

# PORTS EN VUES

**DOSSIER DE PRESSE**

8 novembre 25  
5 avril 26

MuMa – Musée d'art moderne  
André Malraux, Le Havre



# PORTS EN VUES

8 novembre 25  
5 avril 26

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 3  | Édito d'Édouard Philippe  | 24 | Cahiers d'artistes :                      |
| 4  | Communiqué de presse  |    | Gabriele Basilico                         |
| 10 | Le Port comme paysage esthétique<br>(Michaël Debris)            |    | Alain Ceccaroli                           |
| 12 | Paysages portuaires en transition<br>(Antoine Frémont)          |    | Jean-Christian Fleury                     |
| 14 | Chronologie des acquisitions récentes<br>sur le thème portuaire |    | René-Jacques                              |
| 18 | Parcours de l'exposition :                                      |    | JR  |
|    | Silos et bâtiments portuaires                                   |    | Jürg Kreienbühl                           |
|    | Les cheminées<br>de la centrale thermique                       | 48 | Claude Le Meilleur                        |
|    | Conteneurs et multimodalité                                     | 52 | Hassan Massoudy                           |
|    | Grues et portiques  | 58 | Sylvestre Meinzer                         |
|    | La Zone Industrialo-portuaire                                   | 59 | Pierre et Gilles                          |
|    |   | 60 | Bernard Plossu                            |
|    |   | 62 | Noémi Pujol                               |
|    |   |    | Jacqueline Salmon                         |
|    |   | 48 | Autour de l'exposition                    |
|    |   | 52 | Visuels disponibles<br>pour la presse     |
|    |   | 58 | Les mécènes & partenaires                 |
|    |   | 59 | Le catalogue                              |
|    |   | 60 | Le musée du Havre et ses donateurs        |
|    |   | 62 | Informations pratiques et contacts presse |



**Claude Le Meilleur, dit Clem**  
*L'Écluse un, s.d.*  
 Gravure, épreuve d'artiste VII/X,  
 27 x 21 cm (feuille), Le Havre,  
 musée d'art moderne André Malraux,  
 don Christiane Le Meilleur, 2024

Peu de spectacles m'émeuvent autant que le ballet des ferrys, des vraquiers, des pétroliers et des abeilles qui insufflent au port du Havre un perpétuel mouvement. Lorsque j'étais enfant, je pouvais contempler, pendant des heures, cette activité lente et inexorable, fascinante de puissance. Depuis sa fondation par François 1<sup>er</sup>, en 1517, le port du Havre s'est transformé, industrialisé. Il s'est relevé après les bombardements de septembre 1944 qui avaient détruit plus de 80 % de ses installations. Il s'adapte désormais aux impératifs de décarbonation pour réussir sa conversion écologique. Et il n'en finit pas d'inspirer artistes, armateurs, industriels et voyageurs. Bien des écrivains, havrais d'origine ou d'adoption, nous laissent des pages inoubliables sur ce bout du monde parfois brumeux et toujours cosmopolite : Céline, Simone de Beauvoir, Benoît Duteurtre ou Maylis de Kerangal évoquent tous l'énergie, le mystère et le charme que dégage ce lieu d'embruns et d'aventures où l'on paraît toujours prêt à embarquer pour l'Amérique dans le sillage des frères Verrazano ou de Charlie Dalin. Après l'exposition consacrée aux paquebots transatlantiques, il était donc tout naturel de mettre à l'honneur le port du Havre pour donner un aperçu des œuvres qui immortalisent ce lieu de travail et de loisirs, d'échanges, de rencontres et de modernité perpétuellement transfiguré par le regard des artistes. Camille Pissarro, Raoul Dufy, Othon Friesz ou Gaston Prunier peignent les docks et le labeur des hommes qui déchargent péniblement sacs de coton ou de charbon avant que le conteneur ne vienne révolutionner la logistique portuaire. De *L'Avant-port du Havre* d'Albert Marquet à l'œuvre de Pierre et Gilles, des photographies de Bernard Plossu, Jacqueline Salmon ou Noémi Pujol aux créations d'Hassan Massoudy ou de Jürg Kreienbühl, nous retrouvons quelques motifs qui racontent l'évolution du port, d'un siècle à l'autre : écluses, grues, cheminées et portiques signent l'identité portuaire de notre cité océane qui reste, depuis la naissance de l'impressionnisme, une source d'inspiration inépuisable pour les peintres. L'exposition « Ports en vues » vous donne par ailleurs l'occasion d'admirer quelques-unes des dernières acquisitions du MuMa. Je m'en réjouis et vous souhaite une excellente visite !

**Édouard PHILIPPE**  
 Maire du Havre  
 Président Le Havre Seine Métropole

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Depuis plusieurs années, les expositions d'hiver du MuMa invitent le visiteur à redécouvrir les collections du musée en proposant autour d'un thème des rencontres inédites et des rapprochements entre des artistes d'horizons et d'époques divers. *Ports en vues* est ainsi conçue comme une promenade dans le paysage portuaire de Raoul Dufy à Pierre et Gilles. Plus d'une centaine d'œuvres constituent le parcours de cette exposition, couvrant un siècle d'histoire de l'art.

Commissaire de l'exposition :

**Michaël Debris**, attaché de conservation  
au MuMa, assisté de Clémence Poivet-Ducroix.

Le port, promesse de voyage, est avant tout un lieu de travail, caractérisé par ses marqueurs propres : digues, grues, conteneurs, bers et écluses... Par essence mouvant, le paysage portuaire est en perpétuelle mutation pour s'adapter aux besoins du transport maritime. C'est également un paysage à la frontière du paysage industriel, à tel point que l'on parle de zone industrialo-portuaire, où l'homme est peu présent, perdu dans un univers parfois irréel et souvent hors-norme.

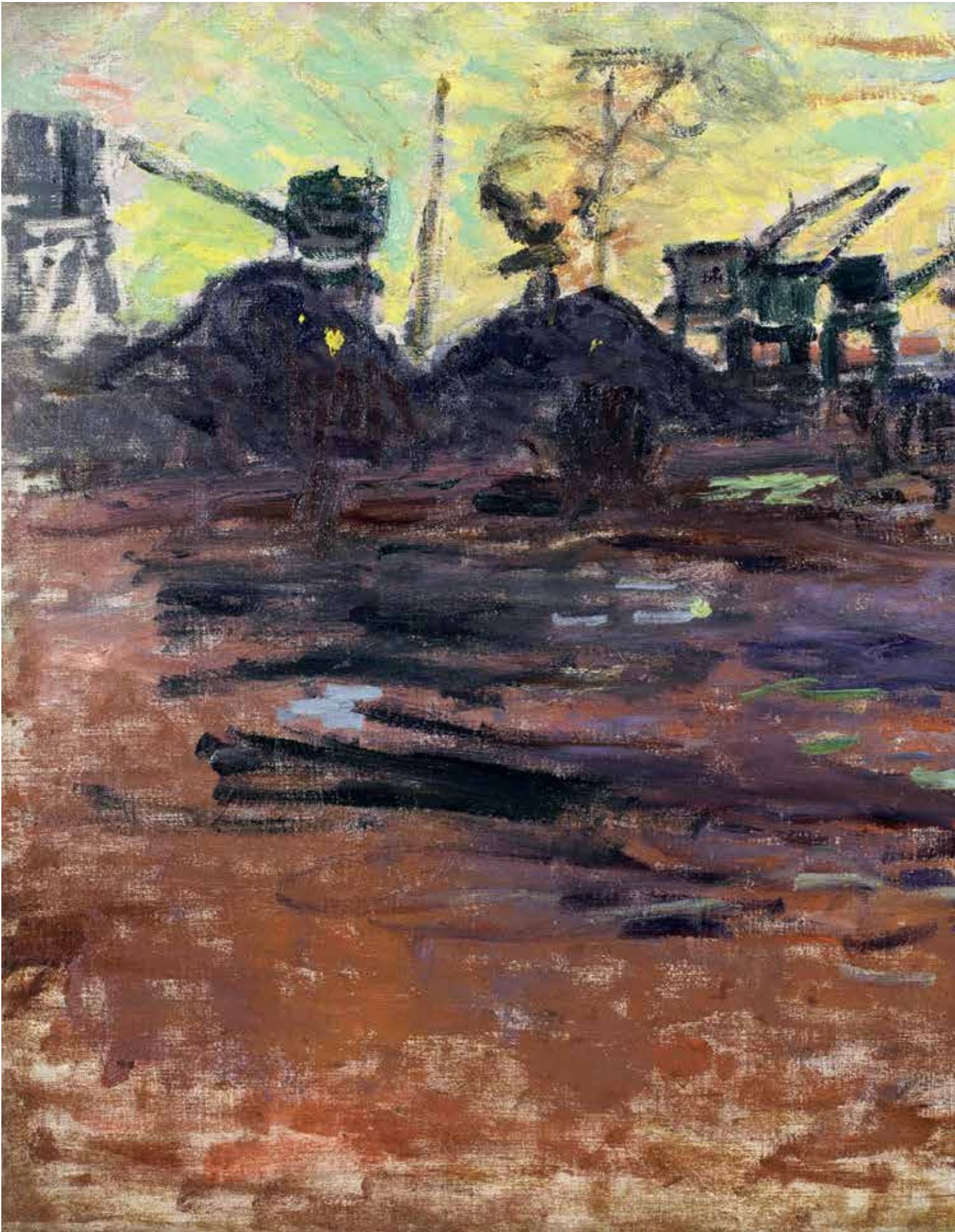
À l'antithèse du paysage pittoresque, interrogeant la notion de beauté, le paysage portuaire est une source d'inspiration pour les artistes. L'exposition rassemble les travaux d'une trentaine de peintres et de photographes, du début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours, parmi lesquels Raoul Dufy, Émile Othon Friesz, Albert Marquet, Roger Guerrant, Pierre et Gilles, JR, Noémi Pujol, Sylvestre Meinzer, Jürg Kreienbühl ou Alain Ceccaroli.

Elle est l'occasion de célébrer les artistes, photographes, graveurs et peintres, qui investissent les éléments structurants du paysage portuaire. Elle permet de rendre hommage aux artistes donateurs ou à leurs familles, aux galeries et aux particuliers qui, par leur générosité, ont permis de faire entrer de nouvelles œuvres dans les collections du musée.





**Jean-Christian Fleury**  
Le Havre, 1986  
Photographie argentique, épreuve  
d'artiste, 40 x 50 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
don de l'artiste, 2025





Le MuMa enrichit, en effet, chaque année ses collections. Dernièrement, des œuvres d'artistes aux univers variés, tels qu'Hassan Massoudy, Claude Le Meilleur dit Clem, Bernard Plossu ou Jacqueline Salmon, sont venues les rejoindre.

Le fonds moderne s'est également étoffé grâce à la donation d'une peinture d'Emile Othon Friesz, *Les Barques devant l'entrée du Port de Toulon* (1929) par un couple de collectionneurs, ainsi qu'à l'achat de la toile *Le Port du Havre* (1902) de Raoul Dufy.

Enfin, à l'occasion de l'exposition, le MuMa fera l'acquisition de l'œuvre *Dans le port du Havre* (*Frédéric Lenfant*), réalisée en 1998 par Pierre et Gilles, qui viendra en conclure le parcours.

## UNE ŒUVRE DE JEUNESSE DE RAOUL DUFY ACQUISE PAR LE MUMA

Acquise aux enchères à Londres en avril dernier auprès de la maison Bonhams, *Le Port du Havre* vient compléter de manière pertinente la série *Fin de journée au Havre* dont le MuMa possède déjà trois œuvres, acquises respectivement en 2012, 2013 et 2016. Cette dernière peinture, datée de 1902, met en avant les premiers pas de l'artiste vers le fauvisme, en développant ici toute une gamme de couleurs pures, et de touches puissantes de rouge, vert et jaune.

**Raoul Dufy**  
*Le Port du Havre*, 1902  
Huile sur toile, 50,1 x 60 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, achat de la Ville  
avec l'aide du FRAM, 2025

## UNE IMPORTANTE DONATION D'ŒUVRES DU CALLIGRAPHE HASSAN MASSOUDY

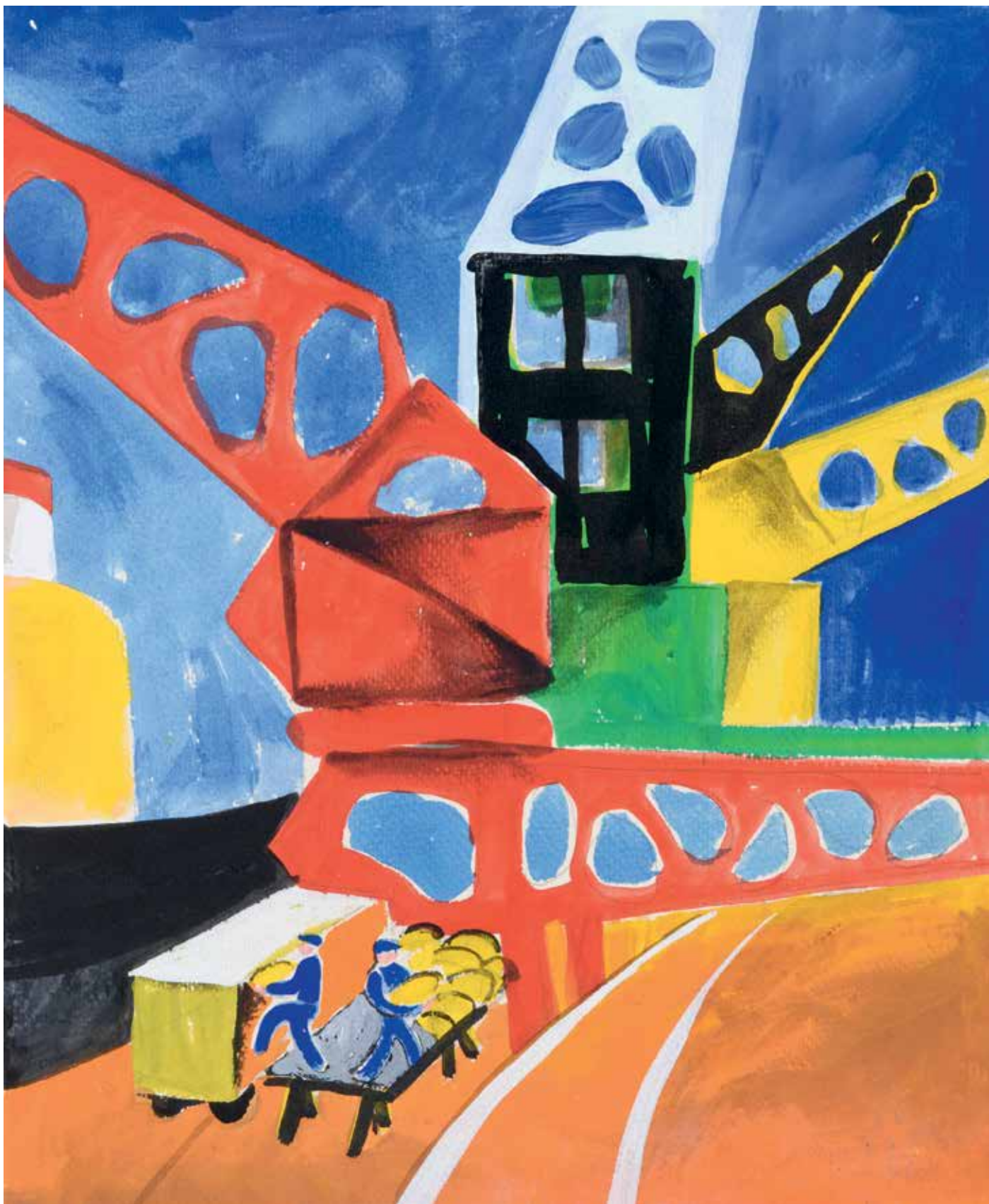
En 2024 et 2025, Hassan Massoudy, calligraphe d'origine irakienne, offre au MuMa près de 300 œuvres exécutées alors qu'il était étudiant aux Beaux-Arts de Paris. Ses courts séjours au Havre pendant les années 70 lui permettent de découvrir les espaces portuaires qui marquent sa mémoire d'artiste de manière indélébile. Il décrit ainsi son travail de cette époque : « ... Tous ces morceaux de ferraille, proues de cargo, grosses chaînes, amarres, tuyaux qui serpentent, enchevêtrements de câbles, vannes, se transforment et prennent vie. Les grues deviennent girafes, les véhicules de manutention deviennent crabes aux larges pinces, les vannes acquièrent des yeux et parfois un sourire. Tout est sombre, noir ou rouille, alors je colore de rouge, de bleu, de jaune, de vert, en aplats de couleurs inspirés de Fernand Léger... ».

## ARTISTES DE L'EXPOSITION

Gabriele Basilico  
Henry-Armand Burel  
Alain Ceccaroli  
Claude Le Meilleur dit Clem  
Philippe De Gobert  
Raoul Dufy  
Jean-Christian Fleury  
Émile Othon Friesz  
Lucien Hervé  
Raymond Gosselin  
Roger Guerrant  
JR  
Jürg Kreienbühl  
Jean Labellie  
Raimond Lecourt  
André Legallais  
Pierre Lesieur  
Albert Marquet  
Hassan Massoudy  
Maxime Maufra  
Sylvestre Meinzer  
Olivier Mériel  
Roger Mühl  
Charles Nicolle  
Pierre et Gilles  
Bernard Plossu  
Gaston Prunier  
Noémi Pujol  
René-Jacques  
Jacqueline Salmon



**Hassan Massoudy**  
*Grutier*, vers 1973-1974  
Gouache sur papier, 50 x 64 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don de l'artiste, 2025



**Hassan Massoudy**  
*Grues*, vers 1971-1972  
Gouache sur papier, 26 x 22 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don de l'artiste, 2024

# LE PORT COMME PAYSAGE ESTHÉTIQUE

par Michaël Debris, commissaire de l'exposition

Dans la cartographie des rêves, le port est une ouverture sur le voyage, l'ailleurs, l'autre. Genre artistique né au XVII<sup>e</sup> siècle, il s'impose véritablement au XVIII<sup>e</sup> avec la commande royale faite à Joseph Vernet des vues de « tous les ports de France ». De la vision idéalisée de Le Lorrain à l'approche géométrisée d'André Lhote, les peintres ont façonné des référents durables pour les artistes modernes et contemporains.

Le port est à la fois source d'inspiration, de fascination et parfois d'effroi. Raoul Dufy se souvient : « J'ai passé ma vie sur le pont des navires : c'est une formation idéale pour un peintre. Je respirais tous les parfums qui sortaient des cales. À l'odeur, je savais si un bateau venait du Texas, des Indes ou des Açores, et cela exaltait mon imagination ». Aujourd'hui, le conteneur stimule autrement cet imaginaire. Comme l'écrit le paysagiste Michel Corajoud : « Dans ces « boîtes », on enferme aujourd'hui les minerais, les billes de bois, le coton, toutes les marchandises en vrac qui, hier, nous faisaient imaginer leur pays d'origine. Le port moderne stimule différemment notre don d'ubiquité. Les signes et les mots en langues étrangères qui calligraphient chaque conteneur et lui donnent sa destination nous font encore, immobiles, traverser l'océan. »

## UN PAYSAGE MOUVANT ET STRUCTURÉ

Lieu d'une activité intense, le port évolue sans cesse. Travaux, bassins, hangars et grues modifient continuellement sa physionomie. Dufy écrivait en 1899 vouloir « faire des pochades dans l'avant-port [du Havre] surtout ce qui reste de plus pittoresque car il est probable qu'avec tous ces travaux d'agrandissement et d'embellissement que notre vieux port va subir ce sera bien laid quand je rentrerai du service ». En 1903, Pissarro capte dans une série d'une vingtaine de toiles, qui constitue son ultime série, « des motifs qui doivent disparaître pour les travaux du nouveau port en construction ».

Les artistes fixent ainsi la mémoire d'un paysage en perpétuelle mutation. Michel Corajoud observe encore : « Les formes elles-mêmes se dissolvent, les entrepôts disparaissent au profit des conteneurs qui envahissent les aires de stockage, leur donnent une substance provisoire et se dispersent aussitôt dans le réseau des flux et des échanges. »

Dans le paysage portuaire, la ligne est reine : grues et portiques, quais et bassins. Les artistes jouent de ces lignes pour structurer leurs compositions, d'Albert Marquet à Jean Labellie. Les photographes, de Lucien Hervé à Noémi Pujol explorent l'équilibre des masses et du vide des intervalles.



