

Dans la même collection

- N°01** Les Bruyères Saint-Julien
- N°02** Décors et Urbanisme à travers la rive sud
- N°03** De Malaunay à l'Île Lacroix par les lignes de la TCAR
- N°04** Saint Romain / De la légende... à la foire
- N°05** Le Parlement de Normandie 1499-1790
- N°06** Et la Seine devint maritime
- N°07** Le port de Rouen / De l'Île Lacroix à La Bouille
- N°08** Rouen, lieu d'histoire maritime
- N°09** Mémoires de Guerres I / La Rive gauche de 1870 à 1914
- N°10** Mémoires de Guerres II / La Rive gauche de 1914 à 1940
- N°11** Les hommes de presse de l'agglomération rouennaise
- N°12** Jean-Jacques Rousseau et l'Académie des sciences et belles lettres de Rouen
- N°13** Quelques grandes figures médicales rouennaises
- N°14** Sources & fontaines
- N°15** Le patrimoine architectural du plateau est
- N°16** En suivant TEOR...
- N°17** Le chemin de fer dans l'agglomération rouennaise de 1843 à aujourd'hui
- N°18** Un sportif normand exceptionnel, Jacques Anquetil (1934-1987)
- N°19** L'aviation dans l'agglomération rouennaise
- N°20** Les Juifs à Rouen du Moyen Âge à nos jours



UN SIÈCLE D'ARMADA

N°21

Loïc Vadelorge

Collection histoire(s) d'agglo

 Agglo. de Rouen
HAUTE NORMANDIE

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Chantal Cormont - Michel Croguennec
- Frédéric David - Jérôme Decoux - Alain Gerbi - Claude Lainé -
Serge Martin-Desgranges - Jean-Yves Merle - Pierre Nouaud -
Jean-Robert Ragache - Jacques Tanguy - Cécile-Anne Sibout.
Coordonnateur : Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Agglomération de Rouen
Serge Martin-Desgranges

Réalisation :

Nicolas Carbonnier

Contact :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse

Agglomération de Rouen

Immeuble "Norwich House"

14 bis, avenue Pasteur - BP 589

76006 Rouen Cedex 1

Tél : 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65

e-mail : culture@agglo-rouennaise.fr

Conception graphique :

Stéphanie Lejeune - Nicolas Carbonnier

Chère Madame, Cher Monsieur,

Cette année notre agglomération a accueilli la 4ème édition de l'Armada. Cette manifestation d'ampleur internationale a été pour notre Etablissement l'occasion de manifester sa volonté de réconcilier la cité avec son fleuve. Le grand projet Seine Ouest, lancé en septembre 2002, en est l'expression emblématique.

A l'horizon 2020 sur un secteur de 800 hectares regroupant 5 communes autour du 6ème pont, le futur de notre agglomération se dessinera de part et d'autre de son fleuve.

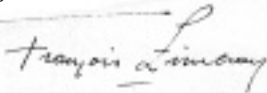
Poursuivre la reconquête de la Seine et de ses berges, en offrant à notre territoire des aménagements urbains sachant allier les services à l'esthétique fait partie des enjeux majeurs que nous nous sommes fixés.

Les Armadas qui se sont succédé ces dernières années montrent à quel point les femmes et les hommes de notre agglomération aspirent à se retrouver autour de ce site majestueux empreint de tradition et de modernité.

A nous tous de lui donner l'avenir qu'il mérite.

Bien chaleureusement,

François ZIMERAY



Président de l'Agglomération de Rouen

Jean-Yves MERLE



Vice-Président délégué
Culture - Patrimoine - Jeunesse

INTRODUCTION

Pour la plupart des Rouennais, la tradition des armadas remonte à 1989, date du premier rassemblement de grands voiliers à l'occasion du bicentenaire de la Révolution Française. Le succès inespéré de ces "Voiles de la Liberté" annonçait celui de l' "Armada de la Liberté" en 1994, puis celui de l' "Armada du Siècle" en 1999 et enfin de la récente "Armada Rouen 2003". Ces quatre manifestations marquèrent un tournant dans les pratiques urbaines. Rouen, éloignée de son fleuve depuis la Reconstruction, retrouvait enfin, et avec quel faste, les bords de Seine. Les "armadas" annonçaient la "reconquête" des quais, progressivement réaménagés pour le plus grand bonheur des promeneurs du dimanche. Si ce tournant "fin de siècle" du port est indéniable, la pratique des rassemblements navals est plus ancienne. Remonter le temps nous permet de mieux comprendre les enjeux de telles manifestations.





