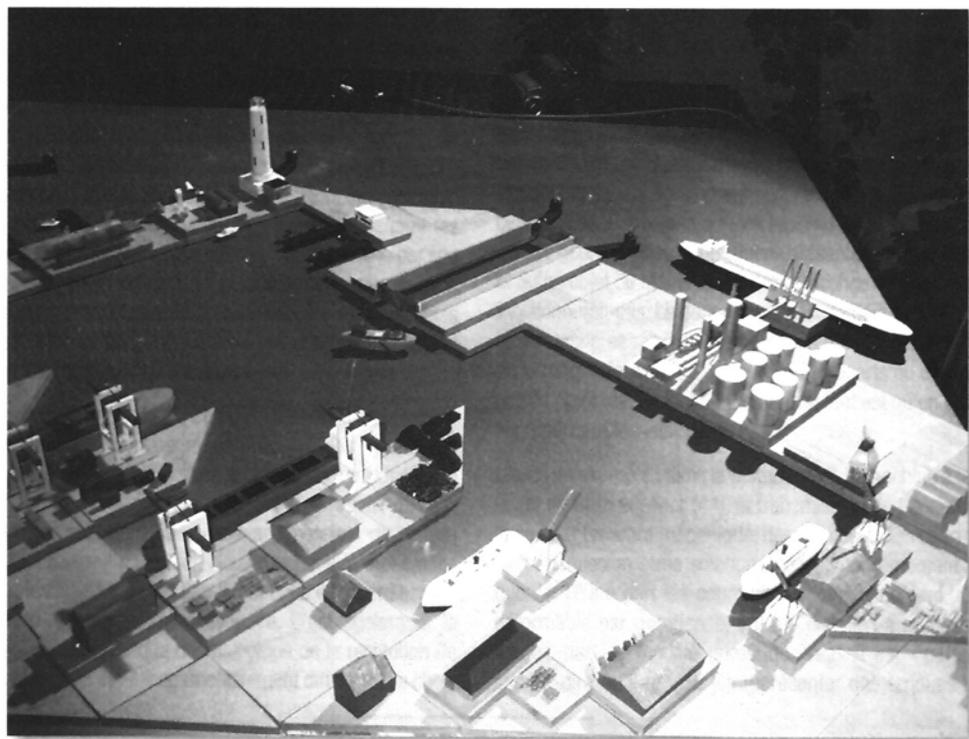




*Le musée à flot. © Musée de Dunkerque*



*La maquette du port. © Musée de Dunkerque*

# Le musée portuaire de Dunkerque : un musée, des hommes, un territoire.

## Brève présentation du musée

L'idée de concevoir un musée ayant "le port" pour thème, s'est cristallisée autour de la menace de disparition de l'entrepôt des tabacs au début des années 80. Dès la fin des années 70, les dockers du port de Dunkerque ont commencé de leur propre initiative, la collecte d'outillages que l'évolution rapide des techniques de manutention rendait obsolètes. C'est autour de cette première collection essentiellement dédiée aux techniques de manutention, qu'est née l'idée d'une structure muséographique consacrée plus largement aux métiers du port.

Le projet d'une Maison de la Vie et des Traditions Portuaires comme le lieu d'une présentation des "*aspects historiques, techniques et sociaux de l'activité portuaire*" s'est peu à peu précisé. Il attirait l'attention sur l'originalité de ce thème qui n'était pratiquement jamais développé au sein des musées maritimes existants alors. L'objectif de la structure créée était aussi bien "*de sauver de la destruction et de l'oubli le témoignage de la vie et du savoir-faire portuaire*" que d'offrir une "*présentation vivante du port et des hommes qui l'animent*".

L'association A.C.M.A.P.O.R. regroupant la Communauté Urbaine de Dunkerque et la Ville, la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Union Maritime et Commerciale (syndicat patronal) et l'Union Locale Maritime (syndicat ouvrier) puis par la Région Nord Pas-de-Calais, le Département du Nord et l'Etat a vu le jour. Elle s'est chargée, dès 1982, d'élaborer la trame du musée tout en organisant des expositions de préfiguration.

En 1992, le Musée portuaire a ouvert au public dans l'entrepôt des tabacs. Construit en 1868, l'entrepôt des tabacs est un des plus anciens bâtiments à usage industriel de Dunkerque. Si la façade peut sembler austère, l'intérieur du