**Henry-Armand Burel**  
*Le Bassin de Fécamp*, 1933  
Huile sur toile, 50 x 61 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
achat de la Ville, 1933

## UN BEAU PAYSAGE ?

Si le paysage portuaire échappe au pittoresque, il ouvre de nouveaux horizons esthétiques. Michel Corajoud note que « malgré leur insolence, les objets du port ont en commun une certaine manière de laisser s'exprimer l'étendue. »

Certains artistes, comme Gaston Prunier ou Raoul Dufy, dépeignent le travail harassant des dockers. Plus près de nous, Jürg Kreienbühl s'intéresse à la zone industrialo-portuaire où apparaissent déjà les préoccupations écologistes rarement présentes chez les artistes dans les années 1970. L'artiste bâlois regarde les peintres expressionnistes, mais aussi, même si cela peut sembler surprenant de prime abord, vers les impressionnistes. Il peint les mêmes bords de Seine qui avaient inspiré les impressionnistes. Il transpose dans l'univers industrialo-portuaire, les nymphéas hérités de Claude Monet dans une série très étonnante : les *Petrol-Nymphéas*, qui se révèlent être des galettes de mazout flottant à la surface de l'eau des marais de l'estuaire. D'autres photographes (Bernard Plossu, Noémi Pujol, Olivier Mériel) révèlent une poésie du quotidien, jouant des lumières, de la nuit ou de l'ombre. Pierre et Gilles enchantent quant à eux « un réel terrifiant » dans leurs mises en scène, quand Philippe De Gobert recrée un port imaginaire de l'après-guerre, affirmant : « Il faut l'appréhender comme une fiction imaginée par un artiste avec toutes les libertés qu'un poète est en droit de prendre ».

## L'HOMME ET LA MACHINE

Le port moderne tel que perçu par les artistes se caractérise par l'absence de l'homme. Face à la mécanisation croissante et à la course au gigantisme, où l'homme semble perdu dans un univers hors normes, Hassan Massoudy ouvre la voie du zoomorphisme. Sous le pinceau du jeune étudiant des Beaux-arts perdu dans le port du Havre au début des années 1970, la machine se fait animale. Les vannes, affublées d'une longue queue, adoptent une allure féline. Les grues prennent des silhouettes de girafes. Les engins de manutention sont dotés de larges pinces de crabes. L'homme, dans une quête de protection, s'y réfugie comme dans un nid et la machine devient matrice. Homme et machine dès lors fusionnent et se complètent.

## LE PORT CONTEMPORAIN

Dans l'impossibilité de saisir le port dans son ensemble, les artistes font le choix de l'aborder par le biais d'éléments du paysage. Dès lors, ces éléments se font signes et disent le port.

Plus que jamais, le port reste un paysage fécond d'inspiration, où l'art interroge la beauté, la mémoire et les mutations d'un monde en perpétuelle transformation. Aujourd'hui, les réseaux sociaux, au premier rang desquels Instagram, permettent une multiplication à l'infini d'images de paysages, contribuant à développer et propager une attitude de contemplation esthétique.



**Hassan Massoudy**  
*Dockers*, vers 1973-1974  
Huile sur toile, 99,7 x 64,9 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don de l'artiste, 2024

# PAYSAGES PORTUAIRES EN TRANSITION

par Antoine Frémont, professeur du Conservatoire national des arts et métiers

Les ports maritimes sont bien plus que des infrastructures techniques. Lieux de transition entre mer et terre, en accueillant depuis des siècles navires, marchandises et passagers, ils incarnent les mouvements économiques et géopolitiques du monde. Leur paysage, fait de quais, de terminaux, de grues ou de bassins, est aussi une mémoire où se croisent un passé enfoui, un présent fragile et un avenir incertain.

À partir des années 1960, les ports connaissent une métamorphose sans précédent. Pour accueillir les géants de la pétrochimie et de la sidérurgie, on gagne du terrain sur la mer en même temps qu'on érige raffineries et hauts-fourneaux au plus près des quais. Le Havre, comme Rotterdam, Anvers ou Singapour, se dote de zones industrialo-portuaires gigantesques. Les paysages sont profondément bouleversés : bassins profonds, pipelines, torchères embrasant la nuit, stockages de minerais ou de pétrole. Symboles des Trente Glorieuses, ces « usines sur l'eau » inspirent déjà fascination et inquiétude mêlées.

La révolution du conteneur, amorcée dans les années 1950, transforme encore davantage ces espaces. Le monde est désormais « mis en boîte » : des millions de conteneurs standardisés circulent d'un port à l'autre, nourrissant un commerce international exponentiel. Les terminaux à conteneurs, véritables cathédrales logistiques, déploient à perte de vue leurs terre-pleins, leurs portiques et leurs piles multicolores. Port 2000, inauguré au Havre en 2006, illustre cette démesure : six kilomètres de quais et un bassin gigantesque conçu pour les plus grands porte-conteneurs du monde.

Mais à côté de cette immensité industrielle, d'autres paysages émergent. Dans l'estuaire de la Seine, la création d'une réserve naturelle – 8 500 hectares de vasières, roselières et prairies humides – compense l'impact des aménagements portuaires. Ici, oiseaux et poissons côtoient navires et grues dans un face-à-face saisissant. Cette juxtaposition dit bien la tension contemporaine : comment concilier développement économique et préservation écologique ?

Fragilisées par la concurrence asiatique et par l'urgence de la décarbonation, le modèle du port industrialisé, fondé sur le pétrole et les flux massifs de marchandises, vacille aujourd'hui. Les centrales thermiques ferment, les cheminées disparaissent du paysage. De nouvelles filières apparaissent : éolien offshore, hydrogène, méthanol, ammoniac. Les ports, une fois encore, deviennent des laboratoires d'avenir, appelés à se reconstruire sur eux-mêmes en réaffectant leurs immenses emprises.

Cette transition ne concerne pas seulement les infrastructures. Les anciens bassins et docks, trop étroits pour les navires modernes, sont réinvestis par les villes. De Hambourg à Nantes, du Havre à Rotterdam, ils se transforment en quartiers vivants : musées, universités, bureaux, logements, promenades. Les entrepôts de brique se muent en lieux culturels, les grues deviennent monuments, les bassins accueillent la plaisance. Ces reconversions racontent une autre histoire, celle d'une ville-port qui ne veut plus être seulement industrielle et polluante, mais attractive et ouverte, reliant la mémoire maritime à la modernité urbaine.

Au Havre, ce contraste est particulièrement visible. Du haut de la côte de Sainte-Adresse, on embrasse d'un seul regard l'immensité des terminaux et la douceur retrouvée de la réserve naturelle. Entre l'horizon infini des navires et la fragilité des écosystèmes, le port apparaît comme un miroir de la mondialisation et de ses contradictions. Admirés ou décriés, ces paysages ne laissent jamais indifférents : ils sont à la fois le théâtre de la puissance économique et celui de la transition écologique, le lieu des luttes sociales comme celui de la contemplation esthétique.

Ainsi vont les ports, en perpétuel mouvement. Ils racontent le monde tel qu'il va, ses excès, ses crises et ses promesses. Leurs paysages, immenses et changeants, sont des fenêtres ouvertes sur l'histoire, la nature et l'avenir.



**Charles Nicolle**  
*Les Grues*, 1967  
Huile sur isorel, 50 x 60,8 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, achat de la ville, 1967

# CHRONOLOGIE DES ACQUISITIONS RÉCENTES DU MUMA À THÉMATIQUE PORTUAIRE (2015-2025)

Cette chronologie met en lumière dix années d'acquisitions qui, entre peinture, gravure, dessin et photographie, construisent une véritable mémoire visuelle et artistique du port, à la croisée de l'histoire locale, de la modernité et de la création contemporaine.

## 2025

- **Acquisition en cours** : Pierre et Gilles, *Dans le port du Havre (Frédéric Lenfant)*, 1998, icône contemporaine.
- **Acquisition** : Raoul Dufy, *Le Port du Havre* (1902), acheté chez Bonhams à Londres. Une œuvre charnière, qui éclaire les débuts de sa révolution picturale.
- **Don** : Jean-Louis Ladure offre un ensemble exceptionnel de gravures, dessins et livres illustrés d'Albert Marquet, dont la lithographie *L'Avant-Port du Havre* (1934), consolidant la place de l'artiste dans les collections du musée.
- **Don** : Jeanne Labellie fait entrer au MuMa 23 peintures et dessins de son mari Jean Labellie (1920-2021), figure de la peinture non figurative d'après-guerre.
- **Don** : Hassan Massoudy donne un ensemble d'œuvres (dessins, gouaches, toiles, lithographies) liées à son séjour au Havre (1971-1974), révélant les débuts de son parcours en France qui va influencer durablement son travail sur la calligraphie contemporaine.
- **Acquisition** : Œuvres de Jürg Kreienbühl (1932-2007), notamment la série *Petrol-Nymphéas*, vision lucide des marges industrielles qui préfigure l'intérêt porté aux questions écologiques.
- **Don** : 20 photographies de Jean-Christian Fleury (1986-1988), centrées sur les ports français, avec une esthétique nocturne et théâtrale.
- **Acquisition** : Œuvres photographiques (1980-2000) de Noémi Pujol, offrant une vision picturale et sensible du paysage portuaire.





**Noémie Pujol**  
*Cherchez le bateau*, Le Havre,  
2007-2025,  
Tirage pigmentaire couleur sur  
papier Fine Art, 15,8 x 21,2 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, en cours  
d'acquisition

## 2024

- **Don** : François Blondel et Bettina Blondel-Spicq offrent une toile d'Émile Othon Friesz, *Les Barques devant l'entrée du port de Toulon* (1929), enrichissant la représentation de sa carrière méditerranéenne.
- **Don** : Christiane Le Meilleur offre 87 gravures et un dessin de son mari Claude Le Meilleur dit Clem (1930-2018), riche témoignage de la modernité gravée.

## 2023

- **Don** : Yasuhiro Ogoshi offre une toile de Raimond Lecourt, *Le Charretier, quai Colbert* (1924), ancrée dans le réalisme portuaire, qui fait écho à *Fin de journée au Havre* de Raoul Dufy.
- **Don** : Geneviève Gosselin offre une toile de Raymond Gosselin, *Permanence et dynamisme du port du Havre* (1963), hommage à l'activité industrielle.
- **Don** AMAM (Association des Amis du musée d'art moderne André Malraux) : Œuvres d'Émile Othon Friesz, *Ara bleu d'Amazonie* et *Couple d'aras* (années 1920), provenant des collections qui ornaient le paquebot *France*.

## 2022

- **Acquisition / don** : 20 photographies de la série « Le Havre la nuit », de Sylvestre Meinzer assortie du don de 10 autres par l'artiste

## 2021

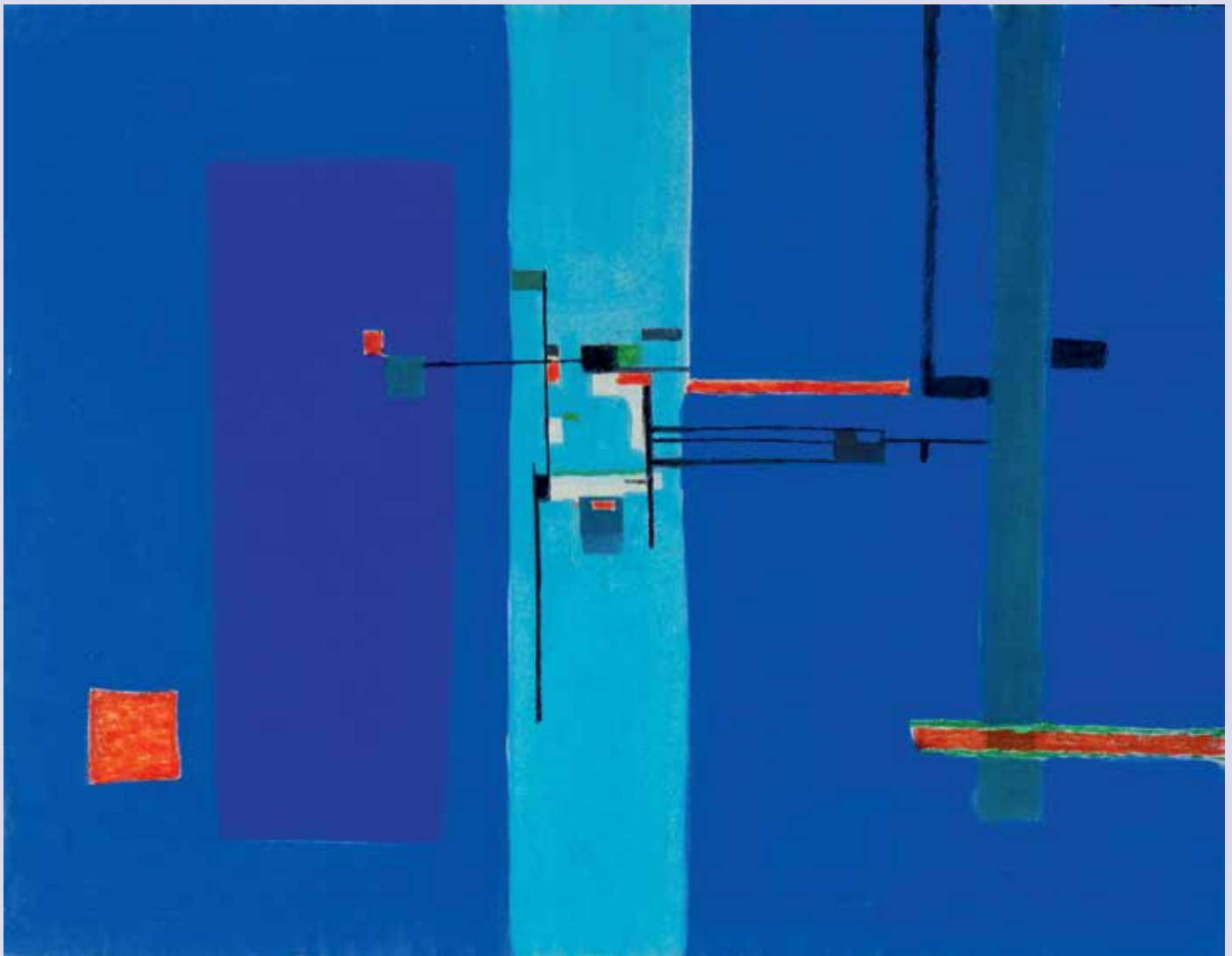
- **Acquisition** : Série photographique nocturne d'Alain Ceccaroli, transformant le port en paysage méditatif.

## 2020

- **Acquisition** : Œuvres, maquettes et photographies de Philippe De Gobert revisitant l'urbanisme havrais.

Émile Othon Friesz  
*Les Barques devant l'entrée du port de Toulon*, 1929  
Huile sur toile, 73,5 x 61 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don François Blondel  
et Bettina Blondel-Spicq, 2024





**Jean Labellie**  
*La Seine à Bougival*, 1952  
 Gouache sur papier, 48 x 68 cm,  
 Le Havre, musée d'art moderne  
 André Malraux, don Jeanne Labellie,  
 2025

## 2019

- **Acquisition** : Ensemble de neuf dessins aquarellés de Gaston Prunier, dont *Le Déchargement d'un charbonnier* ou *Les Docks au coton*, *Le Havre*, rare témoignage réaliste des ouvriers portuaires.

## 2018

- **Acquisition** : Œuvres photographiques au sténopé de Sylvestre Meinzer, qui donnent au port une atmosphère intemporelle et spectrale.

## 2017

- **Don** : La galerie Françoise Paviot fait le don de onze photographies portuaires de René-Jacques (1908-2003), photographe humaniste des années 1950.

## 2016

- **Acquisition/don** : Œuvres photographiques de Jacqueline Salmon, interrogeant les forces invisibles (vents, ondes, flux marins).

## 2015

- **Acquisition/don** : Œuvres photographiques de Bernard Plossu (2013-2014), révélant une approche contemplative du port.

# PARCOURS DE L'EXPOSITION

## BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES

Contrairement au paysage urbain, le paysage portuaire se caractérise par une absence de continuité visuelle. Aux espaces vides, succèdent des constructions éparées qui répondent aux besoins spécifiques du port : kilomètres de quais, formes de radoub, terminaux, entrepôts destinés à recevoir et entreposer/transformer les marchandises, silos... Toutes se caractérisent le plus souvent par leurs dimensions hors normes. Parmi ces constructions, se distingue au Havre le mur brise-vent. Il est conçu suite aux intempéries qui avaient provoqué l'accident du paquebot *Liberté* le 8 décembre 1946 dans le port. Construit en 1947, percé régulièrement de huit événements rectangulaires, il mesure 270 mètres de long sur 21,5 mètres de haut. Noémi Pujol s'en saisit au gré de ses pérégrinations portuaires, quand Jacqueline Salmon reprend les codes de représentation météorologique pour redessiner à l'encre de Chine les mouvements du vent sur ses formes courbes.

Faisant écho au terminal agro-alimentaire de Lorient photographié par Noémi Pujol, le terminal sucrier du Havre, ne peut manquer d'attirer l'attention de Bernard Plossu ou Sylvestre Meinzer. Situé à proximité du quai Hermann du Pasquier, il se caractérise par des silos destinés à recevoir 15,000 t de vrac chacun. Depuis 2017, un quatrième silo a été construit pour faire suite à l'ouverture du marché du sucre de betterave. Relié à toutes les grandes lignes maritimes, Le Havre demeure le 1<sup>er</sup> port de France pour la filière sucrière, avec des départs hebdomadaires.

Près d'un emploi sur deux dépend, directement ou indirectement, de l'activité portuaire qui innerve véritablement l'économie havraise. Rien d'étonnant donc que, dans les quartiers jouxtant les zones portuaires, s'élèvent des bâtiments liés à l'économie portuaire. En témoigne la façade des ateliers de mécanique et chaudronnerie de l'entreprise Caillard, au Havre, saisie par Gabriele Basilico lors de la mission photographique réalisée en 1984 pour le compte de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

**Noémi Pujol**  
Lorient, 2014  
Tirage argentique sur papier Ilford  
MG Art, 10 x 15, 1 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
achat de la Ville, 2025 © Noémi Pujol





**Sylvestre Meinzer**  
Boulevard de Graville, 2017  
Tirage couleur pro pigmentaire sur  
papier « Fine Art », 21 x 29,7 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don de l'artiste, 2022

## LES CHEMINÉES DE LA CENTRALE THERMIQUE

Définitivement arrêtée le 31 mars 2021, la centrale thermique EDF continue de marquer, pour quelques mois encore, le paysage portuaire havrais grâce à ses deux cheminées en béton armé, hautes de 241 mètres. Construite à partir de 1967, la centrale devait pouvoir s'adapter aisément aux variations de l'approvisionnement en combinant quatre unités de production, dont trois fonctionnaient au charbon et la dernière au fioul. Au moment de sa fermeture, la centrale du Havre ne comptait plus qu'une seule unité de production, pour une puissance de 600 MW. Monumentales, les cheminées trouent l'horizon et deviennent rapidement des silhouettes emblématiques du port normand. Bernard Plossu se saisit de ce marqueur du territoire lors de sa

visite du port du Havre en 2014. En 2017, Sylvestre Meinzer capte, dans sa série « Le Havre, la nuit » le spectacle, visible sur terre comme en mer, offert par ces cheminées mises en lumières grâce à un dispositif d'éclairage conçu par Citelum, filiale d'EDF. Ce spectacle lumineux et coloré, conçu par Patrick Jourdain et Huguette Annas, experts lumière d'EDF, est chorégraphié sur un concept où l'énergie est mise en avant sous toutes ses formes. Des tableaux évoquant « 7 énergies positives » (l'eau, la chaleur, le vent, la lumière, l'amour, la fraternité et la vie) sont ainsi créés, symbolisant l'énergie qui se dégage du territoire. C'est au tour d'Alain Ceccaroli en 2018 d'arpenter le territoire portuaire de nuit. Dans une photographie très structurée, il joue du reflet des cheminées et des murs de conteneurs qui s'étire dans l'eau du bassin Vetillart.

Le risque de dégradation contraint les autorités à engager la démolition de ces cheminées qui, après des travaux préparatoires en 2025, sera menée à terme dans les prochaines années.