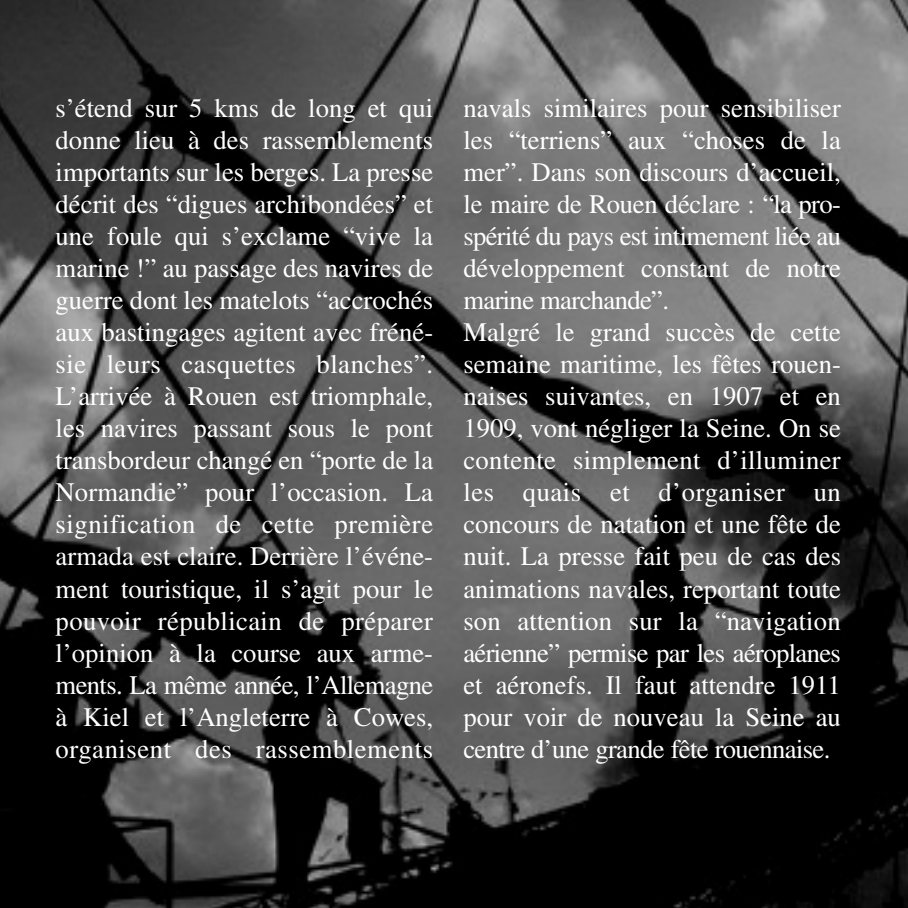
LA DEUXIÈME ESCADRE DANS LE PORT DE ROUEN
FÊTES JEANNE D'ARC DE 1931

Au XIX^e siècle, chaque commémoration politique célébrée à Rouen s'accompagne du pavoisement des navires présents dans le port. C'est le cas en 1802 pour les dix ans de la Première République, sous la Monarchie de Juillet pour la fête du roi ou encore en 1850 pour l'anniversaire de la proclamation de la Seconde République. La Troisième République va systématiser ces pratiques, non seulement parce que la généralisation de l'électricité permet d'illuminer les navires, mais aussi parce que les républicains sont convaincus de la complémentarité des fêtes locales et des fêtes nationales. Le 5 mai 1889, une Fête vénitienne se déroule à Rouen, dans le cadre du centenaire de la réunion des États Généraux. On distribue lanternes et bougies aux 91 bateaux accostés dans le port pour une grande mise en spectacle de la Seine. En 1892, dans le cadre cette fois du centenaire de la Première République, la ville organise un concours des "embarcations les mieux décorées et les plus brillamment illuminées". En revanche, les cavalcades historiques de 1891, 1892 et 1901 ne comportent pas de fêtes nautiques. Tout va changer à la Belle Époque, au moment où les Rouennais, commerçants ou élus locaux, prennent

conscience des possibilités scénographiques du fleuve. Il s'agit de créer des événements pour attirer badauds et touristes. Le premier du genre, se déroule en juin 1904, à l'initiative du Souvenir Normand. Trente mille spectateurs vont applaudir les "joutes à la lance" puis une "fête de nuit" ou une trentaine d'embarcations "travesties" en jonques, tonnelles ou torpilleurs de poche illuminent le fleuve. Sur un ponton, placé entre les ponts Corneille et Boieldieu, 16 ballerines et une troupe de gymnastes se produisent "au son d'une musique étrange". À l'occasion de cette première grande manifestation sur la Seine, la Ville de Rouen s'est équipée d'un matériel électrique du dernier cri, pour ne pas donner l'impression "d'une allure quelque peu vieillotte". En dehors d'un

yacht de luxe, le trois mâts goélette Sunbeam, aucun navire ne se déplace spécialement pour l'occasion.