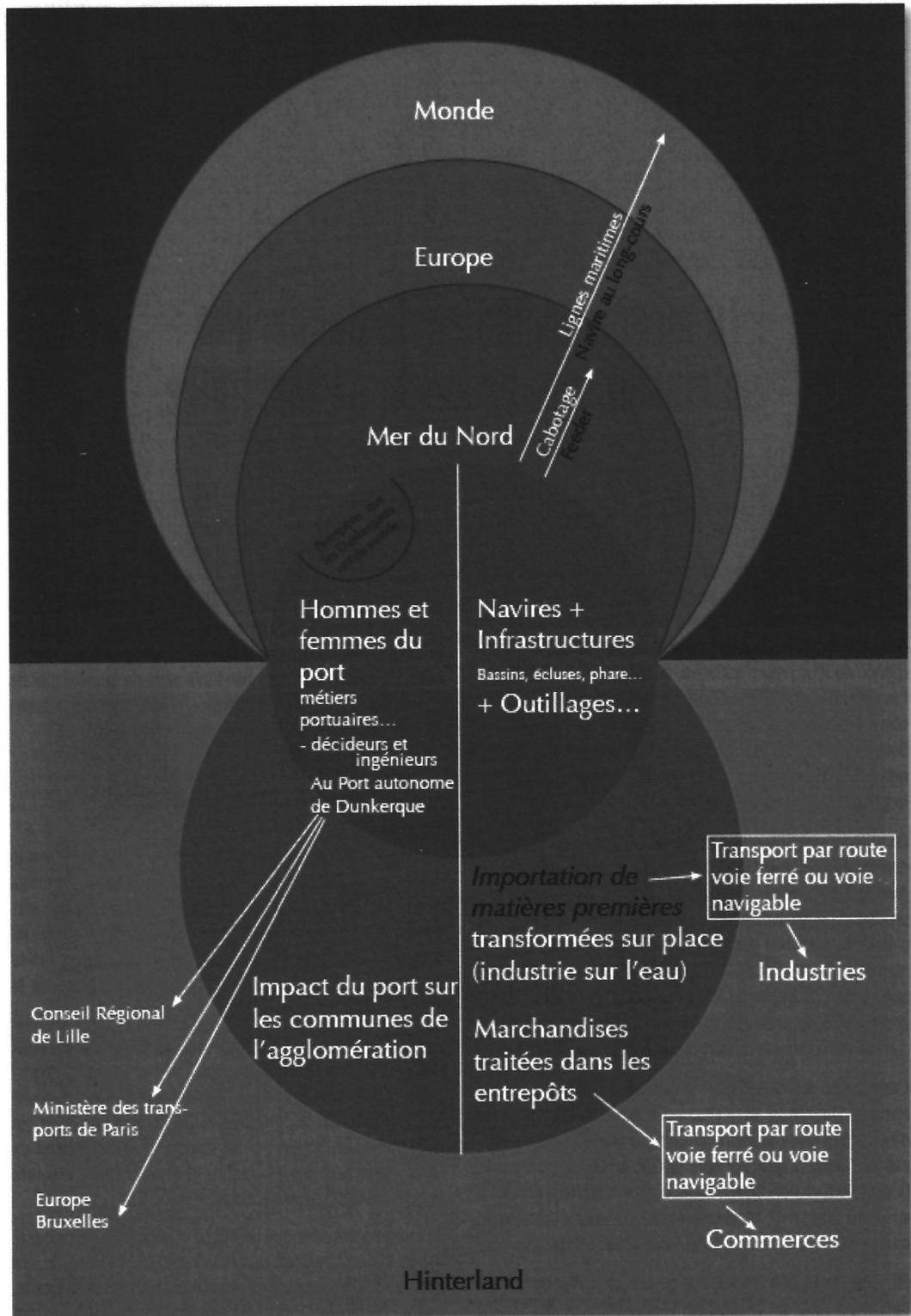
bâtiment est très chaleureux en particulier dans les étages où le bois prédomine. Ce bâtiment est implanté au coeur du vieux quartier portuaire de la Citadelle en bordure du bassin du Commerce qui constitue la partie la plus ancienne du port de Dunkerque. Ce quartier s'inscrit en périphérie du projet Neptune qui vise à redynamiser le centre ville de Dunkerque grâce à la reconquête des zones portuaires peu à peu délaissées. Le musée portuaire bénéficie ainsi de la proximité de l'université du Littoral, la bibliothèque Universitaire, la maison de la Recherche et plus récemment les Archives.

## Des collections originales

Le musée a entrepris de collecter dès son origine des objets liés à l'activité technique du port qui constituent aujourd'hui une collection significative et originale, d'une ampleur unique en France. Les collections constituées d'ores et déjà au sein du musée contribuent à donner au projet une assise originale et une importance considérable au regard de la préservation du patrimoine.

La richesse de la collection qui comprend 7 000 objets (maquette de navires, tableaux, outils...) et 121 000 photographies réside dans la grande représentativité et la diversité des thématiques qui témoignent de l'histoire et de la vie d'un port. Elles sont aussi remarquables par l'éventail de leurs supports et des techniques de fabrication ou la rareté et la finesse des pièces conservées.

Le musée à flot constitue un pôle d'un intérêt majeur pour le public. L'attrait éprouvé naturellement pour les navires, qui font appel à l'imaginaire du visiteur et suscitent sa curiosité, permet de toucher des publics diversifiés. Les bateaux ont un impact visuel important dans le paysage et leur présence renforce l'inscription du musée dans la ville.



Le concept de « port » © Musée de Dunkerque

Le musée à flot compte le **navire-école Duchesse-Anne**, trois-mâts construit en Allemagne en 1901 pour la formation des cadets de la marine marchande allemande. Ce navire à flot est visitable depuis 2001. Il comprend aussi la **péniche de type Freycinet Guilde**, construite en 1929 à Sotteville-lez-Rouen), qui évoque le transport des marchandises entre le port et l'hinterland (ouverte au public depuis l'été 2003) ; le **bateau-feu Sandettié (BF 6)** de 1948. Dernier bateau-feu retiré du service en 1989, il a été mis à disposition à l'occasion de son ouverture au public à l'été 2006. Ajoutons encore le remorqueur **Entreprenant** construit en 1966 à Dunkerque ; la **pilotine** de 1966 ; la **vedette de balisage Esquina**, de 1949.

