pour ces trois voyages d'étude d'une dizaine de jours effectués entre mi-mai et début juillet 87, mes méthodes d'investigation furent les mêmes :

- visites approfondies des sites (parties non-visitables incluses),
- enquêtes auprès du public et du personnel,
- recueil et dépouillement des documents internes.

Partout un accueil très chaleureux permit toutes les aides possibles.

Partout également, à Exeter, Enkhuisen comme à Mystic, on fit preuve d'un très vif intérêt pour le projet du Port-Rhu et d'une réelle admiration pour l'ensemble du mouvement de culture maritime qui, dans ces trois musées étrangers, fait déjà la renommée de Douarnenez (le prestige de la revue "Le Chasse-Marée" y est bien sûr pour beaucoup).

Le rapport final, rédigé durant l'été, et présenté officiellement à la Mairie en octobre 87 se compose de trois grandes parties, consacrées chacune à l'analyse d'un site, et d'une quatrième synthétisant les principaux éléments de réflexion et de prospective fournis par ces trois exemples étrangers.

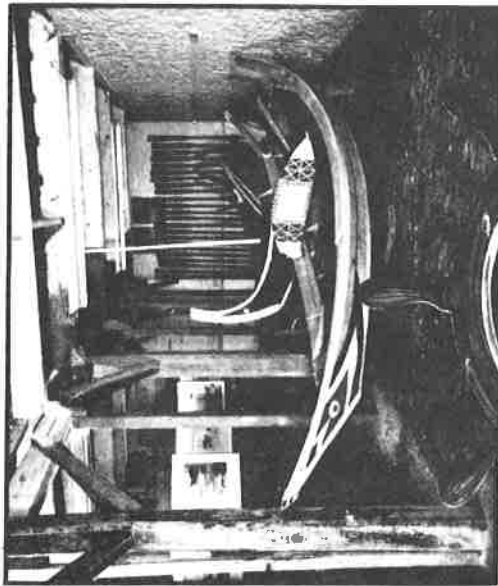
C'est donc à partir de ce travail (hormis certains aspects purement comptables) que sont proposées aujourd'hui aux lecteurs de "Treizour) les trois étapes d'un circuit d'exploration maritime en Angleterre, en Hollande et aux Etats-Unis ■

A L'INTENTION DE NOS LECTEURS

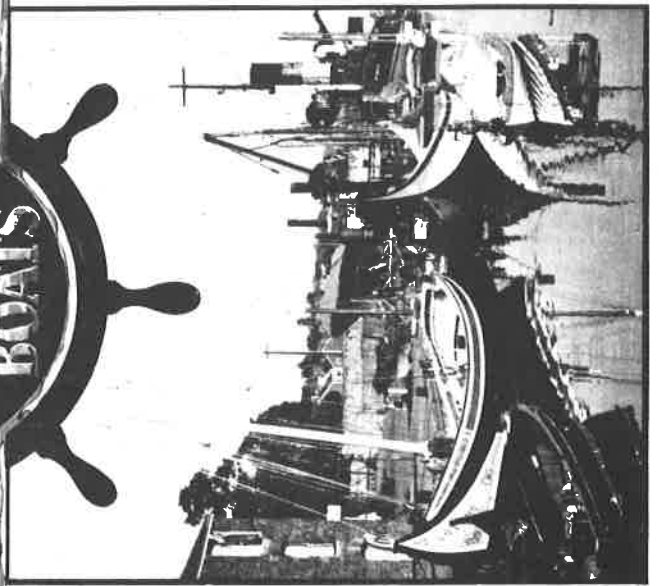
Le texte rédigé par ANNE BURLAT comporte l'étude de trois ports-musée : Exeter, Enkhuisen, Mystic Seaport. Toutefois, la longueur de ce document nous a conduit à reporter sur un numéro ultérieur de TREIZOUR l'édition relative à Mystic Seaport. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser.

MUSEE MARITIME D'EXETER

Anne BURLAT,
Assistante de Développement Touristique

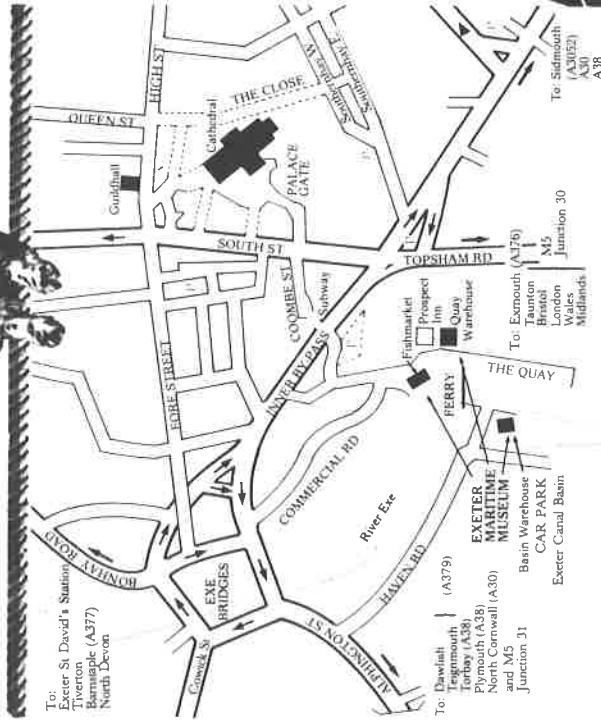
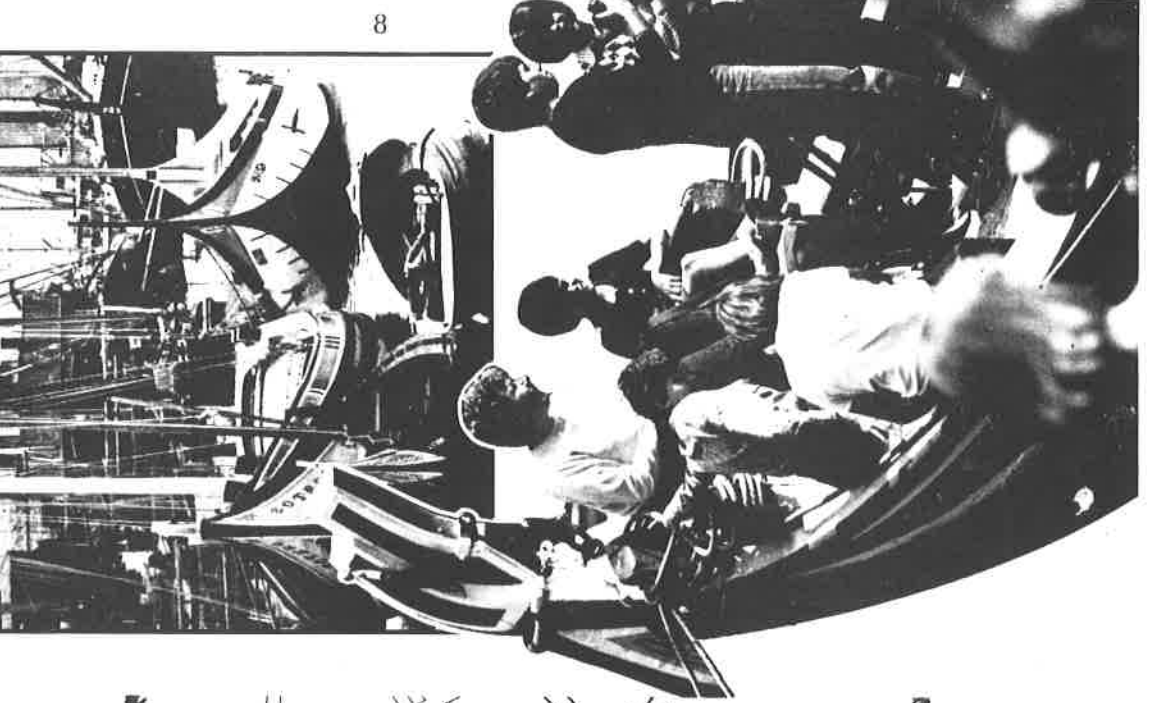


THE WORLD'S LARGEST COLLECTION OF THE WORLD'S BOATS



AS SEEN ON BBC TV 1984 'HOLIDAY PROGRAMME'

Motorists, take a break at Exeter Maritime Museum, the port of the world's largest collection of the world's boats, the perfect spot to start and end your holiday. The ticket is in two halves and lasts for three years, so, if you wish, you can see half the museum on your outward journey and the other half on your return journey. Leave the Motorway at Junction 30 or 31 and follow the signs to the City Centre then to the Maritime Museum.



The Maritime Museum is situated about six minutes walk from Exeter Cathedral (go downhill from the west - main - door and just keep going downhill, following the signs). By car, the Museum is signposted from the Exe Bridge and on all city centre main routes. FREE parking.

Applicable until 30th September 1984.

OPEN EVERY DAY OF THE YEAR EXCEPT 25TH AND 26TH DECEMBER.

Exeter Maritime Museum is run by ISCA—The International Sailing Craft Association—and is a registered charity.

Inquiries to: The Quay, Exeter, EX2 4AN. Telephone Exeter (0392) 58075.

PREMIERE ETAPE : LE MUSEE MARITIME D'EXETER

1 - CONTEXTE

La ville d'Exeter, située à une dizaine de kilomètres de la côte sur la rivière Exe, est l'une des plus anciennes cités historiques d'Angleterre. Second port maritime du pays jusqu'au XIIIème siècle, elle fit construire en 1566 le premier canal navigable anglais, et resta jusqu'au XVIIIème siècle un port de commerce fluvial très florissant.

Capitale de Comté et capitale régionale du "South West", Exeter est aujourd'hui une ville de 100.000 habitants et le centre administratif, universitaire et commercial de toute la péninsule. Exeter occupe également une situation carrefour au coeur de la première région touristique anglaise, le Devon, dont la côte sud possède les stations balnéaires les plus actives du pays (Torbay, Torquay, etc) et la réputation de "Riviera Britannique".

La ville d'Exeter elle-même n'est pas dépourvue d'atouts culturels et touristiques : sa fameuse cathédrale du XIIème siècle, ses vestiges gallo-romains, ses maisons médiévales et victoriennes, et, également élément récent mais majeur, le Musée Maritime du vieux quartier portuaire.

A l'écart du centre ville, ce quartier appelé "Riverside" comprend les deux rives de l'Exe, le canal historique et son bassin à flot, les quais, et de nombreux bâtiments industriels du XIXème siècle. Cet ensemble, d'une exceptionnelle valeur esthétique et historique, était laissé à l'abandon depuis la fin des dernières activités du port vers 1960.

Il semblait promis au délabrement et à l'oubli, lorsqu'en 1963, David GODDARD décidait d'utiliser cet environnement idéal pour y installer un musée maritime. L'ouverture du Musée en 1969 commença à faire revivre le quartier en attirant sur les quais de nombreux visiteurs.

Vers 1980, les autorités communales soucieuses de développer l'image touristique d'Exeter, prennent conscience du potentiel du "Riverside". La municipalité entreprend d'en faire le nouveau quartier commerçant et touristique d'Exeter, redistribue toutes les données : le développement du "Riverside" devient un enjeu politique et économique capital, et du même coup le Musée Maritime d'Exeter, qui entre-temps a acquis

stature et renommée internationales, se trouve au coeur d'un débat qui engage l'avenir de la cité.

2 - BREF HISTORIQUE

A l'origine du Musée Maritime d'Exeter, se trouve d'abord un homme, David GODDARD, sa passion pour les bateaux et l'histoire de la navigation.

En 1963, ce commandant de l'armée britannique à Bahrein, dans le Golfe Persique, est en fin de carrière. Il a déjà pu réunir, au cours de ses séjours et missions à l'étranger, une belle collection de bateaux de travail traditionnels. Revenu au pays, il découvre la valeur historique et architecturale du quartier des rives de l'Exe... et l'état d'abandon dans lequel se trouve ce patrimoine. Il commence à élaborer des plans pour la création d'un musée maritime dans les anciens entrepôts des quais et du bassin à flot.

En 1964, son projet est soumis au Conseil Municipal : il propose de doter la ville d'un grand musée de renom international, avec des collections réparties dans la presque totalité des bâtiments du site et à flot, des restaurants, une bibliothèque scientifique et des animations.

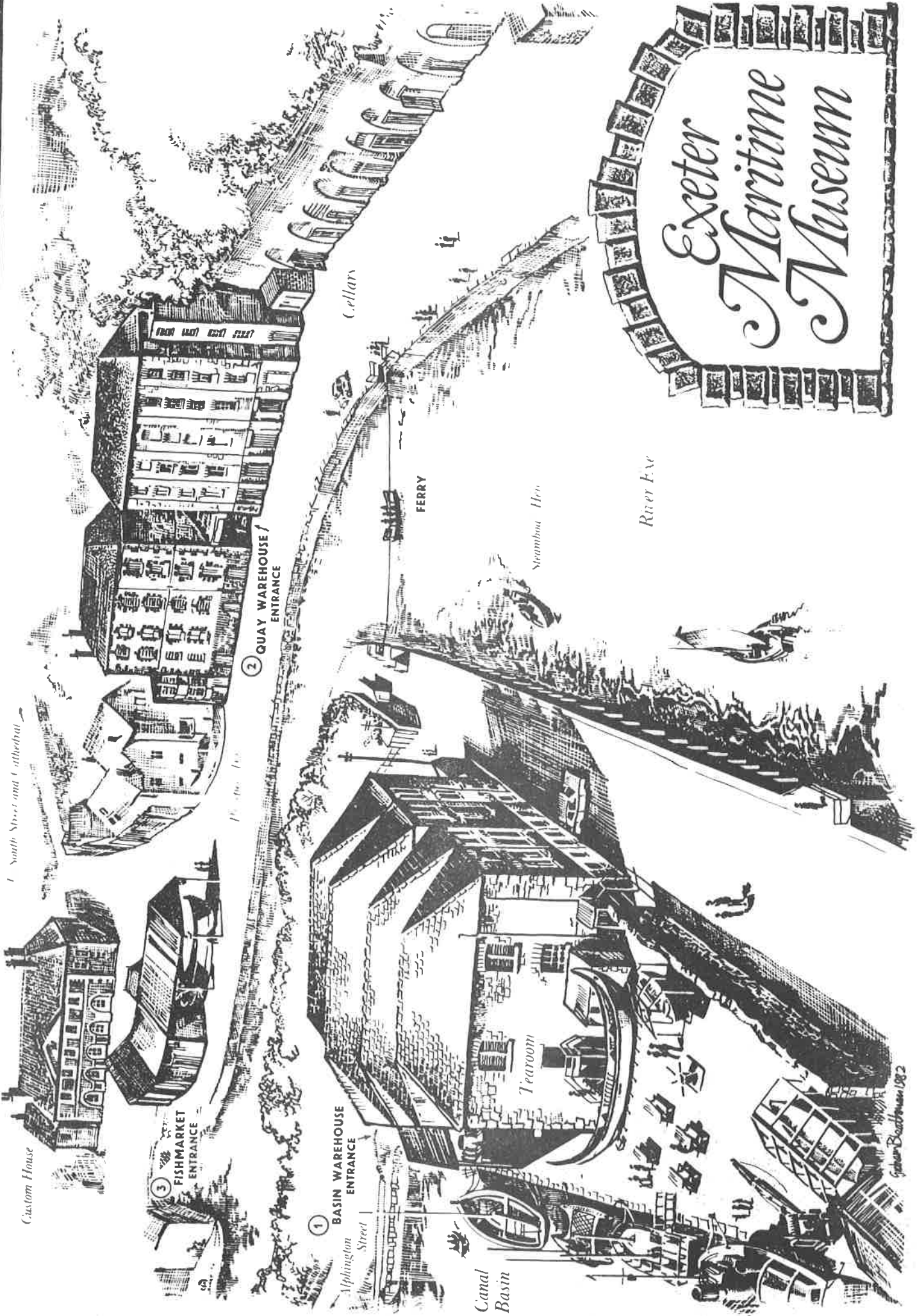
Une association à but non lucratif est fondée : "l'International Sailing Craft Association" (ISCA, pour retrouver le nom latin d'Exeter), propriétaire des collections et destinée à assurer la direction et la gestion du futur musée.

Le but statutaire de l'Association est "de préserver un échantillon des bateaux de travail du monde entier, propulsés par voiles ou avirons, ainsi que tout autre bateau d'un intérêt exceptionnel".

La ville, propriétaire des terrains et bâtiments accepte d'abriter le musée sur des bases temporaires, une solution devant être trouvée par la suite pour l'acquisition des lieux.

En 1969, le Musée Maritime d'Exeter ouvre ses portes au public avec seulement 23 embarcations dont la plupart sont les bateaux arabes collectés par D. GODDARD pendant sa mission à Bahrein.

En 1975, l'arrivée de la collection des "Ocean Rowers" et de la fameuse collection ELLERMAN de bateaux portugais, place le Musée d'Exeter au rang des premiers musées maritimes du monde et ses quelque 70.000 visiteurs en font une des plus importantes attractions touristiques du comté.



1 South Street and Cathedral

Custom House

3 FISHMARKET ENTRANCE

2 QUAY WAREHOUSE ENTRANCE

1 BASIN WAREHOUSE ENTRANCE

Cellars

FERRY

Steamboat Hoop

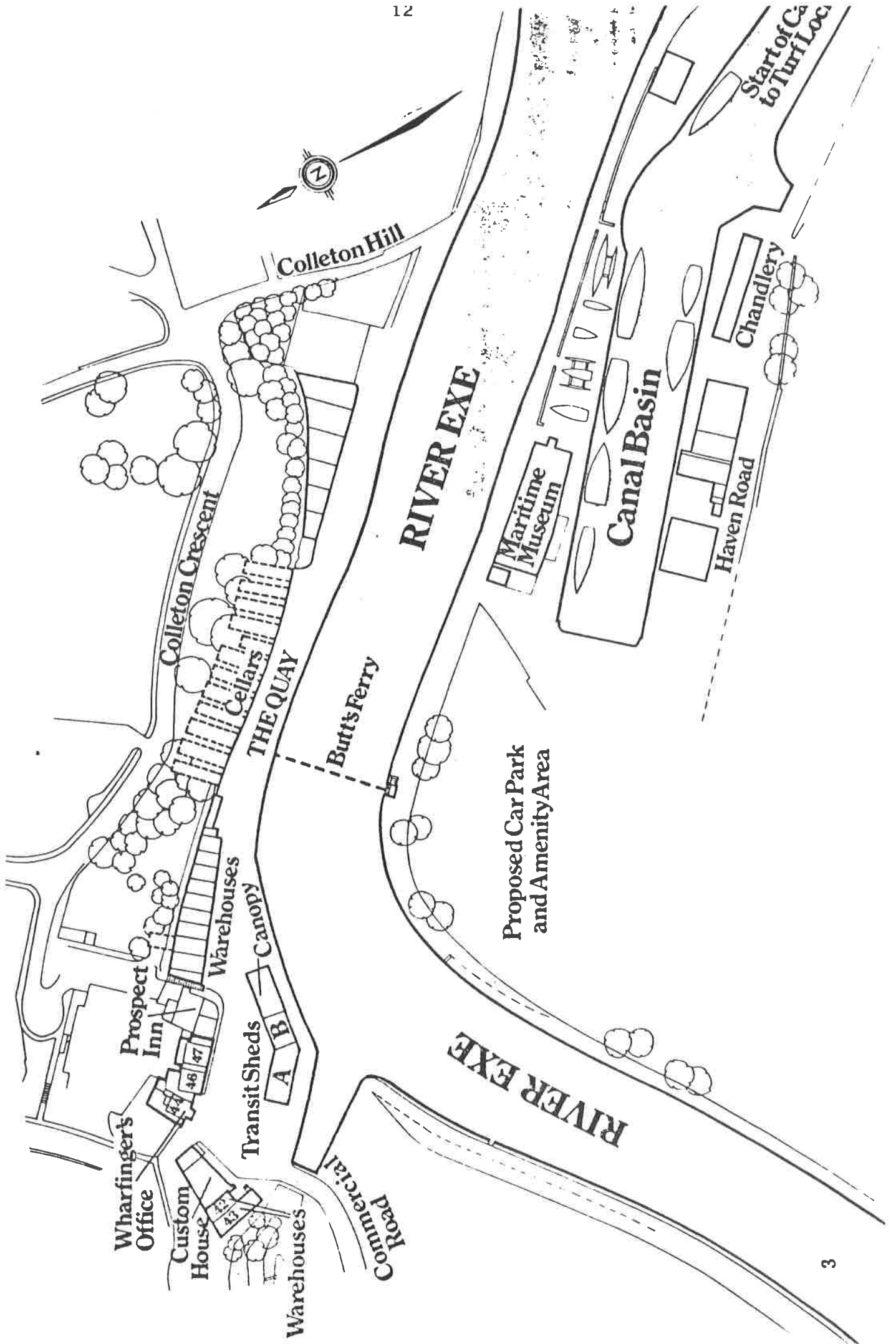
River Eye

Canal Basin

Exeter Maritime Museum

John Bushman 1982

The area today



En 1979, surgissent divers conflits d'ordre administratif et gestionnaire entre l'ISCA et la Municipalité, associés en 1982, sous le nouveau nom de "Canal & Quay Trust", conflits qui, en 87, semblaient en voie de solution.

3 - PRESENTATION DU MUSEE

Le Musée Maritime d'Exeter occupe donc plusieurs lieux différents répartis sur les deux rives de l'Exe:

- sur la rive nord (les quais), un grand bâtiment de quatre étages, ancien entrepôt portuaire du XIXème siècle, abrite des salles d'exposition et une boutique. Un peu plus loin sur le quai, les "cellars" (anciennes caves voûtées) abritent les bateaux portugais.

- sur la rive sud (le bassin), le musée couvert est constitué de trois entrepôts mitoyens et communicants où les collections sont réparties par thème (salle arabe, salle océanienne, salle américaine).

L'ensemble comporte également une cafétéria et surplombe un espace de plein air servant d'aire de jeux et de pique-nique.

C'est ici que se trouve également la partie essentielle du Musée Maritime d'Exeter : son bassin à flot où le public peut voir et visiter certains des plus beaux bateaux de la collection.

Un peu plus loin, au-delà des parkings, dans l'immense "Electricity Hall", récemment acquis par le Major GODDARD, fonctionnent maintenant bibliothèque, bureaux et atelier de restauration (visitable).

Un vieux ferry à halage manuel transporte les visiteurs d'une rive à l'autre et le passage de la rivière sur cet antique et sympathique engin est à lui seul une des attractions du Musée.

Les locaux couverts représentent une superficie totale de 1600 m², les parties en plein air ont la même surface.

