



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:

I. Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer · Fabrice Denise & Xavier Corré

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3114-7

Revue 31
d'histoire 32
maritime

Musées maritimes et identités

Sorbonne Université Presses est un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e-XX^e siècles) ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	8
Olivier Chaline	

MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérimo	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guiguéno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérimo	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants	325
Gérard Le Bouëdec	

NÉCROLOGIE

Philippe Haudrière † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382

En hommage à André Lespagnol

Musées maritimes et identités

textes rassemblés par
Christophe Cérino & Éric Rieth

Fabrice Denise & Xavier Corré
Musée d'histoire de Marseille

Alors que le musée de la Marine et de l'Industrie, propriété de la chambre de Commerce et d'Industrie de Aix-Marseille-Provence, a fermé ses portes au printemps 2018, il est important de présenter la façon dont le musée d'histoire de Marseille traite la question maritime. Le « fait portuaire de la ville durant les vingt-six siècles » constitue le fil rouge du nouveau projet scientifique et culturel du musée, redéfini lors de sa rénovation complète en 2011-2013. Pour autant, cette thématique n'irrigue pas l'ensemble du parcours chronologique, organisé en treize séquences allant de la préhistoire au début du XXI^e siècle, avec la même intensité et les mêmes moyens, les collections manquant cruellement pour offrir un discours exhaustif sur cet immense sujet. Le musée doit donc déployer une stratégie « extra muséale » pour atteindre l'objectif d'une narration enrichie. C'est l'objet de cet article que de présenter la façon dont le musée d'histoire de Marseille déploie ses collections, ses espaces, ses outils de médiation et partenariats pour offrir une réflexion globale sur le patrimoine portuaire et maritime de la cité. Nous replacerons tout d'abord le sujet dans une large perspective historique. Ensuite, nous retiendrons quelques éléments majeurs des collections maritimes du musée et de leur mise en scène pour comprendre la manière dont le musée va au-delà de ses missions traditionnelles, y compris de façon exploratoire, afin de contribuer à la sauvegarde et à la valorisation du patrimoine maritime.

UNE ÉPOPÉE MARITIME

UNE FONCTION PORTUAIRE TRÈS PROBABLEMENT À L'ORIGINE DE LA CITÉ

Si plusieurs textes antiques mentionnent que les Grecs de Phocée ont fondé Massalia et permettent de dater cette création vers 600 av. J.-C., aucun n'indique à proprement parler que cette fondation a eu pour motivation première le rôle portuaire de la cité. Il semble toutefois légitime de se poser cette question. Deux arguments peuvent venir justifier cette hypothèse : l'identité des fondateurs et la qualité portuaire du site de Marseille.

Hérodote au ^v^e siècle av. J.-C. nous apprend que les Phocéens sont les premiers Grecs à avoir exploré la Méditerranée occidentale et, au-delà du détroit de Gibraltar, la région de Cadix (Tartessos)¹. Il précise également que les Phocéens ne se servaient pas de bateaux « ronds », c'est-à-dire de navires de charge évoluant uniquement à la voile, mais qu'ils naviguaient sur des pentécontères, c'est-à-dire des navires « longs » à cinquante rames, précurseurs des trières de l'époque grecque classique. Grâce à leur propulsion à la force humaine pouvant être couplée à celle du vent, et grâce à leur faible tirant d'eau, ces navires « longs » sont alors particulièrement bien adaptés pour des navigations exploratrices sur des littoraux inconnus. Un siècle après Hérodote, Aristote précise que ces Phocéens « [...] pratiquaient le commerce en Ionie² », élément qui lui semble suffisamment digne d'intérêt et d'originalité pour être mentionné. Il faut en effet préciser qu'au ^{iv}^e siècle av. J.-C., la pratique du commerce maritime se distingue encore peu ou prou de la piraterie³ et revêt dans la société grecque une réputation peu honorable. Les Marseillais, bien que reconnus pour leur grande connaissance de la navigation et de l'art de se battre sur mer⁴, fournissent d'ailleurs des exemples de pratique plutôt ambiguë de cet art et suscitent la méfiance. Euthyménès aurait eu la témérité d'aller explorer les côtes atlantiques de l'Afrique ; Pythéas a ramené des récits si fantastiques de périples septentrionaux qu'ils sont perçus comme fantasques ; Zénothémis est accusé à Athènes par Démosthène d'avoir faussé ses transports de blé entre la Sicile et Le Pirée.

D'après les sources les plus anciennes, les fondateurs de Marseille et leurs descendants immédiats apparaissent ainsi comme de très solides marins qui basent essentiellement leurs moyens de subsistance sur l'exploitation de la mer mais qui sont peu fiables en s'adonnant notamment à la pratique alors peu estimée du « commerce » maritime⁵. En tenant compte de ce caractère maritime résolument

1 Hérodote, *L'enquête*, livre I, 163.

2 Aristote, *Constitution des Marseillais*, cité par Athénée dans *Le banquet des Sophistes*, XIII, 576.

3 Cet amalgame est déjà en vigueur au ^{viii}^e siècle av. J.-C. Homère, *Odyssée*, XV, 415-419 ou Hésiode, *Les Travaux et les Jours*, 684-690) donnent des marchands maritimes l'image de « noirs rapaces » ou d'inconscients attirés par le gain.

4 Thucydide et Sosylos célèbrent ainsi les victoires navales des Massaliotes remportées sur les Carthaginois aux époques classique et hellénistique.

5 S'exprimant plus tard, à une époque (ⁱⁱⁱ^e siècle ap. J.-C.) où le commerce maritime n'est plus dénigré et constitue même l'un des ciments de l'empire romain, Justin conforte cette idée qu'avant de partir d'Ionie, les Phocéens tiraient essentiellement de la mer leurs moyens de subsistance par le biais de la pêche, du commerce et de la piraterie, et l'on notera alors que Justin prend soin de bien distinguer le commerce de la piraterie (Justin, *Abrégé des Histoires Philippiques*, XLIII, 3-4).



1. Partie avant (proue) d'une pentécontère (?) massaliète sur l'un des blocs découverts sur le site de l'Alcazar, graffito de la fin du VI^e siècle av. J.-C. (?), musée d'Histoire de Marseille (cliché Xavier Corré, 2012)

offensif, les récits de la fondation de Marseille⁶ peuvent s'appréhender sous un angle nouveau. Ils montrent un peuple grec un peu en marge des autres qui exploite peu la terre et qui pratique plutôt la piraterie. Ils montrent ce peuple qui fonde une ville à l'autre bout de la Méditerranée certes avec l'assentiment du roi local, mais dans un environnement globalement hostile où il n'a potentiellement aucun allié. Ils montrent ce peuple qui, « charmé par l'agrément du lieu », décide de s'y implanter durablement et va chercher des renforts de colonisation en Asie Mineure, qui s'accroche à cette colonie et qui la défend bec et ongle alors qu'il avait déserté sa cité-mère devant la seule injonction de payer un tribut au roi des Perses. Ce changement d'attitude à l'égard d'un site terrestre pour un peuple de marins peut surprendre. En règle générale, on défend avec vigueur ce qui est profondément affectif ou ce qui est vital. Alors, pourquoi cette défense énergique ? La ville aurait-elle pu susciter un affect profond aussi rapidement ? Il est possible d'en douter. La ville aurait-elle pu représenter quelque chose de vital pour ces gens de mer ? Il est plus facile de l'envisager. Car quoi de plus vital pour un marin qu'un excellent port ?