Un an plus tard, les "Fêtes de la Grande Semaine maritime", organisées par la Ligue maritime française, peuvent être considérées comme les véritables ancêtres de nos modernes armadas. Un "cortège naval" de 20 bâtiments remonte en effet le fleuve le 5 août 1905. On trouve là une petite escadrille composée de trois avisos (le Buffle, le Cassini, le Bougainville) et de deux contre-torpilleurs (le Sainte-Barbe et le Yatagan) mais aussi un steamer de la Cie Worms (le Thérèse Marie), un remorqueur (le Titan) et une flopée de yachts (le Borda, l'André, le Pacifique, la Dame Blanche, l'Ysam, le Sainte-Marthe). Au total, un cortège qui



s'étend sur 5 kms de long et qui donne lieu à des rassemblements importants sur les berges. La presse décrit des “dignes archibondées” et une foule qui s'exclame “vive la marine !” au passage des navires de guerre dont les matelots “accrochés aux bastingages agitent avec frénésie leurs casquettes blanches”. L'arrivée à Rouen est triomphale, les navires passant sous le pont transbordeur changé en “porte de la Normandie” pour l'occasion. La signification de cette première armada est claire. Derrière l'événement touristique, il s'agit pour le pouvoir républicain de préparer l'opinion à la course aux armements. La même année, l'Allemagne à Kiel et l'Angleterre à Cowes, organisent des rassemblements

navals similaires pour sensibiliser les “terriens” aux “choses de la mer”. Dans son discours d'accueil, le maire de Rouen déclare : “la prospérité du pays est intimement liée au développement constant de notre marine marchande”.

Malgré le grand succès de cette semaine maritime, les fêtes rouennaises suivantes, en 1907 et en 1909, vont négliger la Seine. On se contente simplement d'illuminer les quais et d'organiser un concours de natation et une fête de nuit. La presse fait peu de cas des animations navales, reportant toute son attention sur la “navigation aérienne” permise par les avions et aéroplanes. Il faut attendre 1911 pour voir de nouveau la Seine au centre d'une grande fête rouennaise.



UN TROIS MÂTS DANS LE PORT DE ROUEN EN 1910 : LE *POURQUOI-PAS?* DU COMMANDANT CHARCOT

Du 3 au 11 juin 1911, Rouen célèbre le millénaire du Traité de Saint-Clair-sur-Epte. Une semaine durant, se déroulent des manifestations qui vont associer l'ensemble de la population : congrès des sociétés savantes, expositions artistique, folklorique et horticole, défilés et cavalcades en costume d'époque, fêtes nautiques. De nombreux navires militaires font le déplacement pour cette occasion : le vapeur suédois Paris, le croiseur norvégien Frithjof, le croiseur danois Hejmdal ainsi que des navires de la marine française : les contre-torpilleurs Carquois et Poignard, l'avisos Chamois. Cette petite armada évoque déjà celles de la fin du XX^e siècle. Ce sont en effet des navires de prestige qui remontent la Seine. Le deux mâts à vapeur Hejmdal mesure par exemple 78 m de long et 8 m de large. Une fois à quai, les navires sont illuminés en soirée par "des boules électriques semées à profusion le



LE PRÉSIDENT FALLIÈRES EMBARQUE POUR LA VISITE DU PORT
MILLÉNAIRE NORMAND, 1911

long des cordages” tandis que leurs équipages chantent pour le plus grand plaisir des passants. Le Millénaire normand se veut avant tout une manifestation régionaliste, parfaitement en phase avec l'idéologie républicaine des “petites patries”. Le président Fallières y participe trois jours durant. Les pays scandinaves sont évidemment à l'honneur et se joignent dans un esprit bon enfant à la fête. Cinq étudiants norvégiens ont construit un “drakar”, avec lequel ils sont venus de Salensund à Rouen, dans un grand “raid nautique” évoquant les invasions normandes du IXe siècle. Les Rouennais leur répondent en transformant un simple chaland en un “drakkar Rollon” qui sera le clou du grand cortège historique du 11 juin. Costumés en vikings, le “duc