La richesse du musée portuaire vient de son identité multiple. Par sa vocation pluridisciplinaire, il est en effet à la croisée de plusieurs types d'établissements. Il peut être considéré comme un musée anthropologique par sa volonté de placer l'homme au cœur de ses problématiques ; un musée de site puisqu'il met en valeur des navires à flot et un phare, qu'il est installé dans d'anciens bâtiments portuaires situés au cœur des bassins historiques et qu'il propose un parcours de découverte du port ; un musée historique, en retraçant l'histoire du port étroitement associée à celle de la ville ; un musée scientifique et technique : ses collections permettent d'évoquer l'évolution de nombreux processus techniques et d'expliquer le fonctionnement d'instruments scientifiques ; un centre d'interprétation, du fait de son ouverture sur le port contemporain et de son rôle de découverte du territoire ; un centre de ressource. Ce musée, qui a toujours connu un ancrage territorial fort, souhaite faire découvrir à un public diversifié l'univers du port à partir de l'exemple de Dunkerque.

## **Un patrimoine qui offre de multiples possibilités d'exploitations pédagogiques**

### **I) Une offre d'activités et d'outils pédagogiques riche et variée.**

Composé de 5 personnes, le service des publics<sup>1</sup> a conçu, en collaboration avec les deux enseignants détachés de l'Éducation nationale, une série de visites en lien avec les thématiques du parcours permanent, les expositions temporaires et la découverte du port. Elles ont pour but de stimuler le désir d'apprendre des élèves et leur permettre de s'appropriier l'environnement maritime et portuaire. Ces visites, d'une durée

moyenne d'1 h 30, sont encadrées par un médiateur du musée. Elles se déroulent dans les salles d'exposition du musée à quai, à bord des bateaux, à la criée, au fil des quais du port ou en haut du phare.

Elles se déclinent selon trois niveaux. 6 animations ont été imaginées pour les maternelles. 12 visites-découvertes sont adaptées pour les élémentaires : 4 concernent plus spécifiquement le programme d'histoire, 4 l'environnement portuaire et maritime et 4 les bateaux et la navigation.

11 visites-découvertes ont été conçues pour les collèges et lycées : 3 sont liées au programme d'histoire, deux à l'environnement portuaire et maritime, 2 à la vie des hommes et 4 aux bateaux et à la navigation<sup>2</sup>. Le musée met également à disposition des enseignants des fiches de « fin de visite » permettant de prolonger en classe le travail effectué au musée.

Tout au long de l'année, le service d'action culturelle est à la disposition des professeurs pour les aider à monter tout type de projet relatif à la thématique maritime et portuaire. Il peut bâtir des cycles de visite si l'enseignant souhaite mener un projet pédagogique sur plusieurs mois. Il n'est pas inutile de rappeler que de nombreuses disciplines peuvent être associées notamment la technologie, la physique, le français (étude de récits de voyages, du vocabulaire maritime passé dans le langage quotidien...).

Elèves et enseignants peuvent également bénéficier des services du Centre de ressources et d'études documentaires du musée. Il possède un des fonds maritimes et portuaires les plus riches de France.

Des dossiers documentaires réalisés par les enseignants détachés ou l'équipe du musée sont à disposition des professeurs pour les aider à préparer une visite qu'elle soit conduite de façon autonome ou encadrée par un médiateur. Ils constituent des données de référence pour les études de cas. Ces dossiers peuvent être téléchargés sur le site du musée. Il est ainsi également un lieu de ressources pour les élèves et les enseignants qui ne peuvent pas se rendre au musée.

### **II) La zone industrialo-portuaire de Dunkerque : un lieu exemplaire pour les études de cas sur l'évolution d'un port et de l'aménagement d'un littoral industrialisé.**

Dunkerque offre un exemple très pertinent pour observer les changements de relations fonctionnelles et spatiales entre une ville, son port et ses industries du XVII<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle. La zone portuaire est sans doute un des lieux où s'observent avec le plus de clarté les interactions entre transport, logistique, pôle énergétique et industriel. Le port est abordé selon

<sup>1</sup> Il est dirigé depuis cette année par Anne Bignolas qui a enseigné plusieurs années l'histoire géographie en collège et lycée avant de suivre la formation aux métiers du patrimoine industriel à Lorient. Jean-Claude Delvat est professeur de technologie alors que Jean-Louis Perreau, professeur d'histoire sera remplacé cette année par un jeune collègue.

<sup>2</sup> La brochure décrivant le programme éducatif et la démarche est téléchargeable sur le site internet du musée ([www.museoportuaire.fr](http://www.museoportuaire.fr)).

un angle qui prend en compte la fonction portuaire en tant qu'ensemble physique et territorial mais aussi en tant que patrimoine humain, fait d'expériences individuelles et collectives.