6 On trouvera une traduction des textes anciens évoquant Marseille dans Marie-Pierre Rothé & Henri Tréziny (dir.), *Marseille et ses alentours, Carte archéologique de la Gaule*, 13.3, Paris, Académie des inscriptions et belles lettres, 2005.

Le choix du lieu :

un port naturel inestimable mais inexploité par les Gaulois locaux ?

216

Au regard des connaissances archéologiques actuelles, à la fin du VII^e siècle av. J.-C., les surfaces marines de la Méditerranée occidentale semblent être la « chasse gardée » de deux peuples marins, les Étrusques (plutôt au Nord) et les Carthaginois (plutôt au Sud), qui contrôlent ainsi les échanges commerciaux avec les populations insulaires et continentales, comme les Celtoligures sur le littoral de Gaule méridionale. Ce dernier est divisé en deux parties bien distinctes. Des Alpes maritimes au golfe de Fos, le littoral est élevé, rocheux et séquencé par des promontoires et des îles qui délimitent des espaces de navigation clairement définis et pourvoyeurs d'abris. Celui qui pratique un peu la navigation sur cette côte stable apprend vite quels en sont les dangers et comment les éviter. À l'inverse, se développant du golfe de Fos aux Pyrénées, le golfe du Lion présente un littoral bas, sableux et instable. Celui qui navigue sur cette côte n'est jamais à l'abri d'un danger inattendu comme un banc de sable qui se serait déplacé. Bien plus, quand le vent tourne au sud-est (vent marin), il apporte nébulosité et pluie et pousse les navires vers une côte indétectable et dépourvue de tout refuge. Pourtant, ce littoral du golfe du Lion a une importance capitale pour les échanges avec le monde celte puisque le Rhône qui s'y jette⁷, mais aussi l'Hérault et l'Aude, et tous les étangs qui parsèment cette côte sont des moyens de premier plan pour entrer en contact avec l'espace gaulois ou pour y pénétrer. Or, dans le cadre d'une navigation à la voile, le marin est tenu d'attendre les conditions optimales pour naviguer, surtout s'il doit évoluer dans un golfe aussi dangereux. La proximité d'un abri portuaire est donc cruciale et le golfe de Fos, exposé au mistral et au vent marin ne remplit que très mal cette fonction. La rade de Marseille, par contre, est le meilleur port à l'est du golfe du Lion alors que la baie de Rosas est son pendant à l'Ouest, juste après le dangereux Cap Creus. Or, ce sont dans ces deux grandes échancrures littorales que les Phocéens ont établi leurs premières colonies occidentales, Massalia à l'Est en 600 av. J.-C. et sa fille Emporion (aujourd'hui Ampurias) à l'Ouest vers 580 av. J.-C. En étendant cette approche aux autres colonies massaliètes, il est possible de mettre en évidence leur rôle maritime stratégique. Toutes ces fondations sont implantées soit au niveau de grands caps où il y a des changements dans le

7 Cette rade de Marseille est désignée par Justin comme « un golfe retiré » situé « près de l'embouchure du Rhône ». Ce n'est pas sans raison que le Rhône apparaît quasi-systématiquement dans les descriptions antiques de la ville de Marseille. Les sources médiévales indiquent par exemple que, lorsque le temps est favorable, il faut à un voilier une demi-journée depuis Marseille pour atteindre le golfe de Fos (où se trouvait vraisemblablement l'embouchure du Rhône contrôlée par les Massaliotes).

régime des vents et des abris immédiats (Nice, Antibes, Olbia, Le Brusac, Agde, Emporion, Hémérosopéion vers Valence, Mainake vers le détroit de Gibraltar) soit en lien direct avec l'embouchure d'un fleuve qui permet les contacts avec l'intérieur des terres (Nice, Marseille, Rhodanousia, Arles, Agde).

Dans les premiers siècles de leur présence, les Massaliètes doivent donc s'imposer contre les Gaulois à terre et contre les Étrusques et les Carthaginois en mer. Pour se faire et protéger leurs navigations côtières, ces colonies sont implantées dans les meilleurs endroits possibles notamment sur le littoral ligure qui reste longtemps majoritairement gaulois et peu urbanisé. Au 1^{er} siècle ap. J.-C., par exemple, Pomponius Méla peut encore écrire que sur cette côte de Gaule transalpine « [...] les villes sont rares étant donnée la rareté des ports, et [que] la contrée tout entière est exposée à l'auster et à l'africus [...] Il y a là le Lacydon, port de Massilia, avec en cet endroit Massilia elle-même⁸. » En marins expérimentés, ces Phocéens ont peut-être perçu en premier tout le potentiel du secteur pour leurs pratiques maritimes d'autant plus qu'il est situé sur une des routes menant au royaume de Tartessos. C'est ce que pourrait rappeler le passage du texte de Justin qui rapporte que la fondation de la ville de Marseille est le résultat d'une première exploration au cours de laquelle « [...] [les Phocéens] séduits par l'agrément du lieu retournèrent chez eux, rapportèrent ce qu'ils avaient vu et sollicitèrent des renforts⁹. » Et qu'ont-ils vu ces premiers explorateurs en plus de ce contexte régional favorable ? Ils ont découvert au fond de la rade de Marseille une calanque comme il en existe peu de cette qualité en Méditerranée. Une calanque qui correspond en tout point au port naturel idéal, le *limen kleistos*¹⁰, tel celui des Lestrygons que décrit Ulysse¹¹. En 600 av. J.-C., le plan d'eau dont prennent possession les Phocéens mesure 1 000 m de long sur 400 m de large environ. Il est invisible depuis la rade car il n'est accessible que par l'entremise d'un goulet sinueux dessiné par les promontoires du Pharo (au sud) et de Saint-Jean (au nord). L'invisibilité de cette passe, sa forme, son étroitesse et ses hauts fonds piègeurs en font un moyen de défense naturel inestimable vis-à-vis des convoitises extérieures. En cassant la houle venue du large, ces promontoires apportent en plus à ce plan d'eau un calme permanent qui est renforcé par la protection naturelle fournie par le site contre le mistral.

8 Pomponius Méla, *Chorographie*, II, 5, 76-77, éd. et trad. Alain Silberman, Paris, Les Belles Lettres, 1998. L'auster et l'africus sont des vents de secteur sud et sud-est qui apportent du mauvais temps.

9 Justin, *Abrégé des Histoires philippiques*, XLIII, 3-4, trad. Didier Pralon ; cité dans Marie-Pierre Rothé & Henri Tréziny (dir.), *Marseille et ses alentours*, op. cit.

10 Ce qui signifie littéralement « port fermé ».

11 Homère, *Odyssée*, X, 87-84.

Façonnée en effet comme une cuvette, la calanque est aussi et surtout protégée du mistral, ce vent dominant qui souffle du Nord-Ouest par violentes bourrasques. Agissant comme un véritable bouclier contre ce vent, un alignement de collines court suivant une direction ouest-est depuis le promontoire de Saint-Jean jusqu'à la butte des Carmes. Cet alignement culmine à 40 m au niveau de l'actuelle place des Moulins où les Grecs localisent leur nouvelle acropole. Au pied Sud de cette dorsale, la rive nord de la calanque est la zone la plus abritée du mistral. Protégée du vent dominant, de la houle et des agressions extérieures, pourvue de plages favorisant les échanges terre-mer, surtout quand on a recours à des navires à faible tirant d'eau, cette rive nord se prête merveilleusement bien à une activité portuaire. La calanque, enfin, est riche en eau douce ce qui a une importance cruciale. D'ailleurs la source principale de la calanque est celle qui lui donne son nom : le Lacydon. Ce port fermé rassemble donc intrinsèquement des qualités naturelles rarement réunies en aussi grand nombre. Elles sont pourtant encore enrichies par la topographie locale.