Rollon et sa suite” partiront du port des yachts pour accoster à la cale Saint Eloi et rejoindre ensuite un cortège de 1200 figurants. Les fêtes de 1911 ont un caractère populaire marqué. Selon la presse ce sont près de 400 000 personnes, Normands pour l'essentiel, qui assistent au défilé du 11 juin : “Normands du pays de Caux, Normands de la Côte, Normands du Calvados ou de l'Eure, tous étaient là. Ils avaient apporté des provisions de bonne humeur, et la cohue, les heurts, les bousculades inévitables, ne pouvaient altérer leur calme proverbial”. Pour accueillir cette manne touristique, la ville a encore une fois déployé les grands moyens. La rive droite est transfigurée par les décors électriques : soleils suspendus rue Rollon, voûte lumineuse rue

Dragage

Grosse-Horloge, guirlandes des rues Jeanne d'Arc et de la République, porte artificielle surmontée d'un drakkar au bas de la rue Jeanne d'Arc. Sur le fleuve sont organisés des régates, des joutes, des concours de plongeurs et même une "pantomime nautique". La Compagnie rouennaise de navigation propose des excursions en Seine ou dans le port de Rouen. En bref, avec les fêtes de 1911, la ville démontre qu'elle est bien entrée dans l'ère du tourisme de masse, dont les cérémonies historiques ou nautiques forment le plus excellent des prétextes.

13

La Guerre viendra mettre un terme provisoire à cet élan, qui ne reprendra pas dans les années vingt. Les fêtes organisées à Rouen pour la victoire s'écartent du fleuve, les mises en scène concernant surtout le cœur historique de la ville. En 1927 même, alors que de grandes fêtes célèbreront partout en Normandie le 9^{ème} centenaire de Guillaume le Conquérant, Rouen se contente d'une manifestation modeste, sans aucun rapport avec la Seine. Le retour en grâce du fleuve viendra paradoxalement du culte grandissant que la ville voue à une certaine bergère lorraine.

Du 23 au 31 mai 1931, Rouen célèbre avec un faste, inégalé depuis 1911, le cinquième centenaire de la mort de Jeanne d'Arc. L'événement est d'autant plus important que la crise économique, venue des Etats Unis, commence à toucher l'économie française tandis que se préparent outre-Rhin des jours sombres. Au même moment, la flotte allemande lance son nouveau cuirassé, le Deutschland. De fait, la célébration de 1931 a une dimension diplomatique indéniable. Des représentants anglais et américains viennent rappeler à Rouen l'alliance de 1914-1918, et l'archevêque réunit 78 prélats autour des cérémonies religieuses dédiées à la Pucelle d'Orléans, devenue sainte en 1920.

Pour appuyer cette démonstration politique, des bâtiments de la 2e escadre, basée à Brest et commandée par l'amiral de Laborde, font le voyage à Rouen. L'armada militaire remonte la Seine un mercredi, ce qui réduit le nombre de spectateurs potentiel le long des berges. En se rapprochant de Rouen, la foule devient plus compacte et, chose nouvelle par rapport à la Belle Epoque, les automobiles sont très nombreuses. La Dépêche de Rouen, journal de gauche, témoigne de l'enthousiasme

populaire qui accompagne l'arrivée des navires : "Dès que les navires étaient signalés, on voyait surgir des chantiers, des quais, des appontements, toute une armée de travailleurs qui, pour quelques minutes, interrompaient leur rude labeur afin de contempler les belles unités dont s'enorgueillit notre marine nationale".

La flottille est composée de trois contre-torpilleurs (le Bison, le Lion, le Lynx), de cinq torpilleurs d'escadre (le Médecin Principal Lestin, l'Arabe, le Kabyle, le Bambara, l'Algérien) et d'un sous-marin (le Jean-Autric). Ils seront rejoints un jour plus tard par trois avisos de l'Ecole navale (la Somme, la Meuse, l'Oise). L'arrivée se fait en musique et l'harmonie des Equipages de la Flotte se produira plusieurs

fois en concert au cours de la semaine. L'armada sera mise à contribution pour l'un des clous des cérémonies de 1931 : la "fête de la lumière".