**Jacqueline Salmon**  
Marine avec porte-conteneurs,  
Le Havre, 2016  
Épreuve pigmentaire sur papier chiffon,  
1/5, 50 x 40 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
don de l'artiste, 2016

## CONTENEURS ET MULTIMODALITÉ

C'est grâce à l'intuition de l'américain Malcolm McLean que la conteneurisation du trafic maritime naît aux États-Unis en 1956. La standardisation offerte par le développement du conteneur favorise l'extraordinaire accroissement du transport maritime dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle et participe fortement à la mondialisation des échanges. Associée à une forte productivité, permise par la mécanisation de la manutention des boîtes, et à l'intermodalité, qui consiste à transporter la marchandise de porte à porte à l'intérieur du même conteneur sans rupture de charge, la conteneurisation entraîne en effet une chute des tarifs de transport.

La révolution du conteneur n'épargne pas le port du Havre, même s'il faut attendre le 26 novembre 1966 pour que les premiers conteneurs y soient manutentionnés sur le quai de Floride. HAROPA PORT totalise en 2023 2,6 millions EVP<sup>1</sup>. Depuis plusieurs années, les compagnies de transport n'ont cessé de mettre en chantier des porte-conteneurs à la taille croissante pour permettre de nouvelles économies d'échelle. Ainsi, le *MSC Tessa*, mis en service en mars 2023 avec une capacité de 24 116 EVP est rapidement dépassé par *One Innovation* puis par *MSC Michel Cappellini* et ses *sister ships*.

Les conteneurs bouleversent le paysage portuaire. Du jour au lendemain, des murs de conteneurs apparaissent ou disparaissent. Michel Corajoud analyse ainsi : « Les formes elles-mêmes se dissolvent, les entrepôts disparaissent au profit des conteneurs qui envahissent les aires de stockage, leur donnent une substance provisoire et se dispersent aussitôt dans le réseau des flux et des échanges.<sup>2</sup> »

Cet objet visuel, aux formes simples, qui permet des compositions colorées évoquant le jeu de *Tétris*, ne peut manquer d'attirer le regard des artistes. Bernard Plossu s'en saisit en 2014 dans le port du Havre, tout comme Alain Ceccaroli dans sa série « *Les Formes de l'ordinaire* », réalisée entre 2018 et 2021. JR joue des ruptures d'échelle entre les murs de conteneurs et la gracile danseuse, s'amuse à créer un dialogue entre grâce et brutalité, introduisant une respiration poétique dans l'univers portuaire.

## GRUES ET PORTIQUES

Premières grues électriques au monde, les grues Caillard sont installées sur le quai Colbert en 1897. Raoul Dufy les utilise comme décor de *Fin de journée au Havre* en 1901. Neuf ans plus tard, un grand portique, *Le Tancarville*, complète le dispositif pour accélérer le déchargement du charbon. La mécanisation accrue de la manutention portuaire n'est pas sans conséquences sur la main-d'œuvre et entraîne de nombreux conflits sociaux. L'histoire de Jules Durand en est l'illustration dramatique en 1910. La course à la mécanisation est néanmoins lancée. En 1912, l'ingénieur Charles Viguerie tend à appliquer à l'organisation de l'espace et de la manutention portuaires les principes de rationalisation utilisés en usine. Il préconise alors l'outillage comme « indispensable trait d'union » entre les navires et les magasins. La présence des engins de levage portuaire s'accroît sensiblement durant la Première Guerre mondiale.

Grues et portiques peuplent désormais le ciel portuaire de lignes verticales et horizontales. Les photographes s'en saisissent comme d'un marqueur du territoire mais aussi pour leur dimension esthétique. Leurs lignes graphiques structurent avec force les photographies de René-Jacques ou de Lucien Hervé. Nimbées de brume, elles prennent une allure fantomatique chez Sylvestre Meinzer. Pour Jean-Christian Fleury, ce sont des monstres de métal qui enjambent les quais, pour Noémi Pujol, des structures qui envahissent le ciel de leurs structures arachnéennes. Chez Alain Ceccaroli, elles saluent de leurs bras immenses la lune qui éclaire le ciel.

<sup>1</sup> Équivalent Vingt Pieds.

<sup>2</sup> Michel Corajoud, *Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*, Actes Sud/ENSP, Arles, 2010, p. 187.

# LA ZONE INDUSTRIALO- PORTUAIRE (ZIP)

Les industries ont toujours eu intérêt à s'établir près des ports de débarquement des matières premières. Mais la multimodalité, qui permet aux marchandises de repartir extrêmement rapidement par d'autres moyens de transport, soit vers des lieux de consommation (comme pour le gaz, le charbon ou les denrées alimentaires) soit vers des lieux de raffinage (cas du pétrole) soit encore des lieux de stockage (cas de certains conteneurs), entraîne le développement de vastes zones industrialo-portuaires dans l'hinterland des grands ports mondiaux.

La première ZIP en France est créée à Dunkerque en 1963, suivie par celle de Fos-sur-Mer en 1968, Saint-Nazaire en 1969 et Le Havre en 1972. Le port de Rotterdam constitue aujourd'hui la plus grande zone industrialo-portuaire d'Europe, avec un volume de trafic de 468,7 millions de tonnes de marchandises en 2021, loin devant HAROPA Port qui regroupe les activités portuaires du Havre, de Rouen et de Paris, avec un trafic total combiné de 102,8 millions de tonnes de marchandises en 2021. D'immenses zones logistiques, marquées par l'omniprésence d'entrepôts et de zones de transit, grignotent les espaces sensibles.

À la frontière de l'industrie et du port, ces ZIP apparaissent comme des espaces de transition, parfois fantasmés. Dans les années 1970, Jürg Kreienbühl s'installe à plusieurs reprises près du Havre et se saisit d'un paysage marqué par la pollution et un habitat dégradé. Le duo Pierre et Gilles transfigure cette zone en un univers poétique et sensible.

**Jürg Kreienbühl**  
*Paysage industriel avec pollution  
pétrolière, 1984*  
Lithographie, 102 x 74,5 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux  
achat de la Ville, 2025



# CAHIERS D'ARTISTES

## GABRIELE BASILICO

(1944 – 2013)

Grand représentant de la photographie italienne du paysage contemporaine, Gabriele Basilico est né à Milan en 1944. Il y réside et exerce toute son existence. Bien que diplômé d'architecture à l'institut polytechnique de cette ville en 1973, il choisit dès 1978 de devenir photographe, portant principalement son intérêt aux bâtiments et aux espaces urbains.

C'est seulement parce que la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) le choisit pour sa Mission Photographique en 1984 qu'il découvre le nord de la France et Le Havre. Organisme étatique dépendant du ministère du Plan, la DATAR après 20 ans d'aménagement et de transformation du territoire, d'industrialisation, de désindustrialisation, de remembrement et d'extension des périphéries urbaines, décide au milieu des années 1980 d'initier une commande artistique de photographies pour réunir un état des lieux du paysage français. Coordonnée par Bernard Latarjet et le photographe François Hers, la Mission réunit au bout de cinq ans (1984-1989) les travaux de vingt-neuf photographes d'expériences et de nationalités différentes, une rare expérience de médiation artistique qui marque un moment important du regard contemporain sur le paysage.

Gabriele Basilico se voit échoir les côtes du nord-ouest de l'hexagone pour sa campagne. Il explore Guernesey, Jersey, Cherbourg, Mont Saint-Michel, Le Havre, Fécamp, Dieppe, Le Tréport, Ault, Fort Mahon, Le Touquet, le Portel, Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque. Il en tire des vues des zones urbaines et industrielles mais aussi ses premiers paysages naturels.

Reçue juste après sa première exposition à Milan de photographies d'usines<sup>1</sup>, la commande DATAR est pour Basilico un jalon fondateur de son parcours. Il expose ce travail à plusieurs reprises et le publie deux fois<sup>2</sup>. Présentée sous le titre « Porti di mare<sup>3</sup> » (Bord de Mer) à l'Institut Culturel Italien de Paris, l'une des expositions de cette commande lui vaut même en 1990 le Grand Prix International du Mois de la Photo.

Ayant grandi après-guerre dans un Milan en reconstruction, Basilico a pu reconnaître en découvrant et en arpentant Le Havre une familiarité de ville stigmatisée que l'époque trouvait « un peu moche ». Dans son reportage, il se montre sensible à son identité architecturale, à ses bâtiments emblématiques comme à ses périphéries industrielles.

Situé dans le quartier de l'Eure, un quartier portuaire de la ville, ce bâtiment de l'entreprise Caillard a certainement fait écho à son intérêt originel pour les bâtiments manufacturiers, initié par la vision d'une zone périphérique désertée un jour férié sous un fort soleil.

Façade Est d'une usine de construction mécanique d'appareils de levages portuaires (grues, ponts roulants et portiques) cette élévation, datée au fronton de 1909 a été restaurée suite aux bombardements du port de l'été 1944. Fondée en 1859, l'entreprise Caillard s'est installée dans le quartier de l'Eure en 1883 mais ferme ses portes quasiment un siècle après, en 1981. Ainsi quand Gabriele Basilico prend cette photographie en 1984, ce bâtiment emblématique du port du Havre, lié à son histoire matérielle, paysagère et sociale, est désaffecté. Démoli en 2010 au profit d'un projet immobilier d'habitat collectif, il a désormais disparu du paysage pour faire place à une nouvelle mutation de la place.

C'est pour la Mission photographie de la DATAR que Gabriele Basilico fait pour la première fois le choix de la chambre photographique sur pied qui permet de grands tirages détaillés. Le dispositif nécessite un temps de pose notable et d'être relativement éloigné de son sujet. Pour trouver la bonne distance de vue, le bon cadrage, il oblige le photographe à prendre son temps, à une observation longue et attentive du site, à s'en imprégner.

Pour obtenir cette vision qu'il veut pure et sans interprétation, il aborde les lieux de manière immersive presque contemplative, pour comprendre toute la réalité de son sujet, dans tous ses détails. C'est ce qu'il appelle, la « lenteur du regard<sup>4</sup> ».

Prise dos au soleil depuis une immense ombre qui occupe plus du tiers inférieur du cliché, cette photographie immortalise la façade de l'usine devant un ciel monochrome vide de nuage d'une manière très frontale. Dans un site complètement vide de présence humaine, le bâtiment est immortalisé dans son silence par la lumière crue. Très composée dans sa relation ombre-lumière, sol-bâtiment-ciel, et fortement géométrisée, c'est une captation sincère mais épurée d'une réalité qui frôle l'abstraction.

Plus qu'un enregistrement documentaire, le moment ralenti voulu par Basilico, sa composition exigeante et le silence de ses œuvres obligent à quitter le regard global et distrait pour se concentrer et entrer dans l'image. Feignant d'être neutre derrière la mécanique optique de son appareil, il interroge les lieux et rend compte de la beauté de tous les espaces qu'il désigne, même des plus utilitaires.

Clémence Poivet-Ducroix



**Gabriele Basilico**  
Le Havre, établissements Caillard  
et Compagnie. La façade  
des ateliers de mécanique  
et chaudronnerie, vue depuis  
la place Léon-Carlier, 1984-2010  
Tirage photographique au gélatino-  
bromure d'argent, 43 x 53,5 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, achat de la Ville, 2010

- 1 Ritratti di fabbriche (portraits d'usines), 1978-1980, exposition, Milan, Padiglione d'Arte Contemporanea, 1983.
- 2 Gabriele Basilico, Bord de mer, Mission photographique DATAR 1984-1985, Art & Srl, 1992 et Gabriele Basilico, Porte di Mare, Art & Srl, 1990.
- 3 Propos de G Basilico à propos de Milan rapporté par Brigitte Ollier : Gabriele Basilico, de la ville à trépas, Libération, jeudi 14 février 2013, p. 24.
- 4 Gabriele Basilico, « pour une lenteur du regard », in : Gabriele Basilico, Bernard Latarjet, Bord de mer, Le Point du jour et Pôle Image Haute-Normandie, 2003, pp. 5-7.

## ALAIN CECCAROLI

né en 1945

### LE HAVRE, PRÉTEXTE À UNE RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE

En 1948, à l'âge de trois ans, ma vie a pris un tournant mémorable. Embarquant avec ma mère et mon jeune frère dans ses bras, nous avons quitté Marseille à destination de Nouméa, en Nouvelle-Calédonie. À bord d'un vieux bateau, *Le Sagittaire* des Messageries Maritimes, j'ai fait ma première expérience du monde portuaire. Les quais, les personnages hâtifs et les odeurs qui flottaient dans l'air — un mélange enivrant de rouille, de peinture fraîche et d'air marin — sont gravés dans ma mémoire. Le voyage, long et fascinant, nous a conduits à travers le canal de Panama, avec des escales à Tahiti et Port-Vila, au Vanuatu. Pourtant, ce ne sont pas ces souvenirs d'aller qui me restent le plus, mais ceux du retour, quatre ans plus tard, empreints d'une certaine turbulence. À bord du *Ville d'Amiens*, transportant essentiellement du copra, nous avons rencontré un imprévu : le bateau s'est ensablé à Port-Vila, transformant notre périple en une odyssée de deux mois et demi avant de retrouver Marseille.

Au fil des années, j'ai eu l'occasion de découvrir d'autres ports. À quatorze ans, j'ai relié Beyrouth au départ de Marseille avec trois amis de ma troupe de scouts. Désargentés, nous avons dû renoncer à une cabine et aux repas, dormant sur le pont et nous approvisionnant en nourriture à chaque escale. Nous avons ainsi visité Gênes, Naples, Le Pirée, Alexandrie et Limassol. Plus tard, en 2000, dans le cadre de mon projet photographique *Entre deux Mondes*, j'ai embarqué avec mon véhicule à Venise pour débarquer à Izmir, une expérience qui a renforcé mon attirance pour la mer et les ports tout en me permettant de parcourir la Turquie en toute liberté durant plusieurs mois.

Habiter une ville portuaire sans pouvoir accéder à la mer, que ce soit par manque de moyens financiers ou parce qu'on réside loin du rivage, peut engendrer un sentiment de frustration et de distance par rapport à ce qui fait son identité. Les ports sont associés à la mer, à la vie maritime, aux activités de pêche, au commerce international ou encore aux loisirs nautiques. Ne pas pouvoir profiter de ces aspects peut créer une forme de décalage entre le cadre de vie et l'environnement naturel.

En ce qui me concerne, j'ai passé mon adolescence à Marseille où la mer est omniprésente et fait partie intégrante du quotidien. Par bonheur, mon père possédait une barque de pêche, ce qui nous a offert une chance inestimable : celle d'avoir un

accès direct au littoral et à tout ce que la mer peut offrir. Que de départs matinaux depuis le Vieux-Port ! Chaque sortie en mer était une véritable aventure, un moment de liberté et de communion avec la nature. Les accostages, animés par le va-et-vient des autres bateaux, créaient une atmosphère unique, pleine de vie et de convivialité. Ces moments passés à pêcher, à sentir le vent et les embruns, à observer l'horizon, restent des souvenirs précieux. Ils symbolisent bien plus que de simples loisirs : ils représentent une connexion profonde avec le rivage, un privilège que beaucoup ne peuvent pas s'offrir. Les pique-niques en famille à bord de la barque ajoutaient à ces instants une dimension chaleureuse et festive, renforçant les liens familiaux. Avoir la chance d'accéder ainsi à la mer, de pouvoir partir à la découverte des criques, de la faune marine, ou simplement de profiter du calme et de la beauté du littoral, est une faveur qui a enrichi mon existence et créé des souvenirs durables.

Ainsi, lorsque Madame Annette Haudiquet, alors directrice du MuMa, m'a suggéré d'explorer Le Havre la nuit, j'ai naturellement été attiré par le port et ses dépendances plutôt que par le centre-ville et l'architecture d'Auguste Perret. Cette attirance pour la mer m'a conduit au Grand port maritime, un domaine complexe avec ses accès restreints, surtout la nuit. Les trafics divers, y compris celui de la drogue, imposent une vigilance constante. Malgré les autorisations des autorités portuaires, je n'ai pu m'approcher suffisamment des navires, ce qui m'a poussé à travailler à distance, utilisant les structures monumentales accessibles pour capturer la nature de cette zone.

Par opposition à son modernisme, j'ai étendu mes recherches aux anciens bassins intégrés à la ville moderne. Celles-ci aurait pu offrir une image nostalgique du Havre. Cependant, l'évolution récente des anciennes structures et des entrepôts ont métamorphosé ces quartiers, leur conférant une nouvelle vie, tout en préservant l'empreinte du passé. Ces transformations m'ont amené à déborder sur les quartiers périphériques qui abritaient les travailleurs du port. Ils se répartissent de manière hétérogène dans la cité, leur urbanisme et leur architecture étant indissociables des revenus de leurs habitants.

En me concentrant sur les zones contiguës aux bassins, j'ai choisi d'explorer des quartiers tels que Les Neiges et Saint-François, ce dernier ayant été écarté du projet d'Auguste Perret. Les quartiers du Port et de l'Eure, tout autant emblématiques, ont également été le théâtre de ma quête. Chaque quartier a été parcouru au cours de nombreuses nuits, à différentes saisons et sous divers aspects météorologiques, révélant ainsi leur richesse et leur diversité.

Pour me libérer des contraintes de mon propre « système », j'ai cherché à déceler les différences qui se cachent dans les détails. En m'approchant



**Alain Ceccaroli**  
Les Formes de l'ordinaire, 1/5,  
2019-2021  
Tirage argentique noir et blanc sur  
papier, 55 x 45,5 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
achat de la Ville avec l'aide du FRAM,  
2021

des pentes, des hauteurs et des rues tortueuses, j'ai découvert une nouvelle dimension du Havre. La haute ville, offrant une vue imprenable sur la ville basse, m'a permis d'ouvrir un nouveau chapitre dans mon exploration, m'incitant à adopter un langage photographique plus familier et accessible. Les plongées et contre-plongées, en me permettant de pénétrer dans les jardins et de franchir les clôtures, ont complété ma recherche artistique.

Il était également important de ne pas négliger la corniche, résidence des notables, qui jouit d'une vue panoramique sur la mer. J'ai abordé cette zone par des vues frontales, isolant chaque demeure dans une série de portraits, révélant ainsi leur singularité. Cette approche est à comparer à celle de ma série sur les oliviers monumentaux, où chaque sujet est soigneusement séparé de ses congénères afin d'en extraire la caractéristique unique qui le définit. Chaque photographie devient alors un témoignage de l'identité propre à chaque motif, tout en s'inscrivant dans l'histoire plus vaste de la vie portuaire et de ses habitants.

À travers ce voyage photographique, j'ai cherché à capturer non seulement les paysages et les structures du Havre, mais aussi l'essence même de ces lieux. Mes expériences personnelles, depuis les voyages en bateau de mon enfance jusqu'aux explorations nocturnes des ports comme Rochefort,

Le Pirée, Thessalonique ou La Canée en Crète, ont profondément influencé ma perception et ma représentation de ces villes.

En documentant les transformations des quartiers portuaires, j'ai tenté de révéler les couches complexes de ces communautés de travailleurs. Les ports, avec leurs contrastes entre modernité et tradition, entre accès et restriction, entre beauté et turbulence, offrent un terrain fertile pour une exploration artistique et sociale. Mon œuvre vise à transcender les simples images pour raconter une histoire plus large : celle de la connexion humaine avec la mer, des défis et des triomphes des communautés portuaires, et de la quête incessante de liberté et de découverte.

En isolant chaque sujet, qu'il s'agisse d'un container, d'un navire, d'un quartier ou d'une maison, j'ai cherché à mettre en lumière leur singularité tout en les intégrant dans une narration collective.

En fin de compte, ce projet est une célébration de la mer et des ports, non seulement comme des lieux géographiques, mais comme des espaces de mémoire, d'identité et de transformation. À travers mes photographies, j'espère inviter les spectateurs à voir au-delà des surfaces, à ressentir les émotions et les histoires qui animent ces lieux, et à apprécier la beauté et la complexité des vies qui s'y déroulent.

**Alain Ceccaroli**

## JEAN-CHRISTIAN FLEURY

né en 1946

### SCÈNE DE NUIT

En déambulant tard dans la nuit sur les quais du port du Havre, j'avais été frappé par l'aspect irréel de ces lieux industriels, pourtant voués à une activité on ne peut plus concrète et prosaïque. Alors que toute activité a cessé, qu'ils se font déserts et silencieux, les quais, les entrepôts, les installations ferroviaires deviennent les décors d'une fiction policière ou d'un film noir. Rien ne se passe et pourtant tout témoigne d'un drame latent qu'on pressent imminent mais qui demeure indéfinissable. Sous l'éclairage théâtral des projecteurs ou dans la pénombre, les grues, les machines, les outils perdent leur fonctionnalité pour devenir des sculptures égarées ; l'obscurité est une menace, une fenêtre éclairée signale un refuge possible, une porte ouverte offre une échappatoire ; les inscriptions, les traces, les détails les plus triviaux, prennent valeur d'indice précieux. Mais

de quoi ? On ne le saura pas. Tout voudrait faire sens mais le référent – l'histoire – est absent.