En mai 1987, la collection du Musée Maritime d'Exeter se montait à 145 bateaux, dont 80 exposés, 12 à flot, et 6 navigant.

4 - VISITE DU MUSEE MARITIME D'EXETER

CONTENU ET ANALYSE DE L'OFFRE

Il s'agit maintenant de faire réellement connaissance avec le Musée Maritime d'Exeter, d'étudier et d'analyser la nature et le contenu de l'offre culturelle et touristique, et d'en tirer tous les enseignements utiles au projet de Douarnenez.

UNE SIGNALISATION MINUTIEUSE

Qu'on s'y rende en voiture (70% des visiteurs) ou à pied, on trouve très aisément le chemin du Musée : une abondante et impeccable signalisation est en effet disposée dans toute la ville et sur toutes les voies d'accès, balisant tous les itinéraires possibles.

Cette signalisation très étudiée et une double possibilité d'accès, par voie piétonne ou en voiture, sont, à Exeter, indispensables à la promotion et à la gestion du flux des visiteurs.

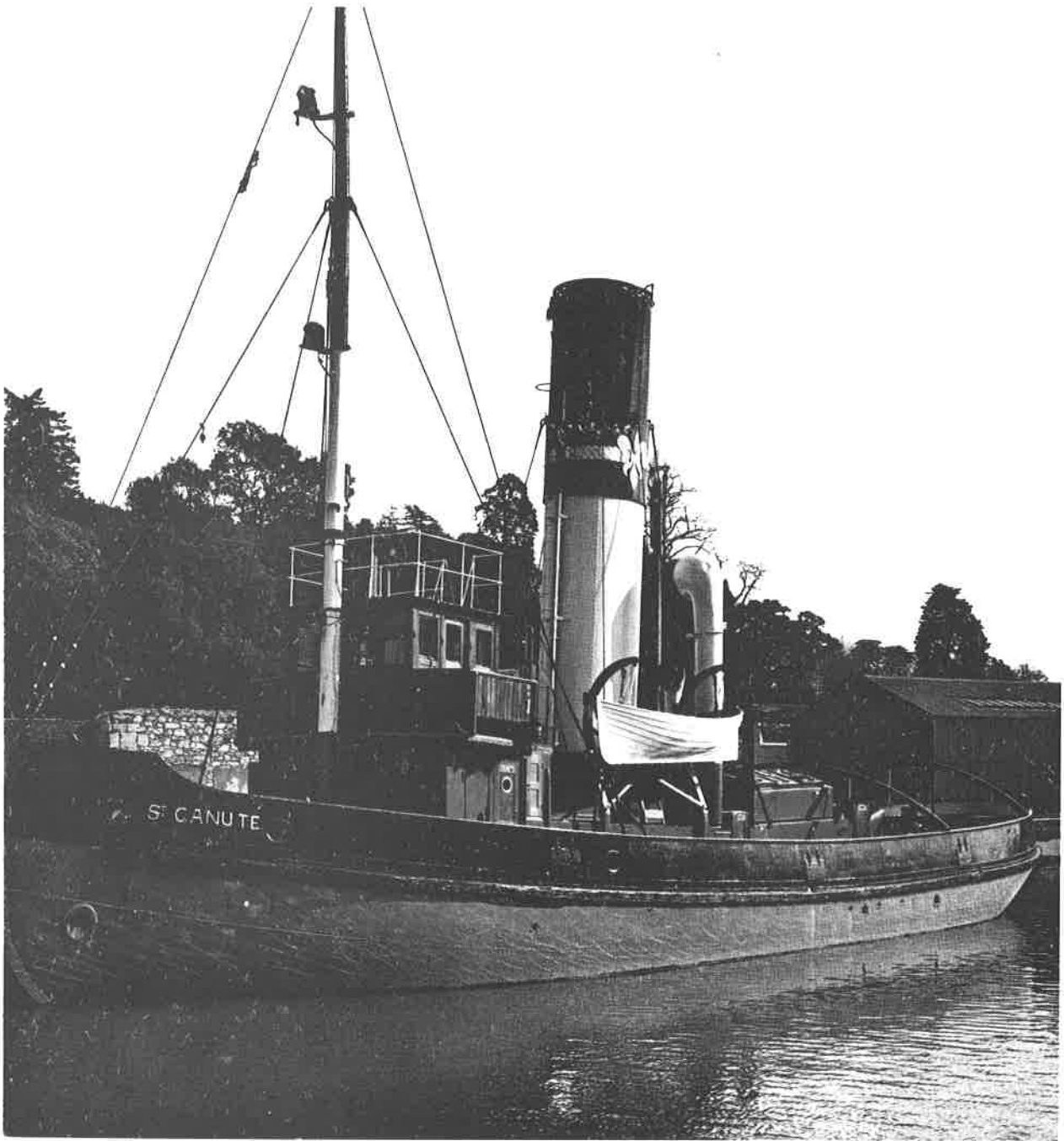
Avant d'accéder au bassin à flot ou aux premières salles d'exposition, le visiteur est accueilli dans une "Introductory room" qui doit lui donner un avant-goût des richesses du Musée et le convaincre d'acheter un ticket. A l'entrée de la rive nord un prao océanien un "Pram Dinghy" de 1930, un spectaculaire "Kolek" malaisien et le grand canot "Nautica", constituent la "vitrine" d'introduction, tandis qu'à l'entrée sud, c'est le "Bateira", superbe voilier portugais, qui fait office d' "appât".

Dans ces salles d'accueil, le visiteur est également avisé par de grands panneaux de la politique du lieu : "This is a PLEASE TOUCH Museum" ("Dans ce Musée ON EST PRIÉ DE TOUCHER").

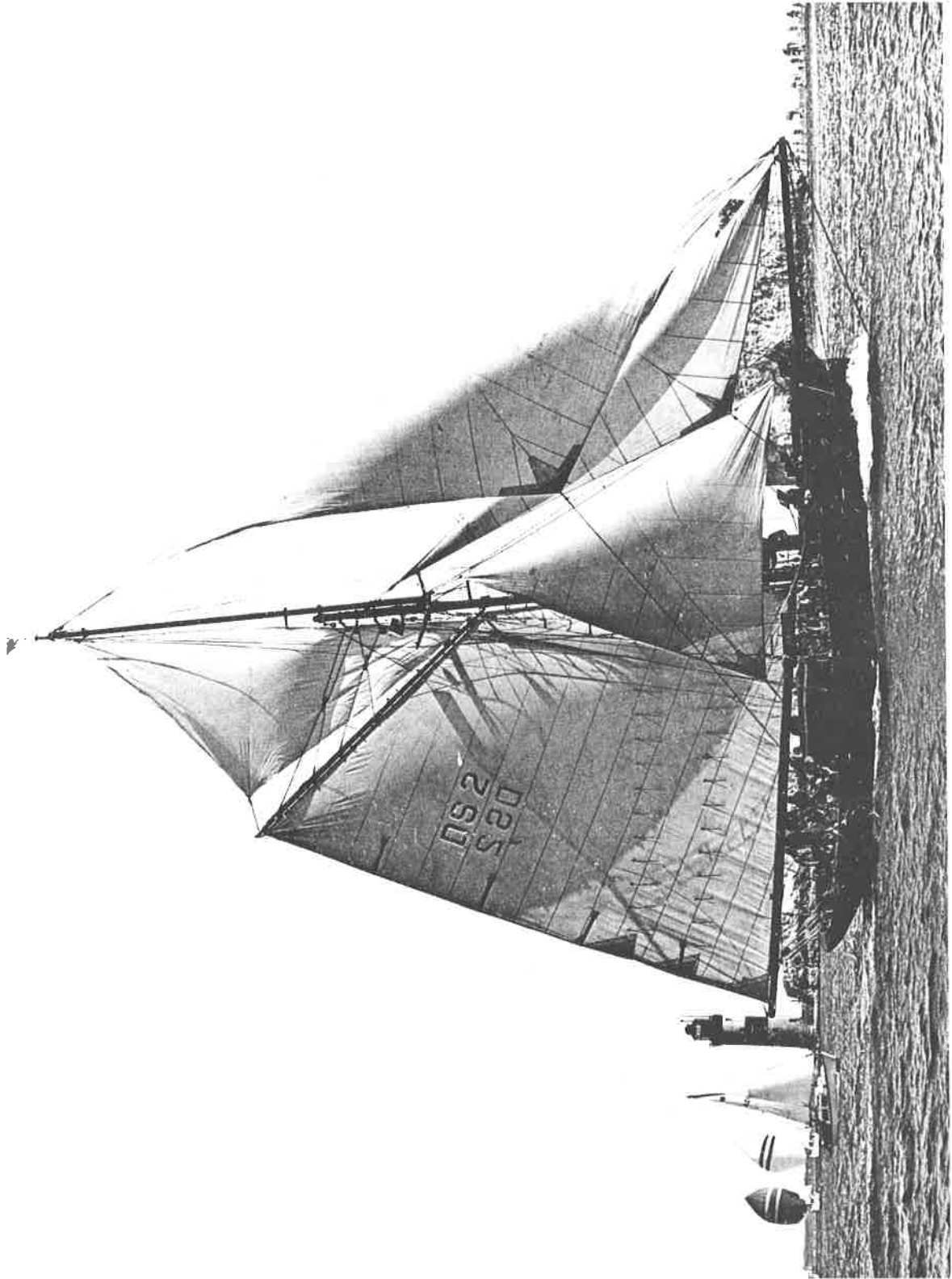
LE GRAND JEU DU BASSIN A FLOT

Muni d'un petit plan explicatif ou de la plaquette vendue au guichet, le visiteur de la rive nord peut entamer son parcours. La tentation est grande d'aller tout de suite voir de près les grands bateaux du bassin à flot qui semblent vous attendre pour appareiller :

- le "Pearling Dhow", un boutre perlier de Bahrein,
- le "Tagus Lighter" (allège du Tage) multicolore,
- le sampan de Taïwan,
- le dragueur "Bertha", le plus vieux vapeur du monde encore en service (on lui fait cracher de la fumée une fois par semaine en été et naviguer à la vapeur une fois par an le temps d'un petit périple),
- le "Cheers", petit voilier de forme révolutionnaire (inspirée des praos du Pacifique) qui termina 3ème la Transatlantique de 1968,
- la jonque de Hong-Kong, offerte au Musée en 1980 et sur laquelle David GODDARD entreprend chaque année une grande croisière promotionnelle,



LE REMORQUEUR "ST CANUTE"



LA "JOLIE BRISE"
PILOTE DU HAVRE

- le "St Canute", spectaculaire remorqueur danois, construit en 1931, toujours en parfait état de marche et entièrement visitable,
- l'illustre "Jolie Brise", pilote du Havre historique construit en 1913, vainqueur des premières courses du "Fastnet" dans les années 20. Utilisé pendant la belle saison par une école de voile qui en assure l'entretien, il n'est visible au Musée que d'octobre à mars.

Partout des pancartes encouragent à monter à bord et à explorer les bateaux. C'est ici d'abord le royaume des enfants qui, la plupart du temps, s'égayent par grappes joyeuses sur les ponts et dans les cales.

Les deux vapeurs sont particulièrement appréciés : ces monstres de ferraille éructant, popularisés par la télévision et la publicité du Musée, sont en général réclamés dès l'entrée par les enfants et restent une des attractions majeures du site.

Un peu plus loin, vers le fond du bassin et toujours en plein air, d'autres jouets sont offerts à la curiosité du public : le cabestan, l'ancre et ses chaînes, les poulies, la grue à vapeur, la pompe à eau en état de fonctionnement, autant d'exemples d'objets muséographiques utilisés comme matériel "éducatif et ludique". Le visiteur est incité à les manier, à les manoeuvrer, donc à les découvrir activement.

LES SALLES DE LA RIVE SUD : EXOTISME ET ESTHETIQUE

Juste en face du bassin à flot, s'ouvre la grande salle des bateaux arabes : pirogues du Golfe Persique, "Kouffa" d'Irak, "Sheshas" (bateaux de roseaux) et "Shahoof" (canot de pêche) des Emirats, ainsi que le magnifique "Umla", bateau de pêche de construction récente mais de forme et de facture traditionnelles.

Avec ses objets de cuivre suspendus (ustensiles de cuisine), sa grande maquette sous vitrine, et les agrandissements photographiques montrant les bateaux arabes au travail, cette salle a de quoi intéresser l'ethnologue... elle offre à tous un grand plaisir esthétique.

Pour atteindre les salles du premier étage, passage obligé par la cafétéria = de Pâques à septembre, on peut y prendre un repas complet, et, tout au long de l'année, y faire une pause avec une petite collation, un café ou un thé. Passée cette cafétéria, on entre directement dans la salle "africaine" où vous attend un ensemble spectaculaire : pirogues à voiles ou à perche du Nigéria, du

Zaïre et de la Sierra Leone, bateaux de roseaux du Kenya, l'étonnant "Dugout" (ce qui signifie "creusé dans un seul tronc"), monoxyle géant d'origine énigmatique. Cette salle africaine contient également une exposition sur l'expédition du Boyd ALEXANDER, un vaste diorama circulaire du fleuve Zaïre, et plusieurs vitrines de maquettes (divers types de bateaux africains).

Ici, comme partout ailleurs, l'unique source d'information sur les objets exposés est une fiche plastifiée, simplement posée sur chaque bateau, et décrivant brièvement son origine, sa spécificité et le récit de son acquisition. Cependant, cette salle semble afficher un parti-pris pédagogique qu'on ne retrouvera guère dans le reste de la visite.

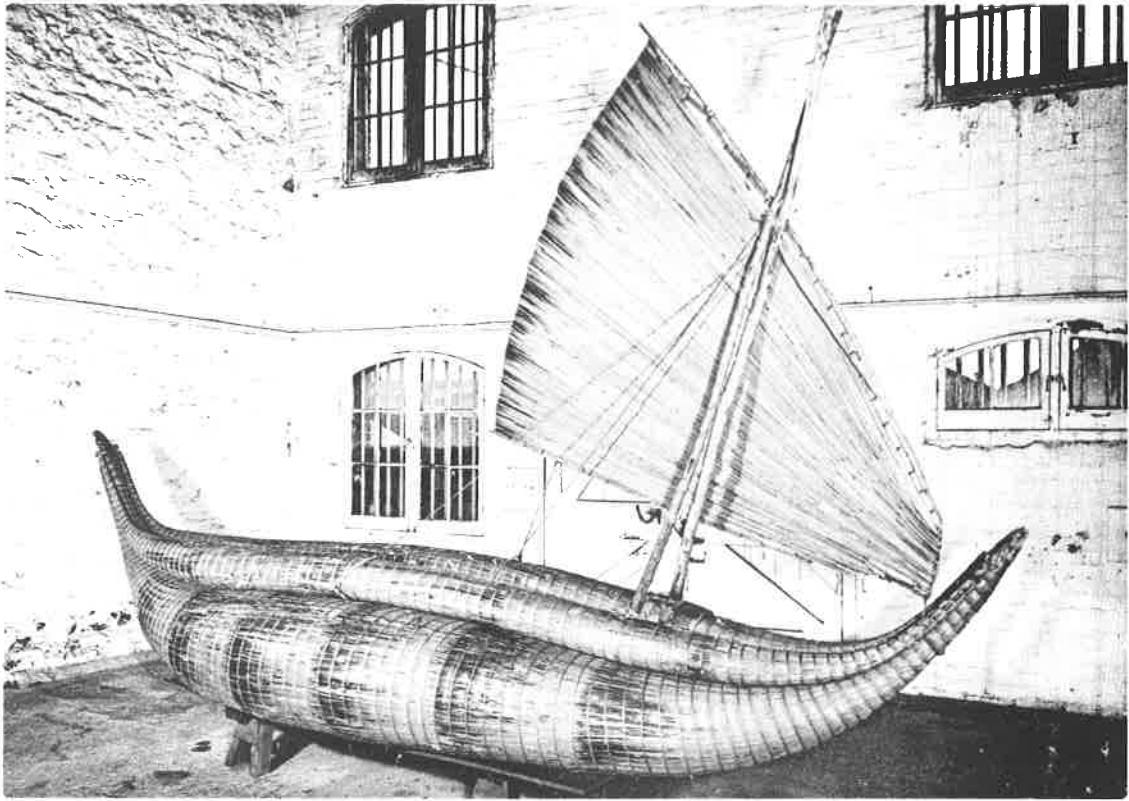
D'une manière générale, le Musée Maritime d'Exeter ne présente au visiteur qu'un matériel éducatif minimum. Qu'elle soit le fruit d'une carence ou d'une volonté délibérée, cette "légèreté" de l'équipement pédagogique semble avoir l'heureux effet de "décomplexer" le public... elle risque cependant de laisser plus d'un visiteur sur sa faim.

Le juste équilibre entre l'information sommaire et le didactisme pesant, tel doit être l'objectif de tout musée scientifique.

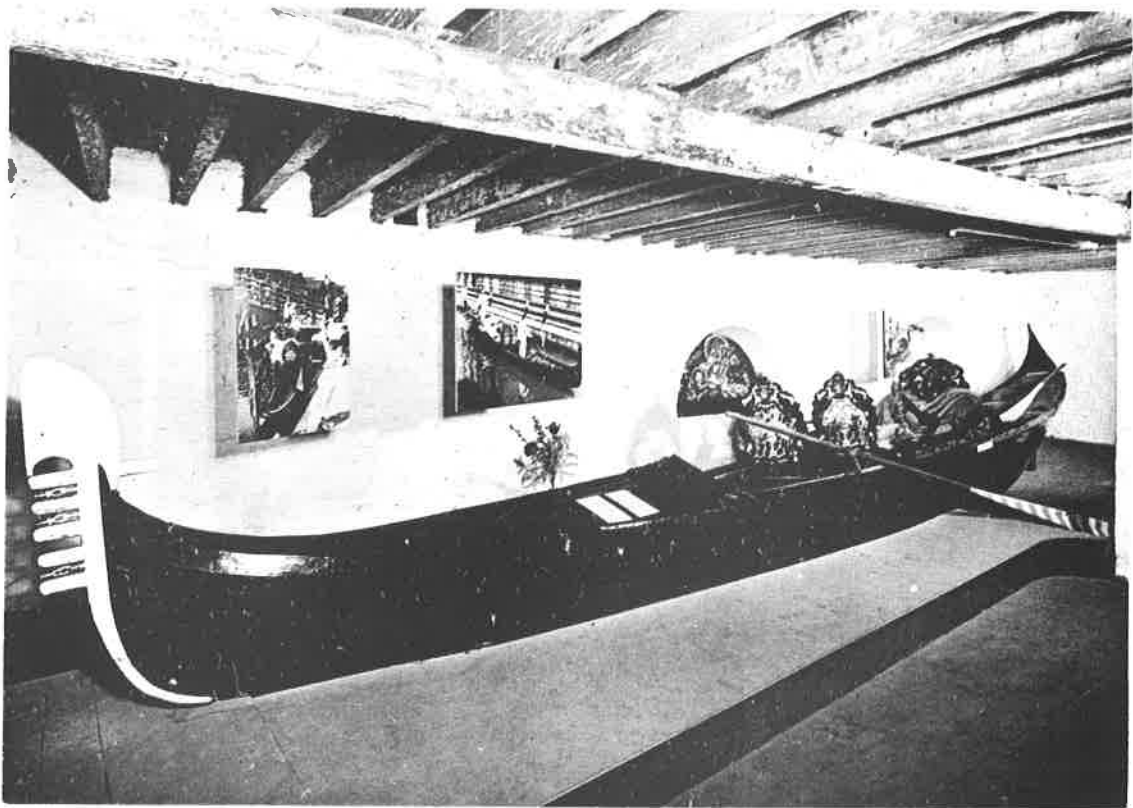
Les deux salles suivantes sont consacrées aux bateaux océaniques et américains : canoës du Tonga et des Iles Salomon, pirogue du Pacifique sud, radeau d'Australie Occidentale et, splendide entre tous, le prao des Fidji aux voiles tissées de fibres végétales... "Catboat" des Iles Caïman, pirogue colombienne, bateau en roseau du lac Titicaca, canoë en écorce de bouleau d'Amérique du Nord... Tous ces bateaux étranges à l'oeil européen parlent à l'imaginaire et on ressent dans ces deux salles une des plus fortes émotions esthétiques de la visite, soulignée par l'aspect rustique et presque fruste des lieux.

Les collections de la rive sud illustrent bien l'objectif muséographique d'Exeter : outre leur exotisme, évidemment séduisant, elles offrent un véritable échantillon de tous les matériaux, outils, techniques de construction et modes de navigation, utilisés par l'homme pour se mouvoir sur l'eau.

On remarque aussi que, malgré la fragilité et la valeur de certains bateaux exposés, la politique de confiance vis-à-vis du public ("Please Touch"), n'est jamais démentie : pas de gardiens, pas de pancartes d'interdiction ou de mise en garde... Cette attitude doit être payante, car en dépit des centaines de milliers d'adultes et d'enfants qu'on a fait défiler dans ces salles et qu'on a encouragés "à toucher", aucune déprédation n'y a jamais été commise.



BATEAU DE ROSEAU



GONDOLE VENITIENNE



LE PASSEUR

Avant d'attaquer la deuxième partie du Musée, sur l'autre rive de l'Exe, on est convié à visiter les ateliers de restauration, installés depuis peu dans l'ancien "Electricity Hall".

Bonne façon pour le public d'avoir un contact avec le travail réel et actuel d'un chantier naval.

Sur cette même rive sud, on peut aussi s'offrir une partie de canotage sur le canal avec un des cinq "chacas" (petit bateau de pêche portugais) mouillés à l'entrée du bassin (15Frs de l'heure).

On verra que le public aimerait trouver davantage d'animations et de propositions d'activités liées à l'eau.

PASSAGE A LA RIVE NORD : LE CHARME DE LA RIVIERE ET DES QUAIS

Pour poursuivre leur périple, les visiteurs doivent donc grimper, par fournées de 20 ou 30, sur le vieux ferry, et le "ferry-man", en quelques tractions musclées les dépose sur les quais.

On débarque juste en face des "cellars", vastes caves voûtées creusées au XIXème siècle pour entreposer tonneaux de vins et autres denrées périssables. Le Musée expose dans deux de ces caves sa collection de bateaux portugais : "le Valboiero", petit bateau à clins qui transportait les fûts de porto, le "Netinha" du nord de Lisbonne, une baleinière des Açores d'acquisition récente, un Moliceiro (voilier goémonier de 16 mètres), et deux bateaux de pêche traditionnels : le Maseira (d'origine) et le Meia Lua (reconstruit à l'identique à partir d'une épave par les volontaires de l'ISCA).