Fait exceptionnel, à Marseille, ce « port naturel idéal » est précédé d'un avant-port ouvert (la rade) particulièrement précieux grâce à ses îles qui offrent des mouillages d'urgence pour les deux types principaux de mauvais temps. Les abris profonds constitués par les criques de Pomègues ou de Ratonneau, voire par le détroit (Frioul) entre ces deux îles, servent également de lieu d'attente des conditions optimales pour amorcer une navigation vers l'ailleurs. À ce jour, par exemple, parmi la centaine d'épaves antiques repérées dans la rade de Marseille, aucune n'est chargée de céramique massaliète, ce qui montre que les naufrages de navires locaux au moment de leur départ ont été relativement rares et que les Marseillais ne quittaient cette baie que lorsque les meilleures conditions de navigation étaient réunies.

La ville de Marseille et ses colonies n'ont donc pas été implantées n'importe où. Leur existence répond à une logique de commerce maritime, de routes de navigation et d'interface avec les populations de l'intérieur des terres. L'ensemble des atouts portuaires de Marseille (calanque et rade) explique le destin maritime de cette colonie phocéenne et le patrimoine portuaire de la ville est donc avant toute chose constitué par cette extraordinaire et si favorable combinaison naturelle entre topographie locale, topographie régionale et régime des vents. Mais si le port est resté port, l'activité qui s'y est déroulée pendant ces vingt-six siècles ne s'est pas pour autant inscrite dans une fixité immuable et il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs phases de son existence.

Il se dessine, entre la fondation de la ville et aujourd'hui, trois périodes d'activités portuaires qui se différencient nettement par les caractéristiques techniques des navires qui fréquentent le port de Marseille.

Le temps de la voile et de la rame (de 600 av. J.-C. à 1845 environ)

Cette phase est la plus ancienne et la plus longue de ces trois périodes. S'étirant sur vingt-quatre siècles et demi, entre la fondation de la ville et le milieu du XIX^e siècle, elle tient essentiellement aux deux modes de propulsion des navires qui marchent soit à la voile soit à la rame. Ces modes d'évolution rendent les bateaux particulièrement sensibles aux conditions climatiques, ce qui a des conséquences sur l'environnement portuaire. Au cours de ces siècles, il est évidemment possible de distinguer dans le détail des évolutions techniques dans de nombreux domaines de l'architecture navale, comme celui des modes de construction des coques ou comme ceux des systèmes de nage, de gouvernail ou de voilure. Il convient de noter cependant la grande permanence des principaux moyens de propulsion (voiliers *ronds* antiques ou *ventrus* médiévaux, vaisseaux de commerce modernes, galères antiques, médiévales et modernes). Les marins sont soumis aux conditions climatiques pour naviguer jusqu'à Marseille, évoluer dans son avant-port et organiser les activités de (dé)chargement. Les différents mouillages aux îles du Frioul permettent d'attendre les bonnes conditions climatiques pour partir en haute mer ou pour entrer dans la calanque si l'on en a eu l'autorisation. Les échéances de navigation sont donc très aléatoires et le rôle de la calanque, si protégée du mistral et du vent marin, est crucial. La morphologie du goulet fait office de filtre pour les navires qui peuvent y pénétrer¹². Cette période est ainsi marquée pour Marseille par une remarquable permanence des gabarits des navires qui fréquentent son port fermé. Les dimensions, par exemple, du plus grand navire de commerce antique découvert à ce jour par l'archéologie, celui de la Madrague de Giens (I^{er} siècle av. J.-C.) sont de l'ordre de celles des plus grands vaisseaux marchands qui pénètrent dans le Vieux-Port encore au XVIII^e siècle¹³, soit environ 40 m de long sur 9 m de large pour une jauge de 400 t de port en lourd.

12 Jusqu'au XIX^e siècle, les écueils définissent un goulet final large de 40 m environ. Quant à la profondeur de la passe au niveau de ce goulet, elle est de 3,5 m au XIII^e siècle et à la fin du XV^e siècle. Elle est de 5 m en 1665 et actuellement de 7,5 m d'après les instructions nautiques.

13 Xavier Corré, *L'activité du port de Marseille dans l'Antiquité. Modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, thèse sous la dir. de Patrice Pomey, université de Provence, Aix-en-Provence, 2009, t. I, tableaux 2, 3 et 4 (avec

Structurellement, de fait, le port évolue peu. Ses changements consistent en un lent resserrement de ses contours¹⁴ couplé à la recherche d'une exploitation maximale de la calanque et notamment de son meilleur abri, la rive nord. Quand celle-ci arrive à saturation, le processus conduit à aller exploiter les rives est et sud de la calanque. Les autorités de la ville ont en effet pleinement conscience de la qualité de cet abri et des moyens financiers nécessaires pour le conserver en l'état. Au Moyen Âge, l'entretien de l'espace portuaire qui appartient à la ville basse (rive nord et goulet¹⁵) constitue ainsi le principal poste de dépense annuelle de la communauté qui veille alors à confier cette lourde charge financière au maître de la ville (comte de Barcelone ou d'Anjou ou roi de France). La population locale n'a pas la richesse nécessaire pour engager de gros travaux d'aménagement dans ce bassin et ceux-ci sont opérés quand le maître de la ville est assez puissant pour lui consacrer les fonds et la main-d'œuvre nécessaires. On note ainsi l'habillage de la rive nord par un quai en pierres de taille au I^{er} siècle ap. J.-C. une fois que la Méditerranée est devenue un lac romain et que Rome organise cet espace au profit de son empire. Avec ses entrepôts (*horrea*) et sa position, Marseille apparaît comme une pièce essentielle de l'organisation romaine dans ses échanges avec la Gaule. Ce quai ne résiste cependant pas au rétrécissement progressif du plan d'eau et finit au cours du Haut Moyen Âge par être enterré sous les sédiments. On lui substitue alors un aménagement de berge constitué d'une simple palissade qui est chargée de maintenir une profondeur d'eau suffisante à quelques mètres des maisons, palissade qu'il faut sans cesse réparer. Ce n'est qu'au moment des guerres d'Italie (1494-1559), une fois que la couronne de France a pris possession de la rive sud, que ce rivage est l'objet d'un aménagement. La construction d'arsenaux fait d'abord disparaître les salines antiques de l'angle sud-est de la calanque puis la rive sud est habillée par un premier mur de quai dont la profondeur recherchée reste très limitée (un mètre).

Enfin, au XVII^e siècle, le pouvoir absolu d'un seul homme, Louis XIV, vient couronner cette évolution. Le Roi Soleil fait fi de la nature qui, par le régime des vents et la morphologie de la calanque, avait imposé cette organisation urbaine

références des nombreuses sources collectées). Nicolas Arnoul se plaint par exemple en 1668 que les « [...] Marseillais s'obstinent à armer de tout petits vaisseaux ». Cité par : Gaston Rambert, *Nicolas Arnoul, intendant des galères à Marseille (1665-1674) : ses lettres et mémoires relatifs à l'agrandissement de la ville et à l'entretien du port*, Marseille, 1931.