La difficulté mais aussi la richesse de son étude résident dans le fait que son périmètre est de définition complexe et ne peut, à l'évidence, être réduit aux emprises dont le port est propriétaire. Inscrit dans un contexte maritime plus large, notamment celui de la mer du Nord, il est par définition en relations avec d'autres ports avec lesquels il entretient des rapports de complémentarité, de coopération ou de concurrence. Le port de Dunkerque représente donc un cas d'école pour qui veut étudier les rapports entre les différentes échelles territoriales qui s'étendent d'un micro territoire au vaste monde.

### III) Des visites-découvertes organisées dans le musée, au fil des quais ou en haut du phare permettent d'observer l'évolution du port et de ses activités

La configuration du port de Dunkerque facilite son étude car son emplacement a constamment glissé vers l'ouest en changeant de dimensions et de fonctions. Il est ainsi tour à tour passé d'un port militaire à un port de pêche puis à un port commercial avant de devenir une zone industrialo-portuaire majeure. Troisième port de France après Marseille et le Havre, il s'étend désormais sur 17 kilomètres le long du littoral.

**Les périodes antérieures au XIX<sup>e</sup> siècle** ont laissé peu de vestiges dans le port (la tour du Leughenaer, la porte du parc de la marine...). C'est donc tout naturellement au musée qu'il faudra chercher à comprendre à partir des tableaux et les gravures les premières phases de son développement.

Après avoir compris pourquoi le site de l'estuaire de l'Aa avait été choisi pour abriter un port sur cette côte plate et rectiligne et découvert le port primitif, les élèves pourront suivre la visite « Dunkerque sous le Roi Soleil » spécialement conçue pour eux. Ils apprécieront le rôle stratégique de Dunkerque et l'impact de la guerre de course sur l'économie du Royaume. Ils observeront sur les tableaux les titanesques travaux réalisés par Vauban à la demande du roi (édification d'un arsenal, d'une citadelle, d'une jetée de 800 mètres et d'un système de défense pour protéger l'accès au port). Le médiateur présentera ce vaste programme en précisant les étapes successives et les difficultés rencontrées. C'est ainsi tout autant la conception et la démarche qui seront mises en valeur que le résultat.

La période de l'Empire donnera aux élèves l'occasion de voir qu'un port peut être rapidement délaissé s'il ne joue plus de rôle stratégique aux frontières du pays. C'est en effet le port d'Anvers qui a été sous le règne de Napoléon l'objet de toutes les attentions.

**Les travaux menés à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle** sont pour l'essentiel encore visibles. C'est ainsi en associant étude de tableaux, de documents, d'objets et promenade le long des quais qu'il est le plus facile de les observer.

Les enseignants qui souhaiteraient mener eux-mêmes la visite ou compléter en classe les explications du guide ont à leur disposition la brochure Pass'port qui reprend les étapes des deux circuits de découverte. Elle fournit des indications complémentaires sur la vie à l'intérieur des zones d'activités, sur l'affectation ancienne des actuelles zones de friches industrielles et la reconversion de sites remarquables tels que l'AP2, ancien atelier de préfabrication surnommé « la Cathédrale » ou sur les cales de lancement.

Face au musée, le parcours débute ainsi par le bassin du Commerce, centre névralgique du port dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les élèves découvrent les deux écluses créées au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour transformer le modeste port d'échouage en bassin à flot. De ce bassin partaient à l'époque chaque année environ 130 goélettes et plus de 2 000 marins dunkerquois et belges pour une campagne de pêche de 6 mois en Islande. Cette pêche représentait une activité d'autant plus majeure pour l'économie de la ville qu'elle développait des activités annexes de construction et de réparation navale, de fabrication des tonneaux, de transformation du poisson... Elle a connu un grand succès jusqu'à la fin des années 1880. Dès cette époque la désaffectation des consommateurs pour le poisson salé au profit du poisson frais, l'accroissement des coûts de main-d'œuvre, l'arrivée des premiers chalutiers à vapeur armés par les Anglais et les Allemands alors que la morue se raréfiait dans les eaux d'Islande ont conduit inexorablement au déclin de la pêche à la ligne individuelle. Elle a disparu définitivement à Dunkerque après la Première Guerre mondiale.

### 1880-1900 : le développement des bassins Freycinet

Après avoir traversé le quartier de « la citadelle »<sup>4</sup>, les élèves aperçoivent les bassins et darses aménagés à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle alors qu'il était question de concurrencer le port d'Anvers. Ces travaux menés sous l'égide d'un ministre des Transports visionnaire, Charles de Freycinet, faisaient partie intégrante d'un vaste plan de développement national d'infrastructures portuaires, de voies ferrées et de voies navigables.

Le passage devant l'écluse fluviale rappelle ainsi l'importance des réseaux de transports qui assurent les liaisons avec l'arrière pays. Cette problématique aura été abordée auparavant dans le musée par le biais du commentaire de l'affiche vantant l'arrivée du chemin de fer à Dunkerque en 1848. A l'aide du modèle réduit du navire *Le dunkerquois*, les élèves découvriront de quelle manière l'intro-

<sup>4</sup> Le musée portuaire est en effet installé sur l'ancien site de la citadelle de Vauban.

duction de la vapeur dans la propulsion des navires a permis aux Compagnies de ne plus subir les aléas inhérents à la navigation à voile soumise aux conditions climatiques. La possibilité de prévoir l'arrivée des navires et donc de développer des lignes maritimes régulières a été un paramètre important pour l'approvisionnement des industries et l'écoulement des produits manufacturés. Ces différents facteurs conjugués ont hissé Dunkerque au rang de troisième port de France à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle.