Cette remise en cause du sens commun, cette hiérarchie bouleversée des choses qui donne un rôle essentiel à l'élément le plus dérisoire sont le propre de l'investigation des scènes de crimes par la police. Elles le sont aussi de toute photographie de lieu, pour peu qu'elles laissent place à l'interprétation. Une broussaille, un pan de mur, une ombre, un reflet fugitif ont la charge capitale de faire tenir la composition de l'image, de donner sens au chaos que le réel propose au photographe. Protégée par des barrières de la contamination du monde extérieur, la portion de territoire où opère l'enquêteur de la police est un monde autonome qui a ses règles spécifiques, tout comme le champ, circonscrit par le cadre, où opère le photographe. Pour l'un comme pour l'autre, il s'agit, pour quelques instants, de « fixer la scène ». C'est-à-dire aussi d'arrêter le temps.

Demain matin, lorsque le jour régnera de nouveau sur les quais du Havre, toute chose reprendra sa place. L'énigme sera levée. Ou plutôt, elle n'aura jamais été.

#### Jean-Christian Fleury

*La série « Scènes de nuit » a été réalisée entre 1986 et 1988 dans les ports du Havre, de Douarnenez, de Dieppe, de Brest, de Nantes et de Marseille.*





**Jean-Christian Fleury**  
Dieppe, novembre 1986  
Tirage argentique, 40 x 50 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
don de l'artiste, 2025

## JR, CHORÉGRAPHE DU VIVANT

né en 1983

Les deux œuvres « Women are heroes, Elisabeth Kamanga, Le Havre, France, 2018 » et « Ballerina in containers, On the verge, Le Havre, France, 2021 » sont particulièrement emblématiques de la démarche de l'artiste JR et de son rapport à l'espace public. En effet, « Women are heroes, Elisabeth Kamanga, Le Havre, France, 2018 » procède de deux photographies préalablement réalisées par l'artiste – l'image de deux yeux et d'un bras –, agrandies à des dimensions monumentales et recollées sur des bâtiments symboliques ou des modes de transport transfrontaliers, ici un porte-conteneurs de 363 mètres de long en escale au Havre. Telles des apparitions, l'impact visuel est au maximum entre ce regard qui nous fixe intensément ou ce bras musculeux qui soutient délicatement une ballerine en tutu blanc et la géométrie implacable du port industriel.

En 2008, JR a initié son projet « Women Are Heroes » afin de rendre hommage aux femmes du monde entier qui tiennent des rôles fondateurs au sein de leur société, mais qui sont pourtant les premières victimes de représailles sexuelles, religieuses, éducatives, économiques ou politiques en cas de régression des droits sociaux, d'abus de pouvoir ou de conflits meurtriers. Ces femmes lui ont fait confiance, avec la seule promesse de faire voyager « leur histoire ». Leur portrait ou leur regard ont ainsi circulé des ponts de Paris aux gratte-ciels de New York, des murs de Phnom Penh à ceux d'une favela au Brésil, de trains africains à des bateaux de commerce internationaux.

En 2014, le projet « Women Are Heroes » a achevé son cycle au Havre, à travers une ultime intervention sur le porte-conteneurs *Le Magellan* de la compagnie CMA CGM en partance pour la Malaisie. En seulement 10 jours, avec l'aide des dockers du port, 2 600 bandes de papier ont été collées sur les conteneurs embarqués, image gigantesque d'un regard de femme sillonnant les océans du globe. « Nous n'avons aucune idée de ce que contiennent les conteneurs : affaires de gens quittant un pays pour construire une autre vie, produits qui vont être transformés, consommés... Nous ne savons pas non plus où et comment les gens verront ce regard mais nous sommes certains que certaines femmes, très loin, sentiront quelque chose à la vue de ce bateau. », précise l'artiste.

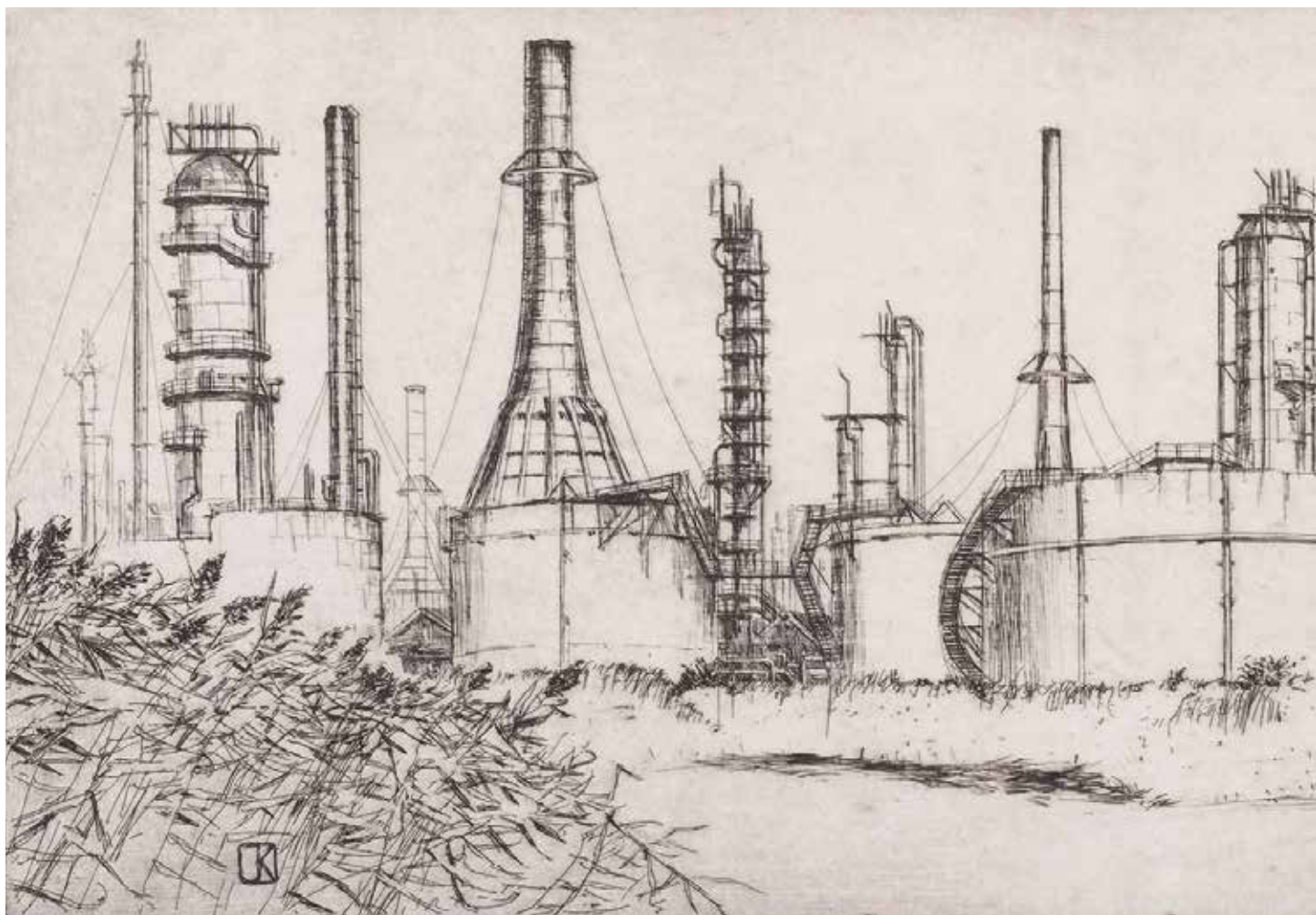
Le jour du départ, JR a fait poser deux danseuses et deux danseurs du ballet de l'Opéra de Paris dans certains conteneurs dont les portes habituellement closes hermétiquement ont été ouvertes pour l'occasion. En confrontant la délicatesse de la danse et la pesanteur des conteneurs, l'artiste fait dialoguer deux mondes qu'au premier regard tout oppose. Pour autant, le ballet classique requiert une rigueur et une maîtrise au millimètre qui n'ont rien à envier aux mouvements automatiques et informatisés du transport maritime d'aujourd'hui. À nous de nous situer entre la chorégraphie du vivant et celle de la technologie contemporaine.

**Marc Donnadieu**





JR  
Ballerina in Containers, on the Verge,  
Le Havre, France, 2021  
Tirage photographique couleur,  
contrecollé sur dibond, 1/3, 153 x 228 cm



## JÜRG KREIENBÜHL

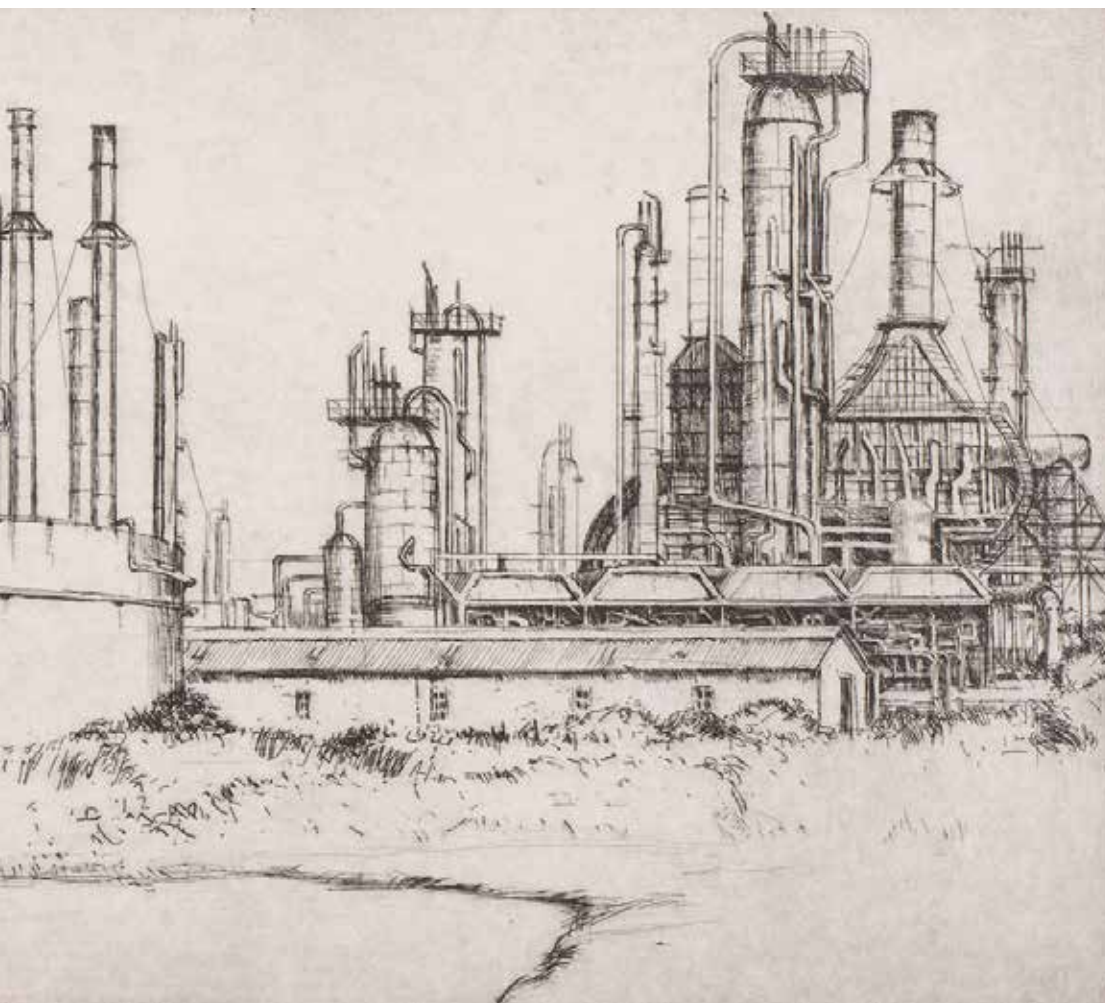
(1932 – 2007)

Après avoir arrêté ses études au lycée, le bâlois Jürg Kreienbühl suit le cours préparatoire de graphisme à l'école générale des arts et métiers de 1950 à 1951. Il quitte la sécurité financière que lui assurait le métier - brièvement exercé - de peintre en bâtiment pour s'installer en France en 1956. Une bourse de sa ville natale lui permet de financer modestement ses débuts d'artiste peintre.

Kreienbühl découvre la Normandie à la fin des années 1960 : Le Tréport, mais également Le Havre ou plus exactement sa banlieue industrielle. Il y revient à plusieurs reprises, en 1972, 1977 et 1978. Il installe sa famille pour plusieurs mois à Harfleur, à proximité immédiate du port normand. Kreienbühl y poursuit le travail entamé dans la région parisienne. En effet, quand il s'installe en France en 1956, le jeune artiste fait le choix de le faire non pas dans la capitale, mais dans ses banlieues populaires : d'abord à Colombes, puis dans un bidonville de Bezons ou encore à Carrières-sur-Seine. Car il s'intéresse aux zones périphériques, oubliées, négligées. Kreienbühl

chronique les coulisses des Trente Glorieuses, les laissés-pour-compte. Sans fards ni illusions, mais également sans sensationnalisme, il montre la réalité brute de ce qu'il voit. Peu en phase avec l'abstraction qui fait florès dans les années 1950, il travaille sur le motif avec l'acuité du regard d'un scientifique, lui qui commença des études en sciences naturelles à l'université de Bâle en 1949. Si l'œuvre de Kreienbühl ne donne pas à voir ce qui est beau, pour privilégier ce qui est, l'artiste le fait de belle manière, regardant vers la Nouvelle-Objectivité ou les impressionnistes. Ainsi, il peint les bords de Seine qui avaient inspiré les impressionnistes, mais à l'époque contemporaine, avec les conséquences de la pollution industrielle et de l'urbanisation.

Son travail décrit des territoires en mutation, en chantier, parsemés de grues, de terrains vagues, de tas d'ordures et de grands ensembles en train de prendre forme. Après avoir saisi des objets en décomposition, ce sont des paysages en décomposition/recomposition, comme une vanité contemporaine nous rappelant que tout est voué à disparaître. De ses différents séjours, l'artiste rapporte de nombreux dessins croqués sur le vif, au crayon. Il reprend ses notes, nourries de cette



**Jürg Kreienbühl**  
*La Raffinerie*, 1978  
Eau-forte et pointe sèche sur zinc  
sur papier vélin, 17,5 x 71 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
achat de la Ville, 2025

proximité avec le réel, pour les transcrire à l'eau-forte et à la pointe sèche sur des plaques de zinc. Si Kreienbühl s'initie à la lithographie auprès de Hans Zulauf (1905-1976), un des derniers lithographes de métier, son apprentissage de la pointe sèche et de l'eau-forte est plus empirique.

Avec un sens aigu de la composition, il organise l'espace, son paysage, en plans superposés. La banlieue havraise, marquée par une zone industrialo-portuaire galopante, lui inspire de nombreuses gravures. Dans une verticalité assumée, Kreienbühl se saisit de la torchère d'une usine pétro-chimique qui se reflète dans l'eau du marais. En y prêtant attention, le visiteur s'aperçoit que cette eau est non seulement chargée de déchets, mais également constellée de galettes de pétrole. Ce sont les *pétrole-nymphéas*, une transfiguration de l'œuvre de Claude Monet. En 1978-1979, il est marqué par la silhouette fantomatique de *France*, gangrené par la rouille, désarmé et abandonné sur le quai de l'oubli. La fierté nationale est alors remise devant de renaître, sous le nom de *Norway*.

**Michaël Debris**

## CLAUDE LE MEILLEUR, DIT, CLEM LE GRAVEUR

(1930 – 2018)

C'est avec un œil de peintre puis d'architecte que Claude Le Meilleur observe le monde portuaire. Formé à l'École régionale des beaux-arts du Havre dans l'atelier d'Albert Copieux, il entre ensuite comme dessinateur dans le cabinet des architectes Boucher, Vernot & Franche, installés au Havre entre 1949 et 1962. Ces architectes réalisent notamment la Caisse d'Épargne, place de l'hôtel-de-ville, en 1953 et le magasin Printemps, avenue René Coty en 1956. Cette expérience en architecture marque profondément la démarche artistique de l'artiste, fondée sur la structure, la ligne et l'espace et nourrit son œuvre d'une grande rigueur technique. Claude Le Meilleur intègre ensuite le prestigieux atelier de gravure de Claude Breton (1928-2006) aux beaux-arts Montparnasse de la ville de Paris. Sous le pseudonyme de Clem, il s'impose rapidement comme une figure majeure de la gravure contemporaine française.

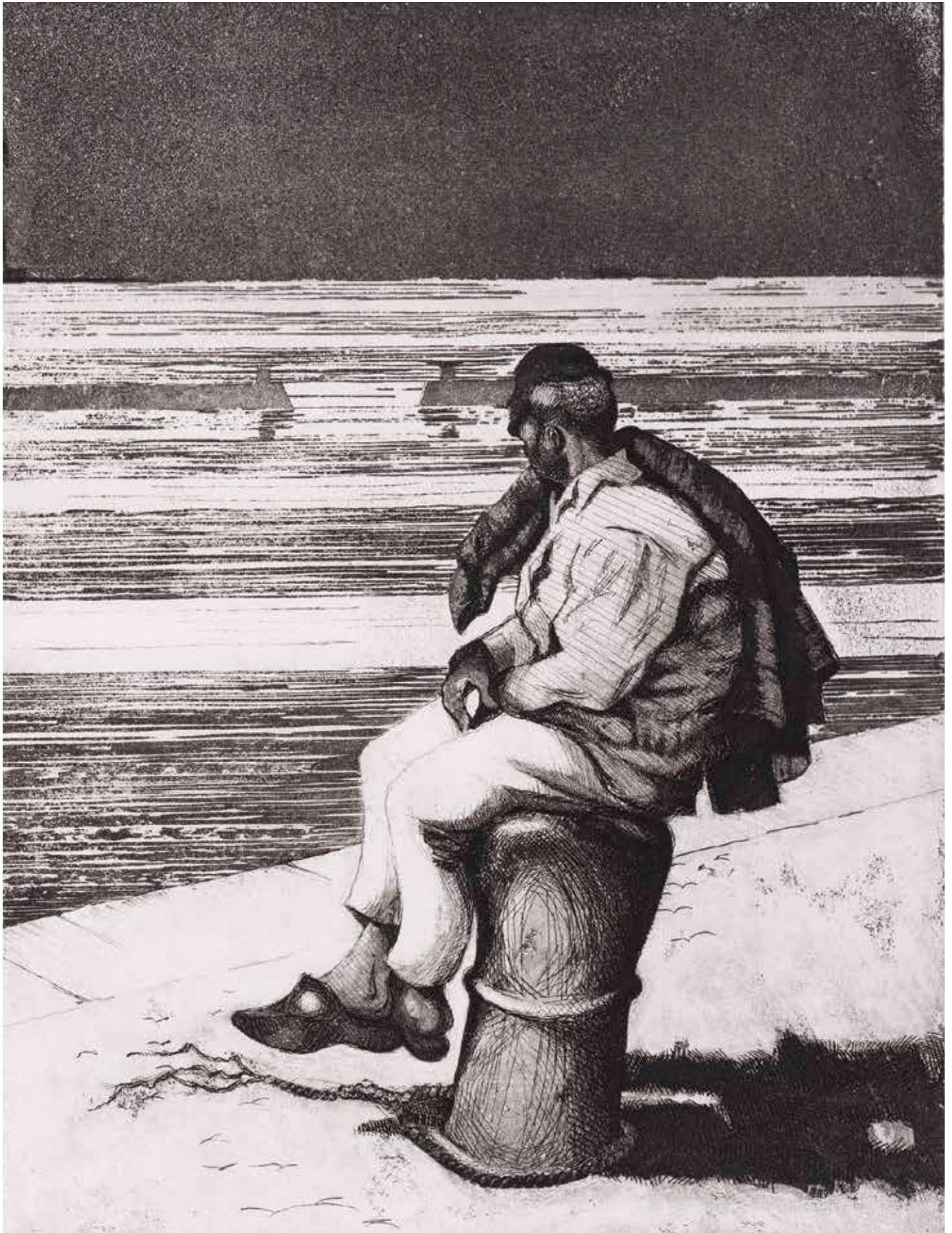
Havrais, Clem ne peut qu'être sensible à l'univers portuaire, peuplé de grues, de lignes horizontales ou verticales. Il décrit les étapes de notre civilisation avec poésie et précision — gares de triage, ponts de signalisation — tandis qu'inlassablement un vol de mouettes tournoie sur fond d'écume et d'ajoncs. Au fil des années, son trait devient incisif, jouant constamment avec le croisement des structures où pénombre et lumière s'entrelacent. Telles des passerelles, piliers ou poutres métalliques jetées sur un bras de mer, leurs lignes se déploient avec force à travers l'espace de la feuille. Le graveur construit ses planches d'une main ferme, introduisant subtilement des nuances de couleurs et de textures qui invitent à une relecture attentive de chaque œuvre. Ses estampes incarnent le reflet d'une civilisation faite de ferraille et de béton, offrant une lecture architecturée du monde moderne qui frôle parfois l'abstraction. Le Meilleur apporte une touche de couleur dans un monde portuaire, volontiers dominé par les sombres masses métalliques. L'eau se pare d'une couleur vert anis, comme dans *Le Duc d'Albe* ou jaune citron, dans *l'Écluse 1*.