14 Ce rétrécissement de la surface du bassin est lié à la sédimentation qui comble progressivement cette calanque-cuvette. Il peut être accéléré à un moment par une activité anthropique particulièrement intense comme l'installation de la colonie phocéenne au VI^e siècle av. J.-C. ou par un manque d'entretien comme au V^e siècle ap. J.-C. avec l'envasement de la corne du port.

15 La rive sud appartient à Saint-Victor.

et portuaire. Sur les conseils de Colbert et avec l'action obstinée sur place de son agent, Nicolas Arnoul¹⁶, Louis XIV triple la superficie de la ville en 1666. Il englobe toute la calanque dans des murailles ; verrouille son goulet avec deux citadelles (les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas) ; approfondit la moitié sud de la calanque et double ainsi la capacité d'accueil du port ; instaure, à Arenc, un nouveau système de quarantaine et, dans la calanque, un arsenal qui enferme à son apogée douze mille galériens. Avec l'édit de Colbert octroyant à Marseille le monopole du commerce avec le Levant (1669), la ville a désormais les moyens d'être l'un des principaux ports de la Méditerranée, ce qu'elle devient aux XVIII^e et XIX^e siècles malgré l'épisode de la peste de 1720 et celui du blocus britannique durant la Révolution Française.

Le temps de la vapeur (de ca 1845 à ca 1945)

À cette très longue période de la voile et de la rame succède le temps de la vapeur qui s'impose en quelques décennies. Si en 1818 le vapeur *Ferdinando I^{er}* surprend les Marseillais en accostant à la rive sud malgré un vent contraire¹⁷, il faut attendre quelques années pour voir la première réussite marseillaise dans cette voie. En 1830, les frères Bazin lancent des navires à roues à aubes dans des lignes régulières avec Naples. Il faut dire qu'à partir de 1818 justement, le commerce marseillais repart sur de bons rails avec les instruments et les débouchés du siècle précédent. La pleine activité revenue, la calanque sature et peine désormais à accueillir les navires. Il faut donc se tourner vers la rade et y créer de nouveaux bassins. C'est chose faite une première fois dès 1824 avec la digue du Frioul qui, en reliant Ratonneau à Pomègues, accroît les possibilités de mouillage. Dans la foulée, la calanque est optimisée avec, sur la rive sud, le creusement d'un bassin qui, dédié spécifiquement au carénage des vaisseaux (1829-1833), marque le début de la spécialisation de l'activité de la réparation navale à Marseille¹⁸. Sur la rive nord, pour faciliter les opérations des portefaix,

16 Lettre du 4 janvier 1667 à Colbert : « [...] il faut que j'aïlle doucement ; j'ai affaire a des estranges gens [...] j'ai ma veue fort contraire a la leur [...] je feré de Marseille, en leur faisant du bien qu'ils ne veulent pas, une ville digne de la grandeur du roy [...], je leur doneray pour devise celle du diamant que l'on polit ». Dans sa lettre du 1er mai 1668, déplorant l'état du port, il décrit Marseille comme la « [...] ville la mieux située du monde pour le commerce et a qui la nature a tout doné. » Cité par Gaston Rambert, *Nicolas Arnoul, op. cit.*, p. 230-231, 250.

17 Roger Duchêne & Jean Contrucci, *Marseille, 2600 ans d'histoire*, Paris, Fayard, 1998, p. 478.

18 Jean-Lucien Bonillo & René Borruey, « L'espace de la réparation navale. Marseille au XIX^e siècle », *Navires en forme. L'industrie de la réparation navale à Marseille*, 1^{er} juillet-15 novembre 1986, Marseille, musée d'Histoire de Marseille, Marseille, 1986, p. 27.

le quai est élargi en gagnant sur le plan d'eau (1830-1840). Mais ces remèdes se révèlent rapidement insuffisants et ce d'autant plus que le commerce se développe encore avec l'essor de l'industrie locale et avec le fait que l'Algérie devienne française (1830). Marseille a alors besoin d'un nouveau port, plus grand. Grâce à l'émancipation par rapport aux vents qu'apporte la vapeur, la ville peut le construire directement dans la rade. Ce qu'elle fait à partir de 1844. Le principe de ce *port extérieur* repose sur l'existence d'un brise-lames appelé *digue du large* qui court parallèlement à la côte depuis le promontoire de Saint-Jean et qui offre la possibilité d'être prolongé en direction du Nord. Cette digue du large est érigée en pleine mer sur un enrochement constitué de blocs artificiels dont la production, l'acheminement et l'installation découlent directement de l'ingénierie de la vapeur. Plusieurs jetées enracinées à terre et perpendiculaires au rivage s'en rapprochent ensuite et scandent cet espace en sept bassins nés successivement entre 1853 (bassin de la Joliette) et 1935 (bassin Léon Gourret). En l'espace d'un petit siècle, la surface des bassins portuaires à Marseille est passée ainsi de 24 ha environ à 400 ha.

Grâce à la vapeur, la navigation peut s'effectuer désormais par l'entremise de lignes régulières aux échéances définies. La gestion des stocks de marchandises en est bouleversée. Elle se rationalise¹⁹ et le système d'entrepôts standardisés né à Londres (les *docks*) peut être instauré dès 1856 à Marseille à l'emplacement du Lazaret de Louis XIV préalablement refoulé dans les îles du Frioul (hôpital Caroline). Le rivage du port extérieur devient ainsi une zone d'entrepôts de grande envergure que dessert le réseau ferré auquel la ville est reliée depuis 1853-1856. À l'échelle locale, les espaces et les activités portuaires sont de plus en plus distingués de l'activité urbaine proprement dite et il faut aménager des axes d'échanges entre ce port extérieur d'une part et la ville et l'ancien port d'autre part. Un canal de communication reliant la calanque au bassin de la Joliette en transformant le promontoire de Saint-Jean en île est d'abord creusé (1845) avant que la rue Impériale/République (1862-1864) ne vienne percer les anciens quartiers de la ville pour relier l'angle nord-est du « Vieux Port » au « Nouveau Port » de la Joliette. Les centres de décision régissant la vie portuaire s'éloignent aussi de la rive nord de la calanque. La Chambre de commerce quitte l'Hôtel de Ville pour être implantée sur la Canebière (1852-1860) tandis que la préfecture est inaugurée en 1867 dans la ville nouvelle un peu à l'écart du Vieux-Port. Les *docks* sont gérés depuis Paris et les compagnies de navigation ont leurs sièges marseillais dans cette rue Impériale ou vers la Joliette ou encore

19 René Borruy, *Le Port de Marseille : du dock au conteneur* (1884-1974), Marseille, CCI Marseille-Provence, coll. « Histoire du commerce et de l'industrie, XIX^e-XX^e siècle », t. IX, Marseille, 1994.

vers la nouvelle Chambre de commerce. Cette « Révolution industrielle » marseillaise s'accompagne également de travaux de très grande envergure comme la réalisation du Canal de Marseille long de 83 km (1834-1849), le creusement du tunnel de la Nerthe (1843-1848), celui du Rove (1911-1926) ou l'érection du nouveau phare de Planier (1881). Rendus possibles par cette nouvelle ingénierie de la vapeur, ils modifient encore radicalement le contexte de l'activité portuaire marseillaise. L'eau de la Durance, la machinerie, une main-d'œuvre abondante, un réseau de communication densifié et de meilleures conditions de navigation permettent alors de développer un important complexe industriel de transformation de produits bruts locaux comme l'argile (tuileries de Saint-Henri) ou importés comme le sucre (raffineries de Saint-Louis), la soude (savonneries) ou le tabac et d'offrir des possibilités d'exportation à ces produits transformés.