Le 29 mai, sur le coup de 22 heures, le port est plongé dans la nuit. Des dizaines de milliers de spectateurs sont venus assister à la fête de la lumière, qui se déroule sur le fleuve. Du grand pont transbordeur pleut une cascade lumineuse tandis que des feux de Bengale rouges illuminent les navires de guerre. Une croix de lorraine se dessine au milieu du fleuve, grâce à l'électricité. Une douzaine de petites embarcations, éclairées de feux rouges, glissent sur le fleuve. Les spectateurs présents se souviendront longtemps de cette cérémonie, qui met les dernières trouvailles techniques au service du nationalisme. Feux tricolores, drapeaux de

*Usagville
1911*

lumière, projecteurs sur les navires de guerre, rien n'est négligé pour associer au souvenir de Jeanne d'Arc la gloire de la France, sortie victorieuse de la Grande Guerre.

C'est une toute autre ville qui, en 1956, célèbrera le cinquième centenaire de la réhabilitation de Jeanne d'Arc. A cette date, les plaies de la Guerre sont loin d'être refermées. Les monu-

ments triomphants sous les feux électriques de 1931, portent cette fois les marques des bombardements alliés. De la cathédrale au fleuve, tout est neuf. La Reconstruction a profondément modifié la physionomie de la ville. En surélevant de plusieurs mètres les quais, les urbanistes ont coupé les Rouennais de leur fleuve. Ville meurtrie, Rouen n'en souhaite pas moins se




Chagall
1977

tourner vers l'avenir. Les fêtes Jeanne d'Arc qui se déroulent du 19 au 25 juin 1956 et qui vont attirer 100 000 spectateurs, se veulent symboliques d'un tournant dans l'histoire urbaine. Les 24 et 25 juin des fêtes solennelles sont données à l'occasion de la réouverture de la cathédrale, en présence du président de la République, René Coty. Les palissades qui masquaient l'édifice depuis les heures sombres de 1944 sont enlevées le 22 juin 1956.

Les cérémonies, à l'image de la Reconstruction, tournent le dos au fleuve, se focalisant sur la cathédrale. Signe entre autres de ce rejet du fleuve, la présence navale aux fêtes de 1956 est

réduite à la portion congrue. Seuls 4 bâtiments de guerre se déplacent pour l'occasion : deux dragueurs océaniques de la Royal Navy (le Jewel et l'Acute) et deux avisos français (le Chamois et le Chevreuil). Une nouveauté cependant, annonciatrice des pratiques des armadas récentes : le public est admis à visiter ces navires le dimanche 24 juin. Autre nouveauté, la création d'un spectacle lyrique en plein air, donné sur la pointe de l'Île Lacroix et suivi par 50 000 spectateurs. Lui aussi est annonciateur des scènes musicales des armadas contemporaines. Reste que le rassemblement naval de 1956 fait bien pâle figure en comparaison

Section



des fêtes du début du siècle. Par la suite les grandes commémorations (centenaire de Flaubert en 1980, tricentenaire de Corneille en 1984) concerneront surtout les grandes institu-

tions culturelles du centre-ville. Rien ne semblait prédisposer Rouen à réinvestir les bords de Seine à l'occasion de rassemblements navals.

Deux manifestations du milieu des années 1980 peuvent être considérées comme des préludes aux Voiles de la Liberté de 1989. La première a lieu en mai 1986, à l'occasion du départ de la Course de la Liberté. Il s'agit pour la ville, de commémorer le centenaire du départ de la statue de la Liberté, embarquée à Rouen sur la frégate Isère. Au total trois jours de fêtes, associant successivement les 24 heures motonautiques, un défilé " américain " dans les rues de Rouen, et le départ d'une dizaine de multicoques pour une course Rouen-New York, qui sera remportée par le parrain de la première armada, Eric Tabarly. Près de 200 000 spectateurs assistent au départ de cette course, investissant les quais situés au pied du pont Guillaume le Conquérant, rarement habitués à une telle foule. Les voiliers sont escortés de navires de la marine marchande, de vedettes et même d'un ferry.

Un an plus tard, le 30 mai 1987, Rouen décide de commémorer le neuvième centenaire de la mort de Guillaume le Conquérant. À l'image du spectacle lyrique de 1956, on organise sur les quais bas de la rive gauche compris entre le pont Corneille et le pont Boieldieu, une grande fresque historique, réunissant plus de 600 participants et clôturée par un feu d'artifice. Le succès en demi-teinte de ce spectacle ne décourage par les organisateurs. Quelques semaines plus tôt, ils ont présenté au Parc des expositions la maquette des "Voiles de la Liberté".