Artiste curieux et amoureux de la vie, Clem a su porter l'estampe au rang d'une expression artistique à part entière, éloignée de toute idée de reproduction chère au XIX<sup>e</sup> siècle. Ses œuvres sont présentées dans diverses expositions tant en France (dont à l'abbaye de Graville, au Havre) qu'à l'étranger. Il reçoit de nombreuses récompenses dont le Prix de dessin de la Ville du Havre en 1989, la Médaille d'or au Salon des artistes français en 1991 et la médaille d'honneur à ce même salon en 2002. Le prestigieux Prix Taylor lui est attribué en 2000, ainsi que le Prix de la Société française de gravure par l'Institut de France, en 2004. Il est également honoré par la Médaille d'honneur du Salon des artistes français en 2002.

Si Clem meurt à Paris en 2018, il est enterré au cimetière de Sanvic au Havre. Depuis 2019, son œuvre est conservée et valorisée par la Fondation Taylor à Paris.

En 2024, le MuMa reçoit de sa veuve Christiane Le Meilleur, une importante donation de quarante-sept gravures et un dessin *Les Échecs* qui a été primé par la Ville du Havre en 1989. Les liens de l'artiste avec la ville océane, la qualité de son travail et son intérêt marqué pour l'univers maritime et portuaire ont suscité un intérêt pour son travail. Ses motifs de bateaux, de digues, de cordages, de gréments ou d'amarres s'illustrent à travers des estampes comme *L'Abeille*, ou la série sur le thème de *L'Écluse*. Les estampes de la série intitulée *Le Duc d'Albe*, représentent ces appontements d'accostage et d'amarrage, mis en place dans les années 1970 et conçus pour absorber les tonnages importants des pétroliers. La suite *Les Bers* montre ces poutrelles de métal ou de bois permettant de caler tout type de navires et de les échouer pendant la saison hivernale. La bitte d'amarrage apparaît fréquemment comme motif comme dans *Amarres* pour montrer la multiplicité des bouts cordés ou encore dans la très poétique estampe *Le Voyageur immobile*.

Géraldine Lefebvre



**Claude Le Meilleur, dit Clem**  
*Le Voyageur immobile, s.d.*  
Gravure, 63 x 50 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
don Christiane Le Meilleur, 2024

## HASSAN MASSOUDY

né en 1944

Je suis arrivé en France à l'été 1969. À la rentrée universitaire de 1970, j'ai été admis à l'école des Beaux-Arts de Paris où j'ai intégré l'atelier de Pierre Matthey.

À l'école nous étudions toutes les matières artistiques comme le dessin, l'anatomie, la perspective, l'histoire de l'art, l'architecture, les différentes techniques de la peinture, la mosaïque, la fresque... Mais Pierre Matthey avait une particularité, il aimait emmener ses élèves par petits groupes, hors les murs de l'atelier. Par exemple les installer pour un mois au milieu du public à la Maison de la Culture de Créteil, ou de celle d'Amiens, ou bien les faire assister à une leçon d'Olivier Messiaen au conservatoire de musique pour ensuite croquer les musiciens, ou encore les emmener pour de courts séjours dans le port du Havre.

Si mes souvenirs sont bons, après plus de cinquante ans, le but était de peindre et d'enjoliver avec des couleurs vives les massifs blockhaus, tristes vestiges de la Deuxième Guerre mondiale bordant la côte normande. Puis le projet fut abandonné et s'est transformé en étude des formes et structures portuaires.

Quel étonnement lorsque je suis arrivé au port, moi venant de mon désert natal. Je découvrais l'immensité de la mer, mais ce qui me subjuga ce fut l'énormité des cargos, ces masses de ferrailles me transformant en lilliputien.

Pierre Matthey avait obtenu que sa dizaine d'étudiants puissent circuler librement sur les quais. Ainsi le matin notre petit groupe se dispersait afin de croquer sur le vif les machines et les hommes qui participaient aux activités portuaires. Nous nous retrouvions pour déjeuner et surtout en fin de journée avec notre professeur pour discuter et commenter nos dessins. Certaines fois nous y séjournions en période froide et nous étions heureux de venir nous réchauffer dans le musée tout proche ou dans l'un de ces bars fréquentés par les dockers afin d'y boire un café brûlant. Certaines de mes aquarelles ponctuées de gouttelettes ont gardé la trace d'une longue journée de pluie. Ces séances de quelques jours dans le port se sont renouvelées deux ou trois fois en 1971 et 1972. Une fois rentré à Paris dans l'atelier de l'école, chacun reprenait ses esquisses ou aquarelles qui nous servaient de base d'étude afin de les transcrire en toiles ou en dessins plus élaborés.

Les dockers m'ont beaucoup marqué, ces funambules jonglant avec les cargaisons et les conteneurs, accrochés à l'extrémité de leur grue. Le Havre port maritime mais aussi chantier de réparation navale, l'animation y est grande, les hommes, cigarette au bec, martèlent, soudent, poncent, et moi j'essaie de capter leurs mouvements, d'exprimer la force de leurs bras qui tordent, plient les pièces métalliques, luttent avec la machine. Tous ces morceaux de ferraille, proues de cargo, grosses chaînes, amarres, tuyaux qui serpentent, enchevêtrements de câbles, vannes, se transforment et prennent vie. Les grues deviennent girafes, les véhicules de manutention deviennent crabes aux larges pinces, les vannes acquièrent des yeux et parfois un sourire. Tout est sombre, noir ou rouille, alors je colore de rouge, de bleu, de jaune, de vert, en aplats de couleurs inspirés de Fernand Léger.

Et puis il y avait cette chose que je ne pouvais transcrire graphiquement et qui impressionnait aussi, c'était le concert des machines, cacophonie de crissements, de grincements, de roulements de chaînes où se mêlait parfois un cri.

Durant les années qui suivirent, inlassablement j'ai repris chaque croquis en en faisant des variations infinies, tant par les couleurs que par les supports et la taille des réalisations. On peut ainsi retrouver un même motif sur un petit papier, une grande feuille ou une toile, avec telle grue une fois verte, une fois jaune, une fois rouge, comme si je n'arrivais pas à épuiser le sujet.

Ces quelques échappées au Havre ont marqué de manière indélébile ma mémoire d'étudiant.

Le port transformé en forêt métallique est réapparu en composition calligraphique. Lorsque je réalise une composition le vide est aussi important que le plein, le blanc que le noir. La grue noire telle une sculpture de fer se détache du ciel, ombre et lumière. Sa charpente est passée dans la construction de mes mots. Son assise solide et la force de sa structure a façonné, j'en suis certain, la composition des signes que j'assemble.

Le port du Havre, dont le souvenir est lié à cette période heureuse de liberté, participe encore durablement à la force que j'essaie de transmettre aux lettres et aux mots que je calligraphie.

**Hassan Massoudy**





**Hassan Massoudy**  
*Le Port du Havre*, vers 1972-1973  
huile sur toile, 59,8 x 91,8 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux,  
en cours d'acquisition, don de l'artiste,  
2024

## SYLVESTRE MEINZER

née en 1971

### UN PORT D'OMBRE ET DE LUMIÈRE

Ma vision du port du Havre, c'est d'abord celle d'une carte physique, doublée d'une représentation sociale et historique, qui se prolonge par une expérience sensible opérant au plus profond de ma création artistique...

Je passe mon temps à errer et à me perdre dans le port, mais paradoxalement, je m'y sens en terrain familier : je reconnais telle tôle rouillée d'un brise-lames, telle peinture craquelée d'un mur, tel bois délavé d'une porte de dépôt et la composition d'un bitume rafistolé me rappelle une forme déjà vue. Ainsi pour moi, qui n'ai aucun sens de l'orientation, le port se découvre d'abord par sa carte : un dessin plein de signes et de lignes, de lettres, de marques, de points, bandes bleues, zones grises, vertes, stries noires ou jaunes. Il y a tant de chemins possibles ou impossibles pour parcourir le port, et partout des routes, des barrières, des ronds-points, des cales, des passages à niveau, des hangars, des enclos, des chaussées et des quais avec les indications qui s'y rapportent, précisément.

Car la forme d'un port est avant tout une affaire de régulation, de commerce et de discipline. Derrière son plan et son modelé, il y a des navires en partance, d'autres qui arrivent, chacun avec une destination et un rôle bien défini : porte-conteneurs, cargo roulier, navire de recherche, de pêche ou de croisière, remorqueur, pousseur, clipper...

Dans mon atelier, sur le site de « vesselfinder », je me plonge parfois dans ces réseaux de petites flèches roses, bleues, jaunes et vertes qui, à l'accostage, se transforment en points de couleur. À l'écran s'affiche la provenance et le nom des navires. Ils s'appellent *Gloria*, *Blue Aspire*, *Amadeus Diamond*, *Kongo Star*, *Hasta la vista* et viennent de Tanger, Brooklyn, Lisbonne, Rotterdam, Singapour, Abidjan...

Leurs capitaines suivent des indications claires, des données satellitaires précises, dépourvues de considérations esthétiques ou affectives. Ils obéissent à une prose spécifique, dont « le havre-port.com » se fait la voix : « *En raison de la pose d'enrochements sur le retour sud amont de l'écluse Vétillart, l'accostage des navires, bateaux et engins flottants est interdit quai de Garonne entre les points métriques 000 et 100* »...

\*

Pourtant, le port du Havre, depuis sa création par

François 1<sup>er</sup>, est aussi marqué par son histoire humaine. On dit que dans chaque famille du Havre, il y a un marin ou un docker. Ce n'est plus aussi vrai aujourd'hui mais l'histoire ne s'efface pas et la mémoire reste, donnant à la ville sa couleur de labeur, de luttes et même son surnom : Le Havre « La Rebelle ».

Ma rencontre avec le port du Havre est aussi liée à l'histoire de Jules Durand. Alors qu'il prenait en 1910 la tête d'une union qui allait devenir le syndicat des ouvriers-dockers, cet ouvrier-charbonnier a vu son destin basculer. La Compagnie Générale Transatlantique avait profité d'une rixe mortelle sur le port pour lui en attribuer l'intention criminelle, et le faire ainsi condamner à mort, avec la complicité des juges.

Son histoire tragique, d'une gravité hors-norme, était peu connue quand je m'y intéressais. J'en ai fait un film, « Mémoires d'un condamné », sorti en salles en 2017. Ce long-métrage documentaire m'a permis d'explorer autrement Le Havre, du côté de celles et ceux qui l'ont façonnée, qui lui ont donné son souffle, son cœur battant, solide mais pas infaillible - tant la ville est humaine.

S'intéresser à Jules Durand au Havre nécessitait d'ouvrir ses yeux et son cœur à la cause ouvrière, de se jeter dans le creuset des tensions, des blessures et des traumatismes encore cuisants. Le port, toujours, était au centre des témoignages : il représentait l'élément tangible du travail, des peines, des solidarités et des luttes. Si dans l'entourage des travailleurs, l'image de ce « Dreyfus de la classe ouvrière » résonnait comme une figure tutélaire, mémorielle, gardienne d'un combat pour la justice sociale, force était de constater que le déni avait opéré ailleurs. Les éléments tangibles de son dossier avaient disparu, les archives municipales, judiciaires et médicales, celles de la Compagnie Générale Transatlantique (French Lines) restaient aphones. Lorsque je cherchais des pièces à conviction pour évoquer cet homme anéanti, mort à l'asile après sa condamnation à mort, je recevais de maigres chemises en papier avec quelques articles et des photographies délavées représentant, par exemple, sa maison quai de Saône. En revanche, les descendants de sa famille, les dockers, ouvriers, syndicalistes, les passionnés d'histoire populaire, judiciaire ou portuaire et même ses possibles voisins étaient prolixes. Ils réhabilitaient son souvenir plus de 100 ans après les faits. Dans la récolte des témoignages, au fil des temporalités et des géographies personnelles, je me suis presque noyée, avant de pouvoir reconstituer son histoire. Sur les quais du quartier de l'Eure où il avait vécu avec sa Julia, je laissais entendre sa voix, interprétée Pierre Arditi : « *Ne te fais pas de chagrin, tout le monde connaît ma conduite, comme toi tu as pu longtemps la juger. Te dire la principale chose en ce moment est de consoler le père et la mère car je*



**Sylvestre Meinzer**  
*Rue des Chantiers*, 2017-2021  
 Tirage couleur Pro pigmentaire sur papier Museum Arches «Fine Art», 21 x 29,7 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, achat de la Ville avec l'aide du FRAM, 2022

*suis persuadé qu'ils doivent être dans un profond chagrin. Eh bien, ce n'est pas la peine, car soyez certains que ma détention n'est qu'une question de jours et que je ressortirai la tête haute... ».*

\*

Enfin, au-delà d'une carte utile et d'un film mémorable, le port du Havre reste pour moi une source infinie d'expériences sensibles. De jour, comme de nuit, j'y pose mon pied photographique pour capturer sa magie, son mystère, exposer à la lumière de ses ciels variés une part de son « aura », que Walter Benjamin décrivait comme « *l'apparition unique d'un lointain* »

Après avoir traversé le petit pont vert, je m'arrête parfois au Pont 5 avec ses « bars-tabac-restaurants-jeux » investis dès le matin par des artisans, des dockers et des routiers. Je commande occasionnellement un sandwich à l'omelette qui me tient au ventre pour la journée et mes pensées se promènent, au hasard de la marche. Soudain je vois quelque chose, une forme, un objet, une lumière. Parfois, c'est un éclat de couleur, un rayon de soleil, une ombre ou une matière, une composition qui s'organise devant moi dans le paysage. Je m'arrête étonnée. Il s'agit d'une impression fugitive, ou d'un miracle, qui s'accompagne d'un sentiment de joie. Avec grâce, le monde s'anime de son effet pictural, comme un cadre sensible qui offrirait un chemin à l'œil. Un tableau vibrant et sauvage apparaît, de rouille fauve, fonte noire, eaux sombres, trottoir bistre, algues vertes, écailles bleues... Les taches de lumière dans les bassins sont comme des écritures. Derrière les conteneurs en rectangles colorés et allongés, les cheminées de la centrale pointent vers le ciel. Un navire passe au loin, avec son chargement étagé comme un palais.

La série de photographies « Le Havre la nuit » est le fruit de déambulations nocturnes dans le port et les quartiers sud, de l'Eure, des Neiges, des Champs Barets, le long du boulevard Jules Durand, du Canal de Tancarville... Pendant ces nuits d'hiver 2017, au bord de la nouvelle lune, tout n'était que résonances bleues, noires et jaunes. Les lumières des néons, des lampadaires et des maisons résonnaient dans une parfaite orchestration avec l'ombre profonde et le bleu lumineux de la nuit. Les sols composites, parfois mouillés ou huileux, les vitrages translucides, les matières métalliques réfléchissantes, les murs opaques et les structures portuaires au loin, participaient d'une ambiance singulière, proche du rêve. L'absence d'animation faisait penser à un décor de cinéma endormi, qui attendait qu'on l'illumine. Sur cette scène étrangement figée, des figurants noctambules apparaissaient parfois, sous forme d'ombres, venues d'on-ne-sait-où, pour rappeler la fête, le travail ou l'ennui. Quand la lumière devenait plus claire au lever du jour, le théâtre d'ombres disparaissait et avec lui son cortège de féerie.

Alors le réel, en couleurs éclatantes et en trois dimensions, prenait le relais... Devant le défilé des navires glissant vers la rade, il m'arrivait de penser au peintre Boudin, qui écrivait en mars 1854 : « *en me promenant mélancolique, je regarde cette lumière qui inonde la terre, qui frémit sur l'eau, qui joue sur les vêtements et j'ai des défaillances de voir combien il faut de génie pour saisir tant de difficultés...* ».

**Sylvestre Meinzer**



**Pierre et Gilles**  
*Dans le port du Havre*  
(Frédéric Lenfant), 1998  
Photographie peinte, pièce unique,  
101 x 124 cm, collection  
Noirmontartproduction, en cours  
d'acquisition par le MuMa



## PIERRE ET GILLES

nés en 1950 et 1953

Réalisée en 1998, *Dans le Port du Havre* (Frédéric Lenfant) de Pierre et Gilles est à l'origine de la série « Wonderful Town<sup>1</sup> » qui regroupe un ensemble d'œuvres aux teintes sombres et mélancoliques d'un monde à la dérive ou en train de sombrer. Ici, la ville du Havre dont on peut immédiatement identifier les deux cheminées de la centrale électrique et les cuves de pétrole du port industriel. Pour autant, l'approche est moins réaliste qu'onirique. Les artistes tiennent ainsi à préciser : « Ici la noyade d'un jeune marin dans l'eau polluée d'un port renvoie à la nostalgie d'un passé idéalisé, à la Jacques Demy<sup>2</sup>. » Aussi l'apparition de la beauté diaphane et quasi picturale de Frédéric Lenfant contraste-t-elle avec une eau noire et profonde sur laquelle on perçoit, dès les premiers coups d'œil, non pas des débris flottants à sa surface mais des éléments de décor artificiels telles les bulles de plastique déposées sur du papier métallisé. Ce qui en souligne d'autant plus sa dimension symbolique, voire allégorique.

Les thèmes de la ville du Havre et du marin traversent tout l'œuvre de Pierre et Gilles. Ce dernier est en effet né à Sainte-Adresse et y a poursuivi des études à l'école des Beaux-Arts avant de monter à Paris en 1972, où il rencontre quatre ans plus tard le photographe Pierre Commoy, né à La-Rochesur-Yon. Son attachement pour sa ville natale est perceptible directement ou indirectement dans l'ensemble d'une œuvre « à quatre mains » qu'ils ont initié à partir de 1976. Néanmoins, c'est chez Pierre qu'apparaît, en 1975, la première photographie d'un marin – incarné par David Pontremoli –, figure qui les rendra internationalement célèbres grâce au portrait qu'ils ont réalisé en 1983 d'Étienne Daho vêtu d'une marinière rayée blanche et bleue. Pour autant, ce rapport au Havre est chez eux

teintée d'une certaine nostalgie vis-à-vis du temps qui passe. Pierre déclare ainsi : « C'est Gilles qui m'a fait découvrir le Havre. [...] C'était en hiver, il y avait de la neige et la ville paraissait un peu irréaliste avec ces grandes rues qui allaient vers la mer : c'était très beau ! On a vu le France qui était dans un immense terrain vague<sup>3</sup>. » Gilles avait en effet assisté, enfant, à l'inauguration en grande pompe de ce paquebot qui reliait deux fois par semaine Le Havre aux Amériques. « Dans le port du Havre » est très certainement empreint de cette vision hivernale d'un transatlantique qui autrefois faisait la gloire de cette France dont il porte le nom, et qui quelques dizaines d'années plus tard se retrouvera abandonné, à moitié rouillé, échoué dans le quai le plus reculé du port.

**Marc Donnadieu**

1 Cette série fera l'objet d'une exposition à Paris, à la galerie Noirmontartproduction, du 27 novembre 2009 au 27 janvier 2010. Le Communiqué de presse précise : « Wonderful Town, chacun l'imagine comme il veut. C'est un peu comme dans un film : un monde imaginaire où plein de choses se passent, joyeuses ou tristes, où les fantômes s'expriment, qu'ils soient oniriques, tendres ou violents. On retrouve tout notre univers dans ces œuvres qui peuvent être vues comme des apparitions »

2 In « Derrière l'objectif de Pierre et Gilles. Photos et propos », Paris, Éditions Hoebeke, 2013.

3 In « Entretien avec Sophie Duplaix », revue 2017&plus, n° 14, p. 59

## BERNARD PLOSSU

né en 1945

Je suis venu plusieurs fois au Havre, à l'invitation d'Annette Haudiquet, alors directrice du musée, en 2013, 2014 et 2015, et ai beaucoup photographié le port, qui m'a fasciné par son étendue. Afin de le visiter amplement, Olivier Richard (directeur du festival « Are you experiencing ») m'y a promené dans sa belle vieille limousine noire, ce qui m'a ainsi permis de le photographier dans des tas de parties et recoins où je n'aurais pas pu accéder seul à pied, tant ce lieu est gigantesque !