Quant aux navires, une fois que sont bien établis le système de propulsion à vapeur (après une période de combinaison voile-vapeur) et la régularité des traversées, c'est vers le gain de vitesse que l'on oriente les efforts dans un souci de productivité/rentabilité. Cette vitesse est particulièrement importante dans un système où les lignes deviennent régulières et s'étirent en longueur. L'ouverture en 1869 du canal de Suez conduit en effet à ce que les lignes maritimes de la France vers l'Extrême-Orient passent par la Méditerranée, ce qui est une aubaine pour Marseille qui devient véritablement la « porte de l'Orient » et celle des colonies. La ville bénéficie de l'empire colonial non seulement en tant que port de production et de redistribution mais aussi en tant que port de passagers grâce au développement des paquebots et du transport de voyageurs. Ainsi, pour améliorer l'hydrodynamisme des coques, les bordés en bois sont d'abord habillés de cuivre puis de fer (1860) et l'acier devient finalement l'unique constituant des coques à partir de 1876. Les milliers de clous des navires en bois laissent ainsi progressivement la place aux millions de rivets qui demandent un ajustage minutieux et laborieux des plaques de tôle. À l'instar de la vitesse, la taille des bateaux s'accroît également. Coulé en 1903 devant l'île de Maire dans ce qui demeure la plus grosse catastrophe maritime française connue à ce jour, le *Liban* constitue par exemple un paquebot courant de la fin du XIX^e siècle. Et si sa longueur de 91 m, sa largeur de 11 m et son creux de 8,13 m lui interdisent de rentrer dans le Vieux-Port, un tel navire peut désormais, avec le Port extérieur, accoster dans un bassin protégé de la mauvaise mer pour embarquer ses cent cinquante passagers. Cette hausse de la taille des navires mène alors la ville de Marseille à connaître dans la deuxième moitié du XX^e siècle à une nouvelle révolution dans son activité portuaire.

L'âge des géants (de ca 1945 à nos jours)

224

En bouleversant la donne planétaire au milieu du ^{xx}^e siècle et en générant un contexte de décolonisation, la seconde guerre mondiale génère de profonds changements dans la sphère maritime et portuaire. Marseille ne peut plus compter sur les colonies françaises pour approvisionner ou écouler le produit de ses industries, d'autant qu'avec la nationalisation égyptienne du Canal de Suez, en 1956, puis sa fermeture en 1967, la ville perd temporairement son rôle de relais vers l'Orient. Pour autant, Marseille parvient à tirer son épingle du jeu en modifiant son économie et en l'orientant vers les hydrocarbures dont le rôle se révèle crucial depuis 1946. Cette branche du commerce ne peut cependant pas s'implanter sur le littoral du Port extérieur en raison notamment de la taille des navires (de l'ordre de 150 m de long vers 1945) et des infrastructures liées à ces hydrocarbures. Mais si une première implantation portuaire a lieu dans les années 1920 dans le canal de Caronte, ce n'est véritablement qu'à partir de 1951, quand le terminal méthanier de Lavéra à Martigues est mis en service, que le rôle de cet espace portuaire devient primordial pour le port de Marseille. Avec l'accroissement incessant des tonnages, lui-même « boosté » par la fermeture du canal de Suez qui limitait la jauge des navires, le besoin se fait vite sentir de disposer d'autres infrastructures adaptées à ces géants et à ces hydrocarbures. La ville abandonne alors la construction navale proprement dite (dans laquelle la soudure succède aux rivets) au profit des chantiers de La Ciotat et des ports atlantiques mais elle conserve un rôle et un outil (les formes de radoub) pour la réparation navale. Elle oriente aussi ses infrastructures sur l'accueil des géants des mers et sur le raffinage des hydrocarbures avec, en 1966, la création du port pétrolier de Fos. Le port de Marseille s'étend désormais sur un littoral de soixante-dix kilomètres environ et, alors qu'il était géré depuis 1881 par la Chambre de commerce, il est transformé en Établissement Public en 1966 sous la dénomination de *Port autonome de Marseille* (PAM) puis, en 2008, de *Grand port maritime de Marseille* (GPMM). C'est précisément à ce moment également que se développe en Europe l'usage des conteneurs (standardisés en 1967, avec les normes de huit pieds de large et de haut et des longueurs de 20, 30 ou 40 pieds²⁰) et de leurs navires spécifiques, les porte-conteneurs, dont les premiers exemplaires français apparaissent en 1973, au moment du premier choc pétrolier, et sont le fait de la Compagnie des Messageries maritimes, d'origine marseillaise.

Aujourd'hui, le port autonome de Marseille-Fos est le premier port français, le troisième port pétrolier mondial et héberge le siège de l'une des plus grandes entreprises mondiales de transport maritime, la CMA-CGM (fig. 2). Le port

20 Soit une largeur et une hauteur de 2,57 m et des longueurs de 6,425 m, 9,637 m et 12,85 m.



2. Un patrimoine délicat à muséographier : la tour CMA-CGM et deux navires de transport de passagers vus depuis le centre commercial des « Terrasses du Port » (cliché Xavier Corré)

revendique 43 000 emplois et soixante lignes régulières qui le relient à plus de cinq cents autres et desservent près de cent soixante pays dans le monde, le tout générant un trafic de 86 millions de tonnes dont 52,74 millions de tonnes d'hydrocarbures. Enfin le nombre de passagers croisières faisant escale à Marseille connaît une croissance sans précédent avec presque deux millions de voyageurs en 2018 soit deux fois plus qu'en 2013²¹, ce qui soulève bien des questions sur le plan de la pollution des eaux et de l'air.

UN MUSÉE DE SITE PORTUAIRE, RICHE D'UNE COLLECTION EXCEPTIONNELLE DE SEPT ÉPAVES

SITES ET COLLECTIONS

L'accès au musée d'histoire de Marseille traduit bien l'enchevêtrement multiséculaire entre histoire urbaine et histoire maritime. En septembre 2019, le musée d'histoire a pu réaffirmer son identité maritime avec l'inauguration du Port antique. Anciennement dénommé *Jardin des vestiges*, le Port antique est un site archéologique d'un hectare qui constitue désormais la première salle du musée à ciel ouvert. Il a fait l'objet d'une très vaste opération de qualification (création

21 Source : www.marseille-port.fr.

d'un accès direct depuis la rue au moyen d'un escalier monumental, drainage, nettoyage et protection des vestiges, refonte des circulations, de la signalétique, nouvelles plantations indiquant les diverses composantes du site...) qui achève la refonte intégrale du musée d'Histoire de Marseille entreprise en 2011-2013. Parmi les vestiges visibles qui couvrent une large période allant du IV^e siècle av. J.-C. au XII^e siècle, ceux du port antique sont spectaculaires : le vaste bassin d'eau douce pour l'avitaillement des bateaux de commerce et la « corne du port » dont les quais appareillés du I^{er} siècle de notre ère conservés sur près de deux mètres d'élévation délimitent l'antique rivage de la calanque du Lacydon.