L'origine du projet remonte à 1985. La paternité des Voiles est attribuée à un journa-

liste, Alain Rondeau, rédacteur en chef de la revue Bateaux. Très impressionné par un rassemblement de grands voiliers à Québec en 1984, ce dernier imagine d'en organiser un en Europe. Il réussit à convaincre du bien-fondé de l'opération quelques Rouennais : Le PDG de l'imprimerie Lecerf, Yves-Marie Morault, des conseillers généraux comme André Danet et



LA COURSE DE LA LIBERTÉ - 1986

l'adjoint chargé des fêtes et cérémonies, Patrick Herr. Le maire de Rouen, Jean Lecanuet, se laisse séduire par l'opération et le projet est officiellement annoncé à Paris, le 13 mai 1985 devant le Belem.

À cette date, les rassemblements de grands voiliers, tout en étant relativement rares, ne sont pas exceptionnels. En 1976, à l'occasion du bicentenaire de la Déclaration d'Indépendance, New York en avait réuni 25. En 1985, 7 étaient rassemblés à Amsterdam et 10 de nouveau à New York en 1986. Les difficultés d'organisation d'une telle manifestation sont cependant loin d'être négligeables. Elles sont tout d'abord diplomatiques, certains pays, en froid avec la France ne souhaitant pas envoyer de

navires. D'autres, comme l'Espagne, ne veulent pas s'associer au souvenir de la Révolution française qui leur rappelle des heures sombres de leur propre histoire. A l'inverse, la très forte représentation des nations sud-américaines (Mexique, Uruguay, Venezuela, Colombie, Argentine) témoignera de l'impact international des idées de 1789, à l'origine des mouvements d'indépendance en Amérique Latine.

Les difficultés sont ensuite techniques, tant la remontée du fleuve s'avère délicate, voire millimétrée pour certains navires comme l'Amerigo Vespucci. Elles sont encore financières, la ville ne disposant d'aucune expérience dont l'échelle pouvait être comparable à celle de l'Armada. Il s'agissait par ailleurs

de s'inscrire dans l'agenda très chargé de la cinquantaine de grands voiliers, naviguant la plupart au titre de navires-écoles et souvent sollicités pour des manifestations de prestige. Autant dire que l'organisation des Voiles de la Liberté, dont la presse a surtout retenu l'enthousiasme, relevait aussi d'une logique d'entreprise. C'est d'ailleurs un spécialiste de ce type de manifestation, Bruno Troublé, PDG de Creative Business Evenement, qui épaulera Alain Rondeau. Parmi les sponsors Elf, Dauphin, Pernod puis sur le tard, France Info et FR3. Les institutions locales (Ville de Rouen, Conseil Général, SIVOM) et les acteurs publics ou para-publics (Chambre de Commerce, Port Autonome, Comet, SAMU)

seront abondamment sollicitées pour financer l'opération dont la réalisation est confiée, sur le modèle des grandes fêtes locales depuis le XIX^e siècle, à une association, présidée par Patrick Herr.

On connaît la suite. Le succès de la manifestation dépasse les espérances des organisateurs. Ce sont en moyenne 200 000 visiteurs par jour qui viennent arpenter les quais de Rouen du 9 au 16 juillet 1989. Les 21 ou 22 navires présents, suscitent l'enthousiasme de près de 4 millions de visiteurs. On fait la queue pour les visiter, de jour comme de nuit. On s'émerveille des aubades des équipages, on traque les moindres déplacements des uniformes dans les rues pavées, on s'amuse à entendre parler l'espagnol,

l'italien, le portugais dans les brasseries ou les magasins du centre-ville. La grande parade du 16 juillet est le clou de la fête. 500 000 spectateurs envahissent les berges de la Seine, profitant de la moindre plage sauvage, de Rouen jusqu'au Havre. Sous un soleil de plomb et dans une atmosphère bon enfant, les Hauts Normands

saluent le défilé des navires et applaudissent au spectacle des marins hissés dans les voilures. Des embouteillages monstres, dont certains durent jusqu'à l'aube, achèvent de consacrer ce qui fut l'une des manifestations les plus populaires du bicentenaire de la Révolution française. Faire revenir les voiliers s'impose naturellement

aux yeux des responsables politiques locaux. D'une part l'impact médiatique de la manifestation, couverte par les grandes chaînes de télévision, est incalculable. Il assure une publicité à la ville, à la région et au Port de Rouen, présentés sous les meilleurs auspices. Les images montrent à la fois la majesté du cadre de