### Les traces et aménagements du XX<sup>e</sup> siècle

En passant devant le blockaus de l'écluse Watier, les élèves découvrent les traces de la Seconde Guerre mondiale. Le port a subi des destructions massives lors des deux guerres mondiales. La « Nouvelle écluse »<sup>4</sup> construite entre 1931 et 1939 a été totalement détruite lors des bombardements de mai 1940 avant même d'avoir été utilisée. D'importants travaux ont été nécessaires pour reconstruire le port entre 1946 et 1951. Les élèves réfléchiront en conséquence sur la problématique « reconstruire à l'identique ou moderniser ». La comparaison des aménagements effectivement réalisés avec les projets d'extension conçus avant la guerre montre un bon exemple de travaux qui n'ont jamais vu le jour car ils ne correspondaient plus aux besoins du moment. Le projet de création d'un bassin maritime a ainsi remis en question le creusement des deux darses qui devaient prolonger les bassins Freycinet existants.

La flotte a été reconstituée soit en construisant dans l'urgence des navires sur les plans d'avant-guerre (voir la visite du bateau-feu *Sandettie*) soit en bénéficiant de nouvelle technologie (les chantiers français ont commencé à employer la soudure utilisée par les américains pour fabriquer les libertyschips). Des photographies et des documents permettent également aux élèves d'appréhender le rôle stratégique d'un port en période de guerre (ravitaillement, ...) sans oublier l'opération dynamo qui restera à jamais gravée dans les mémoires.

### IV. Du haut du phare : un observatoire privilégié pour découvrir une zone désormais inaccessible au public.

A l'approche de la darse 6, l'activité devient plus intense mais ne peut plus être directement observée car, sauf cas particulier, les nouveaux règlements de sécurité restreignent l'accès des zones de travail aux professionnels du port. La vue du haut du phare offre donc un panorama

unique et exceptionnel sur le port. Elle permet également de montrer que le développement de la ville est contraint par la présence du port qui barre sa façade ouest<sup>5</sup>. Ce vaste panorama réunit toutes les conditions pour étudier le fonctionnement d'un port contemporain

A partir de la liste des navires à quai présents le jour de la visite<sup>6</sup> et de leur identification depuis ce point stratégique, les élèves analyseront l'activité d'une zone industrialo-portuaire. Ils découvriront le rôle du port de transit de marchandises (bananes, sucres...) et de passagers, du port industriel (minerais, charbon, acier, produits pétroliers...) mais aussi du port de pêche<sup>7</sup> ou de plaisance. Ils bénéficieront des explications sur le fonctionnement des équipements (écluses, digues, dock flottant), des services portuaires (remorquage, pilotage...) et des installations des terminaux spécialisés.

### Percevoir, à l'approche du bassin maritime, un changement d'échelle dans la zone industrialo-portuaire bâtie à partir du milieu des années 60.

La création d'un bassin maritime a été décidée en 1958. Il devait accueillir en priorité les minéraliers qui approvisionnaient l'usine sidérurgique d'Usinor qui devait être implantée à Dunkerque conformément aux directives de l'Etat.

En effet, depuis qu'elle avait perdu en 1956 le bénéfice de la sidérurgie de la Sarre, la France avait en effet besoin de compenser la perte de production sidérurgique. Il était nécessaire de se tourner vers l'importation de minerais riches d'outre-mer titrant plus de 60% de fer et dont les coûts de transport et de transformation étaient sensiblement moins élevés que ceux de la minette de Lorraine d'une teneur de l'ordre de 30% de fer seulement. De plus, malgré la réduction considérable de coke nécessaire à la fabrication d'acier à partir de minerais aussi riches, il devenait évident que le manque de charbon à coke européen devait entraîner à terme des achats de fines outre-mer. Ces différents éléments ont conduit les sidérurgistes à étudier l'implantation d'une usine en zone portuaire.

Le port de Dunkerque constituait un site favorable pour accueillir une telle usine. Il offrait la possibilité de créer un bassin spécialisé susceptible de recevoir des minéraliers et des charbonniers de fort tonnage manœuvrés par des remorqueurs du type de *l'Entreprenant* désormais conservé au musée portuaire. Le nouveau bassin maritime, entièrement gagné sur la mer et protégé au nord par la digue du *Braek* fut ainsi creusé à partir de 1958.

<sup>4</sup> Qui prendra plus tard le nom de Watier

<sup>5</sup> La visite menée sous la conduite d'un médiateur pourra être complétée par une étude en classe de documents à télécharger sur le site du musée (cartes, photographies, ...).

<sup>6</sup> Le port de Dunkerque a accueilli 7 000 navires en 2006.

<sup>7</sup> Une visite à la criée est proposée pour les élèves des niveaux primaires et élémentaires.

Mis en service en 1962 en même temps que l'usine, il pouvait recevoir des navires de 55 000 tonnes qui y accédaient par l'écluse Watier. Le premier tronçon du bassin, d'une longueur initiale de 2 km fut prolongé de 1967 à 1969 pour atteindre 5,5 km.