226

Les collections du musée sont porteuses d'un riche discours sur l'histoire maritime : collections d'épaves antiques, d'objets du commerce et images anciennes de navires et de paysages portuaires. Les navires sont connus à travers l'iconographie bien sûr dont le musée livre de nombreux témoignages mais qui nous sont surtout parvenus à partir de l'époque moderne. Cette rareté pour les périodes plus reculées rend d'autant plus exceptionnels deux témoignages, l'un pour l'Antiquité, l'autre pour le début de l'époque moderne. Les deux blocs antiques retrouvés sur le site de l'Alcazar en 1999-2000 sur lesquels sont incisés plusieurs navires longs grecs composent la possible unique représentation connue à ce jour de pentécotères phocéennes²². Le panneau de bois peint, que l'on date de 1518 environ, figurant la prédication de Marie-Madeleine livre les premières illustrations fiables d'une partie du port de Marseille (l'entrée) et des bateaux qui le fréquentent. Le musée conserve aussi et surtout les vestiges de six des sept épaves antiques retrouvées en fouilles terrestres à Marseille, ce qui en fait l'un des musées les plus riches en Europe de ce point de vue et des plus intéressants grâce à la nature de ces vestiges. En voici un rapide tour d'horizon.

Les épaves *Jules-Verne 9* et *Jules-Verne 7* sont celles de deux bateaux grecs archaïques de quinze et dix mètres de long qui ont été abandonnés sur le rivage nord de la calanque vers 525 av. J.-C. Les multiples traces de réparation qu'elles présentent incitent à proposer pour ces navires une date de construction vers 560-550, par la première ou la seconde génération de Marseillais. Contemporaines de la seconde fondation de Marseille, quand les Phocéens fuirent les Perses, ces épaves sont exceptionnelles par leur importance historique. Elles témoignent également de l'évolution d'un savoir-faire technique hérité de la plus haute Antiquité (l'assemblage de la coque par ligatures) et issu de la Méditerranée

22 Patrice Pomey, « Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille », dans Marc Bouiron (dir.), *L'Alcazar (BMVR). 26 siècles d'occupation suburbaine à Marseille (Bouches-du-Rhône)*, document final de synthèse, vol. 4, Nîmes, Association pour les fouilles archéologiques nationales, 2001, p. 257-259 et fig. 721, p. 243.

orientale vers une nouvelle technique (l'assemblage par tenons chevillés dans des mortaises) qui a conduit à l'extension de la taille et de la solidité des navires²³. Les deux épaves *Jules-Verne 3* et *Jules-Verne 4* sont interprétées aujourd'hui comme les restes de « maries-salopes²⁴ »²⁵. La fouille de la place Jules-Verne a livré les trois seuls exemplaires antiques de ce type de bateau à clapet pour l'évacuation des sédiments dragués connus dans le monde. Elles datent de la fin du I^{er} siècle ap. J.-C. et témoignent, avec le quai en pierre de taille conservé sur le site archéologique de la Bourse, de la transformation romaine de la rive nord.

L'épave dite *de la Bourse* que l'on date du II^e siècle ap. J.-C. est, quant à elle, une concrétisation directe de l'évolution technique de la construction navale antique puisque ses vestiges permettent de restituer un navire original long de 23 m. Découverte en 1974 sur le site archéologique attenant au musée, elle est à ce jour l'épave la plus grande d'un navire maritime antique présentée dans un musée²⁶.

L'épave *Jules-Verne 8*, que l'on date du III^e siècle ap. J.-C.²⁷, est certes beaucoup plus petite mais elle conserve, fait rarissime en archéologie navale, l'étrave d'une petite barque. Elle illustre ainsi le haut degré de maîtrise technique nécessaire pour agencer ces extrémités et constitue de ce fait un ancêtre lointain aux barquettes marseillaises.

23 Patrice Pomey, « Les Épaves grecques archaïques du VI^e siècle av. J.-C. de Marseille: épaves *Jules-Verne 7* et *9* et *César 1* », dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis VI. 6th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Lamia 1996, Athènes, 2001, p.425-437.

24 Patrice Pomey, « Les épaves romaines de la Place Jules-Verne à Marseille: des bateaux dragues? », dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis V. 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Nauplia 1993, Athènes, 1999, p.321-328. Xavier Corré, *L'Activité du port de Marseille dans l'Antiquité, op. cit. Modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, t. I, p.202-212. Patrice Pomey, « L'entretien des ports antiques. Les chalands à clapet de Marseille », *Dossiers d'Archéologie*, n° 364, juillet-août 2014, Paris, p.62-63.

La « *marie-salopee* » est une embarcation de servitude portuaire que l'on remplit du produit d'un dragage ou d'un curage et que l'on va vider dans un autre endroit, sur le littoral ou en haute mer. Ce vidage se fait grâce à une trappe ménagée dans la coque directement.

25 Patrice Pomey, « Les épaves romaines de la Place Jules-Verne à Marseille: des bateaux dragues? » dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis V. 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Nauplia 1993, Athènes, 1999, p.321-328. Xavier Corré, *L'activité du port de Marseille dans l'Antiquité. Modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, t. I, p.202-212. Patrice Pomey, « L'entretien des ports antiques. Les chalands à clapet de Marseille », *Dossiers d'Archéologie*, n° 364, juillet-août 2014, Paris, p.62-63.

26 Jean-Marie Gassend, *Le Navire antique du Lacydon*, Marseille, éd. du musée d'Histoire de Marseille, 1982.

27 Patrice Pomey, « Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille », *CRAI*, avril-juin 1995, Paris, 1995, p.462-463.

À ces six épaves visibles dans le musée d'histoire s'ajoute l'épave romaine dite *de la Samaritaine* découverte en 1864 lors des campagnes des grands travaux d'urbanisme. Cette épave, qui n'a fait l'objet d'aucune restauration alors, est présentée au musée des docks romains, qui est l'une des antennes du musée d'histoire. Ces épaves constituent un ensemble exceptionnel centré exclusivement sur l'Antiquité puisque dans sa configuration actuelle le musée d'Histoire de Marseille n'est pas en mesure de présenter au public davantage de bateaux. De ce fait la politique d'acquisition du musée en la matière est pragmatiquement limitée puisque trois bateaux sommeillent actuellement dans ses réserves, dans l'attente de nouvelles opportunités muséographiques :

228

L'épave de la rue Leca²⁸ est celle d'un bateau de servitude portuaire (lamanage ?) datant de la première moitié du XIX^e siècle, découvert dans les secteurs poldérisés pendant les années 1850 au moment de l'extension portuaire de Marseille, qui s'étire le long du littoral nord de la ville. Actuellement conservée dans les réserves du musée, cette épave qui illustre l'essor du commerce maritime à Marseille entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle pose divers problèmes de conservation qui rendent incertain un projet muséographique.

« *Favori* », *mourre de pouarc* lancé à La Ciotat en 1909 dont quatre modèles seulement sont attestés en France. Long de 4,30 m, *Favori* est un petit exemplaire de ces bateaux utilisés pour la pêche et dont le nom vient du provençal *mourre* (museau) et *pouarc* (cochon), en référence au profil de leur étrave. L'association *Carène* de La Ciotat a offert ce bateau au musée d'Histoire en 2019 après l'avoir restauré à ses frais !

Fonfon, barquette marseillaise construite en 1968 par la famille Ruoppolo et utilisée pour la pêche jusqu'en 2011. Elle constitue l'un des derniers témoins de l'activité de charpenterie navale en bois de la ville.