Déjà j'avais photographié de nombreux autres ports, qui sont toujours fascinants, comme Naples, Almeria, Athènes, Palerme, Marseille et Gênes...

Il règne dans tous les ports une sorte de

magie, une ambiance extraordinaire, due à l'activité commerciale, mais aussi à leur aspect « métaphysique », comme dans les tableaux des peintres italiens de cette école de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Et au fur et à mesure de mes visites au Havre, j'ai vraiment aimé y revenir et sentir, respirer cette ville merveilleuse et son immense port, qui emmène déjà l'imagination vers des lointains passionnants.

### Bernard Plossu



### Bernard Plossu

Le Havre. Mars 2014, 2014

Tirage argentique noir et blanc sur papier, 1/30, 18 x 24 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don de l'artiste, 2015



**Noémi Pujol**  
 Rue Amerigo Vespucci, Le Havre,  
 2009-2025  
 Tirage couleur pro pigmentaire sur  
 papier « Fine Art », 18,1 x 27,1 cm,  
 Le Havre, musée d'art moderne  
 André Malraux, en cours d'acquisition

## NOÉMI PUJOL,

née en 1953

Arrivée au Havre par grand hasard, je le découvris. La ville portuaire allait devenir un précipité des ports de l'enfance et peu à peu sa personnalité allait s'en détacher, se décadrer, s'étoffer d'endroits précis et multiples que je pouvais voir, revoir.

L'engouement se cristallisa par paliers, puis fortement car entretenu par une spirale de données :

course latérale du soleil couchant dans la baie, renouvelant l'angle de butée de la lumière ;  
 mouvement des marées quand les navires dupliquaient les barres d'immeubles ou l'inverse, quand les quais se vidaient ou se gorgeaient et que la ville montait ou s'abaissait ;  
 retournement de la lumière venue d'en bas réfléchi depuis l'embouchure, qui s'ajoutait au miroir des sables par marée très basse.

Dans ce théâtre s'invitait le déplacement des bateaux, présences furtives, quasi clandestines, s'approchant, disparaissant vers l'horizon veillés par ceux qui se pouvaient compter en stationnement dans la baie, là-bas.

Le port offre des routes, des multiplicités. Peut-on vraiment le connaître quand il ne cesse de muer ? Les chantiers, la mutation m'attirent par leurs « installations » aux agencements éphémères, tableaux comme au théâtre qui se remplacent

ou sont abandonnés, surpris au bout d'une route, immobilisés comme dans l'inertie propre aux dimanches.

Tout y est acteur, routes et ponts jusqu'aux surfaces de stockage, labyrinthes.

Mais les acteurs principaux en sont bien les bateaux aux massives silhouettes qui se croisent, s'éclipsent, se tournent, afflanquent les quais rectilignes poussés par les abeilles, là où officient les portiques dans des rituels arachnéens.

Lignes. Lumières. Silence. Masses.  
 Espace.

L'espace : le parcourir est lié à l'errance, au temps, à l'odeur de temps que produit l'immense des ports, Sète, Anvers, Lorient, Dunkerque, Haï-Phong, Gênes. Leurs formes physiques changent ; pourtant c'est ce magnétisme latent.

Cet espace, migre-t-il dans le captage photographique ? dans l'espace transposé du tableau pictural ? dans celui de l'écriture ? musicale ?

Les photographies délivrent la sensation, disent sur l'univers des hommes, peuvent aussi par tant de manières subvertir une approche et la « réinventer ». Et peu à peu, le temps passant, le port en elles témoigne sur lui-même.

**Noémi Pujol**

## ANDRÉ GITON, DIT RENÉ-JACQUES

(1908 – 2003)

Bien qu'il soit particulièrement reconnu pour ses photographies parisiennes, René-Jacques a tout au long de sa carrière régulièrement consacré des séries au paysage portuaire et en particulier à celui du Havre. Du Var à Dunkerque en passant par Marseille, Bordeaux, les Côtes Atlantique, les Chantiers de Saint-Nazaire, Brest, Dieppe, Calais et le long de la Seine, on trouve en effet des ports de tous les littoraux de France dans son œuvre.

André Giton naît au Cambodge en 1908. Fils d'un administrateur colonial issu d'une famille de Royan, il est certainement conscient très jeune de l'importance des liaisons maritimes et des ports dans le fonctionnement du monde de son siècle. Malgré une forte inclinaison littéraire, il élit en 1932 le métier de photographe. Grâce aux récents progrès et aux innovations constantes des appareils et des équipements comme des techniques d'impression, c'est alors un métier en pleine expansion.

Sous le pseudonyme de René-Jacques, il se fait rapidement une place et vit grâce aux images publicitaires, à la photographie de plateau pour le cinéma et aux commandes des journaux et des revues illustrées. C'est peut-être à cette époque qu'il vient pour la première fois au Havre où il consacre une série de prises de vues au port et aux transatlantiques à laquelle appartiendrait un des tirages de la collection du MuMa<sup>1</sup>. Reconnu rapidement comme un photographe de talent, il expose dès 1934 et fait même partie en 1937 de la sélection de Beaumont Newhall pour l'exposition « Photography 1839-1937 » du MoMa.

Son goût pour la littérature le mène aussi à l'illustration d'ouvrages. Dès 1938 avec « Envoûtement de Paris » de Francis Carco, sa capacité à donner une interprétation visuelle des textes est appréciée et reconnue.

Après-guerre, il rejoint Emmanuel Sougez et son « Groupe des 15 » pour sa valorisation de la photographie « pure » et l'affirmation du métier de photographe. Parcourant les routes de France pour des commandes de revues françaises et américaines et d'éditeurs de brochures et de guides de voyages, il parvient à une grande maîtrise de la photographie de paysage.

La publication en 1944 chez Calmann-Lévy d'une série de vues consacrées à la Seine réalisées pour l'illustration de l'ouvrage d'Albert T'Serstevens, « La Seine à Paris » convainc les éditions Grasset de lui confier en 1946 l'iconographie de « La Mer est un pays secret » d'Édouard Peisson. Engagé dans son rôle d'illustrateur et inspiré par le sujet et le texte, René-Jacques se rend à Marseille, à Bordeaux et au Havre dans l'intention de capter spécifiquement des « images de bateaux, d'objets marins ou

d'atmosphère portuaire<sup>2</sup> ». Pour ce projet, il choisit spécialement « un matériel de plus grand format pour travailler particulièrement sur les matières et les lumières, et rendre ainsi vivants et présents les filins d'amarrage, les coques des navires ou la translucidité de leurs sillages<sup>3</sup> ». Publié en 1948, avec une réception assez décevante, l'ouvrage rassemble de nombreuses vues de ce travail, dont 56 du port du Havre, auxquelles s'ajoutent des photographies du tournage du film « Remorques » (1939-1940) et au moins une vue du reportage havrais d'avant-guerre.

Au début des années 1960, ses commandes régulières pour des éditions touristiques l'emmènent à Rouen puis de nouveau au Havre où il photographie une nouvelle fois le port et ses paquebots. C'est de cette période que relèvent les deux autres tirages du MuMa de l'exposition<sup>4</sup>. Dans ces derniers travaux portuaires, la recherche d'une esthétique plus graphique révèle l'expérience de ses commandes publicitaires et de celles du monde industriel du début des années 1950, en particulier pour les aciéries de Longwy et les usines Renault.

L'expression du paysage chez René-Jacques est d'une simplicité juste et rigoureuse, à la fois objective, humble et éloquente.

Devant le motif il perçoit les lignes fortes, les volumes, les formes et les éléments qui le construisent.

Ses prises de vues sont alors soigneusement élaborées pour en révéler les rythmes et les structures dominantes. Sa ligne d'horizon posée, il compose géométriquement l'espace de son image autour de cet axe majeur par des jeux d'obliques, de verticales ou de courbes que révèlent ses lumières, ombres et contres-jours savamment travaillés.

Rigoureux, presque puriste, refusant l'emphase et l'esthétisme, il joue graphiquement des symétries, des étagements de plans et des vides tout en équilibrant ses vues par un usage plus romantique des effets des éléments naturels, de l'eau et du ciel.

Revendiquant avant tout le métier de photographe et d'illustrateur avant le statut d'artiste, René-Jacques est extrêmement exigeant avec les aspects techniques qu'il maîtrise parfaitement. En fonction des commandes, des lieux et des usages des images attendues, il choisit méticuleusement ses appareils, ses objectifs et ses formats. De même pour ses tirages il essaie et recommence inlassablement, jusqu'à l'obtention des nuances voulues de ses gris et de ses ombres.



**René-Jacques**  
 Rouen s.t. [Vue du port], vers 1950  
 Tirage original aux sels d'argent,  
 27,7 x 22,7 cm, Le Havre, musée  
 d'art moderne André Malraux,  
 don Galerie Françoise Paviot, 2017

Nettes et équilibrées, claires et calmes, les images de René-Jacques appellent à la contemplation.

Le photographe ne vise pas l'expressivité, son implication reste mesurée, discrète et son regard porté sur les espaces portuaires et leurs activités refuse l'anecdote et le pittoresque.

Descriptives, silencieuses et sobres, elles invitent plutôt à concentrer son attention, à prendre un moment d'observation. Une photographie de René-Jacques se découvre. L'impression de temps suspendu aide au recul, à une mise en perspective qui révèle l'ordonnancement du monde entre nature et artefacts, éléments intangibles et bouleversements humains.

Dans l'espace portuaire il pose ses scènes dans des lignes de fuites et des perspectives profondes permettant ainsi un instant de permanence qui fait surgir, dans le fracas des activités, une poésie silencieuse.

#### Bibliographie :

Jean-Claude Gautrand, *René Jacques, La grande tradition classique*, Paris : Fondation nationale de la photographie, 1984

#### Clémence Poivet-Ducroix

1 R 2017.2.10

2 René-Jacques, entretien avec Jean-Claude Gautrand, 1988-1991, in: Jean Claude Gautrand, René-Jacques Chroniques d'époque, collection les Grands photographes, Paris: Belfond/Paris audiovisuel, 1992, p. 80

3 Ibidem.

4 2017.2.3 et 2017.2.7

## JACQUELINE SALMON

née en 1943

### DU VENT, DU CIEL ET DE LA MER

Depuis le musée, il y a cette digue soulignant d'un trait épais le passage lent, silencieux et indifférent d'énormes porte-conteneurs qui captent le regard. Ils arrivent de multiples ailleurs et apparaissent à l'horizon, au-delà de cet endroit que les Havrais ont nommé « le bout du monde. »

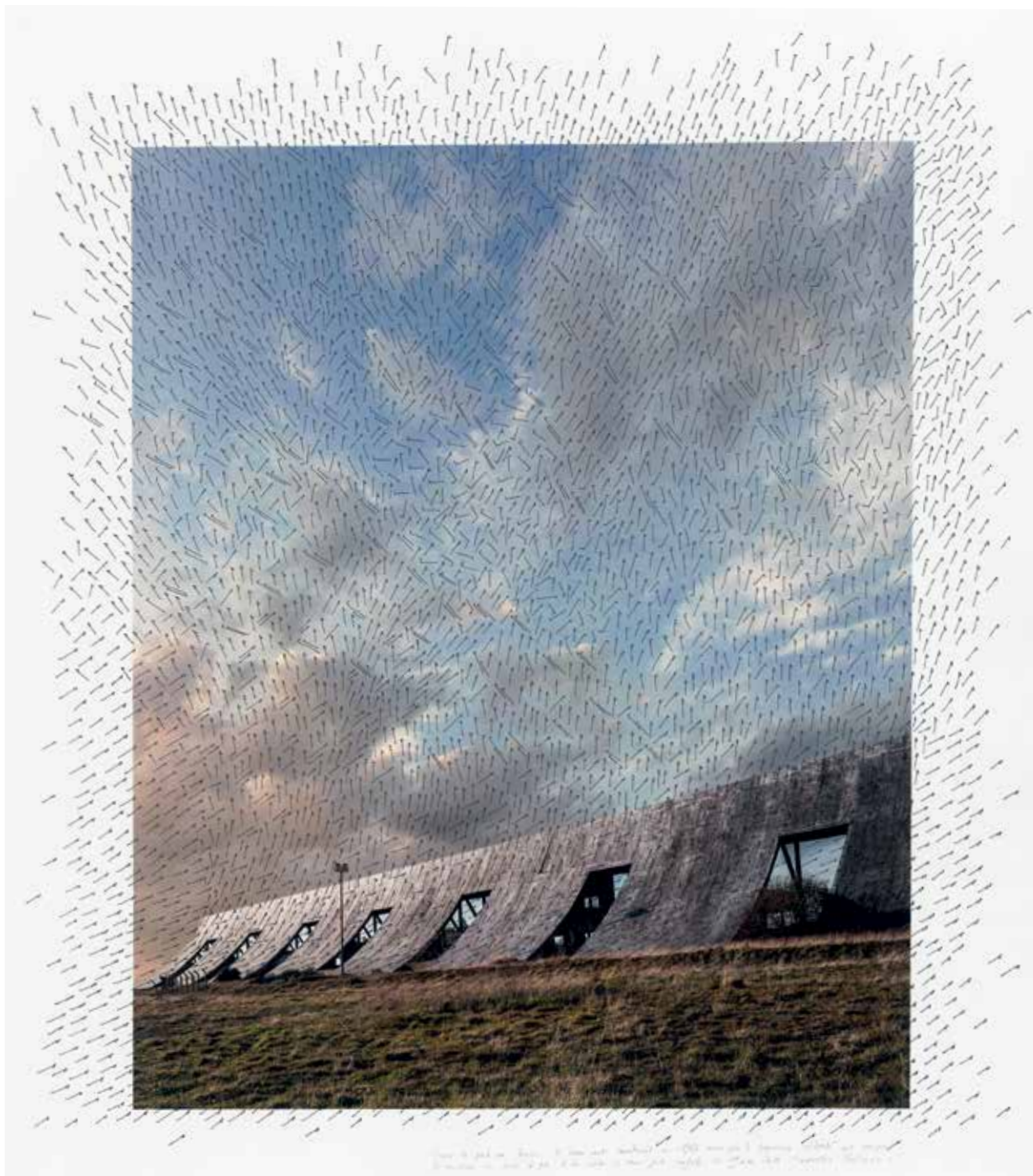
Si l'on marche en allant vers le sud on voit d'abord la collection des réservoirs de stockage de carburant, larges cylindres blancs assemblés en colonie qui attrapent la lumière. Plus loin, un silo de béton et, encore plus loin, les deux grandes cheminées contrastant très peu avec le ciel. Posées au bon endroit, de si parfaites proportions, en harmonie avec la couleur gris bleu nacré du ciel et céladon de l'eau, elles signent le paysage. On prend comme un cadeau la silhouette d'un important navire de croisière lorsqu'il est à quai et qui de loin, dans sa superbe blancheur, pourrait faire rêver. Mais, d'autres fois, lorsque l'on marche rue de Paris en direction de la mer, tel un immeuble disproportionné, il s'installe avec aplomb en fermant l'horizon. On voit alors qu'il n'y a pas de coursives où faire des rencontres mais un empilement de cabines avec balcon. Le rêve se transforme alors en cauchemar dès que l'on sait que plus de trente-quatre millions de passagers ont traversé les océans cette année, dans une débauche de fioul, chacun chez soi face à la mer.

En continuant la promenade, c'est soudain un passage de mer gris-vert agité d'embarcations de toutes formes et de toutes vitesses. On s'attache à l'une qui passe trop vite mais c'est déjà une autre plus étonnante qui apparaît, à droite, à gauche. C'est un paysage d'eau d'architecture et d'embarcations qui surgissent ou s'appesantissent, se superposent, vont et viennent en toute fébrilité ou, au contraire, avancent avec une lourde dignité presque comique tant leur forme énigmatique ne donne aucune indication aux non-initiés sur leur usage.

J'ai été initiée par Philippe Valetoux, pilote de port, président des Sauveteurs en Mer. Consciente de mon privilège, je suis montée avec lui à la station de pilotage accrochée à son mat de béton. Il m'a montré les cartes mouvantes de l'ensablement du port, tenues à jour quotidiennement. Il m'a présenté les pilotes, maîtres incontestés du port. Ils se relaient, vigiles toujours présents, car sur la mer il n'y a ni jours fériés ni horaires. Ils sont seuls habilités à conduire les porte-conteneurs jusqu'à leur quai. Par tous les temps, dès qu'un vaisseau se signale, ils partent à sa rencontre à la manière des corsaires allant à l'abordage, grimant à leur échelle souple collée à la coque vertigineuse. De la station de pilotage, on regarde aussi la ville. On repense aux bombardements de nos alliés anglais

qui n'auraient pas eu lieu avec cette violence, si la ville n'avait pas été un port... en concurrence avec Southampton. On sait que les deux villes devenues amies sont reliées par ferry en moins de deux heures. On voit l'ordonnement des rues et des bâtiments, ce rythme ordonné et lumineux qui n'appartient qu'au Havre. On est heureux que la tentation de reconstruire à l'identique ait été balayée au profit de l'invention d'une ville pensée dans son époque. Heureux qu'elle ait été confiée à Auguste Perret. J'étais venue il y a une trentaine d'années avec un groupe d'architectes, avant que les Havrais ne soient fiers de leur ville. Du temps où des pergolas fleuries sur la place de l'hôtel de ville tentaient d'en adoucir la rigueur, en nous scandalisant nous, les visiteurs étrangers. C'était un voyage d'étude organisé par le Centre Pompidou. J'avais aimé le rythme des façades, les fenêtres tout en hauteur permettant de voir d'un seul coup d'œil le ciel et la mer, le ciel et la rue. Puis j'ai connu le musée, les grandes expositions monographiques, Camille Pissarro, Nicolas de Staël, la collection et surtout Eugène Boudin. J'ai passé plusieurs années en connivence avec ses paysages. En 2012, j'avais découvert à l'Observatoire de Paris un Livre des orages. La publication datait de 1865, contemporaine de nombreuses œuvres du peintre. On y trouvait un seul orage sur Le Havre, avec la direction des vents. On pouvait avec une presque certitude, préciser le jour et l'heure où Eugène Boudin avait peint son *Entrée du port du Havre par temps orageux*.

Venue pour l'exposition de Vincent Barré, j'avais raconté cette histoire à Annette Haudiquet, conservatrice du MuMa à l'époque. Son étonnement joyeux était le même que le mien. C'était le premier acte d'une grande exposition personnelle que je devais faire quatre ans plus tard : *Du vent, du ciel, et de la mer*. Le Havre est l'une des villes où je suis le plus souvent retournée, fidèle au musée, attirée par la lumière, mais aussi par le mystérieux brise-vent. On l'appelle aussi « Saute-vent », « Courbe-contre-vent », « Mur écran » ; moi je l'appelle « Le mur du vent. » Avec Philippe Valetoux, nous avons soulevé des grillages, on s'était glissés dessous négligeant les interdictions, pour accéder à la vision de cette construction incroyable de deux cent soixante-dix mètres de long. Haute d'un peu plus de vingt mètres et percée de huit portes énigmatiques elle semblait argentée sous le soleil. J'imaginai déjà la carte des vents rebondissant à sa surface, que je pourrais dessiner pour mon exposition. Philippe Valetoux m'a raconté : c'était en 1946. Le paquebot *Liberté* était à quai pour quelques réparations lorsqu'une tempête s'est levée. Le vent a commencé à souffler avec une rare violence. Le bâtiment a rompu ses amarres, il a dérivé, il a heurté une épave, la coque s'est ouverte puis il a coulé. On a alors décidé, pour protéger les futurs paquebots, de construire un mur pour casser le vent. Puis le port a été déplacé, et la monumentale construction est restée là, seule, abandonnée, interdite.



**Jacqueline Salmon**  
Brise-vent, quai Mazeline, Le Havre,  
carte des vents, 2016  
Dessin à l'encre de Chine sur  
photographie sur éprouve pigmentaire  
sur papier Japon 1/5, 95,5 x 83 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, achat de la Ville  
avec l'aide du FRAM, 2016

Le port du Havre est pour moi ce paysage-là, inaccessible, contenant à la fois une histoire déjà vécue et la nostalgie de ce qui est destiné à disparaître. Le silo, les cheminées, le mur du vent... Ce paysage change, il va encore changer, il a déjà changé. Le port sera-t-il plus... ? Sera-t-il moins ... ? Je me console en regardant au-delà, cette procession de légers nuages qui, elle, est toujours là. Petite garniture de crème chantilly sagement posée sur une ligne horizontale qui flotte entre l'eau et ciel.

