

Claire Bommelaer

Envoyée spéciale à Dunkerque (Nord)

Ancien navire-école allemand, ce trois-mâts en cours de restauration est un des atouts pour maintenir la mémoire portuaire.

On ne sait si quelqu'un, en Allemagne ou en France, possède une photo ou un souvenir lié au trois-mâts *Duchesse Anne*, aujourd'hui amarré à Dunkerque. En ce jour de mai, Dorian Dallongeville, directeur du Musée maritime et portuaire, qui vient de lancer auprès du public un appel aux dons, ne désespère pas. « L'année dernière, nous avons reçu le carnet de marin d'un certain Otto Behrend, qui était cadet à bord en 1927, ou le journal de bord de Friedrich Tiechl, également cadet deux ans plus tard », raconte-t-il en tournant délicatement les pages du journal à couverture en cuir. Les pattes de mouche, rédigées à la mine de plomb, sont en cours de décryptage, et Dorian Dallongeville compte sur ce récit pour pouvoir étoffer la longue légende du trois-mâts.

Elle est rocambolesque. Construit sous l'empereur Guillaume II pour être un navire-école, celui qui s'appelait à l'origine le *Grossherzogin Elisabeth* a d'abord permis à des centaines de mousses et de cadets comme Otto et Friedrich, d'apprendre la navigation - à l'intérieur du bateau, on voit encore leurs espaces de vie, bien distincts des quartiers des officiers ou de l'appartement à boiserie du capitaine.

Symbole de la cité

Après cette vie allemande, le bateau se trouve pris, malgré lui, dans la grande histoire. En 1945, un commando britannique saisit le navire, et le cède dans la foulée à titre de dommage de guerre, à la marine nationale française. Cette dernière ne sait pas bien ce qu'elle fait, rebaptise *Duchesse Anne*, et le laisse à son triste sort. Dans les années 1970, il n'est plus qu'une épave lorsqu'une association, composée de passionnés et d'anciens des chantiers navals dunkerquois, décide de le sauver et de le restaurer. À force, ils parviennent à convaincre la ville de Dunkerque d'acheter le bateau, pour un franc symbolique. Certes, ce n'est pas le Bélem, un des derniers grands voiliers de commerce français du XIX^e siècle encore navigant. Mais l'association et le territoire sentent tout de même qu'un trois-mâts, même sans voiles et même en mauvais état, peut permettre



En 2023, 40 000 personnes ont visité la *Duchesse Anne* qui fait partie « du cœur et de l'esprit des Dunkerquois ». THÉO CHRISTIEN/MUSÉE MARITIME ET PORTUAIRE

À Dunkerque, la « Duchesse Anne » sauvée des eaux

de soutenir la mémoire des docks et le rapport intime à la mer des Dunkerquois. C'est ainsi que la *Duchesse Anne* fait son entrée au port en septembre 1981, acquérant bientôt un statut de symbole de la cité de Jean Bart, tout comme le beffroi de Saint-Éloi ou le célèbre carnaval de la semaine de mardi gras.

Désormais visitable et très visité (40 000 personnes, en 2023), le bateau fait partie « du cœur et de l'esprit des Dunkerquois », affirme Dany Dumelié, directeur des bâtiments à la ville et à la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD). Il y a quelques années, une étude de diagnostic sur la structure du bateau est commandée à un bureau d'études. Infiltrations, dégradations, oxydation... « Nous l'avions entre-tenu et restauré, mais là, nous sommes allés de mauvaise surprise en mauvaise surprise », poursuit Dany Dumelié, qui résume : « Soit on le réparait, soit il coulait, ce qui n'était pas envisageable. »

Mis devant la somme à déboursier - 12 millions d'euros sur trois ans - ni la ville, ni la CUD, ni l'État (la *Duchesse Anne* est classée monument historique)

ne flanchent. Votés à l'unanimité, les grands travaux ont finalement été lancés en janvier dernier.