Avec leurs couleurs éclatantes et leurs formes métissées, ces bateaux sont fort prisés des visiteurs. Ils font également l'objet de sérieuses recherches sur leur tracé et mode de navigation. En parfait état pour la plupart, ils sont régulièrement mis à l'eau pour l'étude concrète de leur comportement... mais hélas pour les visiteurs, sur d'autres eaux que celles de l'Exe.

Ensuite on va rejoindre au bout du quai les trois salles de la rive nord.

LES SALLES DE LA RIVE NORD : L'HETEROCLITE ET LE COHERENT.

Le visiteur devra d'abord passer par la boutique. Il y découvrira un bric-à-brac d'objets les plus divers, la plupart frappés du logo du Musée.

La première salle présente un choix de quatre bateaux quelque peu déroutant : "Dghajsa" de Malte (bateau-taxi de Port de la Valette), "Kajjik" (bateau de pêche) de Malte, bateau de roseau de Corfou et surchargée de dorure, une gondole

vénitienne d'apparat... regroupement qui laisse perplexe...

La pièce suivante offre, en revanche, un ensemble très cohérent : un coracle "TYWI" de construction anglaise récente et un coracle d'Aran, de toile goudronnée à carcasse d'osier, accompagnés d'intéressantes explications sur les différentes fonctions de ces bateaux traditionnels.

Au dernier étage de l'entrepôt, le Musée semble abandonner son but prioritaire -"réunir les bateaux de travail"- pour l'objectif mineur de l'ISCA -"et tout autre bateau d'intérêt exceptionnel"- : le Britannia de J. FAIRFAX (l'Atlantique à la rame), le Britannia II (le Pacifique en solitaire), le "Puffin" de D. JOHNSTON et J. HOARE (mort en traversant l'Atlantique à l'aviron), ainsi que deux épaves témoignant d'autres tentatives héroïques. Cette exposition a pour but de montrer "jusqu'ou peut aller la folie des hommes qui veulent aller sur l'eau".

C'est là la partie "anedoctique" du Musée Maritime d'Exeter. En rupture avec le reste des collections, elle peut faire vibrer les amateurs de sensationnel, mais laisser indifférents les amoureux du patrimoine marin.

Ces derniers se retrouvent cependant dans leur élément avec l'exposition au dernier étage des bateaux de travail du Devon : bateau de pêche au saumon de l'Exe, bateau du "Buck Sledge", canot "solitaire" de la goëlette Grace, lougre de la rivière Exe, péniche de 1819 du canal de Bude (Cornouaille).

C'est donc parmi ces témoins de l'histoire maritime locale que les visiteurs achèvent leur périple muséographique.

Mais dans cette dernière salle, consacrée au patrimoine régional, beaucoup regrettent de ne pas trouver un support documentaire les instruisant sur l'activité ancienne et actuelle des ports proches d'Exeter.

Les responsables rencontrés en 1987 étaient bien conscients de cette lacune : aussi s'étaient-ils fixés pour objectif prioritaire la mise en place de matériel informatif et l'ouverture de nouvelles salles réservées aux bateaux des côtes anglaises.

ANALYSE DE L'OFFRE : L'AVIS DES VISITEURS.

Différents sondages font ressortir les principaux points positifs et négatifs du Musée Maritime d'Exeter.

POSITIF

- L'ENVIRONNEMENT (le quartier "Riverside") : son adéquation avec l'image d'un musée maritime, l'actuelle mise en valeur des quais, la nouvelle ambiance "loisirs et promenade" du site.

- L'ECLATEMENT DANS L'ESPACE : la répartition des lieux muséographiques sur les deux rives de l'Exe, le côté "balade" de la visite, le charme de la traversée en ferry.

- LES BATEAUX A FLOT : le plaisir de les voir sur l'eau, de pouvoir y monter et les explorer.

- LES BATEAUX RARES ET EXOTIQUES, LES "CHOCS ESTHETIQUES" : l'attraction du "jamais vu" et de la découverte ethnographique, la vision du bateau en tant qu'oeuvre d'art (exemples les plus cités : la jonque, le gros monoxyle africain, les grands voiliers arabes et portugais).

- LA PHILOSOPHIE DU MUSEE, SA POLITIQUE "PLEASE TOUCH" : la liberté et la confiance accordée au visiteur, la possibilité d'expérimentation tactile des formes et des matériaux, le non-académisme ambiant.

NEGATIF

- LA TROP PETITE PROPORTION D'ESPACES VIVANTS par rapport aux expositions statiques -pas assez de bateaux à flot (6 seulement en été lorsque la Jonque ou Jolie Brise sont en croisière).

- LE MANQUE DE MATERIEL INFORMATIF : fiches descriptives et explications techniques souvent trop lapidaires, manque de documentation sur les contextes (histoire des ports, économie de la pêche, etc).

- PAS ASSEZ D'ANIMATIONS LIEES A L'EAU : on déplore la rareté des essais de navigation sur la rivière, l'absence de spectacles nautiques, le peu d'exploitation par le Musée du potentiel "maritime" du site.

Il faut noter que malgré ces dernières critiques, on est agréablement surpris par Exeter : on y fait une promenade culturelle décontractée et enrichissante dans le décor idéal que forment le canal, la rivière et les quais avec l'architecture portuaire du XIXème siècle... On goûte le climat de liberté qui y règne et les encouragements à une visite "active". On peut apprécier l'aspect

"primitif" des salles d'exposition et même la discrétion de l'appareil éducatif qui laisse parfois le curieux sur sa faim, mais décomplexé en tout cas le néophyte... De toute façon, on jouit de la richesse et de la variété des collections où le spécialiste, l'amateur et le simple touriste peuvent trouver leur compte.

Mais il est juste d'exprimer quelques regrets. Peut-être en partie à cause du parti-pris ethnographique (collection centrée sur les bateaux de travail), mais surtout de l'absence de "mise en situation" et d'animations créées autour des bateaux, ce musée fait bien peu apparaître *l'idée de plaisir* liée à la pratique de l'eau et de la navigation. Trop peu de présentations stimulent vraiment l'imaginaire et la relation à l'objet reste d'ordre esthétique et culturel. Le bateau est alors regardé comme une oeuvre d'art ou comme l'accomplissement d'un aspect du génie humain, et non avec la dimension projetée du rapport homme-bateau-eau.

Le Musée d'Exeter incite peu à la pratique et n'offre guère de grands spectacles vivants ; les rares sorties d'essai des petits bateaux, les mises en route estivales des vapeurs et la possibilité de canoter sur les "chacas" ne répondent pas suffisamment à l'attente des visiteurs. Il faut dire que le Musée est soumis aux contraintes du site : le rivièrre Exe est trop étroite pour les manoeuvres des gros voiliers ; quant aux bateaux de taille moyenne, leur appareillage en rivièrre nécessite à chaque fois le grutage, opération délicate et onéreuse.

On notera tout de suite à ce propos, que le Port-Musée de Douarnenez ne se heurtera pas à de tels handicaps : le site de Port-Rhu offre un espace idéal pour toutes ces animations, démonstrations-spectacles ou mini-croisières que réclame la clientèle.

Les visiteurs d'Exeter expriment également d'autres aspirations auxquelles le Musée de Douarnenez pourra, lui, aisément répondre : restaurant de fruits de mer, ouverture du site le soir, organisation de manifestations musicales...

On a vu que les visiteurs d'Exeter ressentent comme un atout majeur du Musée sa présence et son éclatement sur un site portuaire historique. On sait que les habitants se réjouissent de la récente évolution du "Riverside" qui est en train de redevenir un quartier vivant de la ville. Pour

beaucoup de visiteurs, la nouvelle animation des quais, l'ouverture de boutiques et de restaurants, la possibilité de flâner sont des éléments intimement intégrés à leur perception positive du Musée Maritime.

Tout ceci nous renvoie également à Douarnenez et à l'actuelle transformation de son vieux quartier : grâce aux atouts naturels et au développement potentiel du Port-Rhu, la réalisation douarneniste dépassera la faiblesse reprochée actuellement au Musée Maritime d'Exeter -celle justement de n'être qu'un musée- et saura devenir le site culturel complet et vivant qu'attend le public.

5 FONCTIONNEMENT DU MUSEE MARITIME D'EXETER

L'ORGANISATION

Depuis les récents remaniements imposés par la Ville, le Musée est dirigé par une structure collégiale qui réunit huit membres du Conseil d'Administration de l'ISCA issus des Corps constitués, quatre autres dirigeants élus de l'ISCA, et quatre représentants des institutions locales.

Ce groupe de seize personnes est l'actuel organe de gestion du Musée, responsable de sa politique et de son budget. cependant, dans la pratique observée en mai 1987, décisions quotidiennes et direction du personnel se partageaient entre David GODDARD (le "boss") et David HURST ("manager" et directeur commercial).

L'ISCA travaille avec une équipe salariée réduite : 6 postes permanents à plein temps, 12 à 15 postes à mi-temps, et quelques "jobs d'étudiants" l'été.

Le Musée Maritime d'Exeter conserve ainsi les caractéristiques d'une petite structure associative traditionnelle, presque familiale... avec ses aspects positifs -dévouement du personnel, "esprit maison" (chez certains salariés en poste depuis la création il y a un vrai sentiment d'appartenance à l'oeuvre culturelle du Musée), relations de travail amicales et ambiance "bon enfant" rejaillissant sur le public- et ... avec ses aspects négatifs -manque de professionnalisme, amateurisme de certaines prestations, problèmes d'adaptation aux exigences d'une entreprise touristique moderne.

LES FINANCES ET L'EXPLOITATION :

Le Musée ne bénéficie d'aucun support financier pour son fonctionnement proprement dit, basé essentiellement sur les recettes apportées par le public. Mais l'organisation reçoit par ailleurs des aides d'origine et de nature diverses :

AIDE AUX ACQUISITIONS :

Depuis son origine, le Musée d'Exeter a constitué et enrichi ses collections grâce à l'extraordinaire réseau de relations de David GODDARD et de l'ISCA. Ce mécénat international se manifeste par des donations en argent ou en nature (90% des bateaux ont été donnés ou légués au Musée) et par la gratuité des voyages.

Par ailleurs, le Musée peut obtenir une subvention octroyée par le Musée des Sciences de Londres et représentant 50% du prix total du bateau. Les 50% qui restent sont très souvent pris en charge par des gouvernements ou des institutions étrangères : Etats brésilien, américain, néo-zélandais, etc.

AIDE EN TRAVAIL

Le Musée ne paye qu'une petite partie de la totalité des heures de travail effectuées à son service :

- Sur la quinzaine de personnes occupées en permanence au chantier de restauration et à l'entretien, 5 seulement sont rétribuées par le Musée. Les autres dépendent du "Community Program", stages d'insertion organisés et financés par la Commune et le "Manpower Service" (=ANPE).

- D'autres accords ont été passés avec le Ministère de la Santé Publique.

- Le "Dauntsey's School Sailing Club" assure en permanence l'entretien du voilier "Jolie Brise" sur lequel elle organise ses stages.

- Des bénévoles "volontaires", membres de l'ISCA, assurent divers travaux de peinture et d'entretien.

Tout ceci représente chaque année, pour le Musée Maritime d'Exeter, des milliers d'heures de travail gratuites.

Ces aides de natures diverses permettent donc au Musée de remplir ses missions d'acquisition, restauration et conservation. Elles ne lui apportent ni les réserves budgétaires, ni les revenus totalement fiables qui lui permettraient une véritable politique de développement à long terme.

Pour sortir de cette logique du court terme,

l'ISCA a lancé en mai 1987 une vaste campagne d'appel de fonds.

En attendant, le Musée d'Exeter assure son autonomie de fonctionnement, mais à la condition, absolument vitale, de maintenir son volume de recette, donc de clientèle.

6 - LE MUSEE D'EXETER ET SA CLIENTELE

La clientèle du Musée Maritime d'Exeter est principalement britannique, saisonnière et vacancière.

Ce "réservoir" de clientèle est donc relativement local (déplacement de 20 à 40 kilomètres en moyenne), mais fourni : dans une région déjà très touristique (le South West), le Comté du Devon a la plus forte image "vacances" et possède une frange littorale semée de stations cotées, qui se commercialise comme la "Riviera Britannique".

Le Musée connaît donc sa plus forte affluence, l'été, les jours où le temps est trop médiocre pour la plage et sa clientèle possède globalement les caractéristiques de celle du Devon .

Toutefois, si la clientèle du Devon ne comporte que 10% d'étrangers, celle du Musée en compte de 20 à 30%, signe de son renom international.

Tous ces traits -composition et évolution de la clientèle touristique- rapprochent à l'évidence le Devon de notre Finistère.

Le Musée d'Exeter connaît une fréquentation relativement stable depuis une douzaine d'années avec un nombre d'entrées oscillant entre 80 et 90.000..

Après une notable retombée en 1974/75, le Musée a connu sa grande année en 1979 avec 103.000 visiteurs (record dû à la combinaison de plusieurs facteurs économiques favorables).

Quant à la ventilation de la fréquentation sur l'année, elle fait apparaître une extrême concentration saisonnière.

Assez étrangement, l'importante réserve de clientèle potentielle du complexe urbain d'Exeter (près de 200.000 habitants) ne compense guère ce regrettable phénomène.

LE MUSEE D'EXETER ET LE MARKETING :

Avec David HURST prenant en 1983 les fonctions de Directeur Commercial, le marketing faisait son entrée au Musée Maritime.



BOUTRE DE BAHREIN

Aujourd'hui, malgré des moyens limités, ce professionnel travaille à une commercialisation et une promotion cohérentes du Musée.

L'objectif prioritaire est d'atteindre la clientèle touristique déjà sur place. Le Musée multiplie donc les actions promotionnelles ponctuelles. Mais il exploite également sa position acquise : 5 à 6 articles paraissent tous les ans sur le Musée dans la presse nationale et internationale, toute émission TV tournée dans la région et ayant trait de près ou de loin à l'histoire maritime inclura automatiquement une séquence sur le Musée, ce dernier est cité (et souvent largement décrit) par toutes les publications touristiques sur la région.

La clientèle des "groupes organisés" ne représente que 10% de son marché, et pour accroître ce marché, le Musée devra se doter d'équipements et de prestations adaptés : locaux d'accueil et de restauration plus vastes, matériel audiovisuel, personnel bilingue, etc.

Le développement de la clientèle scolaire fait également partie des objectifs. David HURST souhaite accroître ce marché avec les écoles de toute la Grande-Bretagne et les organismes de séjours linguistiques étrangers.

Le Musée Maritime d'Exeter doit aussi faire face à la concurrence des nombreuses autres attractions touristiques du Devon.

David HURST sait qu'il devra se battre pour renforcer l'image spécifique du Musée Maritime, mais il espère aussi avoir les moyens d'améliorer son produit : nouveaux espaces d'exposition, présentations modernisées par l'audiovisuel, espace couvert pour le public, animations et spectacles.

Tous ces projets, qu'ils concernent l'offre proprement dite ou les actions commerciales, dépendent évidemment des finances du Musée. Actuellement, le budget prévisionnel se base sur 80 à 82.000 visiteurs et l'objectif prioritaire de David HURST est d'accroître ce chiffre... il est cependant soucieux d'éviter la saturation : 100.000 entrées annuelles peuvent signifier 30.000 visiteurs par mois d'été, 2.000 par jour, et plus de 300 à l'heure quelquefois. Au vu de ces données, la distribution des locaux du Musée, de part et d'autre de l'Exe, apparaît comme la condition indispensable à la bonne gestion des flux de visiteurs.

7 - LE MUSEE ET LA VILLE

La commune d'Exeter a lancé en 1982 un programme de rénovation et commercialisation du quartier "Riverside" : le projet prévoit la

réhabilitation de tous les bâtiments historiques ainsi que de nouveaux aménagements urbains.

La Ville veut également développer l'animation culturelle et sportive (Centre de documentation sur l'histoire portuaire, organisation de manifestations nautiques sur la rivière, etc.), et son programme d'urbanisme semble bien répondre aux aspirations de la clientèle du Musée.

L'objectif final est de fournir un nouveau centre de shopping et de loisirs aux habitants et touristes d'Exeter avec comme référence le réaménagement des vieux quartiers portuaires de Bristol et Gloucester.

La politique de l'actuelle municipalité repose sur la commercialisation progressive des immeubles restaurés.

Dans ce vaste projet urbanistique, le Musée Maritime joue évidemment un rôle-clé et tous les responsables communaux s'accordent à reconnaître qu'il est l'élément essentiel dans l'animation et l'image du "Riverside".

Mais en 1983, les difficultés surgies entre le Musée, sommé d'investir davantage et d'instaurer une gestion plus adaptée au marché touristique moderne (mise en valeur des objets exposés, développement du marketing, augmentation du nombre des visiteurs) et la Ville, propriétaire des terrains et des locaux, aboutissent en 1986 à la mise en place d'une nouvelle direction collégiale dans laquelle D. GODDARD n'est plus que Directeur de l'ISCA.

Ainsi, l'avenir du Musée risque de se trouver profondément modifié par les développements immobiliers projetés par la Commune : transformation de l'entrepôt en hôtel et des cellars en boutiques, impliquent la concentration du Musée sur la seule rive sud, autour du bassin à flot, reconversion qui enlèverait au Musée une spécificité essentielle.

Le cas "Riverside" constitue un intéressant sujet de réflexion pour les douarnenistes. Il peut inspirer quelques premières remarques :

D'abord on ne peut que louer les objectifs de réhabilitation et de mise en valeur du quartier "Riverside" qui donnent effectivement au site et au Musée un attrait tout neuf, unanimement apprécié.

Ensuite, on est obligé de constater que la politique municipale de commercialisation systématique du "Riverside" comporte des points critiques :

- l'intérêt de la Ville pour le site est quelque peu tardif. Laissés à l'abandon pendant de nombreuses années, les bâtiments se sont dégradés.

Certains commerçants avisés ont pu acquérir des locaux à bas prix (d'où prolifération de certains nights club compromettant la future image du quartier).

- Le Musée Maritime, seul pôle vivant et attractif pendant près de quinze ans, a presque acquis un "droit naturel" à sa présence sur les quais. Il fait maintenant partie intégrante de la rive nord de l'Exe et sa place est évidente dans le décor de cet ancien port fluvial.

- La vente des immeubles au "privé" peut nuire gravement à l'identité culturelle du lieu. En l'absence d'un cahier des charges rigoureux, on peut redouter la prolifération de petits commerces "citadins" qui ferait du "Riverside" le nouvel endroit chic d'Exeter, un lieu de consommation haut de gamme, et d'où tout héritage maritime et historique serait gommé.

A cet égard, le Musée Maritime (et les principes rigoureux de David GODDARD et de l'ISCA) apparaît pour le "Riverside" comme le garant de sa spécificité et de son patrimoine :

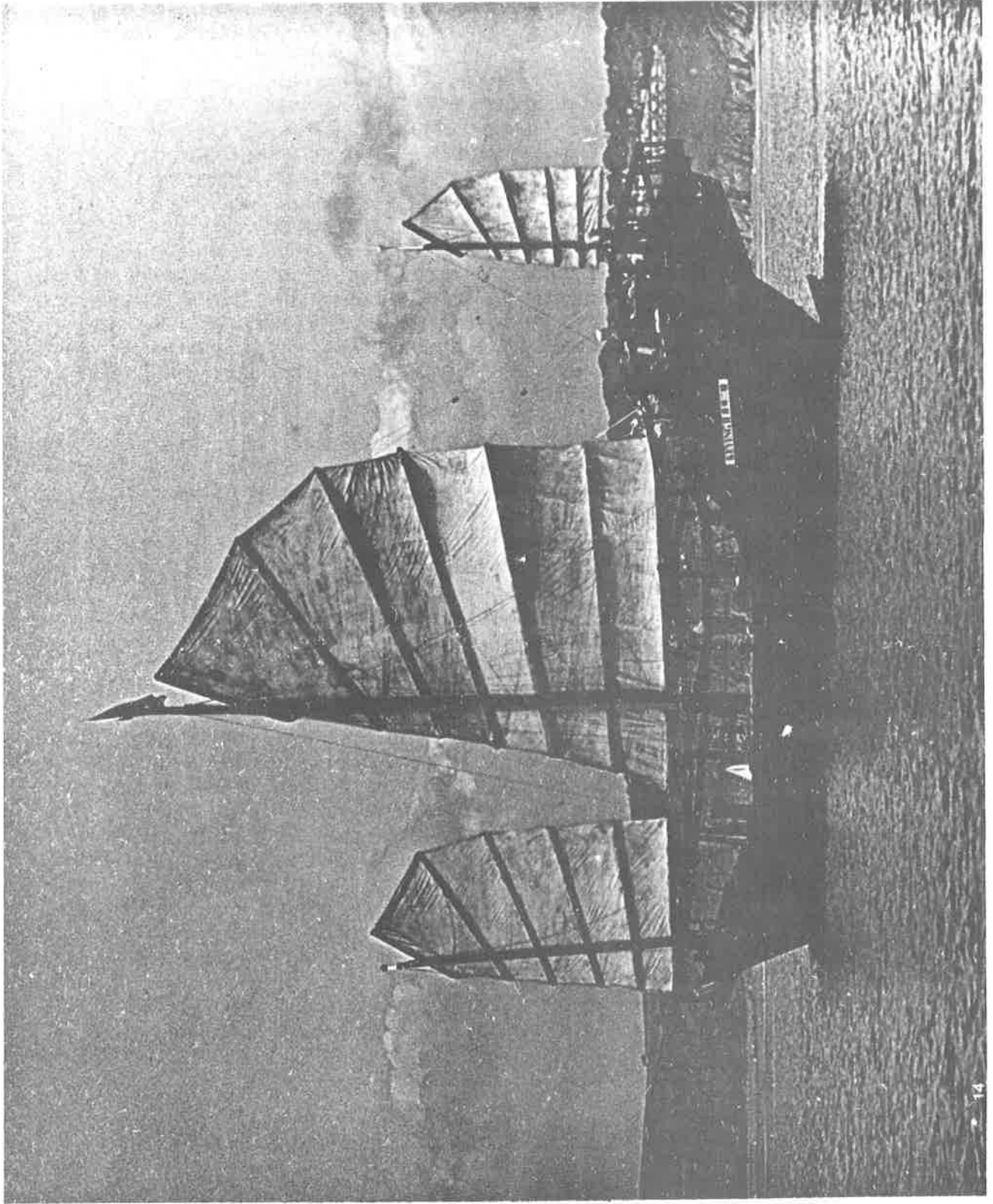
- préservation des anciens bâtiments dans leur aspect d'origine (entrepôts portuaires du XIXème siècle),
- permanence du caractère "maritime" des activités du quai,
- présence sur les quais d'une offre culturelle parmi l'offre commerciale.