PARCOURS MUSÉOGRAPHIQUE

Dans le cadre de sa rénovation de 2013, le musée d'Histoire de Marseille a puisé dans ses collections et dans celles du musée du Vieux Marseille, fermé depuis 1994, pour parler de ce patrimoine et pour le montrer. Cette mise en musée fut un véritable défi architectural, scientifique et culturel : un délai très court de trois ans pour refondre un parcours de 5 000 m² et y adjoindre de nouvelles collections, penser une nouvelle muséographie dans des espaces existants très contraignants (hauteur sous plafond, portance limitée, dense réseau de poteaux...). Un nouveau projet scientifique et culturel intitulé « Marseille Ville-Monde. Réalités et

28 Fouilles effectuées par l'INRAP en 2018.

représentations » a été rédigé et a servi de référentiel dans le projet. La question de l'activité portuaire, de la navigation et des bateaux occupe une place centrale dans ce nouveau récit muséographique. L'architecte Roland Carta et la scénographe Adeline Rispal ont répondu avec beaucoup d'efficacité au cahier des charges en valorisant toutes ces contraintes et en combinant l'intérieur et l'extérieur du bâtiment pour reconstituer les grandes lignes architecturales et monumentales d'un environnement portuaire. Délimitant des espaces oblongs tournés vers le site archéologique au centre duquel, rappelons-le, se trouve la corne du port antique, les piliers de fondation ont dessiné, pour les six épaves du musée, des loges à navires à la manière des arsenaux anciens. Ces épaves ont été installées de cette manière, tournées vers le port, et des objets maritimes archéologiques ont été ainsi associés à des infrastructures portuaires archéologiques. Les épaves sont, en outre, entourées ici et là de mobiliers muséographiques rappelant les ballots et caisses que l'on pouvait voir sur des quais avant l'apparition des conteneurs. Ces mobiliers reçoivent vitrines, textes, atlas historique, écrans ou jeux pour enfants telles ces « escales » destinées à manipuler des dispositifs expliquant les différents systèmes de construction navale dans l'Antiquité. Les murs de séparation entre les « loges » sont, eux, devenus transparents en y aménageant des vitrines aussi larges que les piliers de fondation pour pouvoir les intégrer à celles-ci. Ces grandes vitrines parallèles mais aux longueurs différentes rappelaient aussi, selon Adeline Rispal, « les proues des navires alignés » dans un port.

L'approche diachronique des activités portuaires (métiers, marchandises, bateaux, infrastructures) insérée dans un récit urbain global (urbanisme, architecture, vie politique et sociale, grands événements...) a donc été une affaire de choix, d'opportunités et de création de contenus numériques et audiovisuels lorsque les collections manquaient ou « ne rentraient pas ». Ainsi point de container, de rail, de galère, de grue, de voile, de cordage, de machine en tous genres mais plutôt des peintures et gravures, de l'outillage, des maquettes, ancres, éléments d'accastillage, vaisselle de bord, vêtements, coffres, outils, produits manufacturés arrivés dans les cales des navires ou découverts en fouille par les archéologues sous-marins.

Autre élément majeur de cette rénovation de 2013 : la place importante accordée aux films documentaires et dispositifs multimédias qui racontent la vie du port et redonnent vie à tous ces bateaux et ces témoins qui font défaut dans les espaces du musée. Une centaine de points de diffusion se répartit dans les espaces et s'impose parfois aux visiteurs comme ces grandes vidéoprojections d'images sous-marines ou ces reconstitutions 3D des paysages marseillais anciens. Le multimédia vient également donner la possibilité de parler de ce qui ne peut pas être présenté matériellement dans un musée (fig. 3). S'il est possible de mettre dans un musée les vestiges longs de quelques mètres d'un bateau antique, il est plus délicat d'y introduire un super *tanker* !



3. Épave *Jules-Verne 9* avec au premier plan un dispositif multimédia permettant d'appréhender l'épave sous un angle ethnoarchéologique, musée d'Histoire de Marseille (cliché Xavier Corré)

Grâce aux images d'archives ou aux photographies diffusées sur les écrans, il est possible pour les visiteurs actuels de visualiser de tels navires et leurs fonctionnements, de voir comment ils ont été perçus par les Marseillais et les Provençaux, de les voir évoluer dans des darses éloignées d'une centaine de kilomètres du centre-ville et du musée. À travers ces archives, l'humain revient au centre de l'histoire alors même que les principaux espaces portuaires sont fermés au public. La parole peut être donnée aux dockers, aux réparateurs navals, aux techniciens, aux pilotes de port, à ceux qui ont vécu la mutation générée par les conteneurs. Au final, grâce à une scénographie très élaborée et une sélection pertinente d'objets, il est possible d'appréhender bien des sujets de l'histoire maritime de Marseille : la nature des rejets dans le port antique, la vie des navires en quarantaine dans les îles du Frioul (xvi^e-xix^e siècles), l'ampleur du commerce antique, les flux monétaires générés dans cette sphère portuaire, les dangers sanitaires et la façon de s'en protéger... Quant aux infrastructures portuaires, l'iconographie nous les montre en contexte urbain et les maquettes de détail leur donnent du volume (arsenal hellénistique, vestiges portuaires romains du site archéologique de la Bourse, arsenal et forts de l'époque moderne, pont transbordeur, grue-marteau du xx^e siècle...).

Par suite, le musée doit continuer à constituer, dans la limite de ses moyens humains et financiers, un socle patrimonial qu'il pourra exploiter lorsque les conditions le permettront. Rêvons un peu à l'affectation d'un site au cœur du grand port de Marseille, où ces sujets pourraient être pleinement développés dans des espaces adaptés, qui viendraient compléter et approfondir le parcours actuel du musée d'histoire en lui donnant un point d'ancrage fort. De ce point de vue les bâtiments de l'Office français de recherches sous-marines du commandant Cousteau, situés sur le port de l'Estaque et mitoyens de ceux du DRASSM, où est conservé le plus grand sous-marin civil du monde jamais réalisé (le SAGA²⁹) constitueraient un formidable point d'ancrage pour développer un discours liant recherche et patrimoine maritime. Sur place « les Compagnons du SAGA » (association formée des anciens de la Comex et de l'équipage Cousteau) organisent des journées portes ouvertes et veillent à la conservation des locaux et des archives. Autre exemple d'une possible et souhaitable extension du propos du musée sur le port de Marseille : le musée de la Réparation navale ouvert en 1982 sous l'impulsion de « l'association culturelle de la réparation navale Marseillaise » dont une petite équipe bénévole d'anciens partage la passion de leur ancien métier une demie journée par semaine. Des modalités de collaboration avec ces deux associations fixant les conditions nécessaires à une ouverture au public mais aussi celles concernant les modalités de gestion du patrimoine sont à envisager sans tarder. Moyens humains et financiers presque inexistant, conditions de conservation, moyenne d'âge des fondateurs-bénévoles-militants sont autant de sujets préoccupants que le musée d'Histoire de Marseille se doit de signaler d'accompagner auprès des pouvoirs publics.