Depuis la mise en service en 1971 de l'écluse de Gaulle accessible aux navires de 14 m 20 de tirant d'eau, le bassin minéralier peut accueillir simultanément cinq navires minéraliers ou charbonniers de 130 000 tonnes. Ils approvisionnent actuellement l'usine en minerai brésilien (63%) ou Australien (16%). 40 % du charbon est importé d'Australie et 28 % de Chine. L'étude du concept de la sidérurgie « sur l'eau » est un donc bon exemple pour comprendre comment l'espace industriel français s'est adapté aux mutations du marché mondial des matières premières et pour décrypter les nouveaux facteurs de localisation.

### **Étudier comment la mise en service en 1976 de bassins en accès direct à l'extrémité du port Ouest a grandement facilité l'accès des navires.**

Port à marée, le port Ouest est accessible sans franchir d'écluses. C'est donc fort logiquement dans cette zone que sont implantés notamment les terminaux accueillant les navires effectuant des rotations fréquentes (porte-conteneurs, rouliers, ferries).

### **Observer l'implantation de très nombreuses industries bord à quai.**

Outre l'usine sidérurgique Mittal-Arcelor employant 4 200 personnes sur les sites de Dunkerque et de Mardyck, le bassin maritime et le port Ouest abritent **de très nombreuses entreprises : industries pétrochimiques** (raffinerie, vapo-craquer,...), **cimenterie, unité de production d'aluminium** installée depuis 1990 à proximité de la centrale nucléaire de Gravelines qui lui fournit son courant,... de multiples entreprises du domaine logistique (conditionnement...).

En classant les entreprises par secteur, en étudiant leurs complémentarités (rôle de fournisseurs, de sous-traitants ou de clients) et les besoins de chacune d'entre elles, les élèves peuvent identifier l'émergence de filières industrielles. Ils peuvent suivre, à titre d'exemple, le cycle complet de la fabrication d'une boîte de boisson gazeuse de l'arrivée du minerai à quai jusqu'à son remplissage à l'usine de Socx située à une dizaine de kilomètres du port.

### **Étudier l'importance pour le développement du port de la présence de réseaux de communications terrestres performants vers l'hinterland.**

Un port tel que Dunkerque est un lieu privilégié pour étudier la multimodalité et l'intermodalité puisqu'il se situe à la jonction

- du transport maritime
- du raccordement fluvial assuré par le canal à grand gabarit et le maillage des anciens canaux

- des autoroutes A25 et A16/E40 (rocade littorale reliant Calais à Anvers)

- du réseau ferroviaire. Dunkerque est le port de France qui utilise le plus le fret ferroviaire.

L'étude de l'amélioration des modes de transport et de transbordement est très pertinente pour enrichir une réflexion sur l'évolution de la dimension espace-temps. L'utilisation des conteneurs, à partir des années 70, a représenté une véritable révolution dans ce domaine car il est bien loin le temps où il fallait une semaine à une équipe de 20 dockers pour décharger un navire !

Désormais, avec le développement de l'internationalisation des échanges, les porte-conteneurs des lignes « tour du monde » font d'incessantes rotations afin d'assurer les transports inter-continentaux de marchandises les plus variées (denrées alimentaires, produits manufacturés, ...).

Les élèves peuvent suivre ce périple et découvrir la problématique de la sécurité maritime grâce aux récits, photographies et vidéos réalisés en 2000 et 2001 par Emmelene Landon à bord du « Manet »<sup>8</sup>.

Les effets de la mondialisation et des reconversions sont facilement par ailleurs repérables dans le port Est. Depuis la fermeture en 1988 du chantier naval qui a subi de plein fouet la concurrence des chantiers asiatiques, la zone anciennement occupée par la NORMED a été intégrée dans un plan de rénovation urbaine de grande ampleur. L'ancien atelier de préfabrication surnommé du temps de sa splendeur la « cathédrale » abritera prochainement le Fonds Régional d'Art Contemporain.

## **V. Quand les élèves mènent l'enquête**

### **Classes de patrimoine portuaire**

#### **Une semaine pour découvrir l'univers d'un grand port.**

Lancées à titre expérimental en mai 2003 à la demande du service éducation de la Ville de Dunkerque et en partenariat avec l'Inspection Académique, les classes portuaires s'adressent aux élèves du CE2 au CM2. D'une durée de 5 jours, elles ont pour objectif de faire découvrir aux élèves l'environnement du port. Encadrés par un médiateur du musée, les élèves peuvent s'approprier peu à peu l'espace portuaire par le biais d'animations pédagogiques. Les nouvelles connaissances acquises sont réinvesties dans la construction d'un port imaginaire qui sert de fil conducteur tout au long du séjour. Les classes ont lieu à bord de la *Duchesse Anne*, cadre idéal pour une immersion dans le monde maritime. Les visites se déroulent dans le musée, au phare, dans le port, à la criée ou à bord de la vedette *Bazenne*.

Ce dispositif de classe transplantée s'adresse aux écoles de Dunkerque. Il peut être organisé pour des écoles d'autres communes dans le cadre d'échanges intercommunaux.