vie - occultant savamment les problèmes de pollution de la zone industrialo-portuaire - et le dynamisme d'une région mobilisée autour d'un événement. Les Voiles de la Liberté constituent aussi l'un des premiers témoignages de l'aptitude des collectivités locales, émancipées par les lois Defferre de 1982-83, à organiser des manifestations d'envergure internationale. La subvention de la Mission du Bicentenaire est dérisoire par rapport à l'effort de la Ville de Rouen. L'on recherche davantage le label de l'Etat que son aide financière. Par ailleurs, les Voiles ont l'avantage de faire l'unanimité. La foule rassemblée, sans heurts majeurs, rassure les élus locaux, à l'heure où la presse ne manque pas une occasion pour dénoncer les banlieues dangereu-

ses. En cimentant les classes sociales autour d'un grand spectacle gratuit, les Voiles de la Liberté montrent que le mythe de la cohésion sociale, ébranlé par la crise économique, peut se ressourcer.

En bref, les raisons étaient nombreuses pour reproduire l'événement. Les occasions de commémoration ne manquaient pas. On choisit en 1994 de s'associer de nouveau à un événement national et régional : le cinquantenaire de la Libération. L'Armada de la Liberté, organisée du 10 au 17 juillet 1994 bat évidemment les records de celle de 1989 : 34 voiliers et 16 navires de guerre, 30 vieux gréements furent conviés à la fête. Ils attirèrent près de 7 millions de visiteurs dont plus d'un million deux cent mille, le

14 juillet. Le caractère populaire de la manifestation était accentué. Tandis que le Musée des Beaux-arts présentait une rétrospective unique de cathédrales de Claude Monet, le Conseil Régional finançait une “armada du jazz”, profitant opportunément du passage en France des jazzmen (BB King, Maceo Parker, Eddy Louiss, etc.), habitués des festivals d’été. Signe de son entrée dans les rendez-vous incontournables, l’Armada reçut aussi la visite du premier ministre, Edouard Balladur, le jour de la grande parade. La presse locale se mobilisa autour de l’événement et contribua à le transformer en une tradition locale. Il était désormais impensable que Rouen puisse se passer d’un rassemblement régulier de

grands voiliers. Paradoxalement l’événement se banalisait à l’échelle nationale, d’autres villes, comme Brest ou Bordeaux organisant à leur tour des armadas.

Avec l’Armada du Siècle, le système semble trouver une vitesse de croisière. À l’émerveillement des premières manifestations a succédé les paillettes d’un spectacle désormais bien rodé. La presse insiste peu sur les nouveaux records de fréquentation : peut être 10 millions de visiteurs, entre le 9 et le 18 juillet 1999 ; pas plus qu’elle ne mentionne avec précision le nombre de voiliers présents : environ 30 grands voiliers et 10 bâtiments de guerre. Les commentaires retiennent surtout le paradoxe de cette armada. Indéniablement populaire et

reposant sur l'investissement au quotidien d'une armée de bénévoles, l'armada est aussi une pompe économique. Entre les grandes entreprises locales, les sponsors internationaux comme Coca Cola qui visitent l'armada et les grands voiliers, se nouent des relations étroites où chacun tente de rentabiliser au mieux son investissement. Il en résulte une indéniable privatisation de la fête sur laquelle insiste à juste titre la presse locale. Aux orchestres latins du Simon Bolivar répondent les cocktails