Pour conclure, citons les propos de David HURST, qui, dans la controverse entre la Ville et le Musée, a toujours gardé un comportement conciliateur et l'estime des deux partis :

"... Je me félicite que ce conflit qui a duré trois ans avec la Commune et le "Canal Quay Trust" soit maintenant résolu. Il y a beaucoup à faire pour l'amélioration du Musée, et sa restructuration avec une direction mixte est sûrement une bonne chose... Mais je ne pense pas que le Musée gagnerait à être complètement dirigé par la Ville... Les grands musées anglais comme Iron Bridge sont privés et ils ont fait des bonds fantastiques en quelques années... C'EST QU'IL FAUT DES PASSIONNES POUR GERER UNE ENTREPRISE CULTURELLE".

8 - ENSEIGNEMENTS POUR DOUARNENEZ

Quels éléments spécifiques de l'étude du Musée Maritime d'Exeter peuvent nourrir la réflexion sur le projet Port-Rhu ? Avant de répondre il faut d'abord confronter les contextes.



LA JONQUE
"KEYING II"

En premier lieu LES DIFFERENCES :

- Exeter est le centre commercial et administratif de toute une région et une cité de 100.000 habitants en pleine expansion économique et démographique, peu commensurable à Douarnenez en termes d'urbanisme, infrastructures, moyens financiers, etc.,

- Exeter est située sur un fleuve, à 10 kms à l'intérieur des terres ; elle n'est pas un site marin. Son activité portuaire a connu de riches heures, mais s'est éteinte au début du siècle pour disparaître totalement il y a trente ans ; contrairement à Douarnenez sa réalité maritime appartient au passé.

Ensuite LES SIMILITUDES :

* *Géographiques et climatiques :*

Le "South-West", région d'Exeter, est fort comparable à la Bretagne en terme de localisation, paysages... et météo (!).

Quant au Comté du Devon, on peut l'assimiler au Finistère avec son Parc Naturel Régional (Dartmoor), son ancienne division toujours utilisée, entre Nord et Sud, son relatif dépeuplement intérieur, et son caractère littoral très marqué (le plus important kilométrage de côtes de toute l'Angleterre).

* *Culturelles et touristiques :*

Le Devon ("South-West") comme le Finistère (Bretagne) possède une forte identité culturelle ainsi qu'une image touristique à la fois traditionnelle et en pleine évolution.

Les marchés touristiques régionaux et locaux, par conséquent les clientèles potentielles des musées, sont relativement similaires.

* *Conjoncturelles :*

Outre leur concomitance, les projets d'Exeter sur le "Riverside" et de Douarnenez sur le Port-Rhu sont évidemment à rapprocher : volonté de faire revivre un quartier historique délaissé, désir de doter la population locale d'un nouveau site de loisirs et de culture, intention d'accroître la renommée et la fréquentation touristiques de la ville, pari sur le pouvoir d'attraction de l'image portuaire et du patrimoine maritime.

Mais si on veut pousser plus avant la comparaison, on notera que la similitude s'arrête sur le sujet des rapports entre les deux communes et leur Musée respectif :

- A Douarnenez, le Musée du bateau est au coeur du projet Port-Rhu, géographiquement, mais aussi conceptuellement,

- Il y est populaire car intégré à la mémoire et à la conscience collectives et à la forte personnalité maritime de la ville (les images du Port-Rhu en activité ne sont pas si lointaines...),

- A Douarnenez municipalité et associations culturelles ont toujours travaillé ensemble, dans le dialogue et le respect mutuel.

Outre ces facteurs psycho-sociologiques, le projet Port-Rhu possède sur le projet Riverside d'indéniables supériorités :

- En premier lieu il n'aura pas à faire face aux handicaps que connaît le développement du Riverside,

- En second lieu, et c'est un point essentiel, le projet douarneniste répond à une véritable "vocation maritime" et à un projet culturel cohérent.

Quant au Musée Maritime d'Exeter -son histoire et son actuelle réalité- il est également fertile en enseignements.

Lieu splendide, bien adapté à son thème et riche de potentiels, il est organisé entièrement autour de sa fonction originelle : la conservation des bateaux. Le Musée donne le sentiment d'abriter une oeuvre, celle de David GODDARD, collectionneur génial et maître tout puissant des lieux pendant vingt ans... et si ce Musée y a gagné un "corps" (sa collection magnifique) et une "âme" (l'atmosphère à la fois rigoureuse et chaleureuse qui y règne), il semble aussi y avoir perdu la perception de l'évolution du monde et le sens des exigences économiques qu'elle implique.

Bien que son cadet de quinze ans, notre Musée du Bateau en est déjà à un stade d'évolution bien proche de l'établissement d'Exeter (leur actuelle différence de fréquentation ne constitue même pas un énorme "saut quantitatif")²;

Exeter peut à ce titre illustrer la première étape du développement muséographique de Douarnenez.

Il est donc intéressant de conclure sur les éléments -positifs et négatifs- les plus significatifs du musée anglais... de résumer en somme les choses "à faire et à ne pas faire".

ELEMENTS NEGATIFS (à éviter)

- Occupation des locaux sur des bases non-définies : risque de conflit avec la collectivité locale, insécurité (se méfier du "flou juridique"),

- Absence de plan à long terme pour le financement et la gestion, d'où difficultés pour la

prévision, la décision et l'élaboration d'une stratégie commerciale,

- Manque de professionnalisme d'où inadéquation à certains marchés touristiques modernes,

- Trop grande dépendance envers les facteurs conjoncturels d'où exploitation et gestion à court terme, obsession de la rentabilisation.

Une assise financière minimum est indispensable à une entreprise culturelle évolutive.

- Politique d'intégration locale insuffisante (peu de communication et d'actions en direction de la population, manque de renouvellement, etc.) d'où médiocre enracinement dans la vie quotidienne de la cité, absence de "clientèle de soutien" fidélisée.

ELEMENTS POSITIFS (à utiliser "en situation")

- Liens de l'équipe dirigeante (David GODDARD, ISCA) avec les milieux maritimes, politiques et commerciaux internationaux d'où information, mécénat, réputation mondiale, etc.,

- Authenticité, absence de sophistication, parti-pris de simplicité des présentations (image d'un musée "différent") d'une culture désacralisée (public décomplexé et joyeux),

- Ambiance "familiale et associative" garantissant respect et confiance parmi le personnel et envers la clientèle.

- Organisation du bénévolat (ISCA) d'où soutien actif et motivé, économies de salaires, implication sociale.

- Dynamique du rapport budget-clientèle d'où souci d'une démarche marketing de base.

Une logique d'entreprise minimum est indispensable à une activité culturelle évolutive.

Le Musée Maritime d'Exeter nous fournit donc de nombreux éléments de réflexion... il nous faudra les confronter à ceux des étapes hollandaise et américaine.

EN ATTENDANT, NOUS RESTERONS SUR L'IDEE QU'IL NOUS A OFFERT UNE IMAGE JUDICIEUSE ET PASSIONNANTE DE NOTRE PREMIERE ETAPE... ■



MUSEE DU ZUIDERZEE D'ENKHUIZEN

Anne BURLAT,
Assistante de Développement Touristique

Open

The Outdoor Museum is open from 10 April to 25 October, from 10 a.m. to 5 p.m. each day (ticket office open to 4 p.m.).

Admission including parking and boat trip to the museum:

Adults Dfls 9

Children up to age 6 Dfls 4

Children from age 6 to 18 and 65 and over Dfls 7

Museums season ticket accepted + Dfls 4 supplement.

There are additional advantageous rates for families and groups.

May also be taken as Dutch Railways (NS) day trip No. 9 and 63.

Tours free of charge through the Outdoor Museum each day from the information centre at 11.30 a.m. and 1.30 p.m. Guided tours for groups or, on payment, at other times if arranged by telephone.

The ferries and the Outdoor Museum are no problem to the handicapped.

For obvious reasons, dogs cannot be admitted to either the Outdoor Museum or the Indoor Museum.

The Indoor Museum is open during the same hours as the Outdoor Museum, daily from 10 a.m. to 5 p.m., but from 12 noon to 5 p.m. on Sundays.

The admission ticket for the Outdoor Museum also affords access to the Indoor Museum.

If you wish to visit the Indoor Museum only, the following rates apply:

Adults Dfls 5

Children up to age 6 Dfls 6 free of charge

Children from age 6 to 18 and 65 and over Dfls 3

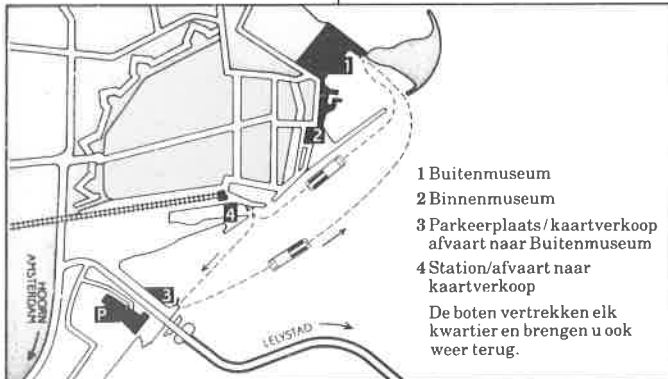
Family rate Dfls 11

Access free of charge on display of the Museum season ticket.

No group reductions.

Guided tours through the Indoor Museum and special guided tours through the exhibition "Fashions in Marken" on payment and if arranged by telephone.

Access to the Indoor Museum is difficult for the handicapped.



- 1 Buitenmuseum
- 2 Binnenmuseum
- 3 Parkeerplaats/kaartverkoop
afvaart naar Buitenmuseum
- 4 Station/afvaart naar
kaartverkoop

De boten vertrekken elk kwartier en brengen u ook weer terug.

Information:
Rijksmuseum Zuiderzee Museum
Wierdijk 18, 1601 LA Enkhuizen
The Netherlands

Telephone 02280 - 1 01 22
Telex 57822 zzm nl.

R I J K S M U S E U M

ZUIDERZEE

MUSEUM ENKHUIZEN



**Unusually
active and
versatile**

E

DEUXIEME ETAPE : LE MUSEE DU ZUIDERZEE D'ENKHUISEN

1 - CONTEXTE

Le 28 mai 1932, avec l'achèvement de l'"Afsluidijk", digue de fermeture géante, le Zuiderzee devint l'Ijseelmeer et l'ancienne mer intérieure qui baignait d'eau salée les côtes de la Nord-Holland, se transforma peu à peu en un vaste lac.

Déjà touchée avant 1932 par l'introduction du bateau à moteur et des nouvelles techniques, la pêche traditionnelle fut anéantie, et les villages côtiers qui en vivaient directement ou indirectement furent contraints à une douloureuse reconversion.

Enkhuisen était l'un de ces villages.

A 20 kms à l'ouest du grand axe autoroutier Amsterdam-Mer du Nord, Enkhuisen est aujourd'hui une active petite cité touristique et commerçante de 15.000 habitants, dont beaucoup vont chaque matin travailler à Amsterdam.

Ville de résidence, de petit commerce et surtout de tourisme, elle possède encore une petite flottille de pêche de 6 ou 7 unités et, par ailleurs, est devenu le principal site nautique des Pays-Bas et un centre réputé pour la pratique de la voile traditionnelle. Elle est le siège de très nombreuses compagnies de Charters qui proposent stages d'initiation et croisières sur leurs flottilles de vieux "botters" ou "blazers", bateaux de pêche traditionnels réarmés pour la plaisance.

C'est également une ville de tourisme culturel avec ses canaux et remparts anciens, sa tour d'enceinte historique (le "Drommedaris"), ses rues et façades du XVIIème siècle magnifiquement préservées.

Grâce à ces deux images, Enkhuisen reçoit 500.000 visiteurs par an. Elle souffre cependant d'un important handicap pour son développement touristique : un important sous-équipement hôtelier (90 lits) nuit à la commercialisation des attractions locales et en particulier à la plus importante d'entre elles : le Musée du Zuiderzee.

On verra par la suite que, assez étrangement, la clientèle touristique d'Enkhuisen (les plaisanciers) n'est pas celle du Musée. D'autre part, on constatera aussi que ce Musée d'Etat, pour des raisons "politico-historiques" ne jouit pas de la meilleure presse parmi la population locale et les autorités municipales.

En attendant il faut mettre l'accent sur l'exceptionnelle réussite de la reconversion d'Enkhuisen : elle a su réaliser une parfaite

symbiose entre son héritage historique, son site et ses activités maritimes modernes.

D'entrée on est saisi par la beauté et l'atmosphère vivante du lieu :

- Les différents bassins du port au coeur de la ville, dont le plus central regroupe les plus beaux voiliers traditionnels,

- La taille, l'esthétique et la quantité surprenantes de ces bateaux en bois ou en métal (beaucoup sont habités),

- L'incessante animation créée par les manoeuvres des embarcations de tous types, à tout moment de la journée et de la semaine (la flottille d'anciens remorqueurs et vieux vapeurs n'est pas un élément négligeable),

- La petite flotte de bateaux de pêche encore en activité, la criée, les filets et cordages qui séchent sur les quais à deux pas des rues passantes,

- Les innombrables restaurants de fruits de mer et ces poissonneries-dégustation où l'on peut, en terrasse, goûter les recettes locales de harengs ou d'anguilles,

- Les bistrots accueillants et décontractés, décorés avec goût (belles maquettes, objets anciens, etc.), tout ceci fait d'Enkhuisen un véritable centre de culture maritime vivante.

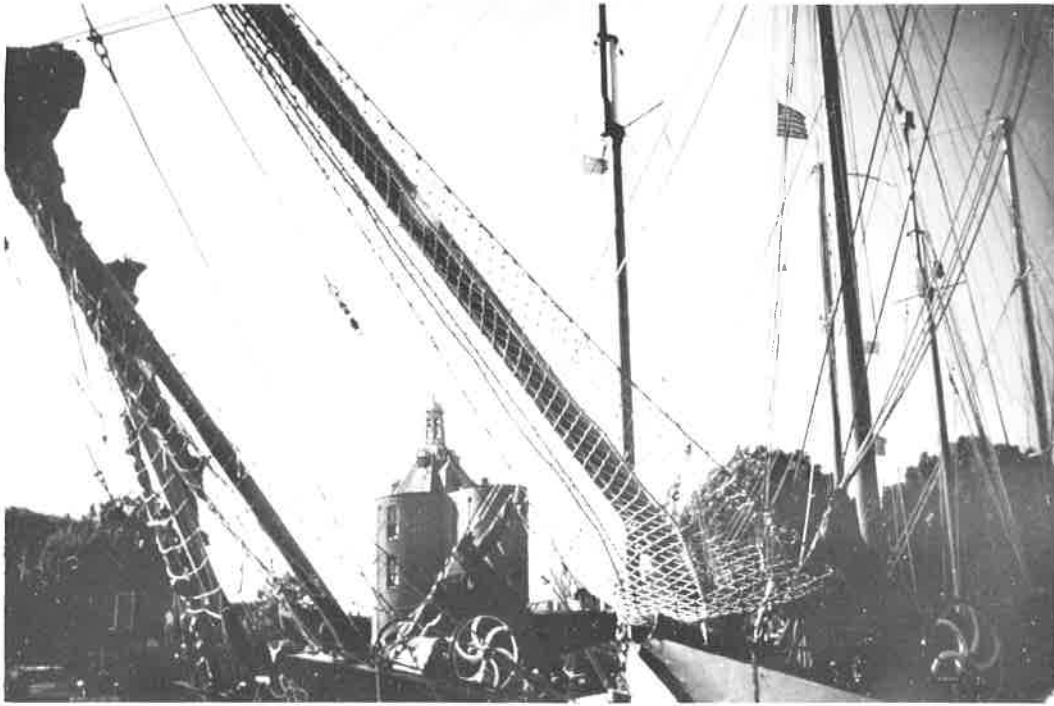
2 - HISTORIQUE DU MUSEE DU ZUIDERZEE

A l'origine du Musée du Zuiderzee d'Enkhuisen, on trouve d'abord une volonté d'Etat : celle de "préserver et d'étudier la vie quotidienne et les activités économiques des régions riveraines, antérieures à la fermeture de la digue" et d'en organiser la présentation pour la mémoire collective locale et l'édification du grand public.

Dès 1930, s'était tenue à Enkhuisen une grande exposition "Les Pêcheries du Zuiderzee", qui voulait, pour la dernière fois, "rassembler toutes les richesses de la vie et du travail dans le Zuiderzee afin de montrer aux Néerlandais, en une seule vision d'ensemble, tout ce qu'ils allaient perdre".

Dans les années 40, S.J. BOUMA, directeur du Musée de plein air de Arnhem, prend conscience qu'une grande partie de ce patrimoine risque de disparaître très rapidement et propose la création d'un nouveau Musée du Zuiderzee, composé d'une section couverte et d'une section de plein air reconstituant un village typique. Le principe en est accepté avec enthousiasme.

En 1946, Enkhuisen est sélectionnée



LE DROMEDARIS



LE BASSIN



LE VILLAGE



LE VILLAGE ET LE CANAL

(l'argument décisif est qu'elle continuerait à être un site portuaire).

L'année suivante les autorités gouvernementales s'engagent à réaliser et gérer le projet dans son ensemble. En attendant la construction d'un village en bordure de mer, tous les moyens sont concentrés sur la restauration et l'aménagement du musée intérieur dans les bâtiments historiques de l'ancienne "Compagnie d'Enkhuisen des Indes orientales".

En 1950, la première salle du Musée couvert s'ouvre au public.

En 1956, le projet "plein air" est repris, puis modifié selon les plans d'un nouvel architecte.

En 1963, il reçoit sa première subvention officielle.

Pendant les cinq années suivantes, programmes, décisions, controverses et grands débats d'idées se succèdent au sein des instances culturelles et financières nationales et constituent la seule réalité du Musée extérieur. Tandis que le Musée Intérieur s'agrandit et se fait connaître peu à peu (en 1966 est inaugurée l'immense salle consacrée à la collection des bateaux anciens), la mise en route de la partie "éco-musée" bute sur l'affrontement des concepts... et le projet reste à l'état de dossier sur une étagère.

En 1968, après remaniement sur intervention des "Bâtiments Historiques", un plan définitif est enfin adopté. Il se base sur une division du site en différents "quartiers", offrant un échantillon de toutes les communautés villageoises de l'ancien Zuiderzee.

Commence alors un gigantesque chantier qui va demander des moyens considérables en hommes, argent, organisation, technologie... et en temps.

Pour rester fidèle à l'objectif primordial du projet -l'authenticité- ce sont les véritables habitations des villages du Zuiderzee que l'on installe à Enkhuisen.

D'autre part, pour satisfaire aux demandes de la collectivité locale qui ne veut pas voir son site encombré par les milliers de voitures des futurs visiteurs, une aire d'accueil et un immense parking sont construits à l'extérieur de la ville, sur les terrains municipaux jouxtant la digue-écluse Enkhuisen-Lelystad. La décision de doter le Musée de plein air d'un "unique accès à la mer" a pour origine les préoccupations écologique et esthétique de la Commune.

Le 6 mai 1983, quinze ans après le début des travaux, et dans un grand battage médiatique, le "Buitenmuseum" (Musée d'extérieur ou de plein air) ouvre ses portes à la foule des curieux...

3 - PRESENTATION DU MUSEE DU ZUIDERZEE

LES ACCES :

On ne peut accéder au Musée de plein air que par la mer. Les traversées se font tous les 1/4 d'heure par des navettes pouvant transporter une centaine de passagers (durée de la traversée : 10 mn).

Quant au Musée couvert, il possède une entrée sur la "Wierdijk" (rue du quai), face au port de plaisance moderne, à 3 mn de marche au centre ville et 10 mn de la gare.

LES LOCAUX :

Le Musée couvert est constitué par l'ensemble des bâtiments de l'ancienne "Compagnie des Indes" sur toute la longueur de la rue. Il comporte un hall d'accueil, un grand café-restaurant, (ouvert aux non-visiteurs et le soir en dehors des heures de visite), 16 salles d'exposition, une bibliothèque (13.000 titres), des locaux administratifs et des entrepôts de réserves pour les bateaux non exposés.

Le Musée de plein air s'étend sur cinq hectares visitables.

Ses locaux "muséographiques" sont des maisons authentiques ou reconstruites, regroupées en villages sur le site : au total 130 bâtiments (42 d'origine), dont 30 sont ouverts au public. On y trouve aussi de nombreux locaux commerciaux. Le Musée de plein air possède également un petit port de mouillage, un atelier de construction et réparation, et une aire de jeux surveillée, servant de garderie d'enfants.

Les COLLECTIONS du Musée du Zuiderzee (couvert et plein air) forment un total de 80.000 objets muséographiques. Les bateaux n'en représentent qu'une infime partie : 90 en tout, dont 40 exposés et 1 navigant (la réplique du Blazer de Texel).

Le Musée de plein air n'est ouvert au public que du 12 avril au 25 octobre et le prix de la visite complète est de 27FrS pour un adulte (250.000 et 300.000 visiteurs annuels). Il peut accueillir 5.000 personnes par jour sans saturation.

4 - VISITE DU MUSEE DU ZUIDERZEE D'ENKHUISEN CONTENU ET ANALYSE DE L'OFFRE

Le Musée du Zuiderzee d'Enkhuisen apparaît au visiteur sous des aspects et des angles différents, il lui présente une OFFRE ECLATEE ET DIVERSE :

- Dans l'espace : Musée couvert intégré au tissu urbain et Musée de plein air un peu extérieur, accès par la mer, point de départ en dehors de la ville, etc.,

- Dans le temps : visite complète ou fractionnée, arrêts repas ou non, entrée ou non au Musée couvert, etc. et par conséquent durées très variables des visites,

- Dans le style : grandes salles d'expositions luxueuses et académiques du Musée couvert et décor rustique du Musée de plein air, présentations didactiques et présentations "brutes".

Cette richesse de l'offre entraîne évidemment la diversité des utilisations et comportements ainsi qu'une grande variété de clientèles potentielles.

Elle rend également impossible le récit vraiment détaillé d'une visite complète. On se contentera donc d'en décrire les grandes étapes.

LE MUSEE DE PLEIN AIR : PROMENADE CULTURELLE DANS UN ECO-MUSEE EXEMPLAIRE.

La visite du Musée de plein air commence obligatoirement par la traversée du "Krabbersgat", le petit chenal d'Enkhuisen. Cette introduction nautique est évidemment une attraction en soi, apparemment goûtée des visiteurs : on EMBARQUE pour le "Buitenmuseum" et on y ACCOSTE.