<sup>8</sup> Voir la visite découverte « Le tour du monde en porte-conteneurs ».

**Science Collège Nord : un dispositif financé par le Conseil Général du Nord pour favoriser la découverte de la culture scientifique et technique par les collégiens (niveau 5<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>).** Pilotée par le Forum des Sciences, il permet à des classes choisies selon la cohérence de leur projet, de bénéficier gratuitement de deux journées de sensibilisation à la culture scientifique et technique. Le musée portuaire est partenaire de l'opération avec le Centre Historique Minier, l'écomusée de l'Avesnois et le musée d'Histoire naturelle de Lille. Les deux thèmes proposés par le musée sont **Astronomie et navigation** et **Le port de Dunkerque, un littoral industrialisé**. Ce dernier thème implique la participation de la classe aux visites « Les hommes du port » et « Dunkerque, un littoral industrialisé ». Les connaissances ainsi acquises sont réinvesties en classe par le biais de l'utilisation de la maquette du port.

**Construis ton port, une malle pédagogique à disposition des enseignants.**

Conçue par le service d'action culturelle du Musée portuaire en collaboration avec l'Education Nationale, cette malle itinérante constitue un complément idéal à la découverte des collections du musée pour les élèves du CE2 au CM2. Composée d'une maquette à construire par étapes grâce à une série d'ateliers et de manipulations, elle permet de leur faire découvrir de manière vivante et interactive l'organisation spatiale d'un port et son impact sur un territoire.

Elle est également utilisée comme support pour l'un des ateliers organisés dans le cadre de l'opération Science collégiens.

Afin de diffuser plus largement son contenu, chaque séquence sera prochainement photographiée. Le processus de construction de ce port imaginaire sera ainsi reconstitué et mis en ligne sous forme d'un fichier au format powerpoint.

Chaque année le programme pédagogique est affiné afin de prendre en compte l'enrichissement des collections et répondre au mieux aux enjeux et aux attentes des enseignants. Il progresse parallèlement à l'élaboration du projet de développement du musée qui verra le jour d'ici quelques années. Ainsi il est prévu de construire progressivement la démarche de visite en montrant comment les acteurs du port et les habitants du territoire ont su s'adapter, innover, faire preuve d'esprit d'entreprise, d'initiative et de créativité pour développer le port et surmonter les crises qu'il a connues tout au long de son histoire. Les présentations feront une place de plus en plus grande au port tel qu'il est vécu, organisé et perçu.

D'ici là l'équipe du musée est prête à répondre aux multiples sollicitations et aux questionnements des enseignants.

**L'accès au port**  
L'écluse Charles de Gaulle  
10.  
Le centre de réparation navale

Cette écluse est la plus grande des trois communiquant avec l'avant port Est. C'est aussi celle qui permet l'accès direct au bassin maritime pour la desserte des terminaux spécialisés de la zone industrielle.

■ This lock is the largest of the three locks that connect to the outer port. It is also the one that allows direct access to the industrial basin to serve the specialized terminals of the industrial zone.

■ L'implantation de l'écluse s'appuie sur le bassin maritime de 2 millions de tonnes de capacité. Il est relié à l'avant port par un canal de 1,5 km de long.

■ Les bassins industriels (bassin et canal) ont été construits par l'Etat. Ils ont été financés par l'Etat et le département du Nord.

**Les installations de réparation navale**  
Le centre de réparation navale  
6.  
The facilities for repairing ships

L'entretien courant des navires, leur réparation ou transformation sont effectués par des entreprises de réparation navale. Les travaux sont réalisés à quai ou en atelier mais les interventions sur les parties immergées de la coque nécessitent la mise à sec du bateau. Selon sa taille, le navire est admis soit dans une forme de radoub (cale sèche) ou sur un dock flottant.

■ For day-to-day maintenance of ships, repairs or conversions are carried out by ship repair companies. The work is done at the quay or in the workshop but interventions on the submerged parts of the hull require the ship to be lifted out of the water. Depending on its size, the ship is either repaired in a dry dock or on a floating dock.

1. Le navire est admis à quai.
2. Le navire est admis dans une forme de radoub (cale sèche) ou sur un dock flottant.
3. Les travaux de réparation sont effectués.

Ils contribueront ainsi à enrichir les problématiques traitées dans les expositions et nous conduiront à explorer de nouvelles « terra incognita ». Comme exemples des activités et des objectifs atteints :

**Découvrir les métiers : un programme à mettre en place dans le cadre de l'enseignement de l'option de DP3 (enseignement professionnel en 3 heures).**

L'exposition consacrée à l'évolution de la sidérurgie fournit aux enseignants de multiples pistes de réflexions sur l'évolution des métiers<sup>9</sup>.

Le musée propose en complément aux classes qui le souhaitent de rencontrer un membre d'une profession portuaire ou industrielle avec lequel il travaille en partenariat<sup>10</sup>. Ces rencontres seront filmées, si possible par les élèves. Chaque audiovisuel ainsi constitué enrichira une média-

thèque spécialisée mise à la disposition de l'ensemble des classes. Il serait ainsi possible pour les élèves de découvrir une large gamme de métiers. Les professionnels devraient dans ce contexte répondre d'autant plus favorablement à nos demandes qu'ils auront l'assurance que leurs efforts seront démultipliés et qu'ils ne seront pas constamment sollicités.