Aujourd'hui, des barrières de chantier barrent l'accès au trois-mâts. Mesurant 100 mètres de long, et 12 mètres d'amplitude, le bateau n'a pu être remorqué, et c'est devant les curieux qu'il est en train d'être littéralement déossé. Sur le pont, en lieu et place de groupes d'enfants et de familles, on voit désormais des compagnons s'affairer. « L'acier est en train de rouiller et le navire fuit. À l'origine, il y avait un plancher en bois. Nous avons été obligés de le retirer, afin de pouvoir déposer la peinture au plomb, et démolir les 150 tonnes de béton dans la cale », explique Florence Varelles, responsable de Naval Projects (réparation et maintenance navale) à qui la CUD a confié la gestion du chantier. Les entreprises de restauration viennent de la région, ce qui ajoute à l'intérêt des habitants. Il a fallu tout de même se tourner vers la Bretagne, terre d'expérience, pour trouver celle spécialisée dans les gréments. Elle a la lourde tâche de démonter les mâts de 48 mètres,

nantis de plateformes pour les guetteurs d'autrefois, mais aussi les 15 vergues qui portaient les voiles.

« Reconstituer au plus près de la réalité »

À l'intérieur de l'ancien navire-école, il faudra aussi tout reprendre, y compris les décors. En dehors de la cloche, il ne reste que peu d'éléments d'origine, tout ayant été pillé. Dorian Delongeville montre l'appartement du capitaine, consolidé dans les années 1990 par l'association des Amis de la *Duchesse Anne*, et qu'il veut réhabiliter. « Nous possédons des photos anciennes permettant de reconstituer et remercier les espaces au plus près de la réalité », explique-t-il. Les éventuelles archives, attendues grâce à son appel aux dons, seraient évidemment un plus pour la restauration, ainsi que pour les médiateurs qui expliqueront la vie à bord.

Avant cela, début juillet, le bateau sera transféré en cale sèche, pour être repeint, puis sera remis à quai fin décembre 2024. Les travaux de finition, dont la reconstitution des intérieurs ou la repose du pont

sont annoncés au premier semestre 2025. Tout doit être prêt pour les Tall Ships Races qui, du 10 au 13 juillet, passeront par la Manche et la mer du Nord, en s'arrêtant à Dunkerque. Après ce moment phare, la *Duchesse Anne* et le Musée portuaire à laquelle elle est liée, se chargeront de maintenir l'intérêt sur la grande épave de la mer dans ce coin de France. Le musée, installé dans d'anciens entrepôts à tabac, possède des grandes façades en briques caractéristiques de l'activité commerciale du XIX^e. On y croise la figure de Jean Bart, mais aussi celle des pêcheurs en Islande, ou l'épopée des chantiers, qui employaient autrefois 2500 salariés, sans compter les sous-traitants. Des outils professionnels rassemblés par des dockers dans les années 1970 voisinent avec des maquettes et des cartes, menant jusqu'au cap Horn, en Afrique ou en Asie. D'autres navires liés à l'histoire du port, le bateau-feu *Sandletté*, la péniche *Gaïlle*, la vedette *Pilotine 1* et le remorqueur *Entrepreneur* parachèvent ce voyage, mêlant habilement des idées de rêve, de commerce et de dur labeur. ■

Âge d'or des cinémas : l'hommage de Renzo Piano et Jérôme Seydoux

Léna Lutaud

La Fondation Pathé, à Paris, fête ses 10 ans en exposant les réalisations parisiennes de l'architecte et en revenant sur l'histoire des ciné-palaces.

Outre les pulls en cachemire bleu, Renzo Piano et Jérôme Seydoux partagent une passion pour l'architecture et le septième art. Après le cinéma du Lingotto, à Turin, et le cocoon de la Fondation Pathé surplombant Paris, qui fête ses 10 ans, ils dévoileront d'ici peu ce qui s'annonce comme l'un des plus beaux cinémas contemporains : le Pathé Palace à deux pas de l'Opéra Garnier. Cent ans après la pose de la première pierre du Paramount par le tycoon hollywoodien Adolph Zukor, Jérôme Seydoux, PDG de Pathé, a financé la renaissance du « Ritzy des cinémas parisiens » avec ses escaliers monumentaux, ses lignes Art déco mais avec une surprise de taille. « Les salariés du siège de Pathé occuperont les derniers étages et se mêleront aux spectateurs », révèle Renzo Piano, Prix Pritzker 1998 - l'Oscar des architectes. Derrière la façade haussmannienne en demi-cercle, sa coupole rehaussée d'oto Mylene Farmer aime admirer la capitale la nuit, un

cône emporte la lumière naturelle jusqu'au sous-sol. On pourra tourner autour pour voir ce qui se passe.