**Jacqueline Salmon**

# AUTOUR DE L'EXPOSITION



Sur présentation  
du billet d'entrée



Gratuit



Payant



Sur réservation  
(muma-lehavre.fr)

La programmation détaillée est à retrouver sur [muma-lehavre.fr](http://muma-lehavre.fr) et les réseaux sociaux du MuMa, Facebook et Instagram. Les réservations obligatoires pour certains rendez-vous sont accessibles un mois avant la manifestation.



## VISITES

### Visite commentée de l'exposition



Les dimanches 16 et 30 novembre, 21 et 28 (sous réserve) décembre 2025, 25 janvier, 15 et 22 février, 15 et 29 mars 2026 à 14 h 30 et 16 h

Venez découvrir l'exposition *Ports en vues* en compagnie d'une médiatrice culturelle du musée.

45 minutes environ

### Visite « Rafale » de l'exposition



Les dimanches 16 et 30 novembre, 21 et 28 (sous réserve) décembre 2025, 25 janvier, 15 et 22 février, 15 et 29 mars 2026 à 17 h 30

15 minutes, c'est à la fois très peu et déjà beaucoup pour parcourir un musée ! Suffisant en tout cas pour nos médiatrices qui vous délivreront quelques clés de lecture pour vous permettre, ensuite, de découvrir l'exposition à votre rythme.

15 mn environ



### Visite en Langue des signes de l'exposition



Les mercredis 10 décembre 2025 et 11 février 2026 à 17 h

Une médiatrice et une interprète en LSF s'associent le temps d'une visite pour proposer une transcription bilingue de l'exposition en cours.

Rendez-vous à l'accueil du musée – 30 mn environ

### Visite de l'exposition pour les enfants



Les samedis 29 novembre et 20 décembre, le mercredi 24 décembre 2025 à 10 h 30

#### SUR LES QUAIS, DES CRAYONS À LA MAIN !

Viens voyager dans les paysages portuaires de l'exposition *Ports en vues*, le temps d'une visite... dessinée ! Tu pourras regarder, observer, t'exprimer sur les œuvres mais aussi les dessiner pour mieux les comprendre... Une visite à faire sans les parents !

À partir de 7 ans révolus –  
1 h 30 environ

### L'Afterwork du jeudi



Les jeudis 6 novembre, 4 décembre 2025, 8 janvier, 5 février, 5 mars et 2 avril 2026 à 17 h 15

#### « ILS EN PARLENT »

Certains tableaux peuvent nous émouvoir, nous bouleverser, nous surprendre, nous questionner... De nombreux artistes, écrivains, sportifs ont accepté de partager avec nous, en toute sincérité et liberté, ce qui les a touchés dans telle ou telle œuvre des collections du MuMa. Le temps de cet « Afterwork », venez écouter comme « Ils en parlent ! »

30 mn environ

## Des visites en corps



Le vendredi 5 décembre à 18 h pour tous publics,  
et le mardi 23 décembre 2025 à 10 h pour  
une visite en famille (à partir de 8 ans)

Écouter, voir, recevoir, sentir, respirer... Dans les collections du MuMa, Jeanne Busato et Margot Dorléans vous proposent une nouvelle expérience. Leur envie? Vous faire ressentir et comprendre les œuvres d'un autre regard et de façon plus intime. Chacun évoluera à son rythme devant les œuvres, guidé et bercé par les paroles proposées, et invité au mouvement, tout en douceur.

Visite coanimée par Jeanne Busato, médiatrice au MuMa, et Margot Dorléans, danseuse, chorégraphe et enseignante de yoga.

1 h environ

## CINÉMA

### MuMaBoX



Le 1<sup>er</sup> mercredi du mois à 18 h

Rendez-vous à l'accueil du musée

1 h environ

#### SUR LES QUAIS

Mercredi 3 décembre 2025

#### HOME MOVIES

Mercredi 7 janvier 2026

#### FENDRE LES FLOTS

Mercredi 4 février 2026

#### FILMS EN COULEUR

Mercredi 4 mars 2026

#### CE RÉPONDEUR NE PREND PAS DE MESSAGE

Mercredi 1<sup>er</sup> avril 2026

#### DANS LE CADRE DU FESTIVAL « DU GRAIN À DÉMOUDRE »



Dimanche 16 novembre 2025 à 17 h

Projection du film *L'histoire sans fin*  
de Wolfgang Petersen (1984)

Réservation sur [dugrainademoudre.com](http://dugrainademoudre.com)



© Le Havre : Port, Christophe Guérin, 2008

# ÉVÉNEMENTS

## PLEIN PHARE

(Danse)



**Samedi 22 novembre 2025 à 12 h et 16 h**

En partenariat avec le festival Plein Phare, le MuMa accueille Jeanne Lakits, jeune interprète et chorégraphe, pour la présentation de son solo *Undirectionnal*.

30 mn environ

## DESTINATION JAPON

(Musique)



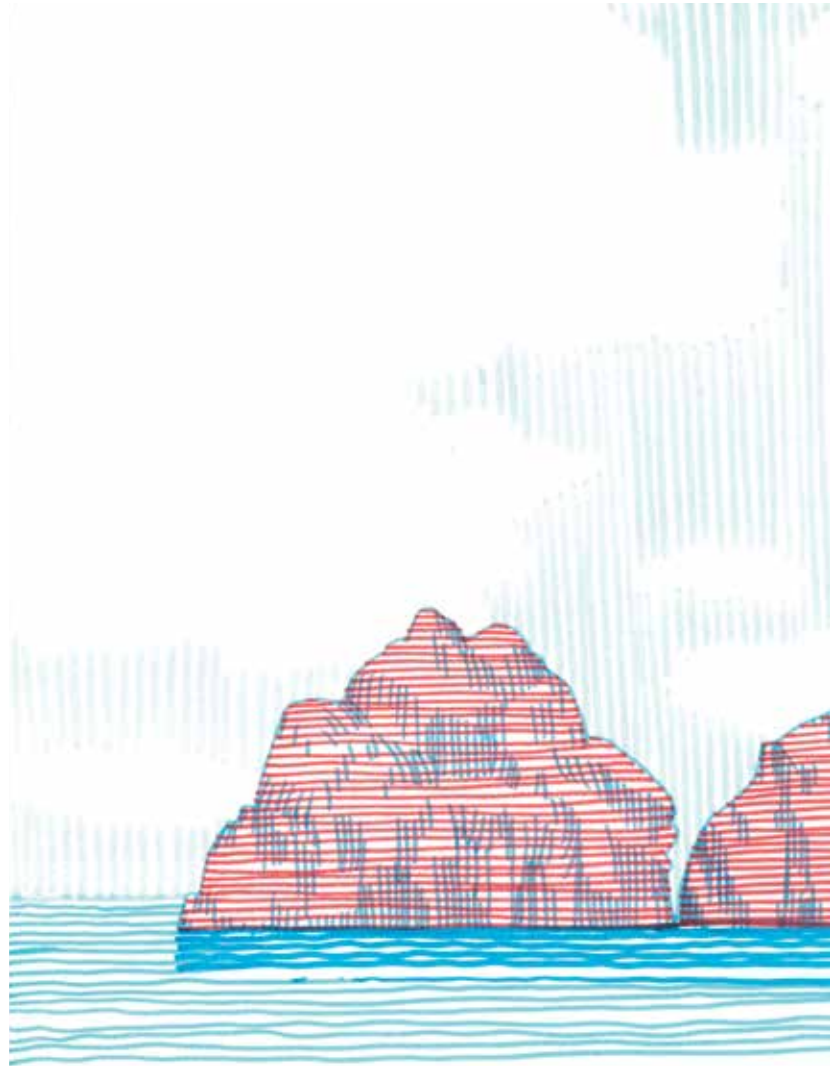
**Dimanche 14 décembre 2025 à 17 h**

Évadez-vous dans l'univers fantasmagorique des films de Miyazaki, et de Joe Hisaishi, compositeur emblématique des musiques de *Princesse Mononoké*, *Le Château ambulante* et *Le Voyage de Chihiro*.

En partenariat avec l'Opéra Orchestre Normandie Rouen

Violons : Naaman Sluchin et Elena Pease-Lhomme, Alto : Patrick Dussart, Violoncelle : Hélène Latour

1 h environ



Opéra Orchestre Normandie Rouen

## FESTIVAL LE GOÛT DES AUTRES BIENVENUE À BORD !

(Atelier)



**Samedi 17 et dimanche 18 janvier 2026 de 15 h à 17 h**

Dans le cadre du festival Le Goût des Autres, le MuMa accueille Sophie Vissière, autrice et illustratrice, pour un atelier « non-stop » inspiré de son ouvrage *La Belle équipée*. En famille ou entre amis, venez construire une embarcation de carton... et immergez-vous dans les paysages portuaires de l'exposition *Ports en vues*.

## L'INVENTION DES DIMANCHES

(Lecture musicale et en images)



**Vendredi 27 février 2026 à 18 h et samedi 28 février 2026 à 10 h**

En 2022, Gwenaëlle Abolivier et Marie Détrée publiaient aux éditions du Rouergue le magnifique ouvrage jeunesse *L'invention des dimanches*. Les deux autrices en proposent aujourd'hui une version vivante entre lecture, projection d'images, et improvisation musicale en direct. Une forme hybride qui permet de se laisser embarquer pour un voyage maritime et poétique, avec la complicité de Louis Détrée à la musique.

Un spectacle familial !

45 minutes environ



© L'invention des dimanches, Marie Détrée

## ATELIERS



Certains ateliers peuvent être proposés plusieurs fois. Merci par avance de consulter le programme détaillé en ligne afin de ne pas inscrire votre enfant à deux ateliers identiques.

### VACANCES D'HIVER POUR LES ENFANTS, DE 4 À 6 ANS

**Le mardi 17 février 2026**  
**Le mardi 24 février 2026**  
**de 10 h à 12 h**

5 € la séance

### POUR LES ENFANTS, DE 7 À 13 ANS

**Mercredi 18 février 2026**  
**Jeudi 19 février 2026**  
**Vendredi 20 février 2026**  
**de 10 h à 12 h**

5 € la séance

**Jeudi 26 février et vendredi 27 février 2026**  
**de 10 h à 12 h**

ABCédaire portuaire avec l'autrice Gwenaëlle Abolivier et l'illustratrice Marie Détrée.

10 € l'atelier

## POUR LES ADOLESCENTS ET LES ADULTES

### « Modèle vivant »

**Les jeudis 8, 15, 22 et 29 janvier 2026 à 18 h**

L'artiste Patrice Balvay revient pour une 4<sup>e</sup> session d'ateliers « Modèle vivant ». Après avoir proposé un temps de performance pendant lequel il œuvrera en compagnie d'un modèle, il vous proposera de passer à une pratique du dessin d'après le nu, pour vous permettre d'expérimenter le trait, la masse, la matière... hors des sentiers battus !

7 € la séance (participation aux deux séances requise) – 4<sup>e</sup> séance gratuite pour les personnes participant à tout le cycle – matériel fourni – séance : 1 h 30 – à partir de 15 ans

### Vues portuaires

**Les samedi 31 janvier et dimanche 1<sup>er</sup> février 2026 de 14 h à 18 h**

En vous inspirant des œuvres présentées dans l'exposition, vous pourrez explorer le dessin et la couleur, accompagné par l'artiste François Trocquet, pour livrer votre vision portuaire.

20 € l'atelier (participation aux deux séances requise) – matériel fourni – séance : 4 h – à partir de 15 ans

## AILLEURS

### Pays d'art et d'histoire

**Dimanche 25 janvier et samedi 14 mars 2026 à 14 h 30**

### SUR LES QUAIS D'HIER, MÉTIERS ET BÂTIMENTS DISPARUS

Depuis sa fondation, le port du Havre n'a cessé de se transformer sous l'effet de la nécessité et des guerres. Les progrès des techniques et la rationalisation du travail ont eu raison de nombreux petits métiers qui contribuaient à l'activité portuaire tandis que les bombardements de la Seconde Guerre mondiale ont détruit de nombreux bâtiments liés, de près ou de loin, au port. En écho à l'exposition, la visite fait surgir du passé ce monde portuaire d'autrefois.

Tarifs : 5 €/3 € – réservation sur [lehavreseine-patrimoine.fr](http://lehavreseine-patrimoine.fr)

# VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

Visuels presse sur demande. Utilisation réservée  
exclusivement à la promotion de l'exposition.



1.

**Henry-Armand Burel**  
*Le Bassin de Fécamp*, 1933  
Huile sur toile, 50 x 61 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux  
© MuMa Le Havre / Florian Kleinfenn



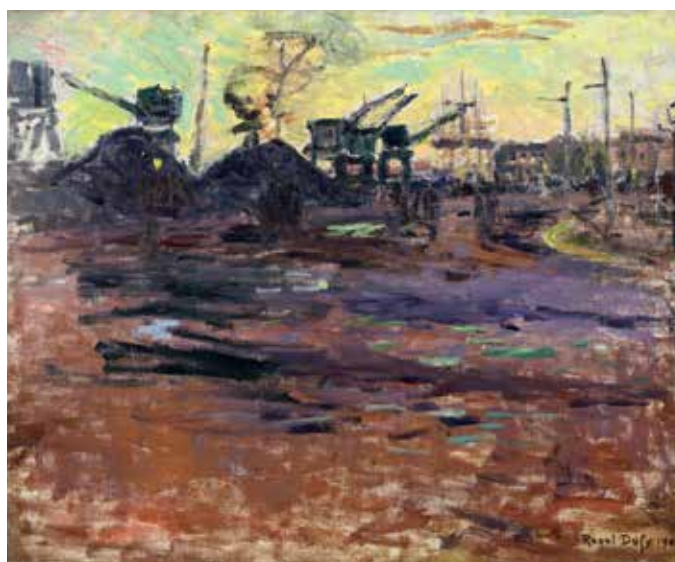
2.

**Alain Ceccaroli**  
*Les Formes de l'ordinaire*, 1/5, 2019-2021  
Tirage argentique noir et blanc sur papier, 55 x 45,5 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux, achat de la Ville du Havre  
avec l'aide du FRAM, 2021 © MuMa Le Havre / Alain Ceccaroli



3.

**Philippe De Gobert**  
*LH 2281*, 2020-2021  
Impression numérique sur papier contrecollé sur Dibond,  
138 x 104 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux,  
achat de la Ville avec l'aide du FRAM, 2020  
© MuMa Le Havre / Philippe De Gobert © ADAGP, Paris 2025



4.

**Raoul Dufy**  
*Le Port du Havre*, 1902  
Huile sur toile, 50,1 x 60 cm, Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, achat de la Ville avec l'aide du FRAM, 2025  
© MuMa Le Havre / François Dugué



5.

**Jean-Christian Fleury**

*Le Havre*, 1986

Photographie argentique, épreuve d'artiste, 40 x 50 cm, Le Havre, MuMa, don de l'artiste, 2025 © Jean-Christian Fleury



6.

**Émile Othon Friesz**

*Les Barques devant l'entrée du port de Toulon*, 1929

Huile sur toile, 73,5 x 61 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don François Blondel et Bettina Blondel-Spicq, 2024, © MuMa Le Havre / François Dugué



7.

**Roger Guerrant**

*Le Port du Havre*, 1957

Encre de Chine sur papier, 48,6 x 63 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux © MuMa Le Havre / François Dugué © ADAGP, Paris 2025



8.

**Lucien Hervé**

*Le Front de mer sud vu depuis le quai Roger-Meunier*, 1956-2003

Tirage argentique sur papier, 40,2 x 30,4 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, achat de la Ville avec l'aide du FRAM, 2004 © MuMa Le Havre / Lucien Hervé



9.

**René-Jacques**

*Rouen s.t. [Vue du port]*, vers 1950

Tirage original aux sels d'argent, 27,7 x 22,7 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don Galerie Françoise Paviot, 2017 © MuMa Le Havre / René-Jacques



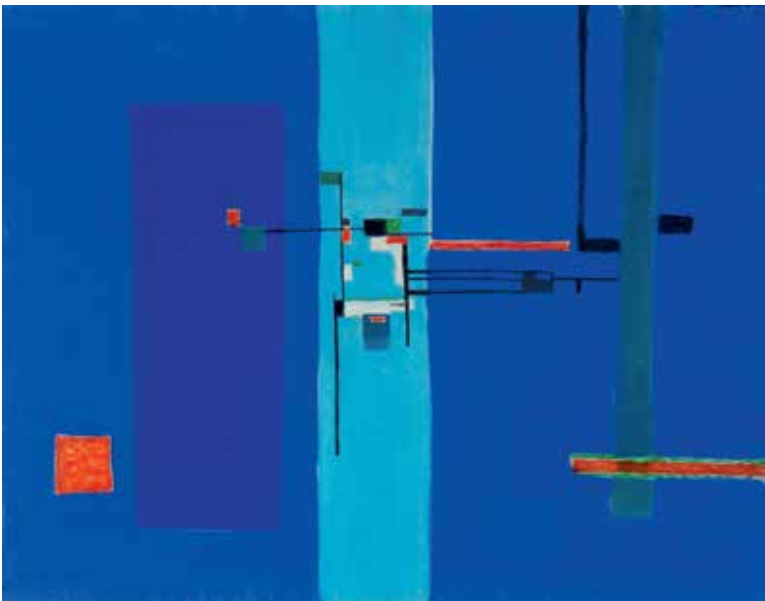
10.

JR  
*Ballerina in Containers, on the Verge, Le Havre, France, 2021*  
 Tirage photographique couleur, contrecollé sur dibond, 1/3, 153 x 228 cm  
 © JR. Courtesy Perrotin



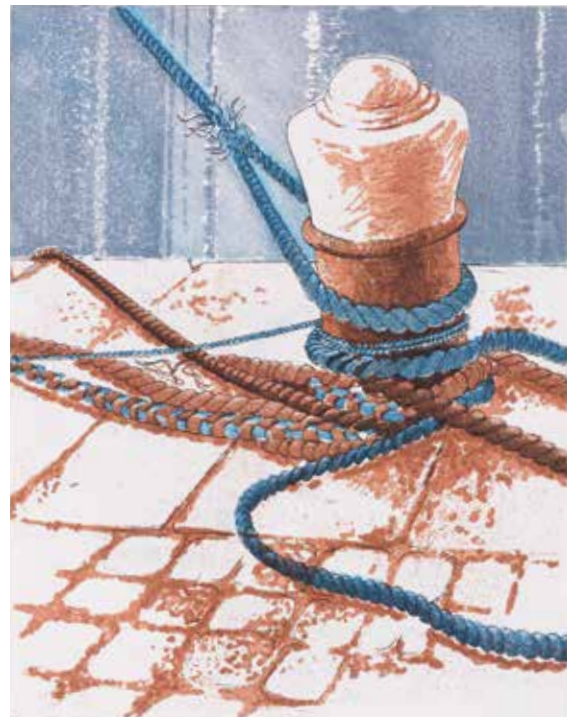
11.

Jürg Kreienbühl  
*Paysage industriel avec pollution pétrolière, 1984*  
 Lithographie, 102 x 74,5 cm © MuMa Le Havre / François Dugué  
 © ADAGP, Paris 2025



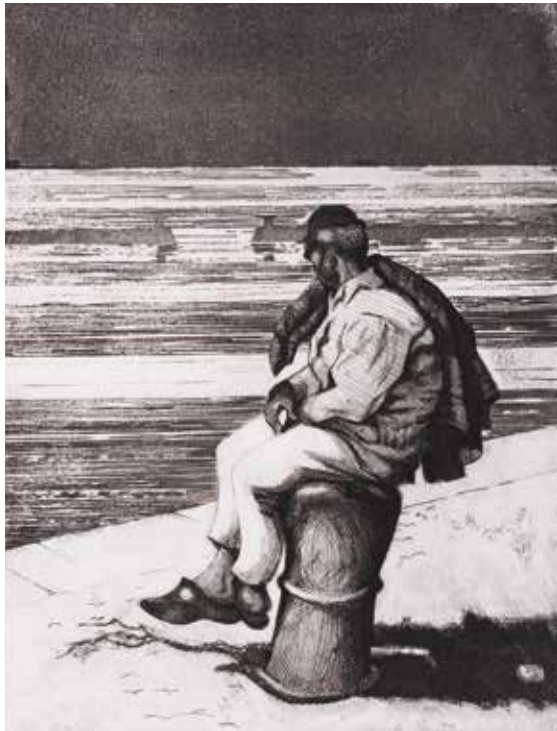
12.