Passés les pontons, une première destination évidente : les trois grands fours à chaux d'une usine de transformation des coquillages (en matière première pour le mortier) restée en activité à Akersloot (près de la côte Mer du Nord) jusqu'en 1960, et démantelée et reconstruite brique par brique.

L'usine semble toute prête à fonctionner de nouveau, mais son animation est maintenant l'oeuvre des trois grands écrans vidéo qui diffusent films et montages sur le sujet.

En abordant le Musée par son seul lieu industriel, on découvre aussi d'entrée une de ses valeurs de base : la *pédagogie*, et un exemple de son actuel effort de modernité : l'utilisation de l'*audiovisuel*.

On peut ensuite choisir d'explorer les villages qui forment chacun comme un quartier d'une

entité villageoise plus vaste avec leurs propres maisons d'habitation, échoppes, commerces et jardins..

A chaque fois, ce sont des architectures,, des activités,, des ambiances différentes,, reflets des particularismes de toutes ces communautés du Zuiderzee scrupuleusement reconstitués..

On pourrait donner de nombreux exemples de ce travail documentaire et éducatif,, présenté très logiquement et très naturellement,, dans le lieu même qui en a fourni l'objet.. Peut-être les visiteurs ne prennent-ils pas toujours le temps de s'attarder sur chaque exposition,, mais la plupart commentent avec intérêt photos et objets,, et il y a en permanence une petite troupe de spectateurs devant les écrans vidéos..

Chaque bâtiment porte sa carte signalétique,, un écriteau discret qui donne son origine,, sa fonction,, son histoire ainsi que l'identité et l'histoire des derniers occupants..

Aucun lieu du Musée de plein air n'est donc anonyme,, sorti de son contexte ou simplement prototype de telle ou telle partie de l'héritage du Zuiderzee.. On ne visite jamais UNE maison de pêcheur de Moddergat,, mais LA maison de Gerben VAN DER LEI qui y vécut jusqu'en 1935 et pêchait la crevette à bord du "Blazer WL 13"..

Cette personnalisation systématique est la résultante d'une réelle réflexion muséographique,, elle s'appuie sur un concept :: c'est le PARTI-PRIS BIOGRAPHIQUE autour duquel s'articulent toutes les présentations du Musée de plein air..

Il y a quelquefois saturation à l'intérieur des plus petites maisons mais il suffit dans ce cas,, d'aller attendre chez le "voisin", de changer provisoirement de "quartier" ou tout simplement de flâner au bord des canaux qui doublent les rues.. Il n'y a pas UN "sens de la visite", mais dix ou vingt..

L'offre du Musée de plein air est aussi celle d'un grand parc paysager ou d'une réserve naturelle :: mini-randonnée poétique ou "herborisante" (les espèces de fleurs et d'arbustes sont soigneusement sélectionnées pour correspondre à l'aspect des campagnes du XIXème siècle), pique-nique ou repos sur les prés,, parmi les moutons et les canards,, devant le spectacle de l'IJsselmeer et de ses grands voiliers..

Il est intéressant de noter qu'au Port-Musée de Douarnenez,, la rive gauche du Port-Rhu offrira des possibilités (et agréments) similaires..



LE CHANTIER



LE TX11 A LA MER

LE TX11 AU BASSIN



LE PASSEUR

La promenade donne l'occasion d'assister à diverses DEMONSTRATIONS :

- Près de la digue et du moulin, il y a les baraques de bois goudronné de Barradeel où l'on prépare les produits de tannage pour les filets et les voiles comme il y a cent ans.

Dans le hangar voisin, un animateur (permanent) fait goûter le poisson fraîchement fumé.

D'autres démonstrations, plus occasionnelles tout au long de la saison, permettent de voir des vanniers, des forgerons, des chaudronniers, des estampeurs, etc.

D'avril à octobre, les semaines du Musée de plein-air sont ponctuées par diverses formes de MANIFESTATIONS :

- Les bâtisses et les rues des villages accueillent, pour une journée ou un week-end, les oeuvres d'artistes régionaux ou locaux (peinture, sculpture, photos, etc.) ou quelque grande exposition spécialement préparée telle la présentation "le bateau vu comme monument." organisée début septembre.

- Le petit port du "Buiten" réunit au printemps et en automne les passionnés du bateau en bois.

- La musique enfin, est largement employée pour l'animation des week-ends estivaux.

Les espaces muséographiques n'ont bien sûr pas tous l'avantage d'un soutien humain et l'écomusée offre aussi de simples PRESENTATIONS :

Ainsi les ateliers du voilier, du charpentier ou du cordier.

Ainsi, dans le quartier d'Ijseelmuiden, la grande buanderie à vapeur de la famille VAN DER KAMP : toutes les machineries sont en place et fonctionnent.

Après la découverte de tous les locaux historiques, des milliers d'objets muséographiques qui composent les intérieurs, des animations, et des expositions classiques ou audiovisuelles, on peut encore enrichir sa connaissance de l'ancien Zuiderzee en allant au cinéma (installé dans un ancien temple protestant). Cinq programmes différents s'y succèdent en permanence.

Tout au long du parcours de nombreuses RESPIRATIONS sont offertes aux visiteurs :

- Trois restaurants et cafés proposant formules et ambiances différentes.

- Plusieurs petits étals forains et marchands ambulants.

- Les boutiques des anciens commerces

- Les boutiques des anciens commerces villageois où la vente continue.
- Une librairie spécialisée.
- Une boutique de cadeaux, joli magasin offrant des objets esthétiques et "en situation".

On finit la visite par le Port de Marken ; c'est la véritable partie maritime du "Buitenmuseum". On y trouve les ateliers où sont construites les répliques de bateaux et où ils sont réparés. Un charpentier, un forgeron et un peintre de marine y travaillent en permanence.

On y découvre surtout un port miniature où sont mouillés de splendides "Botters", "Klippers", "Blazers" ou "TJalk". Trois seulement de ces bateaux appartiennent au Musée, les autres sont les voiliers privés de plaisanciers "traditionnels". C'est au port de Marken qu'on offre au visiteur l'occasion de connaître une EXPERIENCE MARITIME ; une mini-croisière sur l'Ijsselmeer à bord du "Blazer TX 11". Ces sorties qui durent plus d'une heure, constituent une des attractions majeures du Musée de plein air.

On quitte le Musée de plein air par un tourniquet à sens unique (impossible de l'utiliser pour entrer) et on se retrouve jusqu'au coeur d'Enkhuisen, sur la "Wierdijk", à deux pas du Musée couvert.

LE MUSEE COUVERT : PERIPLE DANS LES ESPACES SPECTACULAIRES D'UN GRAND MUSEE CLASSIQUE.

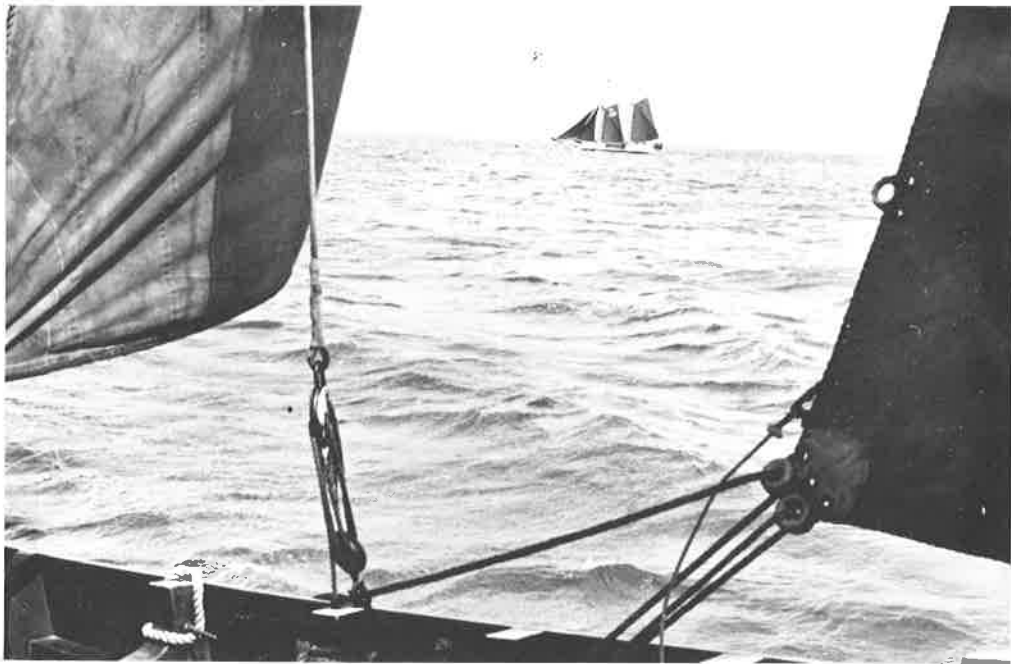
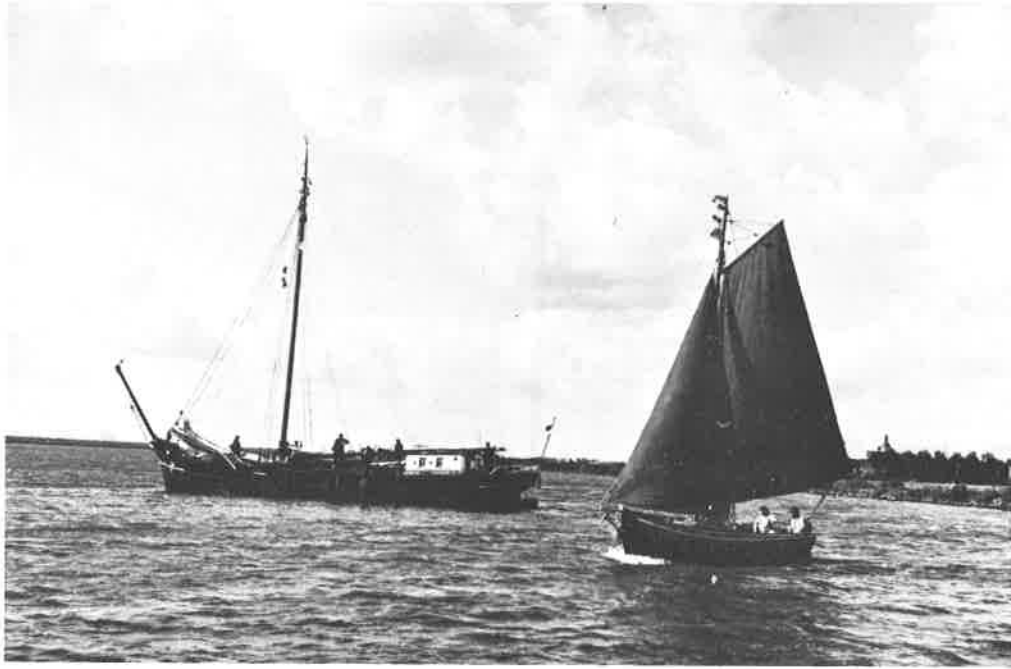
Si on veut faire une pause avant d'aborder le Musée couvert, un grand restaurant-salon de thé vous accueille dès le hall d'entrée.

La première salle intérieure est surnommée " la cathédrale des bateaux " par les conservateurs du Musée. C'est en effet une immense nef, à la hauteur et à la charpente impressionnantes. C'est ici qu'est réuni l'essentiel de la collection maritime du Musée du Zuiderzee :

- Quatre bateaux de pêche (un chaland, un "botter", un "bol" et une yole aux anchois),
- Cinq bateaux de plaisance (un "boeier" et un yacht frisons, un yacht à quille de dérive mobile, et deux "tjotter"),
- Trois bateaux de travail (un "tjotter" de balisage, un "snikke" de charge, et une flette d'Urk à voile qui pouvait glisser sur la glace).

Toutes ces embarcations, dont certaines sont les derniers spécimens du genre, forment un ensemble spectaculaire par la taille, la beauté des





BATEAUX TRADITIONNELS

coques, la qualité des restaurations.

On poursuit la visite en montant à la galerie supérieure (les mêmes bateaux vus d'encore plus haut) qui nous amène à la "salle des ornements", belle exposition d'objets et instruments de marine, juste corollaire de la "cathédrale des bateaux".

Suit toute une série de salles (16 pour l'ensemble du Musée avec celle des bateaux) sur les trois étages et l'immense longueur du bâtiment :

- Sept salles consacrées à des thèmes terriens,
- Trois salles nous ramenant au thème maritime : "Métiers et Artisanat".

A cette énumération manque une exposition : la "Mode à Marken", expérience qui illustre bien les nouvelles orientations du Musée..

Pour les professionnels du Musée cette exposition est le symbole de leurs objectifs actuels et un test par rapport au public. Au centre de la pièce des espaces sont aménagés pour permettre de visionner (assis) deux programmes vidéo : un montage d'interviews et un film de fiction, un mélodrame sur l'histoire d'un pêcheur, tourné en 1931 dans la région du Zuiderzee.

Pour Ruud VISSCHEDIJK, un des responsables concernés, "cette exposition est le premier effort pour faire évoluer le Musée intérieur".

Elle se distingue en effet de l'ensemble sur plusieurs points :

- le principe même du RENOUELEMENT : les salles du Musée couvert n'ont pas bougé depuis vingt ans,
- l'utilisation de la FICTION dans le support audiovisuel : il faut sortir des préjugés muséographiques, "dépasser le documentaire et son côté pédagogique".
- le lien concret et explicité avec le Musée extérieur : la mini-exposition "Mode à Marken" du Musée du plein air renvoie le visiteur à celle, complète, du Musée couvert. Le public doit trouver l'enchaînement naturel et nécessaire entre les deux sections du Musée.

Ces nouveautés sont les fruits de la réflexion critique engagée récemment et que justifient les problèmes spécifiques du Musée couvert.

Comment relier l'éco-musée de plein air et les lieux d'exposition académiques, comment assurer la cohérence de l'ensemble, comment faire percevoir les deux sections comme les deux facettes d'un

produit culturel unique et comment organiser les conditions d'une visite complète, telles sont les questions qui se posent actuellement aux dirigeants du Musée d'Enkhuisen. Inutile de souligner combien cette réflexion intéresse le projet douarneniste...

Il faut souligner d'emblée qu'au Musée d'Enkhuisen, LA SECTION DE PLEIN AIR EST L'OFFRE DETERMINANTE .

C'est cette partie qui lui donne une position exceptionnelle parmi les grands musées hollandais, qui en fait une attraction touristique internationale. C'est le "Buiten" qui polarise l'activité publicitaire du Musée et qui l'autorise à baser sa communication sur le slogan : "Universel et très actif".

Le Musée couvert n'est, pour l'instant, perçu que comme un complément.

Ce manque de liaison (conceptuelle et pratique) entre les composantes du Musée, motive les réformes entreprises . "L'idéal" dit le responsable des expositions, "est de créer un lien très clair entre les thèmes présentés à l'extérieur et à l'intérieur. Dans le Musée de plein air nous voulons donner au public des séries de mini-expositions traitant de mini-sujets, avec le point de vue biographique. Dans le Musée couvert seront développés les contextes et les analyses historiques". L'offre du Musée intérieur sera en outre diversifiée et régulièrement renouvelée. Tel est donc le programme de réunification "conceptuelle".

Soulignons en premier lieu LA REUSSITE EXEMPLAIRE DE L'ECO-MUSEE :

- rigueur des reconstitutions, travail du moindre détail et utilisation optimale d'éléments d'origine,
- parti-pris biographique avec présentations autour de l'individu-sujet impliquant un apport culturel vivifié et faisant écho dans la mémoire collective locale,
- mini-expos et utilisation de l'audiovisuel (pédagogie "légère" et vivante),
- animations, démonstrations, machines en fonctionnement, etc. enrichissant la visite par le mouvement, l'exemple concret et récréatif,
- étendue du site, espaces naturels, aspect rustique (herbages, animaux, etc.), et présence de l'eau (canaux, rive de l'Ijsselmeer) créant une ambiance reposante et un parcours de promenade exempt de toute saturation.

... en second lieu L'INTERET DU GRAND MUSEE CLASSIQUE :

- bâtiments historiques (la "Compagnie des

Indes Orientales"), leurs vastes volumes et leur aménagement respectueux sont garants de l'esthétique, de l'adéquation au thème, d'une réelle mise en valeur des collections.

- grande salle en début de visite (la "cathédrale") vaut à elle seule l'entrée au Musée couvert : la taille et la beauté de l'ensemble, le magnifique échantillonnage de bateaux exposés, l'aménagement en galerie facilitant l'observation, etc, tout concourt à une grande émotion esthétique et à une vraie célébration du patrimoine marin.

... dernier atout à noter, et non des moindres, L'ENVIRONNEMENT EXCEPTIONNEL :

- la ville d'Enkhuisen avec sa situation littorale, sa dimension moyenne, son architecture, ses monuments historiques, constitue une motivation supplémentaire pour la clientèle du Musée,

- les fonctions d'Enkhuisen -ses ports de plaisance remplis toute l'année, sa flotte traditionnelle, ses bateaux de pêche encore en activité- lui donnent cette ambiance portuaire, faite à la fois de travail et de loisirs, qui prolonge parfaitement le thème maritime du Musée.

On voit qu'il sera difficile de trouver des points faibles à l'offre du Musée du Zuiderzee. A propos d'une réalisation aussi magnifique, tout juste peut-on exprimer quelques regrets :

- le nombre relativement réduit de bateaux exposés dans le Musée extérieur. Paradoxalement, c'est le Musée intérieur qui présente la majeure partie de la collection et qui, du coup, prend le rôle de musée maritime,

- l'offre trop restreinte d'activité et d'expérience nautique : le périple sur le Blazer est la seule proposition de navigation du Musée et elle n'est effective que pendant deux mois d'été.

Cette lacune n'a évidemment aucune incidence sur l'actuelle fréquentation du Musée (des touristes de passage en large majorité)... mais elle en a peut-être sur le potentiel de clientèle locale.

Ce problème est aujourd'hui clairement perçu par les responsables.

Il ne manquerait donc au Musée du Zuiderzee que cette petite dimension sociale pour être un site culturel complet et exemplaire.

A Douarnenez, c'est justement dans une telle optique (regrouper amateurs, usagers et pratiquants locaux autour d'activités concrètes) que se situe l'action de l'Association Treizour.

5 - FONCTIONNEMENT DU MUSEE DU ZUIDERZEE :
UNE GROSSE ENTREPRISE D'ETAT.

Le Musée du Zuiderzee d'Enkhuisen est un musée national et appartient donc à l'Etat, ou plus exactement au Ministère de la Culture des Pays-Bas. Musée d'Etat, son statut juridique est limpide, mais son organisation interne, hélas, un peu moins.

On distingue trois grandes sphères d'activités : le Musée, les commerces et les infrastructures et services extérieurs (navettes, parking, etc.), chacune étant dirigée par une structure distincte à laquelle l'Etat a délégué le pouvoir exécutif.

L'organisation du Musée se compose d'une direction et de deux sous-directions :

- une commerciale : "Marketing et Relations Publiques",
- une gestionnaire : "Management et Coordination".

La structure interne est subdivisée en quatre départements, chacun possédant un directeur et des responsabilités distinctes : "Affaires générales", "Préservation des objets", "Présentation", "Recherche et documentation".

La structure commerciale se divise également en départements : Restauration, Boutiques et Guidage.

Une plateforme réunit six fois par an les directeurs des quatre départements Musée et ceux des trois départements commerciaux.

Ces huit personnes constituent le COMITE DE DIRECTION qui est l'organe du pouvoir exécutif du Musée du Zuiderzee. Cette situation est le fait d'un très récent remaniement dans l'organisation interne. Il y a deux ans encore, la direction du Musée était dans les mains d'un seul et unique directeur qui concentrait à lui seul tous les pouvoirs décisionnels.

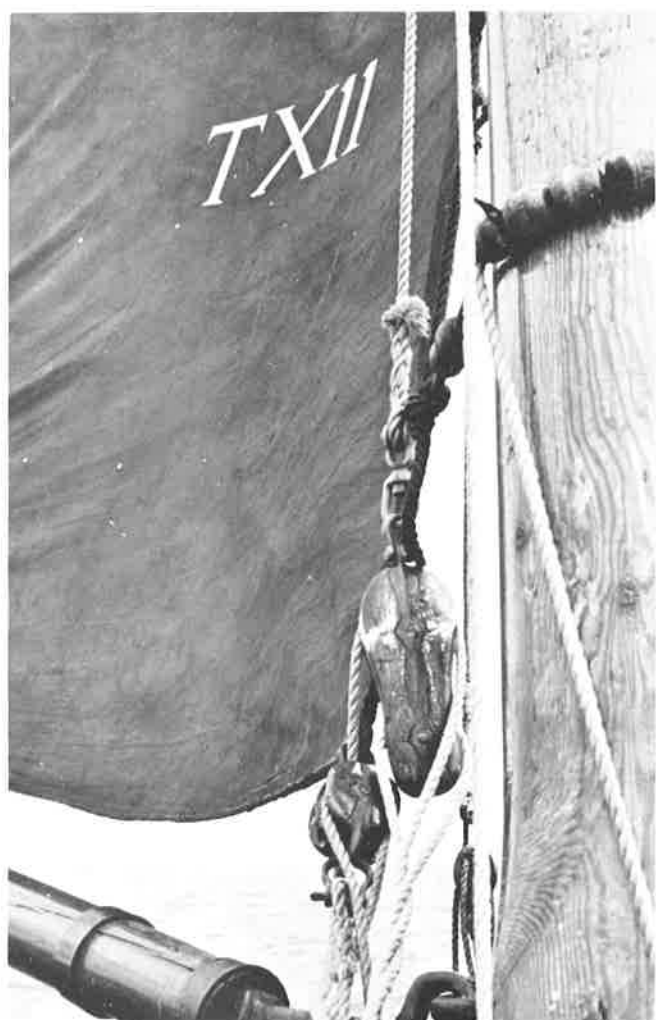
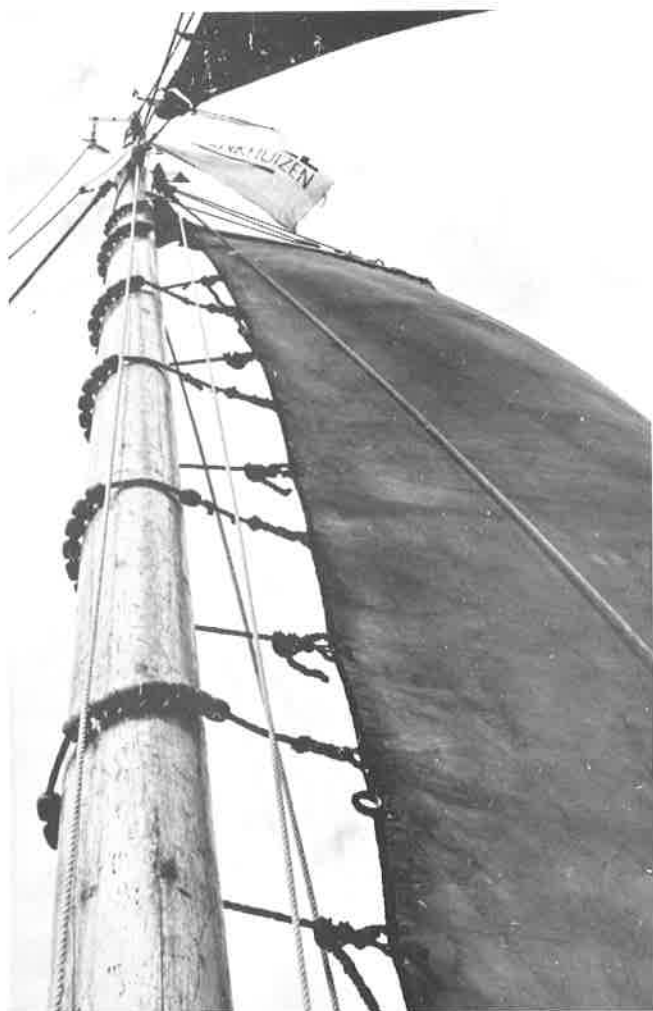
GRANDEURS ET LIMITES DE LA STRUCTURE ETATIQUE:

L'organisation du Musée du Zuiderzee possède donc les traits d'une INSTITUTION NATIONALE : contrôle étatique, personnel très nombreux et fonctionnarisé, hiérarchisation poussée, subdivisions multiples

... et ceux d'une grosse ENTREPRISE TOURISTIQUE : séparation des activités culturelles et commerciales, "privatisation" et gestion autonome de ces activités commerciales, département "marketing-communication" puissant.