La méthodologie sera mise au point avec la collaboration de Jean-Claude Delvat, professeur de technologie bénéficiant de quelques heures de détachement par semaine au musée. Elle sera inspirée du travail mené pour la réalisation du DVD « Des hommes au travail »<sup>11</sup> dont il est un des co-auteurs. Les questions abordées évoqueront notamment la pratique du métier, l'objet de l'activité, les connaissances dont fait preuve le professionnel et ses motivations,...

### Une mise en perspective de l'évolution des métiers et de leurs complémentarités.

Pour bien appréhender les avantages et les inconvénients de chaque métier, les élèves ont intérêt à disposer d'éléments de comparaison dans d'autres secteurs d'activités ou à d'autres époques. Ainsi des visites telles que « Les hommes du port » ou « Vies de marins » abordent des problématiques telles que :

#### Les conditions de travail :

- La pénibilité et les risques (travail des pêcheurs d'Islande, des Cap-horniers ...)
- La promiscuité : conditions de vie à bord du trois-mâts *Duchesse-Anne*
- Les rythmes : organisation des équipes de dockers, système de tours de rôle des bateliers ...
- La précarité de l'emploi : avant leur mensualisation les dockers se présentaient chaque matin au Bureau Central de la Main d'œuvre.
- les contraintes (longues absences et isolement des marins)

#### Les pratiques du travail :

- Manière de tirer profit des expériences : l'analyse des causes de l'accident du bateau-feu *Dyck* en 1933 a conduit à modifier la forme de la coque de ces navires.
- La notion de responsabilité : les marins de bateaux-feux devaient rester en poste coûte que coûte même en période de guerre

- Le respect des règles mais aussi le système D : la pêche était un loisir tellement répandu à bord des bateaux-feux que l'administration des Phares et Balises tolérait la présence de fumeur à bord des navires. Inutile cependant de chercher la mention d'un tel équipement de fortune dans les descriptifs officiels !).
- Le respect du cahier des charges : l'entreprise Arcelor-Mittal de Dunkerque ne peut résister face à une concurrence mondiale très âpre dans la sidérurgie que grâce au strict respect par ses employés de la composition des aciers spéciaux commandés par les clients.

Les conditions de vie (exemple des marins ou des marinières vivant sur le lieu de travail), leurs répercussions sur la vie familiale ( les enfants de marinières sont obligés de suivre leur scolarité en pension dès l'âge de 6 ans, ...) et les choix de vie qui en découlent (les « marins de l'immobile » postés à bord des bateaux-feux ont souvent choisi ce mode de navigation peu exaltant pour se rapprocher de leur famille après une carrière au long cours, ...).

#### Percevoir les mutations d'un territoire

Les scolaires ne se contentent pas d'être des acteurs à part entière des visites-découverte, ils s'engagent parfois dans de véritables travaux d'investigation. Plusieurs collèges et lycées de Grande-Synthe sont ainsi impliqués dans la recherche de témoignages relatifs à la construction de l'usine sidérurgique bâtie en quelques mois sur du sable dans les années 60. Les élèves cherchent à comprendre l'impact du développement industriel sur leur territoire. Ils interrogent leurs parents ou leurs proches arrivés de Lorraine ou du bassin minier Nord-Pas-de-Calais pour s'installer sur un territoire qualifié de « Far-west ». Ils tentent de percevoir comment les habitants du modeste village d'origine ont pu vivre la croissance d'une ville champignon surnommée « Usinor-city » et l'édification d'une ZUP de 7 000 logements<sup>12</sup>.

Les élèves s'interrogeront également sur la manière dont l'entreprise dunkerquoise pourra à l'avenir lutter contre la féroce concurrence qui sévit au niveau mondial dans le secteur sidérurgique et sur la manière de concilier la croissance industrielle génératrice d'emplois avec les impératifs du développement durable en particulier en matière de respect de l'environnement<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Ils pourront également s'appuyer sur les fiches métiers et reportages mis en ligne sur le site « Planète industries » conçu sous l'égide de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

<sup>10</sup> En 2005, l'exposition « Pilotes à bord » montrant des photographies des pilotes, des lamaneurs et des marins des remorqueurs réalisées par Jacopo Brancati au port de Gênes avait donné lieu à des conférences ainsi qu'à une exposition de travaux réalisés par les élèves.

<sup>11</sup> « Des hommes au travail, analyse d'activités professionnelles » SCEREN - CNDP 2004

<sup>12</sup> Les résultats de ces travaux seront présentés au public lors de l'exposition consacrée à l'épopée de la sidérurgie dunkerquoise organisée au musée de mi-décembre 2007 à mi-mars 2008. Complétés par les recherches effectuées par le musée en collaboration avec les entreprises, ils seront probablement mis en ligne sous forme d'une exposition virtuelle.

<sup>13</sup> L'exposition leur fournira quelques exemples des efforts menés pour atteindre cet objectif ambitieux : lutte contre la pollution industrielle (traitement des poussières), recyclage de l'acier, fabrication d'un ciment à base de laitier de hauts-fourneaux très résistant et réduisant très fortement l'émission de CO2 lors de sa production,...