Jean Labellie  
*La Seine à Bougival, 1952*  
 Gouache sur papier, 48 x 68 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don Jeanne Labellie, 2025 © Emmanuel Ciepa



13.

Claude Le Meilleur, dit Clem  
*Amarres, s.d.*  
 Gravure, 46 x 38 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don Christiane Le Meilleur, 2024 © MuMa Le Havre / François Dugué



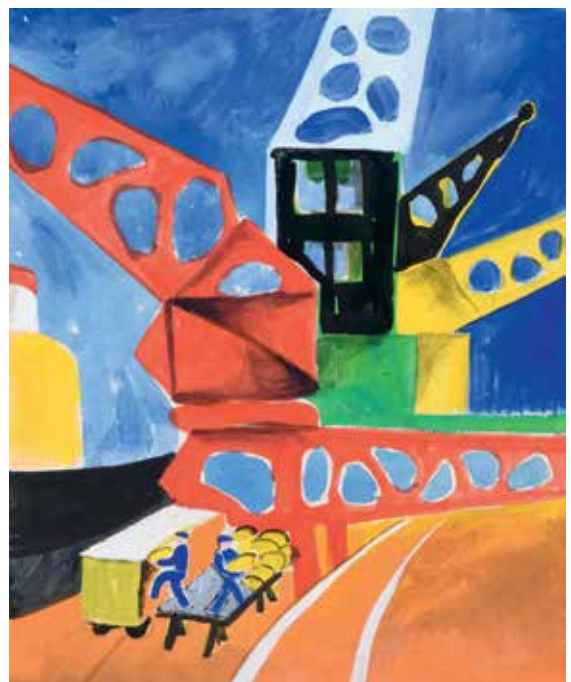
**14.**  
**Claude Le Meilleur, dit Clem**  
*Le Voyageur immobile*, s.d.  
 Gravure, 63 x 50 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux  
 © MuMa Le Havre / François Dugué



**15.**  
**Hassan Massoudy**  
*Dockers*, vers 1973-1974  
 Huile sur toile, 99,7 x 64,9 cm, Le Havre, musée d'art moderne  
 André Malraux, don de l'artiste, 2024 © MuMa Le Havre / François  
 Dugué



**16.**  
**Hassan Massoudy**  
*Grutier*, vers 1973-1974  
 Gouache sur papier, 50 x 64 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux,  
 don de l'artiste, 2025 © MuMa Le Havre / François Dugué



**17.**  
**Hassan Massoudy**  
*Grues*, vers 1971-1972  
 Gouache sur papier, 26 x 22 cm, Le Havre, musée d'art moderne  
 André Malraux, don de l'artiste, 2024 © MuMa Le Havre / François  
 Dugué



18.

**Sylvestre Meinzer**

Boulevard de Graville, 2017

Tirage couleur pro pigmentaire sur papier « Fine Art », 21 x 29,7 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don de l'artiste, 2022 © MuMa Le Havre / Sylvestre Meinzer



19.

**Charles Nicolle**

*Les Grues*, 1967

Huile sur isorel, 50 x 60,8 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, achat de la ville, 1967 © MuMa, Le Havre / François Dugué



20.

**Pierre et Gilles**

*Dans le port du Havre (Frédéric Lenfant)*, 1998

Photographie peinte, pièce unique, 101 x 124 cm, collection Noirmontartproduction, en cours d'acquisition © Pierre et Gilles



21.

**Bernard Plossu**

Le Havre. Mars 2014

Tirage argentique noir et blanc sur papier, 1/30, 30 x 24 cm, Le Havre, musée d'art moderne André Malraux, don de l'artiste, 2015 © MuMa Le Havre / Bernard Plossu



**22.**

**Gaston Prunier**

*Les Docks au coton, Le Havre, vers 1899*

Encre, crayon et aquarelle sur papier, 32,5 x 49,5 cm, Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux © MuMa Le Havre / Charles Maslard



**23.**

**Noémi Pujol**

*Rue Amerigo Vespucci, Le Havre, 2009-2025*

Tirage couleur pro pigmentaire sur papier « Fine Art », 18,1 x 27,1 cm, Le Havre, musée  
d'art moderne André Malraux, en cours d'acquisition © Noémi Pujol



**24.**

**Jacqueline Salmon**

*Marine avec porte-conteneurs, Le Havre, 2016*

Épreuve pigmentaire sur papier chiffon, 1/5, 50 x 40 cm, Le Havre,  
musée d'art moderne André Malraux, don de l'artiste, 2016  
© MuMa Le Havre / Jacqueline Salmon

# LES MÉCÈNES & PARTENAIRES

## CERCLE DES MÉCÈNES DU MUMA

Le **Cercle des Mécènes** accompagne le MuMa et le soutient financièrement depuis 2010. Actuellement composé de 11 membres, entreprises havraises ou nationales, il permet au musée, en complément de ses financements publics, de mener à bien ses projets annuels, expositions temporaires et actions culturelles en direction de tous les publics. Chaque entreprise contribue ainsi au rayonnement du territoire et crée un lien avec le monde de l'art. En contrepartie des sommes versées, les mécènes peuvent recevoir des entrées gratuites, les catalogues des expositions, ou bénéficier d'ateliers pour les enfants. Il est aussi possible d'organiser des réunions dans les espaces dédiés du MuMa pour des salariés ou des clients. Enfin, des actions spécifiques peuvent se concevoir conjointement avec le musée (soirées privées, opérations hors les murs...).

Le MuMa remercie chaleureusement toutes les entreprises du Cercle des Mécènes contribuant au déploiement de ses activités et à son rayonnement national et international : **Aris, Chalus Chegaray & Cie, CIM-Compagnie Industrielle Maritime, Engie, Helvetia, LiA, MG Management, Safran Nacelles, Société d'importation et de commission, SG Grand Ouest, TotalEnergies.**



En partenariat avec

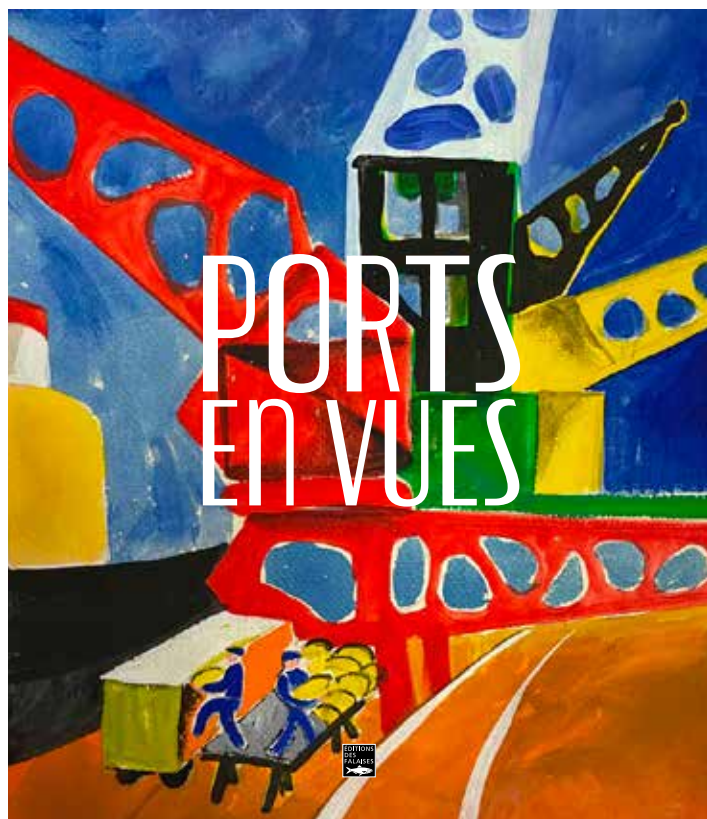
**Le Point**

**BeauxArts**<sup>Magazine</sup>

**LE  
QUOTIDIEN  
DE L'ART**

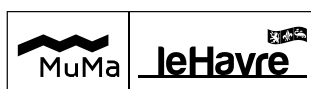
**Le Havre**  
PARIS NORMANDIE

# LE CATALOGUE



Dans la cartographie des rêves, le port est une ouverture sur le voyage, l'ailleurs, l'autre mais aussi une porte d'entrée de l'imaginaire. Par essence mouvant, en perpétuelle mutation pour s'adapter aux besoins du transport maritime, le paysage portuaire est à la frontière du paysage industriel, à tel point que l'on parle de zone industrialo-portuaire. L'homme y est paradoxalement peu présent, perdu dans un univers parfois irréel et souvent hors normes.

À l'antithèse du paysage pittoresque, interrogeant la notion de beauté, le paysage portuaire est une source d'inspiration pour les artistes. Peintres, photographes ou graveurs s'en saisissent comme d'un terrain d'expérimentation et en investissent les marqueurs propres : grues et portiques, conteneurs, entrepôts ou silos. L'exposition rassemble les travaux d'une trentaine d'artistes, du début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours, parmi lesquels Raoul Dufy, Émile Othon Friesz, Albert Marquet, Roger Guerrant, jusqu'à Pierre et Gilles ou JR, en passant par Gabriele Basilico, Alain Ceccaroli, Philippe De Gobert, Jean-Christian Fleury, Jürg Kreienbühl, Jean Labellie, Claude Le Meilleur, Hassan Massoudy, Sylvestre Meinzer, Olivier Mériel, Bernard Plossu, Noémi Pujol, René-Jacques ou Jacqueline Salmon.



ISBN : 978-2-84811-701-0  
152 pages, 118 illustrations  
Format : 23 x 28 cm  
Couverture rigide  
25 €

## Auteurs

Sous la direction de Michaël Debris,  
commissaire de l'exposition

Michaël Debris,  
attaché de conservation du patrimoine

Marc Donnadiou,  
chercheur, enseignant, critique d'art  
et commissaire d'expositions

Antoine Frémont,  
géographe, professeur du Cnam, chaire transports,  
flux et mobilités durables

Géraldine Lefebvre,  
conservatrice du patrimoine,  
directrice du MuMa

Clémence Poivet-Ducroix,  
attachée de conservation du patrimoine

# LE MUSÉE DU HAVRE ET SES DONATEURS

Constituées à partir de 1845, les collections du musée ont d'abord été un reflet fidèle des différentes écoles de peinture européenne depuis la Renaissance. Mais au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, à la suite de plusieurs dons et legs importants, le musée devient un haut lieu de l'impressionnisme et du fauvisme.

En 1900, le frère d'Eugène Boudin, Louis, donne à la Ville du Havre le fonds d'atelier de l'artiste, soit deux cent quarante esquisses peintes sur toile, carton ou panneau de bois, témoignages irremplaçables sur le travail en plein air du peintre.

En 1901, véritable exception française, la Ville du Havre décide de créer une commission formée d'amateurs « éclairés », chargée de choisir des œuvres significatives de l'époque contemporaine afin d'enrichir les collections publiques. Les membres de la commission d'achat du musée proposent des acquisitions en art impressionniste. Le 1<sup>er</sup> juin 1901, leur choix se porte sur trois tableaux exposés à la galerie Durand-Ruel : un paysage breton de Maxime Maufra, une vue de Bretagne d'Henry Moret et un paysage provençal de Georges d'Espagnat. En 1903, les membres de la commission invitent Camille Pissarro à venir peindre au Havre pendant l'été. Il exécute vingt-quatre toiles durant ces trois mois passés dans la ville dont deux sont acquises immédiatement par le musée. Cette décision est la première marque d'intérêt d'une institution publique française pour l'œuvre de l'artiste. En 1910, Claude Monet offre à la Ville du Havre, trois peintures marquant trois moments de sa carrière : *Les Falaises de Varengeville*, *Londres*, *Le Parlement* et *Les Nymphéas*. Le don du maître impressionniste, tout à fait exceptionnel à cette date, témoigne de son attachement profond à la ville de son enfance.

Ce fonds est enrichi en 1936 par le legs du havrais Charles-Auguste Marande, négociant en coton, et grand amateur d'art, membre fondateur en 1906 du Cercle de l'art moderne, avec, entre autres, Olivier Senn, Raoul Dufy et Georges Braque. Soixante-trois peintures, vingt-cinq dessins et une sculpture, dont de nouvelles pièces impressionnistes (Renoir, Monet, Pissarro) mais surtout des œuvres fauves (Marquet, van Dongen, Camoin), font leur entrée dans les collections du musée.

En 1963, la veuve de Raoul Dufy lègue à la ville du Havre, dont est originaire l'artiste, un ensemble de soixante-dix œuvres de son mari. Cette collection couvre toute la carrière de l'artiste, de sa période impressionniste aux années quarante, et témoigne de la diversité de son art : peinture, dessin, tapisserie, céramique.



**Albert Marquet, Herblay.**  
*Automne. Le Remorqueur*, 1919  
Huile sur carton entoilé, 33 x 41 cm  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don Famille Siegfried,  
2020

La collection du musée est ponctuellement enrichie par des acquisitions qui complètent le fonds déjà constitué, soit avec des pièces du XIX<sup>e</sup> siècle (Monet, *Fécamp bord de mer*, Courbet, *La Vague*), soit en l'ouvrant au XX<sup>e</sup> siècle (Léger, Héliou, Villon, Dubuffet...).

En 2004, le MuMa se voit très généreusement offrir, par donation d'Hélène Senn-Foulds, l'extraordinaire collection de son grand-père, Olivier Senn. Négociant en coton, amateur d'art et membre du Cercle de l'art moderne comme Charles-Auguste Marande, Olivier Senn a constitué sa collection de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle aux années trente. Sa fine connaissance du milieu artistique lui a permis d'acquérir des œuvres majeures, parmi lesquelles des Courbet, Delacroix, Corot, mais surtout des impressionnistes tels que Renoir, Sisley, Monet, Pissarro, Guillaumin, Degas, des postimpressionnistes tel que Cross, des Nabis comme Sérusier, Vallotton, Bonnard et Vuillard, des Fauves comme Derain, Marquet et Matisse... Au total ce sont soixante et onze peintures, cent trente œuvres graphiques et cinq sculptures qui ont été données par Hélène Senn-Foulds, faisant du MuMa l'un des plus riches musées français en peinture impressionniste.

À ce fonds, est venue s'ajouter cinq ans plus tard, en 2009, la collection d'Édouard Senn, fils d'Olivier et père d'Hélène Senn-Foulds. Cet amateur a constitué un fonds qui ne cherche pas à prolonger celui de son père, mais qui reflète ses propres goûts. Installé à Paris à partir de 1940, il s'est passionné pour l'art de son temps, notamment les artistes de la Nouvelle École de Paris. Soixante-sept œuvres (quarante-deux peintures, quinze dessins, cinq gravures et cinq sculptures) composent cette donation dont *Paysage*, *Antibes*, de Nicolas de Staël.

En juin 2015, une nouvelle donation, toujours issue de la collection Senn vient enrichir à nouveau les collections du musée. Pierre-Maurice Mathey, petit-fils par alliance d'Olivier Senn, fait don au musée d'un ensemble de dix-sept œuvres - dix peintures et sept dessins - qui viennent compléter le fonds impressionniste du musée. On y croise à nouveau des artistes tels que Boudin, Pissarro, Guillaumin, Marquet, Cross mais aussi Degas pour les dessins et de nouveaux venus tels que Victor Vignon ou Maurice Utrillo.

En 2019, le MuMa voit entrer dans ses collections deux autres œuvres importantes : *Le Havre, le bassin* (1906) d'Albert Marquet acquise grâce au financement exceptionnel de généreux mécènes et *Barque sur la grève* (1956) de Georges Braque, suite au legs de Florence Malraux. En 2020, la famille Guian offre au MuMa *Le Clocher de l'église d'Harfleur* (1901-1903) de Raoul Dufy. La même année, Mme Veuve Robert Boyez lègue *Tête d'enfant et pomme* d'Auguste Renoir. Quant à la famille Siegfried, dont l'un des aïeux, Jules Siegfried fut maire du Havre de 1878 à 1886, et dont le frère Ernest fut le beau-père d'Olivier Senn, elle fait don d'une peinture de Marquet, *Herblay. Automne. Le remorqueur* (1919). Toujours en 2020, Vincent Foucart, collectionneur amiénois, offre une très belle œuvre de Charles Guilloux, *Lever de lune, vieille route de Tréduder* (1898). En 2022, Silvia Baron Supervielle décide d'offrir une œuvre de sa compagne Geneviève Asse, *Horizontale*, peinte en 1978. Cette même année, Serge Sadry, collectionneur parisien, propose de donner au musée, avec réserve d'usufruit, une œuvre magistrale d'Albert Marquet, *Notre Dame de Paris sous la neige* (1916).

En 2023, l'AMAM – association des Amis du Musée André Malraux, offre deux peintures d'Émile-Othon Friesz, *Couple d'aras* et *Ara Bleu d'Amazonie* qui ont décoré la descente arrière de la classe Touriste du paquebot *France*. Ces deux œuvres montrent le lien fécond entretenu par Friesz avec les arts décoratifs. En 2024, le musée acquiert une œuvre atypique du peintre norvégien Fritz Thaulow, *Le Vapeur transatlantique*, 1898, qui vient opportunément compléter les fonds du musée liés à l'histoire transatlantique du Havre.

## UN BÂTIMENT DE VERRE ET D'ACIER DIALOGUANT AVEC LA MER

Contrastant avec le centre moderne de la ville dessiné par Auguste Perret, le MuMa, inauguré en 1961 par André Malraux, est l'œuvre d'un architecte dissident de l'atelier de reconstruction, Guy Lagneau, associé à Raymond Audigier, Michel Weill et Jean Dimitrejevic. Initialement musée et maison de la culture (la première édifée en France), cet équipement impose des conceptions radicalement novatrices en matière de muséographie.

Ancré face à la mer, le musée offre un volume lisse et transparent, assemblage de verre et d'acier, posé sur un socle de béton. Installé au-dessus du toit, le paralume en lames d'aluminium est une performance technologique de l'ingénieur Jean Prouvé. *Le Signal*, sculpture de Henri-Georges Adam, encadre de béton un fragment du paysage et souligne avec force la situation exceptionnelle de l'édifice à l'entrée du port.

Restructuré en 1999 par l'architecte Laurent Beaudouin, le bâtiment a gardé l'ouverture d'un espace inondé de lumière et la fluidité du projet initial.



**Raoul Dufy, *Le Clocher de l'église d'Harfleur*, vers 1901-1903**  
Huile sur toile, 80 x 67,7 cm, don  
Emmanuel, Antoine et Jean-Marie Guian  
en hommage à leurs parents  
Dominique et Marie-José, 2020

# INFORMATIONS PRATIQUES

## MuMa – Musée d'art moderne André Malraux

2, boulevard Clemenceau  
76600 Le Havre  
Tél. + 33 (0)2 35 19 62 62

# PORTS EN VUES

## Exposition du 8 novembre 2025 au 5 avril 2026

Ouverture du mardi au vendredi de 11 h à 18 h,  
le samedi et dimanche de 11 h à 19 h.  
Fermé le lundi, les 11 novembre et 25 décembre 2025, le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Entrée libre le premier samedi du mois

Tarifs : <https://www.muma-lehavre.fr/fr/pratique/informations/venir-au-musee/tarifs>

Accessibilité : tous publics  
Sur place : boutique, librairie, restaurant, café

Programmation culturelle « Autour de l'exposition »  
à retrouver sur [muma-lehavre.fr](http://muma-lehavre.fr)

## Contact Presse MuMa

Catherine Bertrand  
+ 33 (0)2 35 19 55 91  
+ 33 (0)6 07 41 77 86  
[catherine.bertrand@lehavre.fr](mailto:catherine.bertrand@lehavre.fr)  
[muma-lehavre.fr](http://muma-lehavre.fr)

## Contact Presse Nationale

Agence Alambret  
Margot Spanneut  
+ 33 (0)1 48 87 70 77  
[margot.s@alambret.com](mailto:margot.s@alambret.com)  
[alambret.com](http://alambret.com)



Le Point

BeauxArts

LE  
QUOTIDIEN  
DE L'ART

Le Havre  
PARIS NORMANDIE

### En couverture

Hassan Massoudy  
*Grues*, vers 1971-1972  
Gouache sur papier, 26 x 22 cm,  
Le Havre, musée d'art moderne  
André Malraux, don de l'artiste, 2024  
© MuMa Le Havre / François Dugué

Design graphique  
Benoit Eliot • Octopus