« J'ai voulu recréer une séquence ombre et lumière comme dans un film », dévoile Renzo Piano. Ce francophone a un lien spécial avec le septième art. Deux ans après avoir travaillé avec Steven Spielberg et Tom Hanks sur le Musée de l'Académie des Oscars à Los Angeles, il a le regard tourné vers Lyon. « Je discute avec Thierry Frémaux pour réinventer l'espace des usines des frères Lumière. » Lui est né à Gènes. « J'ai toujours adoré la mer et les films. Le cinéma était un espace de liberté pour la jeunesse. J'adorais y voir des westerns, me plonger dans d'autres mondes. »

Le cinéma est toujours revenu dans sa vie. « J'ai tellement aimé la vague des cinéastes néoréalistes. Giuseppe Tornatore (Cinema Paradiso) est un ami. L'été, je fais du bateau avec Frances McDormand et Joël Cohen. J'ai été si fier de voir Roberto Rossellini filmer mon chantier du Centre



La maquette de la conception de la Fondation Jérôme Seydoux-Pathé signée Renzo Piano. MICHEL DENANCE

Pompidou en 1977. Cela a été sa dernière œuvre. La recherche de la légèreté, la lumière, le travail en équipe, le montage... Il y a beaucoup de similitudes entre un architecte et un cinéaste. »

Évolution des styles

Pour rendre hommage à leur ami et rappeler la grandeur des ciné-palaces, Jérôme et Sophie Seydoux leur consacrent une double exposition à la Fondation Jérôme Seydoux-Pathé, à Paris. À l'étage, on admire les maquettes des lieux parisiens signés Renzo Piano, comme le Palais de justice aux Batignolles. En bas, on se plonge dans l'âge d'or des cinémas monumentaux. Si le cinématographe est inventé en 1895 par les frères Lumière, les projections sédentarisent en 1907. Les premiers ciné-

mas qui ne sont pas des théâtres sortent de terre vers 1910. L'ère des « ciné-palaces » va durer et marquer quatre décennies de spectateurs jusqu'en 1960. Ensuite, ces lieux seront divisés en plusieurs salles. Le rideau rouge disparaît en 1970.

Si un hommage à l'UGC Normandie, qui fermera ses portes sur les Champs-Élysées le 13 juin, manque vraiment, on admire l'évolution des styles grâce aux photos d'époque, aux planches des architectes et aux programmes originaux. L'écran interactif où l'on découvre les avant-premières d'autrefois avec les femmes couvertes de bijoux et de fourrures des actualités Pathé est formidable. On y aperçoit Erich von Stroheim, Ray Ventura, Michèle Morgan, Yves Montand, Fernandel ou l'émeute autour de

Sean Connery à la projection de *Goldfinger*. « Le parcours commence par l'Omnia Pathé, dont le décor incroyable rappelait celui de l'Opéra Garnier. Inauguré en 1913, il va projeter des films pendant quatre-vingts ans, raconte l'historien Axel Huyghe qui a mêlé ses archives avec celles de la Fondation. En 1917, l'*Urania* fait sensation à Budapest avec sa façade de palais vénitien. » Après la Première Guerre mondiale, l'architecte Eugène Vergnes invente le cinéma tel qu'on le connaît : une ou plusieurs façades sur rue avec publicité du film, des travées et une distance de l'écran. « Entre les mosaïques, tapisseries, fresques, vitraux, l'époque est à la magnificence et à l'exotisme. À Barbès, le Louxor est une merveille de style égyptien », souligne la co-commissaire Stéphanie Salmon.

Dans les Années folles, le béton simplifie les formes. À Amsterdam, le Tuschinski, toujours ouvert, affiche un mélange d'Art déco, d'Art nouveau et d'influence orientale. Le tapis orné d'un angle est un clin d'œil à la Pologne d'où venait le nabab Abraham Tuschinski. L'électricité prend le pas sur le gaz et permet d'illuminer les façades la nuit. À Paris, le Paramount, le Rex, le Gaumont-Palace sont surmontés d'une tour. Celle du Rex a une enseigne tournante. Sa salle est inspirée des salles atmosphériques américaines avec sa voûte étoilée et les loggias sur les côtés. Près du Moulin-Rouge, le Gaumont-Palace, cinéma préféré de Boris Vian et de Jacques Prévert, compte 6 000 fauteuils. Aujourd'hui, le Rex, la plus grande salle de l'Hexagone, en compte 2700. ■

« Renzo Piano Paris », à la Fondation Jérôme Seydoux-Pathé (Paris 13^e), jusqu'au 13 juillet. www.fondation-jeromeseydoux-pathe.com