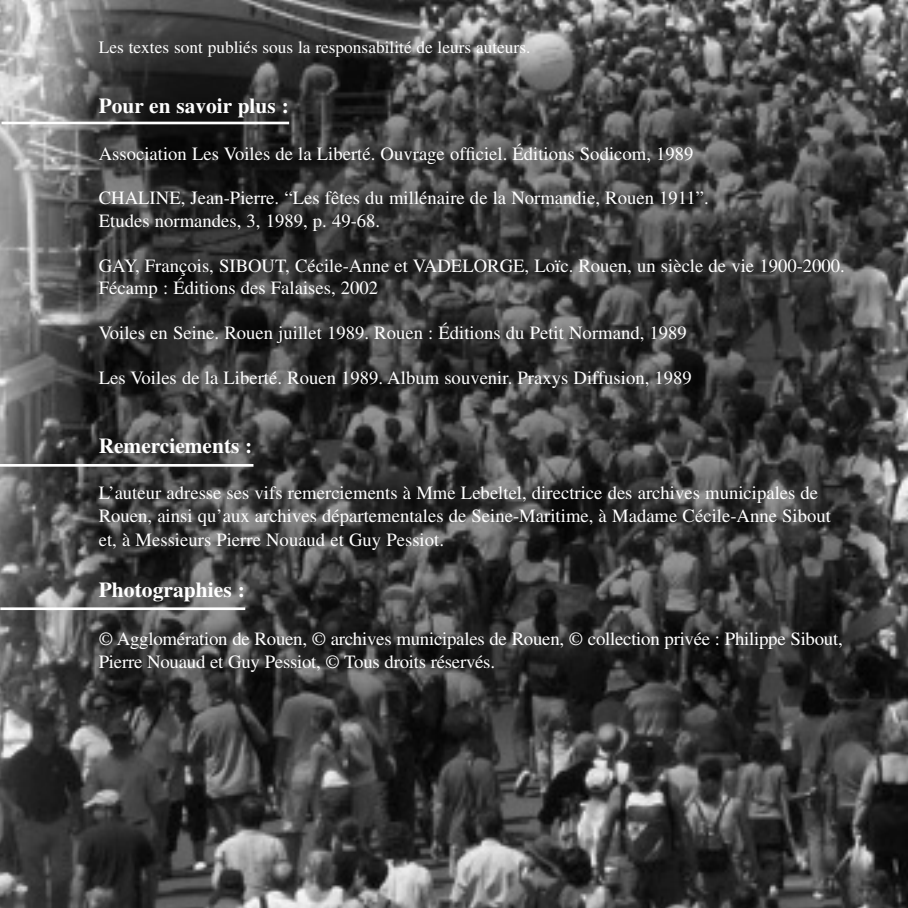
privés, organisés, au rythme d'une centaine par jour, à bord des grands voiliers. Car l'armada est aussi un commerce, dont l'édition de 1999 révèle l'importance. Commerçants, entrepreneurs ou élus ne peuvent plus désormais rester à l'écart d'une telle manifestation. Toutes les collectivités territoriales participent à son financement, et trois membres du gouvernement, dont le premier ministre Lionel Jospin, font le déplacement à Rouen.

Vitrines pour les uns, marchés pour les autres mais aussi et surtout spectacles pour tous, les armadas contemporaines renouent avec les grandes manifestations populaires du début du siècle. Aujourd'hui comme hier, le rapport de la fête à l'histoire, qu'elle soit celle navale des grands voiliers ou celle, politique, des grandes heures de l'histoire nationale, est avant tout un prétexte. Il n'est sans doute pas vrai qu'un marin, un révolutionnaire ou un résistant sommeille derrière chacun des visiteurs de l'armada. On se déplace à Rouen en famille, pour renouveler l'émerveillement séculaire devant le gigantisme des navires, les couleurs des uniformes, les rythmes des fanfares, les lumières des feux d'artifice, en bref les ingrédients traditionnels de la fête. Car cette fête existe d'abord pour elle-même. Elle témoigne de la possibilité, dans nos sociétés modernes parfois obsédées par l'individualisme sécuritaire, de rassembler sur un même lieu des centaines de milliers de personnes. Là est sans doute son plus grand mérite contemporain. Là tiennent aussi ses promesses, qui survivront on l'espère, à la possible lassitude du rassemblement à Rouen des grands voiliers.

Loïc Vadelorge

26

Ce fascicule a été tiré à 30 000 exemplaires
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot
Dépôt légal : octobre 2003. N°ISBN 2 - 913914-52-7
© Agglomération de Rouen
Collection histoire(s) d'agglo - N°ISSN 1291-8296



Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

Pour en savoir plus :

Association Les Voiles de la Liberté. Ouvrage officiel. Éditions Sodicom, 1989

CHALINE, Jean-Pierre. "Les fêtes du millénaire de la Normandie, Rouen 1911".
Etudes normandes, 3, 1989, p. 49-68.

GAY, François, SIBOUT, Cécile-Anne et VADELORGE, Loïc. Rouen, un siècle de vie 1900-2000.
Fécamp : Éditions des Falaises, 2002

Voiles en Seine. Rouen juillet 1989. Rouen : Éditions du Petit Normand, 1989

Les Voiles de la Liberté. Rouen 1989. Album souvenir. Praxys Diffusion, 1989

Remerciements :

L'auteur adresse ses vifs remerciements à Mme Lebeltel, directrice des archives municipales de Rouen, ainsi qu'aux archives départementales de Seine-Maritime, à Madame Cécile-Anne Sibout et, à Messieurs Pierre Nouaud et Guy Pessiot.

Photographies :

© Agglomération de Rouen, © archives municipales de Rouen, © collection privée : Philippe Sibout, Pierre Nouaud et Guy Pessiot, © Tous droits réservés.