Avec 200 employés au total, une telle organisation n'est pas sans rencontrer quelques

POESIE





A LA MER

problèmes. Certaines difficultés sont spécifiques aux divers secteurs muséographiques :

- Le département "Préservation" est d'abord confronté à l'importance de la collection ; près de 80.000 objets conservés dans plus de 50 lieux différents. Les dons et legs ont surtout afflué pendant la construction du Musée de plein air et ces multitudes d'objets ont été provisoirement mises en réserve. Le département est souvent débordé par l'ampleur de sa tâche et manque cruellement de personnel. Charpentiers et menuisiers par exemple sont surchargés de travail entre l'entretien des 130 maisons anciennes du Musée de plein air et la construction des étals, panneaux et autres matériels qu'on leur commande pour les expositions.

- Le département "Recherche" souffre de l'absence actuelle de plans à moyen et long terme qui lui permettraient de préciser ses objectifs prioritaires et de coordonner plus efficacement ses travaux.

- Le département "Présentation" a du mal à faire aboutir ses projets. " Notre département est trop souvent incapable de produire des descriptifs opérationnels, nous nous heurtons là à un problème de spécialisation ; nous manquons d'une formation en technique graphique, indispensable à tout service "présentation/exposition" d'un grand musée", dit R. VISSCHEDIJK.

On se plaint aussi dans ce département du manque de pouvoir décisionnel.

Ces trois départements muséographiques pâtissent également d'un manque de communication interne :

- Mauvaise coordination des objectifs, des actions, du travail quotidien,
- Rivalité sur les prérogatives et les moyens,
- Impuissance à régler certains problèmes techniques.

Nous retrouvons là un problème général qui semble sévir à tous les échelons et dans toutes les activités du Musée du Zuiderzee, le problème de la REPARTITION DES POUVOIRS ET DE LA COMMUNICATION.

D'après le conseiller en management Jan VERHAAR, ses causes en sont historiques et structurelles :

" A l'origine cette organisation était un groupe de 25 personnes qui s'est accru en quelques années jusqu'à 100 personnes. Aucune prévision, ni planification, ni programme, ne sont venus soutenir cette évolution. De plus, pendant longtemps, tout le processus de décision et d'information était aux

mains du seul directeur, émanation directe de l'Etat. Quand je suis arrivé ici, pas un seul cadre ou responsable du Musée n'était au courant du budget..."

On se souviendra de ce témoignage à Douarnenez quand le temps sera venu pour les responsables du projet de réfléchir à la MAITRISE DE LA CROISSANCE...

Le Musée du Zuiderzee connaît donc ces défauts de délégation et de communication propres à beaucoup d'entreprises privées, mais il témoigne aussi parfois d'une certaine pesanteur bureaucratique tenant à son statut d'Etat :

- Oukases ministériels,
- Rigidité administrative, défiance envers le secteur commercial et le secteur associatif,
- Négligence envers les autorités locales,
- dépendance envers la conjoncture politique,
- "Fonctionnarisation" du personnel et du climat de travail,
- Bureaucratisation du fonctionnement (syndrome du "rapport en cinq exemplaires").

Tous ces traits sont bien sûr de nature à freiner le dynamisme d'un projet culturel et de ses acteurs (parmi les conséquences possibles, la moindre n'est pas le désengagement des professionnels les plus créatifs et les plus novateurs. C'est pourquoi en 1987 la nouvelle direction du Musée a engagé un processus de restructuration, confié au spécialiste en management Jan VERHAAR, dont la mission est de rétablir le contact et de redynamiser le fonctionnement interne du Musée.

En juillet 1987, il avait déjà été procédé à une mise en place d'une plateforme bimestrielle réunissant les sept directeurs (Musée et commerces) sur projets et programmes d'action et à l'organisation de réunions de travail régulières sur la refonte du Musée couvert pour que tous les départements et tous les échelons participent au processus de développement.

Toujours sous l'égide de ce "gestionnaire-conseil" l'équipe dirigeante mène maintenant une série de réflexions avec les collaborateurs des différents services, et ceci dans tous les domaines.

Par ailleurs, les relations du Musée d'Etat du Zuiderzee et de la Municipalité d'Enkhuisen ont évolué favorablement (le Maire de la ville est devenu un des membres administrateurs des activités commerciales du Musée).

6- FINANCEMENT ET EXPLOITATION

Musée d'Etat, le Musée du Zuiderzee reçoit du Ministère de la Culture une subvention annuelle de fonctionnement, enveloppe globale qui constitue le budget unique de l'institution muséographique. La somme est répartie en postes de dépenses, établis d'après les années précédentes et ventilés à travers les cinq secteurs d'activités majeures (4 muséographiques + 1 commercial). Indépendamment de ce budget, l'intégralité des salaires est pris en charge par l'Etat, et l'ensemble du personnel (200 personnes avec les commerces) a actuellement le statut fonctionnaire.

Le budget prévisionnel de 1987 était d'environ 5 millions de Francs -compte non tenu des salaires-

En 1986, les 240.000 visiteurs ont produit un chiffre d'affaires total de 5 millions de Francs et 2,1 millions de Francs sont tombés dans les caisses du Ministère de la Culture.

On remarquera au passage que la recette totale des entrées de 1986 correspond au budget de fonctionnement (5 MF de total des charges). Le Musée du Zuiderzee gagne donc avec sa seule billetterie de quoi assurer ses dépenses annuelles... mais on se souvient que ce budget n'englobe pas les salaires qui doivent représenter à eux seuls quelque 4,5 millions de Francs !

Quant à la Société Anonyme qui exploite toutes les ressources commerciales du Musée, c'est indubitablement une grosse affaire :

- 6 restaurants et cafés, dont 4 fonctionnent pendant toute la période d'ouverture et 1 (Musée couvert) accueillant tous les publics,
- 5 boutiques et commerces divers,
- 5 commerces ambulants en été.

La recette représente au total un chiffre d'affaires de 7,9 MF pour les 350.000 visiteurs de 1983, ou de 5,4 MF pour les 240.000 visiteurs de 1986. L'entreprise commerciale du Musée du Zuiderzee constitue donc une importante source de revenus annexes.

On sait d'ailleurs que d'une manière générale, les responsables du Musée souhaitent le voir évoluer vers un véritable fonctionnement d'entreprise, mais ces responsables admettent aussi que l'Etat, mieux que d'autres structures, représente une garantie pour l'existence et le développement des collections et qu'en apportant la sécurité, il évite au Musée d'être trop tributaire de son marché.

7 - LE MUSEE DU ZUIDERZEE ET SA CLIENTELE

Ce n'est qu'en 1983 que le Musée de plein air a ouvert ses portes au public, c'est donc une très jeune attraction touristique. Mais en quatre ans seulement, il a connu une notable transformation de sa clientèle réelle et une importante évolution de ses perspectives de marché (clientèle potentielle).

Dans les deux premières années, les six mois d'ouverture du Musée ont vu entrer environ 350.000 visiteurs payants. Le profil de la clientèle 1983/1984, fruit de "l'événement" et de son utilisation médiatique, ne reflétait pas la réalité touristique actuelle du Musée.

UN MARCHE NATIONAL LIMITE PAR ESSENCE :

Sur les 65 millions de déplacements, tous critères confondus, qui représentent le total du flux touristique des Pays-Bas, la part des musées est estimée à 15 millions.

En 1986, un important sondage de notoriété réalisé auprès d'un échantillon national représentatif est venu apporter d'intéressantes informations : 50% du public néerlandais connaît le Musée du Zuiderzee, 37% l'ayant déjà visité et 30% ayant l'intention de le faire.

Vu ces données et les résultats des premières années, le Musée d'Enkhuisen semblait donc posséder un solide marché national. Mais d'autres éléments ont "infirmé" cette impression :

Avec 14 millions d'habitants, les Pays-Bas ne représentent, en tout état de cause, qu'un "réservoir" de clientèle limité.

- D'après une étude du Ministère du Tourisme la "Nord-Holland", province d'Enkhuisen, n'est pas considérée comme une destination de vacances par les Néerlandais.

- D'après ce même sondage, parmi les critères de choix du séjour dans la "Nord-Holland", la motivation "visite des musées" ne vient qu'en 15ème position. Cette province ne possède pas encore d'image culturelle spécifique.

- Pour les touristes de passage -1 journée- majoritaires à Enkhuisen, le Musée du Zuiderzee ne vient qu'au 4ème rang des motivations.

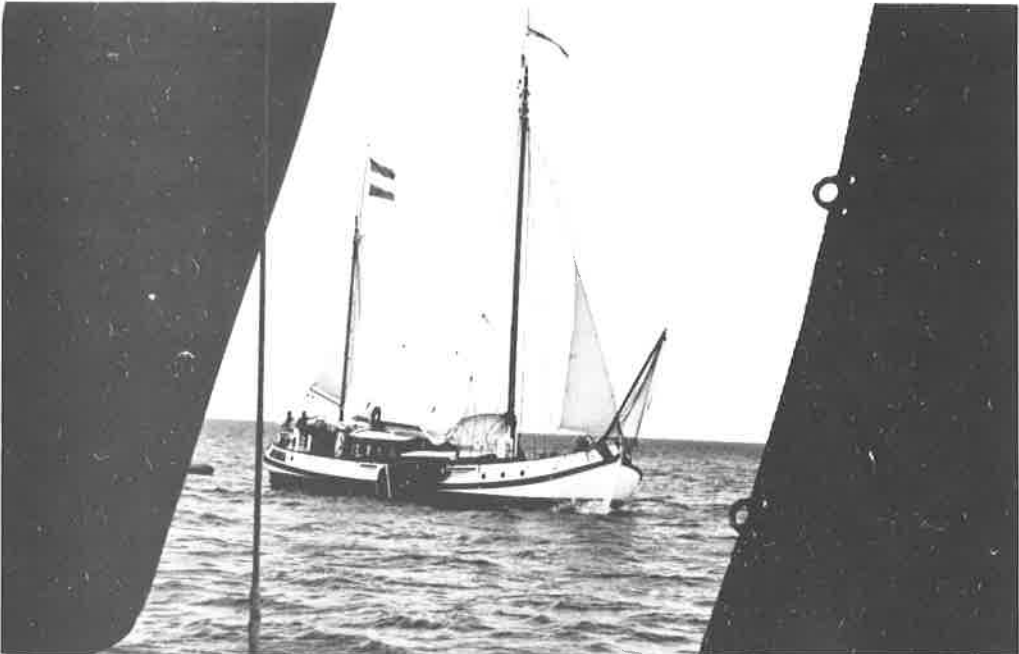
- Les plaisanciers, qui forment le gros de la clientèle locale de séjour, ne sont pas attirés par le Musée.

- La population régionale résidente qui représente potentiellement le premier bassin de clientèle pour le Musée, est caractérisée par une forte sédentarité et un certain désintérêt pour les attractions touristiques.



LE VILLAGE

*RENCONTRE
EN MER*



Désireux de cerner encore plus finement son marché, le département marketing du Musée a réalisé en 1986 une étude très poussée qui confirme les limites du marché national : le maximum potentiel de clientèle néerlandaise pour le Musée du Zuiderzee ne représenterait que 200.000 visiteurs par an.

La preuve était faite que la fréquentation des années 1983/84 ne constituait pas une base fiable pour le Musée du Zuiderzee...

Sa clientèle actuelle est constituée d'une multiplicité de petits marchés différents entre eux, et différents de la clientèle touristique de la ville.

En 1986, le Musée du Zuiderzee a enregistré 240.000 visiteurs payants, répartis comme suit :

- 60% de nationaux et 40% d'étrangers,
- 70% d'individus et 30% de groupes organisés,
- 70% des entrées en juin, juillet, août.

La clientèle du Musée est principalement individuelle, jeune, familiale et estivale. Ses motivations sont la détente, l'intérêt culturel, la curiosité due au renom du Musée... et les journées de temps gris qui font fuir les plages.

On estime que parmi la clientèle néerlandaise près de 33% fait le déplacement à Enkhuisen uniquement pour voir le Musée de plein air. Sur l'ensemble des visiteurs il y aurait donc 20% d'individus motivés par le contenu de l'offre.

Forts de ces informations, les responsables commerciaux ont donc décidé de mettre en place une politique de marketing ambitieuse tant à l'égard des nationaux que des étrangers.

DES PREOCCUPATIONS "LOCALES".

Depuis 1987, un autre objectif est à l'ordre du jour : développer la fréquentation locale et implanter le Musée dans la vie sociale quotidienne d'Enkhuisen.

Voici de quoi conforter dans leur propre démarche les animateurs de la culture maritime de Douarnenez...

8 - LE MUSEE DU ZUIDERZEE ET LA COMMUNICATION

La stratégie commerciale et publicitaire du Musée d'Enkhuisen s'appuie sur de gros moyens : le budget "Marketing/Relations Publiques" est de 300.000 Francs. Si on y ajoute les salaires du personnel attaché à ce service, il s'élève en fait à 750.000 Francs.

Le Musée du Zuiderzee est actuellement à même de mener des actions commerciales multiples et de grande envergure : démarchage systématique des "tours opérateurs", mailings massifs aux entreprises, intervention dans les manifestations touristiques internationales, création de "produits" spécifiques adaptés au marché américain, contrats avec les compagnies aériennes, etc.

De grandes campagnes publicitaires et promotionnelles sont également mises en place sur le territoire national.

On voit que le Musée du Zuiderzee peut s'énorgueillir d'un marketing dynamique et efficace. Sa commercialisation se heurte cependant à certains problèmes tout à fait extérieurs :

- Un certain "enclavement psychologique" dont est victime la province d'Enkhuisen, l'image de froid et de pluie attachée à ces régions du nord,

- Le manque de capacité hôtelière d'Enkhuisen (seulement 90 lits et pas un seul grand hôtel pour groupe),

- Le conservatisme de l'industrie touristique : hôteliers peu coopératifs qui refusent de concéder des avantages tarifaires, voyagistes sans imagination qui utilisent les mêmes circuits depuis quinze ans et se méfient des attractions culturelles.

Autant d'obstacles dont les réalisations et les projets finistériens ne sont pas épargnés...

D'une manière générale, c'est l'expression **ATTRACTION CULTURELLE** qui est le mot-clé de la communication du Musée : "Aux Pays-Bas l'image Musée est trop liée aux sphères intellectuelles. C'est plus vendable de se présenter comme une "attraction" au même titre que les parcs à thèmes et autres centres de loisirs, mais devant l'invasion actuelle des "Disneylands" nous cherchons à mettre en valeur les "racines culturelles" du Musée de plein air ; c'est un thème porteur et de qualité qui correspond aux dernières tendances du marché des loisirs. C'est donc le terme "attraction culturelle" que nous employons systématiquement pour le grand public comme avec les professionnels".

Le Musée utilise tout aussi systématiquement la reconnaissance par les structures officielles et les médias de sa stature "d'institution muséographique internationale". Tous ses documents, textes, messages promotionnels, encarts publicitaires, etc. font mention de son prix 1984 de "Musée européen de l'année".

Les brochures, dépliants, articles de presse, etc. déclinent le message prioritaire en messages secondaires plus affinés :

- La plongée dans l'Histoire, "c'est un vrai morceau d'Histoire qui a été déplacé" peut-on lire sur un dépliant,
- La rêverie poétique,
- Les charmes de la vie rurale.

En revanche la communication du Musée n'utilise guère le thème ou l'image maritime :

" C'sst que nous ne sommes pas vraiment un Musée maritime" déplore le conservateur concerné, " nous n'avons pas assez d'activités nautiques, pas de chantier vivant... les bateaux sont trop concentrés dans le décor solennel du Musée couvert... Il faudrait créer un musée annexe pour la plaisance traditionnelle, plus intégré à la vie locale, avec chantier de restauration, construction de répliques, stages d'initiation..."

On pense tout de suite aux atouts d'un site comme le Port-Rhu, qui possède une image poétique et rustique, et pourra utiliser l'image, forte entre toutes, de son patrimoine et de son activité maritimes.

9 - LES ENSEIGNEMENTS DU SITE D'ENKHUISEN

Il est clair que l'étude du site néerlandais apporte au projet "Port-Rhu", de très nombreux et très riches sujets de réflexion. Mais cette réflexion nécessite une brève analyse comparative.

CONFRONTATION DES CONTEXTES :

Il est bien évident que Douarnenez et Enkhuisen appartiennent à deux réalités nationales dissemblables :

- La petite ville d'Enkhuisen, bien que site balnéaire et lieu de vacances, est reliée à l'un des plus considérables complexes urbains d'Europe.
- Site prisé pour ses monuments et son esthétique et dotée d'un port de plaisance de grande capacité et de bon renom, elle réussit à maintenir un important flux touristique.
- Conséquence directe de ces deux constats, Enkhuisen est une cité sans problèmes sociaux, qui profite pleinement de ses revenus touristiques et de la générale prospérité économique du Pays.

En dehors de ces considérations socio-économiques, Enkhuisen et Douarnenez ont bien des points communs :

- Même population (autour de 15.000 habitants),
- Même caractère maritime et portuaire,
- Même tradition vivace et perpétuée de pêche et de transformation des produits de la mer,
- Mêmes types de clientèle touristique (plaisanciers et vacanciers classiques pour les séjours d'été, étrangers et touristes culturels pour les courts séjours)
- Mêmes handicaps climatiques : image "vacances" ternie par les "étés pourris".

Avec le développement actuel du mouvement douarneniste de culture maritime, on peut ajouter un point commun :

- Même vocation à être une référence et un centre d'activité pour la construction et la plaisance traditionnelles.

CONFRONTATION DES PROJETS :

En premier lieu le Musée du Zuiderzee se rapproche du projet de Douarnenez dans sa genèse, parce qu'il s'est bâti :

- sur une volonté politique, celle de préserver et faire revivre un patrimoine menacé,
- sur un concept muséographique : une reconstitution à la fois rigoureuse et dynamique.

Avec la réalisation d'Enkhuisen on a abordé la DIMENSION ECO-MUSEE, et eu l'exemple d'un site culturel de grande qualité, pôle d'attraction international et entreprise touristique dynamique... toutes ambitions à la portée de Douarnenez.

On se souviendra que le Musée du Zuiderzee est le fruit d'un travail architectural, muséographique et organisationnel de quinze ans et qu'aujourd'hui il est l'objet d'un sérieux travail d'analyse critique et de réforme. Dans notre réflexion sur le fonctionnement du Port-Musée de Douarnenez nous pourrions donc nous fier à l'expérience de l'équipe d'Enkhuisen et tirer profit de son action actuelle.

Ainsi retiendrons nous du Musée d'Enkhuisen ses (rares) ELEMENTS NEGATIFS :

- Trop grand fractionnement des activités muséographiques,
- Faiblesse de l'offre d'activités maritimes, d'où hiatus avec l'image du site et la vocation de la ville, désaffectation des plaisanciers, inaptitude à la fonction de centre de loisir local.

Nous devons également nous souvenir de la difficile réunification de l'éco-musée de plein air et du musée classique couvert. L'éclatement en plusieurs lieux contrastés est un atout important pour une attraction touristique à condition que soit conservée la cohérence de l'image et de l'usage du site.

Mais au Musée du Zuiderzee, nous garderons surtout en mémoire ses ELEMENTS POSITIFS :

- Accomplissement du concept d'éco-musée ; reconstruction authentique de l'espace bâti, préservation de l'espace naturel, focalisation sur la vie quotidienne, animations permanentes, d'où réalisation d'un lieu éducatif et récréatif et satisfaction d'une vaste clientèle.

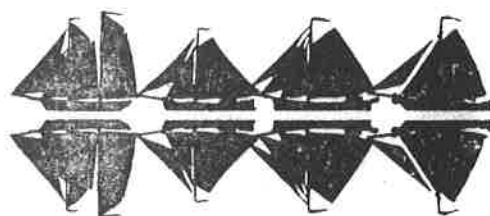
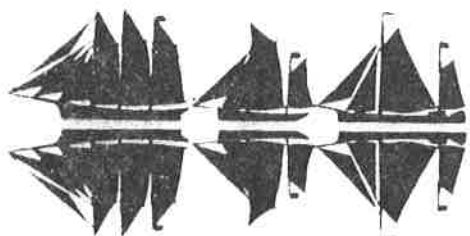
- Département marketing puissant en compétence et moyens financiers d'où impact sur les marchés touristiques nationaux et internationaux et réussite commerciale.

Mais le Port-Musée de Douarnenez aura l'avantage de ne pas être un projet "parachuté" dans une collectivité locale comme le Musée d'Etat du Zuiderzee l'a été pour Enkhuisen. Né au coeur même du site, il s'intégrera tout naturellement à la vie de sa région pour ainsi revêtir la dimension sociale qui manque à la réalisation néerlandaise. Contrairement à Enkhuisen, Douarnenez pourra fédérer les futures activités économiques traditionnelles (la pêche, la transformation des produits de la mer), et récentes (la plaisance, le tourisme).

Pour le Port-Musée ce sera en tout cas un objectif primordial d'utiliser et de mettre en valeur toutes les richesses potentielles de sa ville, ce que le Musée du Zuiderzee n'avait, jusqu'à présent, pas su réaliser.

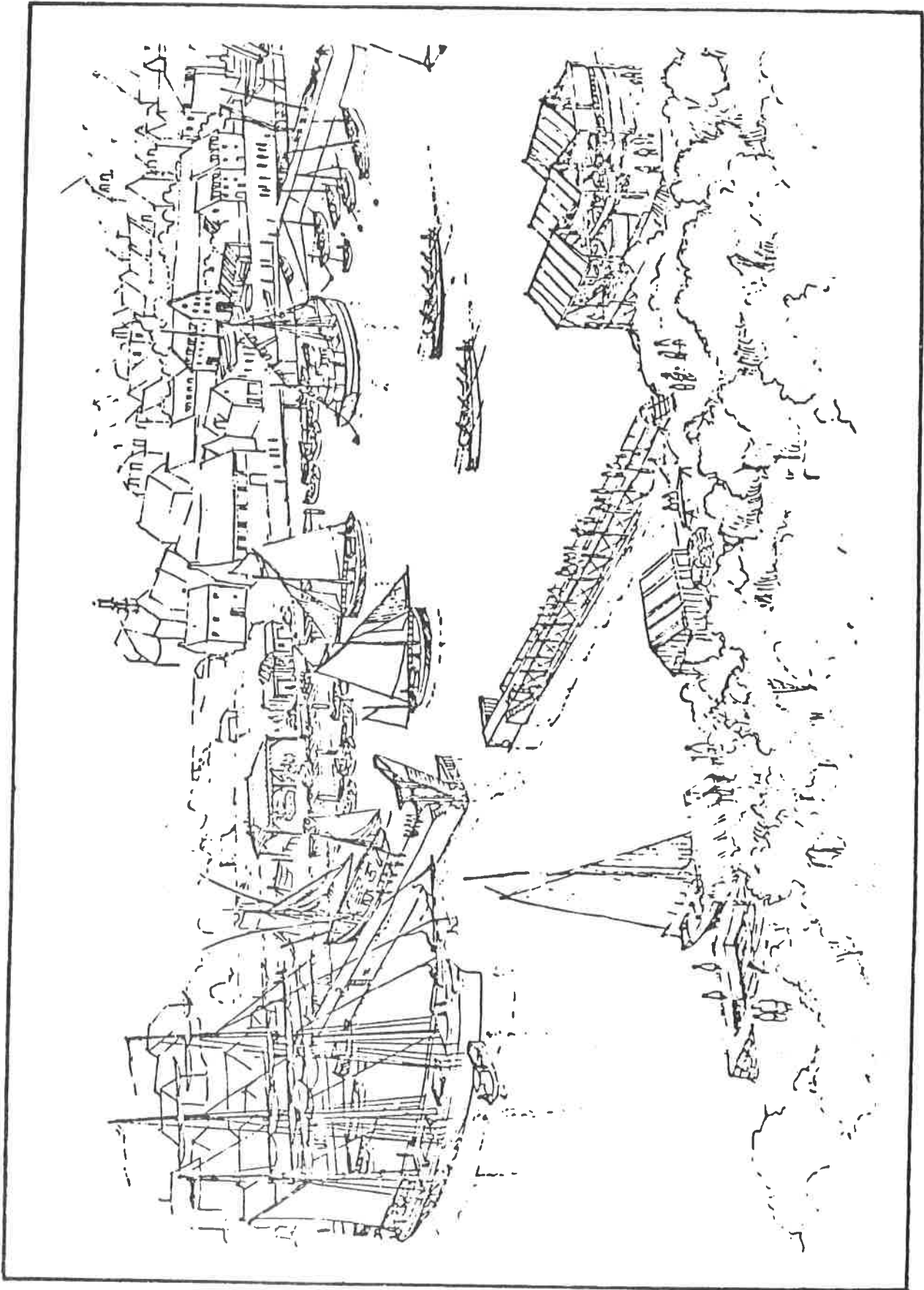
L'étude du cas d'Enkhuisen est donc, à plus d'un titre, encourageante pour Douarnenez, car elle démontre la faisabilité de son projet et les atouts de son contexte.

LE MUSEE DU ZUIDERZEE DONNE A DOUARNENEZ UNE ILLUSTRATION STIMULANTE DE LA DEUXIEME ETAPE DE SON DEVELOPPEMENT MUSEOGRAPHIQUE ■



DOUARNENEZ PORT DE MER

Rémy LE BERRE, Architecte DPLG



LE PROJET PORT-RHUDOUARNENEZ PORT DE MER1. INTRODUCTION

L'occasion des fêtes de DOUARNENEZ 88 s'offre pour faire le point sur le projet de DOUARNENEZ PORT DE MER. Un historique du projet, et une explication de cet enjeu extraordinaire le situe ancré dans la tradition maritime et l'oriente résolument vers l'avenir économique en particulier.

Les enjeux, à l'échelle des cultures maritimes Européennes, sont l'expression d'une réelle authenticité dans ses contenus maritimes. Ils se veulent associés à une gestion économique moderne et inventive.

Depuis le 15 Février 1985 les études se succèdent : techniques, écologiques, financières, urbanistiques...

En Août 1988 le temps des décisions est là et ce projet devient une réalité.

2. BREF HISTORIQUE DU PROJET

Ce projet n'est pas né du hasard ou d'une soudaine envie d'investir un site, il est le fruit de l'évolution logique, d'un mouvement dont les acquis lui permettent d'envisager les développements de son avenir.

Ce mouvement, c'est la rencontre à DOUARNENEZ, d'individus et d'associations qui travaillent dans le même sens pour la culture maritime depuis 1979, à des niveaux d'interventions différents.

Des réalisations et de réels succès ont été obtenus.

L'Association Treizour, le Chasse-Marée, la FRCM, ont ainsi constitué un pôle commun de création et de délibération et une force de proposition heureusement relayée par les pouvoirs publics et particulièrement la ville de Douarnenez.

Trois musées sous leur impulsion se sont succédés à DOUARNENEZ. Le Chasse-Marée (30 personnes aujourd'hui) et la FRCM sont reconnus et récompensés au niveau national et international.

Mais revenons à Port-Rhu :

15 Février 1985, 4 mois avant la première ouverture du musée du bateau, Place de l'Enfer, les bases du projet de musée à flot et de barrage à Port-Rhu, étaient lancées par TREIZOUR, le Chasse-Marée et la FRCM, lors d'une réunion à la mairie, où les premières données étaient présentées. (voir la première représentation du port - Croquis A, ci-contre).

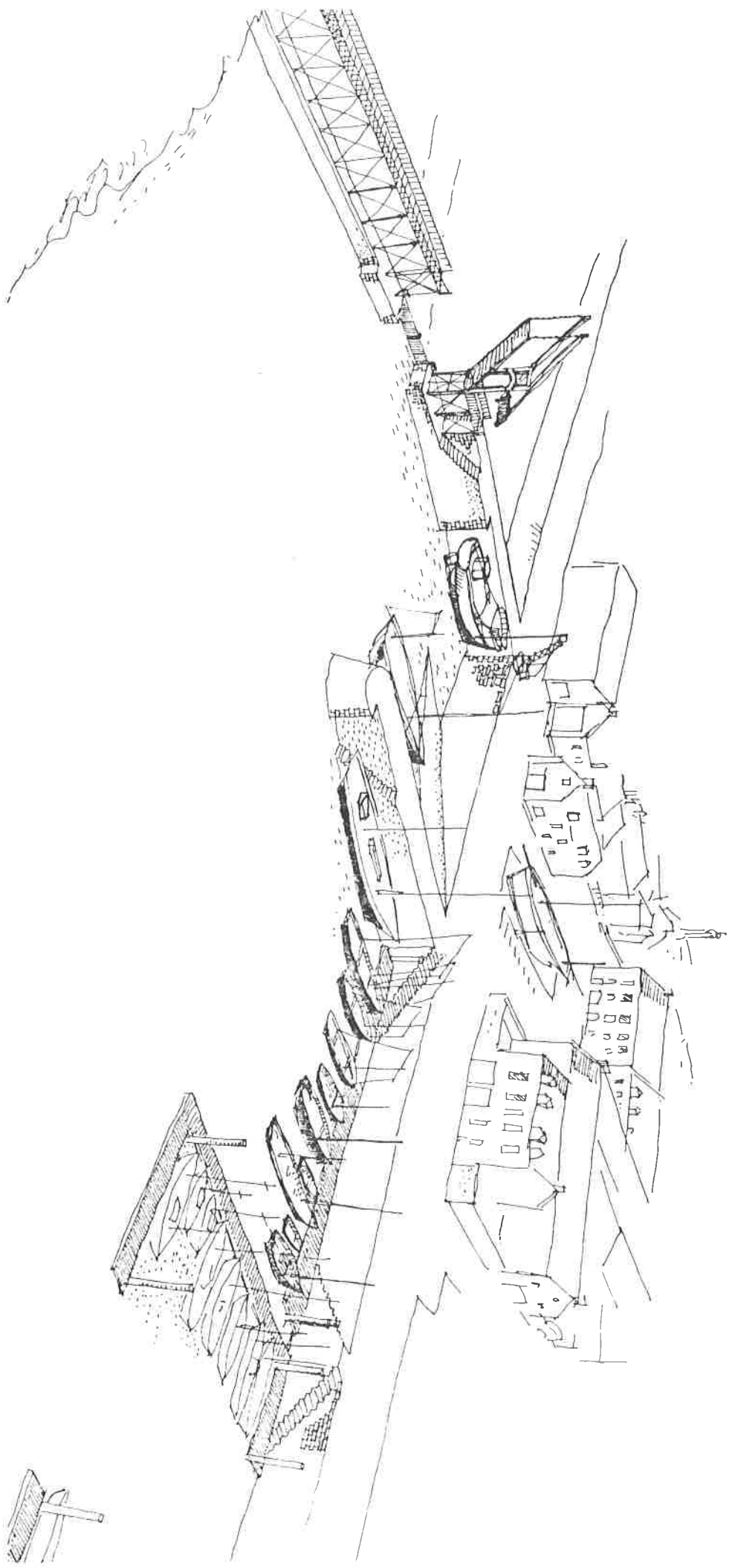
Cette soirée comportait la présentation de différents projets d'agrandissement ou de création d'un port de plaisance à DOUARNENEZ.

Pour notre part, nous avons **associé port et musée à flot** et port de plaisance dans nos premiers dessins ; depuis cette réunion date le projet dans ses fondements.

Il n'a que peu varié dans son principe mais s'est enrichi de compléments logiques venant ponctuer la rivière de Port-Rhu de l'amont à l'aval.

La décision d'acquisition de l'usine LE BRIS pour le futur musée du bateau avait été prise. Logiquement en comparaison des exemples étrangers comme EXETER en ANGLETERRE et MYSTIC SEA PORT en AMERIQUE, l'espace maritime devant le musée se devait d'être la prolongation et le complément évident du musée.

CROQUIS A



Conserver, construire, naviguer sont les trois fondements de notre démarche vis à vis des patrimoines maritimes.

Depuis cette date où les éléments d'un projet cohérent étaient réunis, un travail considérable de mise en forme de ce projet technique et conceptuel a été accompli.

Un rappel de quelques dates montre dans quelle réalité ce projet est ancré.

- Septembre 1979 : Création de l'Association Treizour
 - Eté 1980 : Ouverture d'une exposition à l'usine GUY
 - Pâques 1981 : Le Chasse-Marée s'installe à l'Abri du Marin
 - Mars 1982 : La Fédération Régionale pour la Culture Maritime s'installe à l'Abri du Marin
 - Septembre 1984 : Les premiers stages de charpente maritime débutent, place de l'Enfer, dans les locaux loués de l'usine LE BRIS
 - 15/02/1985 : 1ère présentation du projet de Port-Rhu
 - 17/02/1985 : Première ouverture du musée du bateau à l'Enfer
 - Janvier 1986 : Le musée devient musée municipal contrôlé ; le poste de conservateur est créé
 - Août 1986 : Fêtes de Douarnenez 86
 - Février 1987 : Le projet global de Douarnenez Port de Mer est présenté
- Création de la structure "Voiles d'Iroise."

- Octobre 1987 : Anne BURLAT remet le rapport demandé par la ville de DOUARNENEZ, sur les trois musées : EXETER, ENKHUISEN et MYSTIC SEA PORT
- Juin 1988 : Le musée ouvre à nouveau ses portes sur une superficie de 2000 m² supplémentaires d'exposition au public
- Août 1988 : Fêtes de Douarnenez 88.

Depuis le 17 Juin 1985, Port-Rhu se dynamise.

On note : La création de la SCOP de Charpente de construction navale "Les Ateliers de Port-Rhu" ; L'agrandissement les locaux de la FRCM pour les stages de charpente navale ; La restauration du commerce ; L'installation du Chasse-Marée à l'entrée du site ; Les futures réserves visitables du musée à l'entrée du site, en amont du Port-Rhu.

Ce mouvement cohérent et dynamique attend aujourd'hui le début de la réalisation qui passe par la mise en oeuvre prioritaire du bassin à flot de Port-Rhu désormais en cours d'inscription au Plan.

L'ensemble du projet se caractérise par sa souplesse puis qu'il est étalable dans le temps, c'est une juxtaposition de projets au sein d'une vaste unité.

Il ne s'agit pas de tout réaliser tout de suite mais au contraire d'avancer, par étapes jusqu'à une réalisation globale bien maîtrisée.

Ceci n'empêche pas, l'histoire le montre, des remises en cause et des débats de haut niveau tant en conception qu'en gestion du projet.

Le catalyseur est la réalisation de l'ouvrage portuaire qui servira de point de départ à cet ensemble qui de toutes façons devra se faire, en France à un moment où à un autre.

Nous travaillons bien évidemment pour qu'il se réalise à Douarnenez en utilisant les compétences réunies en ce lieu.

La proposition dépasse largement les frontières régionales puisque la volonté est de créer un pôle d'attraction national et international, direction déjà prise par le Musée, la FRCM et le Chasse-Marée.

L'enjeu est simple : il s'agit de la création d'un lieu unique où l'authenticité des cultures maritimes se conforte dans un milieu vivant.

3. EXTRAIT DE LA BROCHURE "DOUARNENEZ - PORT DE MER"

31. A LA POINTE DE LA BRETAGNE : "DOUARNENEZ - PORT DE MER"

La ville de Douarnenez, avec le Conseil Général du Finistère, est engagé dans un projet de grand musée maritime de plein air, conçu par la SCOP d'édition "Le Chasse-Marée", la Fédération Régionale pour la Culture Maritime et l'Association Treizour. En plein coeur de la Ville, il réhabilite l'ancien port de cabotage et les deux rives de la ria du Port-Rhu, jusqu'à l'Ile Tristan. Ce projet prend appui sur le Musée du Bateau, contrôlé par les Musées de France, installé sur ce site depuis 1986, dans les bâtiments d'une ancienne conserverie, restaurés.

32. UN GRAND PROJET MARITIME VIVANT

Aujourd'hui Douarnenez, ses associations, ses élus, sa population, veulent offrir au littoral français le grand projet maritime vivant qui lui manque. Il s'agit de créer, dans un cadre portuaire urbain, un ensemble d'activités culturelles, économiques et ludiques destinées à un très large public.

Qui n'a lu et dévoré Moby Dick, Hemingway, les romans maritimes de Jules Verne, Joseph Conrad et Michel Mohrt ? La mer est mythe, rêve, poésie ; la mer est mouvement, vie, combats, activités multiformes. C'est cet élément fondamental, porteur d'un riche imaginaire et support d'une économie diversifiée - et essentielle pour la Bretagne - que "Douarnenez - Port de Mer" se propose de mettre en scène de façon authentique, dynamique et attrayante.

33. OBJECTIFS ET ATOUTS DE DOUARNENEZ - PORT DE MER

"Douarnenez - Port de Mer" vise plusieurs objectifs :

- développer le tourisme, par la création d'un nouveau type de produit culturel, avec un objectif de 500 000 visiteurs par an.

- créer des emplois, liés directement ou indirectement au projet "Douarnenez - Port de Mer".

- créer un outil culturel de haut niveau bénéficiant d'un prestige international mais profondément ancré dans la mémoire et la réalité régionale, intimement lié à l'activité économique actuelle de Douarnenez et de la Cornouaille.

- vitaliser la pointe de la Bretagne, lui insuffler une image forte, synonyme de dynamisme, de qualité de vie et d'authenticité.

- apporter la preuve qu'on peut créer en France un vaste espace de loisirs culturels ouvert à un grand public en s'appuyant exclusivement sur les techniques, pratiques et mémoires de notre pays.

Douarnenez dispose d'atouts décisifs :

- un site portuaire historique et fonctionnel au coeur de la ville : le Port-Rhu vraisemblablement le premier port de la cité ; cité au patrimoine architectural préservé et disponible pour un aménagement d'ensemble.

- des zones littorales superbes, à proximité immédiate de la ville : la rive gauche du Port-Rhu, l'île Tristan, le site exceptionnel des Plomarc'h.

- une baie splendide d'accès immédiat, très favorable à la navigation et au spectacle qu'elle offre.

- un potentiel humain et économique fort d'un indéniable savoir-faire ; des acteurs - associations, élus, professionnels - qui ont appris à travailler efficacement ensemble comme les fêtes de DZ 88 le démontrent.

- l'intérêt de toute une région pour le projet, d'ores et déjà soutenu par les professionnels bretons.

Le projet "Douarnenez - Port de Mer" est l'aboutissement quasi naturel, logique d'un ensemble de réflexions entamées depuis plusieurs années, et d'un faisceau d'initiatives cohérentes, qui ont fait que le port cornouaillais s'est imposé comme le lieu idéal d'implantation d'un tel équipement.



34. DESCRIPTION DU PROJET

"Douarnenez - Port de Mer" s'appuie donc sur un équipement existant, le Musée du Bateau, et une infrastructure à créer, le bassin à flot.

Le Musée du Bateau possède aujourd'hui la plus remarquable collection en France de bateaux classiques de pêche, de transport, de plaisance. Plus de cent cinquante unités de toutes tailles, dont certaines seront demain les éléments les plus attractifs du Musée à flot. D'autres collections, d'outils, de machines, d'instruments de pêche et de navigation, d'éléments d'habitat et d'objets de la vie maritime quotidienne, sont en cours d'enrichissement. Elles fourniront la matière première des futures reconstitutions : l'atelier du poulieur et du gréeur, celui du voilier ou du forgeron de marine, les intérieurs d'habitation, l'exploitation ostréicole... (la liste n'est pas limitative) tireront leur authenticité de ces collections d'objets engrangés depuis des années.

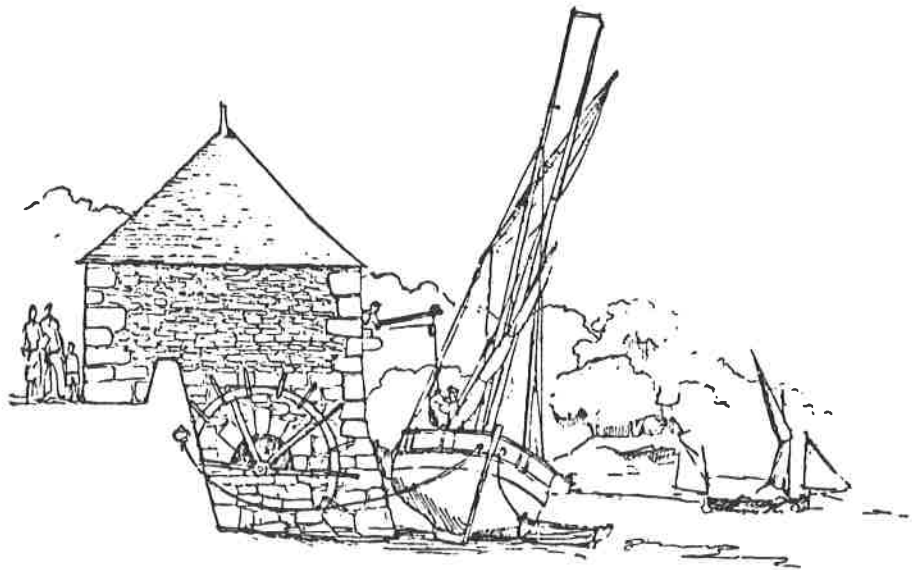
Grâce au bassin à flot les visiteurs pourront contempler des bateaux de toutes sortes, anciens, originaux, historiques, en état de naviguer, etc... Autour des embarcations, sur les deux rives du Port-Rhu, sur la rive droite essentiellement, seront présentées une multitude d'activités et d'animations liées à la navigation, aux hommes et aux ressources de la mer, restituées dans leur quotidienneté, leur vérité, leur diversité. Le futur bassin à flot est donc essentiel pour permettre aux éléments les plus forts de l'écomusée maritime, d'être en situation. Ainsi, face au bassin, le Musée du Bateau, ses ateliers, ses dépendances, seront l'élément majeur du projet.

Chacune des deux rives du Port-Rhu aura sa vocation propre :

- la rive droite accueillera les activités économiques et culturelles majeures, les commerces et sera le point de départ des animations les plus conséquentes. Elle bénéficiera d'une densité de fréquentation optimale.

- la rive gauche, zone verte de promenade, sera préservée et n'accueillera que des équipements légers.

La rive droite du Port-Rhu accueillera les entreprises liées à la vie d'un port : restaurants maritimes, crêperies, bars, accastilleurs, chantiers, gardiennage, alimentation, antiquaires et libraires spécialisés, etc... Une architecture contemporaine, un style "douarneniste", en continuité avec le bâti ancien, y sera privilégiée.



Mais c'est évidemment l'espace muséographique qui structurera et animera l'écomusée maritime. A partir de la digue-écluse, trois ports se succéderont sur la rive droite :

341. Le port de pêche du début du siècle

Des navires particulièrement significatifs pourront être présentés à flot : langoustier mauritanien (visitable), dundee thonier, germonier classique, bolincheur, divers types de voiliers de pêche traditionnelle, chaloupe, sinago, bisquine...

Le quai sera animé par une halle à marée de style 1880 avec sa "pierre à poisson", par une grande poissonnerie complétée d'un restaurant spécialisé. Un atelier de fabrication de paniers, une tonnellerie, une presse à sardines, une saurisserie, une sècherie, une friture, de nombreux engins de pêche, des filets, des paniers, etc... recréeront l'atmosphère si colorée - et parfois encombrée - des quais.

Cette zone a un atout supplémentaire : l'ancien quartier historique qui la prolonge. Près de la place dite de l'Enfer, le Port-Rhu a conservé un ensemble remarquable de constructions des XVII, XVIII et XIX^e siècles regroupées autour de la Chapelle Saint Michel : maisons d'armateurs et de capitaines de navires, magasins, ancien consulat de Norvège, un patrimoine unique qui sera soigneusement restauré et mis en valeur et dans lequel s'intégreront nombre d'activités décrites plus haut. Ces solides édifices de pierre appareillée, aux fenêtres régulières et élégantes, aux dimensions harmonieuses, retrouveront une affectation digne de la qualité architecturale qui a présidé à leur construction.



342. Le port de cabotage

Il pourra présenter en permanence divers grands voiliers de cabotage : gabare de l'Iroise, dundee, brick, petit trois-mâts liés à l'histoire maritime locale et bretonne. Dans ce site exceptionnel les navires-écoles étrangers trouveront un lieu d'escale privilégié et toutes les commodités d'hivernage et d'entretien (chantiers de restauration etc...)

Sur le quai : la maison de gréeur, la machine à mâter les navires, la maison des douanes, l'abri du canot de sauvetage avec sa cale de lancement, la baleinière de sauvetage sur "ses porte-manteaux", un petit phare ancien avec girouette, cloche, etc... au bout du môle, un ponton d'abattage en carène, avec caliornes, cabestans etc...

Autour du Musée du Bateau, une série d'ateliers traditionnels mais à vocation économique contemporaine se sont installés :

- crée en 1985 par la Fédération Régionale pour la Culture Maritime, le centre de formation aux techniques classiques de construction navale dénommé "Les ateliers de l'Enfer" prépare des jeunes en formation professionnelle au C.A.P. de charpente marine et propose des stages aux amateurs éclairés ;

- l'atelier du Port-Rhu, créé en 1987
par trois anciens stagiaires du centre ;

Bientôt :

- des ateliers du sculpteur de figures
de proue, du fabricant de barres à roue, de
poulies, shiphandler, du portraitiste de
navires, du maquettiste etc...

- sans oublier le café des caboteurs.
La chapelle Saint Michel, du XVII^e siècle, sera
un lieu idéal d'expositions d'ex-votos.

343. Le port des yachts classiques

Il sera construit un yacht-club en
bois, flottant ou sur pilotis, comportant un
garage couvert à flot pour des canots de
location, des appontements et des pannes
d'amarrage pour des yachts anciens, un club-
house, une terrasse avec bar, l'intérieur étant
de style 1890.

*** Le secteur plaisance et réparation**

Au-delà du pont de Tréboul, un secteur
plaisance accueillera les bateaux modernes de
plaisance en hivernage dans un plan d'eau
protégé, à proximité de chantiers de
maintenance. Ce secteur se prolonge par une
zone de réparation.

*** La rive gauche, zone naturelle**

Sur la rive gauche, le parti
d'aménagement est tout à fait différent. Ici
prédomineront des installations légères, des
mises en scène discrètes, qui s'intégreront
avec doigté aux grèves, anciens terre-pleins
relevés et sous-bois qui en font le charme.

Les visiteurs pourront y découvrir :

- une grève de goémoniers avec canots, bateaux-abris, four à goémon (fabrication de soude de temps à autre) ;

- la reconstitution d'un vivier à crustacés avec petite maison-expo, des bassins alimentés en eau filtrée, vente de crabes, langoustes, homards et crevettes ;

- la reconstitution d'un chantier ostréicole avec chalands creux, bac à voiles, lasses etc... et vente et dégustation d'huîtres et de divers coquillages ;

- un chantier de construction et d'entretien de gros navires, brûlage des carènes, coaltarage, changements de bordés et de petits ateliers de forge, de tannage, une corderie.

Sur la même rive, la grève dite de Pors an Eostig présentera une scène originale et particulièrement attractive : y sera remonté un moulin à mer et son caboteur en chargement. Deux ou trois chaumières reconstitueront un hameau de pêcheurs du XVIII^e siècle, époque où la plupart des marins bretons se partageaient entre des sorties en mer, la culture d'un petit lopin de terre et une activité artisanale. Le port de pêche se réduisait alors souvent à une grève d'échouage. Le cimetière de bateaux sera intégré à l'évocation.

* L'île Tristan

Marquant l'entrée de la ria l'île Tristan est le lieu de l'imaginaire par excellence, l'espace insulaire où le rêve se déploie, où l'histoire fait corps avec la légende. Elle se prêtera à la mise en scène de grands spectacles (la Ville d'Ys, la Table Ronde, Tristan et Yseult etc...). Des petites maisons très sobres seront mises à la disposition d'artistes travaillant sur le thème marin. L'île hébergera un grand centre de formation à la voile traditionnelle et moderne, l'équivalent français de l'Island Sailing Club.



35. ACTIVITES NAUTIQUES ET ANIMATIONS

Mais un écomusée maritime qui se veut vivant, populaire et fidèle à sa vocation, se doit de permettre à tous les publics, au terme de la visite, de s'embarquer, de pratiquer la voile, l'aviron, la pêche en mer, de s'initier aux techniques et manoeuvres sur de belles embarcations traditionnelles et classiques. Aussi les activités et animations nautiques de "Douarnenez - Port de Mer" sont-elles intégrées au projet.

351. Activités nautiques et animations

- Location de bateaux : la mise à disposition de bateaux sous forme locative rencontrera un grand succès auprès du public ; la flotille de location comprendra aussi bien des canots grésés au tiers que des yoles d'aviron.

- Régates et fêtes nautiques : la présence du yacht-club et d'une forte tradition douarneniste de plaisance classique relancera les régates de bateaux de jauge internationale ou de séries comme le Dragon, le Star etc...

- Escale de grands voiliers : le bassin à flot sera adapté à l'accueil de grands voiliers, les équipages seront encouragés à faire escale à Douarnenez.

- Promenades sur bateau à vapeur : Ce bateau sera le mode naturel de liaison de Pouldavid aux Plomarc'h en passant par l'île Tristan et le port du Rosmeur.

- Un centre de plongée et d'archéologie sous-marine.

- Une base de kayak et canoë.

- Courses à l'aviron.

- Sorties - croisière d'une ou deux semaines ou plus.

- Navigation à la journée en baie de Douarnenez.

- Un centre de classes de mer option patrimoine : l'écomusée marin sera un univers privilégié pour les enfants qui y trouveront matière à s'initier à toutes les pratiques du bateau. Mais il leur apportera en outre une sensibilité et des éléments de connaissance dans les domaines de l'environnement, de l'histoire, de l'ethnologie, etc...

- Concours de modélisme : le bassin à flot deviendra un haut lieu de la maquette naviguante.

352. Animations muséographiques

La véritable originalité culturelle et l'une des forces attractives majeures du projet reposeront sur la qualité des animations muséographiques. Les travaux des différents métiers se dérouleront en continu dans un lieu spécialisé : atelier du poulieur, corderie etc...

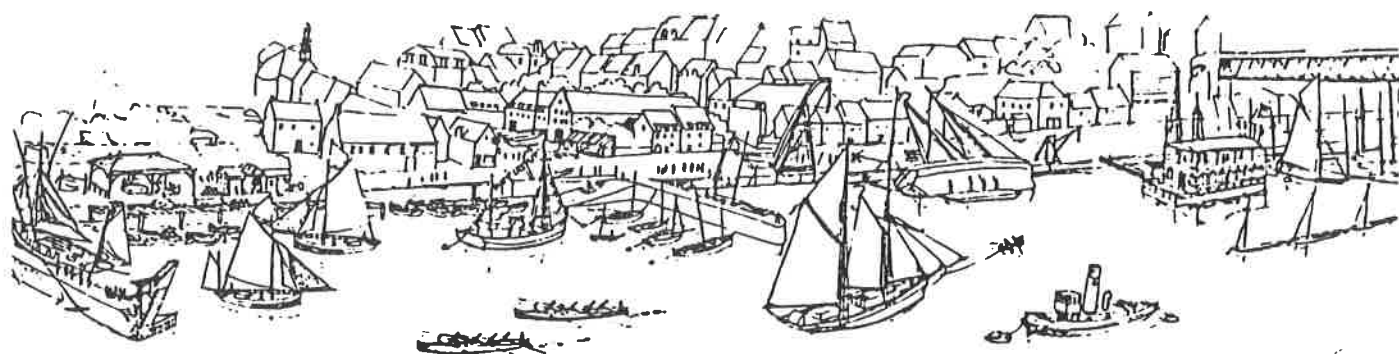
D'autres démonstrations, plus spectaculaires, seront conçues comme de véritables mises en scène et programmées plus longtemps à l'avance : lancement du canot de sauvetage avec son équipage, fabrication de soude, abattage en carène d'un gros bateau, mâtage, mise en pêche d'une chaloupe sardinière etc...

353. Animations musicales

Il n'est pas de marins sans chanson. Aussi "Douarnenez - Port de Mer" fera-t-il une large place aux musiciens : soirée dans les cabarets, installation d'un luthier, stages d'apprentissage d'instruments, de danses, de chants. L'attribution au Chasse-Marée de prix de l'Académie Charles Gros pour l'édition de disques de chants de marins prouve un savoir-faire reconnu au-delà des frontières bretonnes.

*Pour promouvoir la Bretagne et la mer
Pour relever leurs défis. Pour valoriser leurs
richesses.*

*L'opportunité historique d'un tel
projet est à saisir en rassemblant des
partenaires institutionnels et privés, motivés
et convaincus afin que se concrétise le projet
réel enjeu culturel de renommée internationale*



36. EN CONCLUSION

Chacun sait qu'aujourd'hui le patrimoine, la mémoire collective et l'évocation dynamique de notre histoire sont sources d'intérêt et de passion.

La renaissance exceptionnelle patrimoine est, en Bretagne comme dans l'ensemble européen, un élément important de cette évolution.

Mais ce regard vers le passé ne serait suffisant s'il n'était accompagné d'un véritable projet de développement économique, porteur d'avenir, lié aux entreprises, aux instituts de recherche et de formation, aux assemblées consulaires, aux collectivités territoriales ou aux partenaires sociaux... liés à toutes les forces vives d'une région qui se bat pour relever les défis du XXI^e siècle.

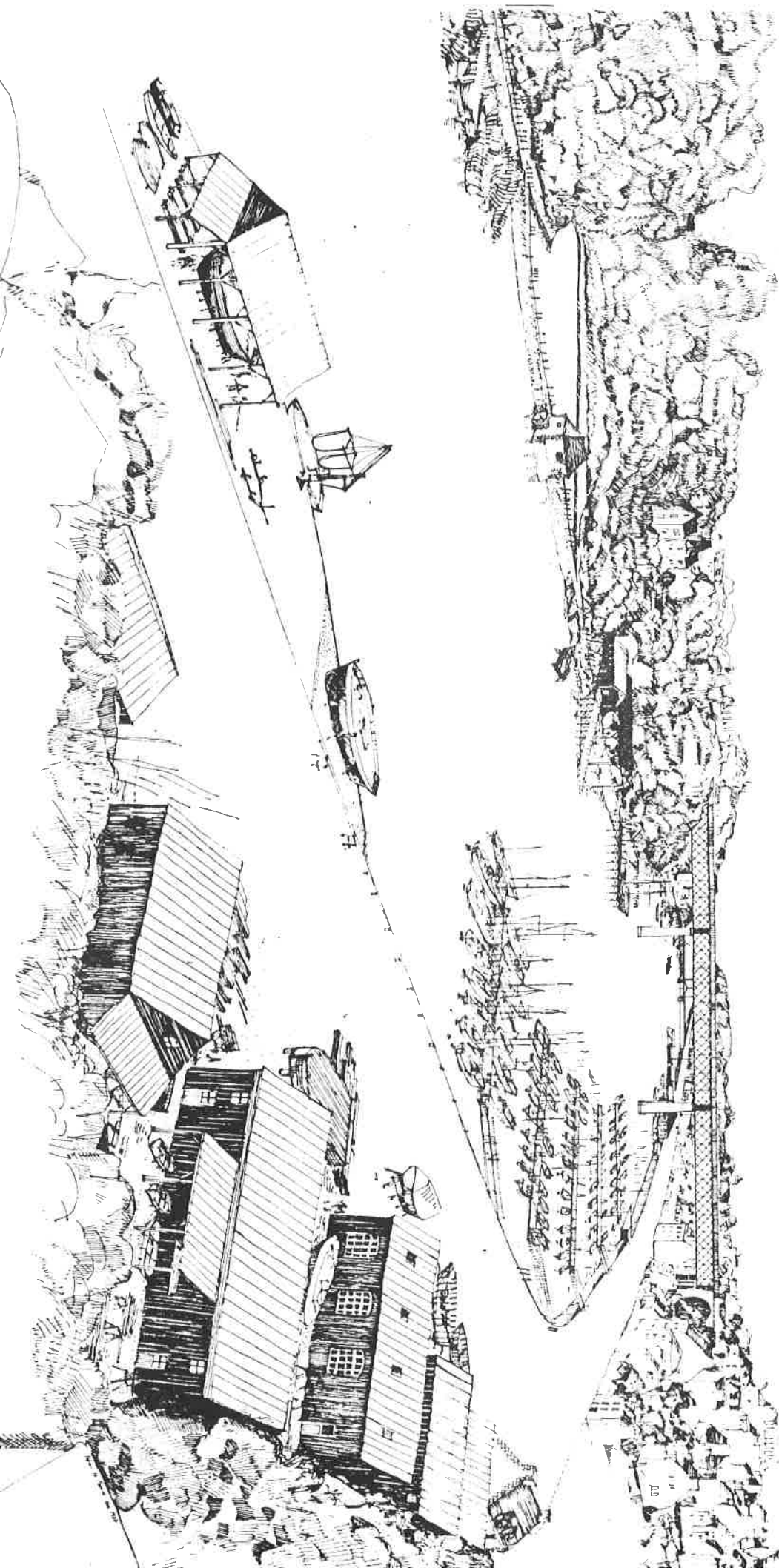
Reste à fixer, cette véritable dynamique culturelle et maritime en un lieu où seraient exposées les collections muséographiques servant de mise en valeur à toute une activité économique et commerciale liée au monde de la pêche et aux produits de la mer.

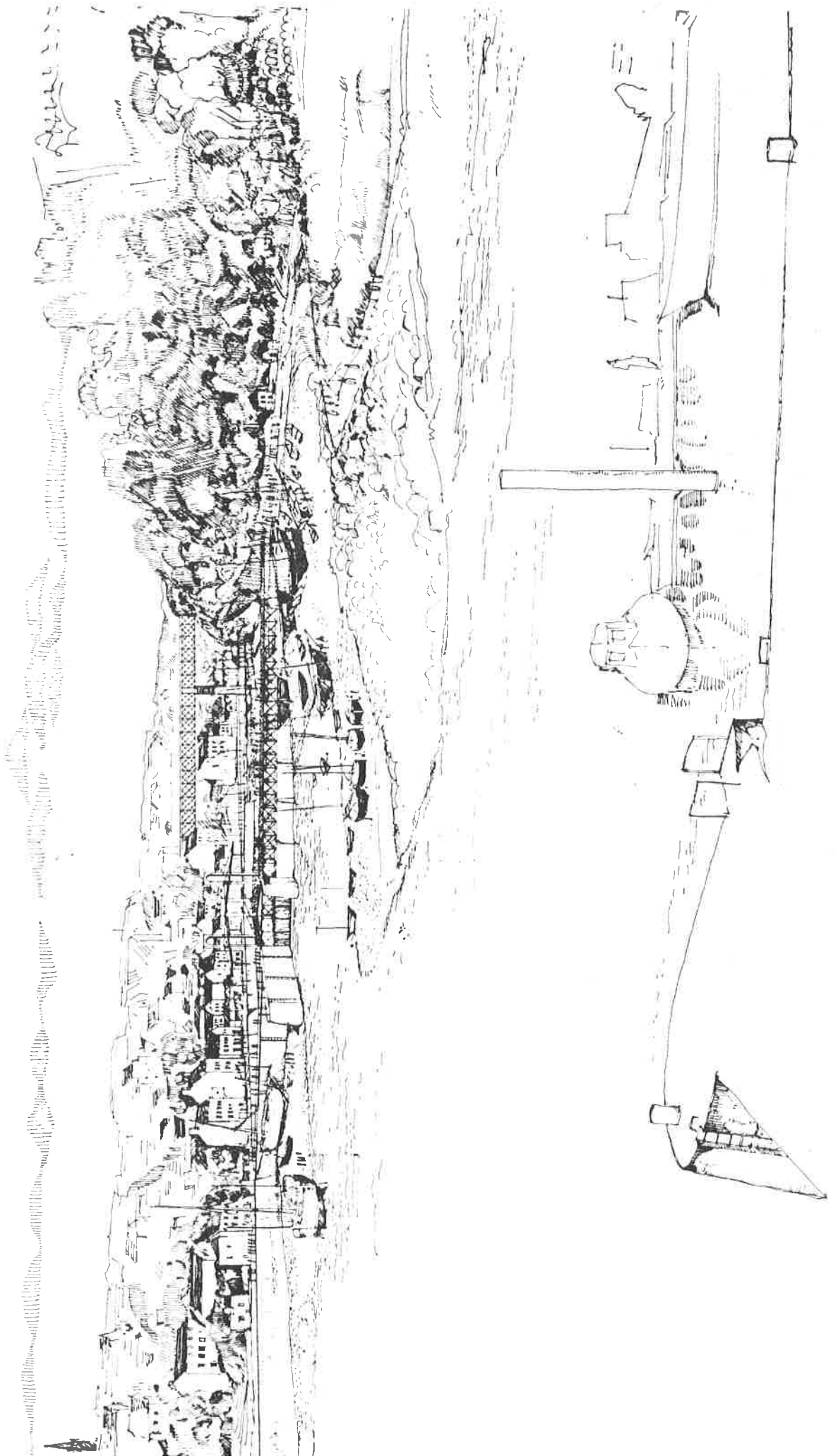
Ce lieu peut répondre pleinement aux évolutions de la demande touristique.

Tout est aujourd'hui rassemblé, à Douarnenez, en Bretagne, pour créer ce grand espace de développement.

Ce projet s'enracine dans l'histoire et les réalités économiques de notre temps. Fruit de compétences multiples et d'un partenariat qui, déjà, a fait ses preuves : porté par la population, voulu par les élus, ce dossier doit maintenant entrer en phase active ■







CREDIT PHOTOGRAPHIQUE

Nous devons les illustrations du présent bulletin à la courtoisie de :

- Denis-Michel BOELL qui nous a communiqué les documents suivants provenant de ses collections personnelles :
 - . Phots pages 4, 19, 20, 41 (haut), 42, 47, 51, 52, 57, 63 (haut), 64.
 - . Documents pages 8, 11, 12, 35, 38, 58, 69.
- Anne BURLAT pour les photos pages 41 (bas), 48, 63 (bas).
- Marc MILLOT pour la photo de couverture.

Les photographies des pages 15, 16, 28 et 32 sont extraites du guide du Musée Maritime d'EXETER et sont dues à M. Charles PICKERING.

Les dessins des pages 72, 75, 82, 89, 91, 92 ainsi que le plan de la 2ème page de couverture sont extraits de la brochure "DOUARNENEZ - PORT DE MER" éditée par la Mairie de Douarnenez et sont dus au talent de Rémi LE BERRE.

L'Association TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau remercie la Mairie de DOUARNENEZ et son service imprimerie qui ont bien voulu assurer le tirage du présent bulletin.

TREIZOUR
AMIS DU MUSEE DU BATEAU

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
AU 15 AOUT 1988

1. MEMBRES ELUS

François BARBAUD	Administrateur
Jacques BLANKEN	Vice-Président
Jean-Pierre CAILLE	Administrateur
Louis HENAFF	Administrateur
Rémi LE BERRE	Trésorier-Adjoint Président Fondateur
Yves LE FLOCH	Trésorier
Josick PEUZIAT	Secrétaire
Jean-Pierre PHILIPPE	Administrateur Président Fondateur
Michel PHILIPPE	Président
Serge TRONQUET	Secrétaire-adjoint

2. MEMBRES STATUTAIRES

La Ville de DOUARNENEZ

La Fédération Régionale pour la Culture Maritime

Le Chasse-Marée

Le Musée du Bateau, représenté par son Conservateur,
Denis-Michel BOELL

ASSOCIATION TREIZOUR - AMIS DU MUSEE DU BATEAU
MUSEE DU BATEAU, PLACE DE L'ENFER 29100 DOUARNENEZ

BULLETIN D'ADHESION

Je, soussigné :

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Code Postal : Commune :

Pays (hors de France) :

demande mon adhésion à TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau pour l'année 19..... et
règle, ci-joint, ma cotisation de 100 Fr.

par : chèque bancaire

chèque postal

autre moyen

A le

(signature)

- . Envoyez ce bulletin avec le montant de votre cotisation. Vous recevrez en retour un reçu qui vous permettra de déduire cette cotisation sur votre déclaration fiscale.
- . N'oubliez pas de nous informer de votre changement d'adresse.

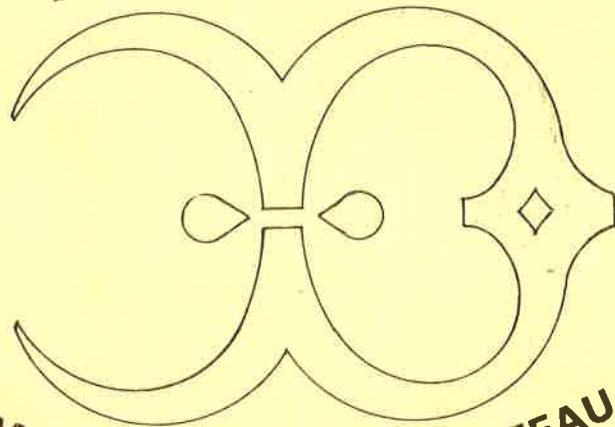
VENEZ AVEC NOUS

ADHEREZ A TREIZOUR

AIDEZ LE MUSEE DU BATEAU

Association TREIZOUR
Amis du Musée du Bateau
Place de l'Enfer
29100 - DOUARNENEZ
Tél. : 98.92.65.20

TREIZOUR



**AMIS DU MUSEE DU BATEAU
29100 DOUARNENEZ**