DÉVELOPPER DES ACTIONS AUTOUR DU PATRIMOINE MARITIME

Bien qu'il semble difficile d'affirmer que le grand public ait une image claire de ce qu'est un musée maritime, les publics « captifs », ceux pouvant avoir un intérêt avéré pour le patrimoine maritime, sont nombreux : professionnels de la mer, plaisanciers (souvent réunis en associations actives), industriels, élèves en apprentissage, qui vivent leur passion et leur métier dans l'action (à bord, dans des ateliers...) et davantage au présent (ou futur) que dans le passé. Cette communauté hétérogène se retrouve lors de divers rassemblements (salons et événements nautiques, fêtes traditionnelles...) qui sont autant d'occasions d'enrichir un réseau, de penser des innovations, d'embarquer sur des bateaux historiques, insolites ou mythiques... Un musée maritime aussi moderne et didactique soit il ne pourra

29 Sous-marin d'assistance à grande autonomie, de 27m de longueur, pouvant intervenir jusqu'à -600m.

jamais offrir de telles expériences, même à grand renfort d'effets spectaculaires et immersifs dignes des grands parcs d'attractions (à l'image du musée Maritime de Barcelone, qui offre une expérience de visite visant à faire embarquer ses visiteurs dans une succession d'aventures maritimes très scénarisées). Mais s'il s'engage dans certains événements maritimes, s'il se dote d'une politique tournée vers les enseignements spécifiques, le musée peut devenir la caisse de résonance des enjeux liés à la mer et s'imposer comme un lieu de transmission du savoir lié au fait maritime. Cette évolution implique un travail approfondi en direction des formateurs, des centres d'apprentissage (lycées professionnels au premier plan). Pour développer cette part d'identité, le Musée d'histoire de Marseille met en œuvre une stratégie singulière qui passe par une offre élargie d'outils de médiation, une programmation d'activités éducatives thématiques mais surtout cherche à renforcer sa mise en réseaux avec d'autres acteurs du patrimoine maritime, associatifs et institutionnels.

232

UNE OFFRE ÉLARGIE D'OUTILS DE MÉDIATION

Mais où était la mer ? Pour l'inauguration du « Port antique », en septembre 2019, il fut décidé de présenter le *Gyptis* (réplique navigante de l'épave *Jules Verne 9*) dans la corne du port pendant quelques jours³⁰. Mais cette apparition éphémère constituait la préfiguration d'un autre projet, plus durable, visant à affirmer la dimension portuaire du site archéologique. Pour faciliter la compréhension durable de cet espace antique de navigation, le choix s'est porté sur l'installation de deux exosquelettes à taille réelle de navires découverts lors des fouilles marseillaises. Implantés sur les secteurs fouillés par les archéologues dans les années 1970, ces deux exosquelettes signalent d'une part la période grecque archaïque avec l'épave de *Jules Verne 7* (15 m) et, d'autre part, la période romaine avec l'épave *Jules Verne 8* (6,8 m) décrites dans le chapitre précédent. Leur fabrication a été confiée pour l'un (JV7) à l'atelier de serrurerie des services techniques de la Ville de Marseille³¹ et, pour l'autre (JV8), à une entreprise privée (SPTMI *Offshore*) en liaison avec le bureau d'architecture navale du CNRS-Centre Camille Jullian d'Aix-en-Provence et la société *Ipso Facto* à laquelle le musée avait confié la constitution du dossier de construction à partir des vestiges de cette petite embarcation de pêche présentée dans une vitrine du musée (étrave). Pour achever le projet, l'architecte en charge du « Port antique (Corrado de Giuli Morghen) a proposé

30 Il n'était pas possible en termes de conservation préventive de le présenter plus longtemps.

31 L'atelier de serrurerie des services techniques de la Ville de Marseille a travaillé avec un immense professionnalisme et des délais très courts grâce à une collaboration étroite avec les chercheurs du centre Camille Jullian.



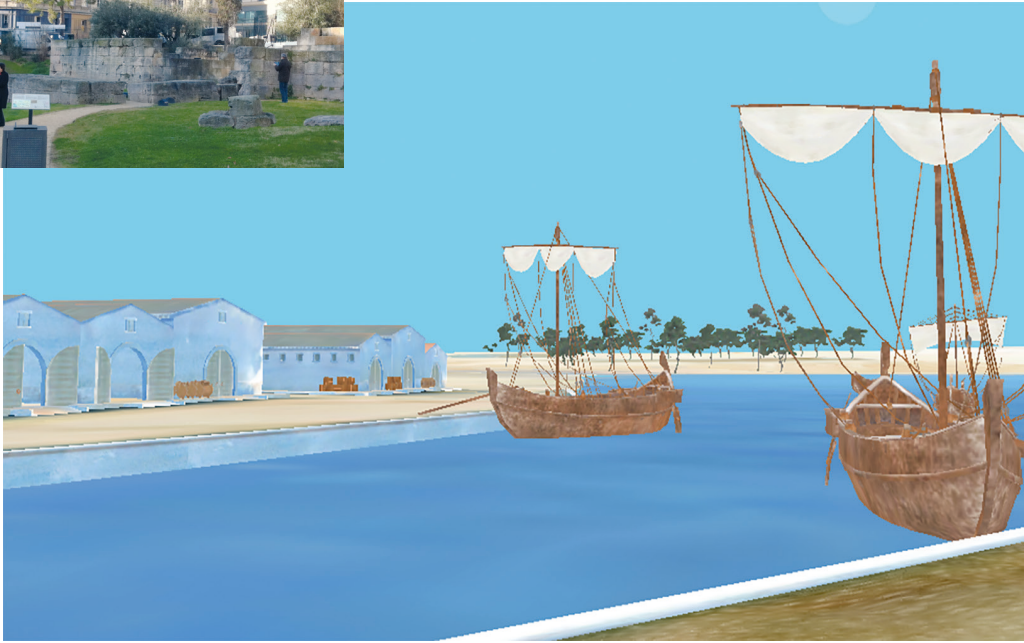
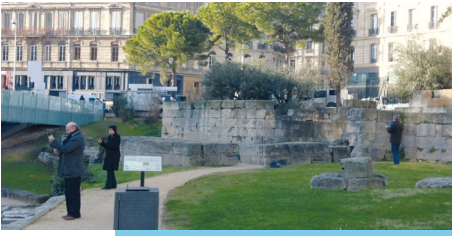
4. L'exosquelette de l'épave *Jules-Verne 7* dans la Corne du Port antique
(cliché Fabrice Denise)

une mise en scène symbolisant la mer au moyen de roches cristallines placées au sol perpendiculairement aux bateaux.

L'impact pédagogique de ces deux outils de médiation fut immédiat : la signification de la corne du port antique par la présence de deux bateaux ne fait désormais aucun doute et améliore très sensiblement la configuration précédente où une vaste pelouse aux reflets bleutés était censée évoquer la mer !

Le numérique pour montrer l'invisible. Pour restituer les paysages maritimes et portuaires de la ville, le musée d'histoire a par ailleurs fait appel aux nouvelles technologies de modélisation 3D. D'abord, et dès 2013, par le biais d'une application mobile pionnière faisant appel à la réalité augmentée et à la géolocalisation. Le musée a immergé ses visiteurs et les promeneurs urbains dans des paysages anciens où le port tient une place prépondérante. Il est possible, par exemple, de se promener dans le site archéologique du musée en visualisant le paysage du IV^e siècle av. J.-C. quand aucun quai ne vient encore matérialiser le rivage juste devant la porte de la ville.

Depuis la fin 2019, une toute nouvelle expérience de visite du Port antique est possible grâce à un dispositif de réalité virtuelle à 360 degrés disponible au musée. Plaçant l'utilisateur dans la vie quotidienne du port au II^e siècle, ce dispositif didactique et scientifiquement très juste rencontre un immense succès. Signalons enfin la sortie, début 2020, d'un film de synthèse diffusé dans le musée des *docks* romains et portant sur la vie du port antique de Marseille et de ses entrepôts à Dolia.



234

5. Incrustation d'usagers de l'application numérique du musée d'Histoire de Marseille dans le modèle 3D de la ville au 11^e siècle ap. J.-C., musée d'Histoire de Marseille (clichés Xavier Corré)

UNE PROGRAMMATION ET DES PARTENARIATS TOURNÉS VERS LE PATRIMOINE MARITIME

La politique des expositions temporaires du musée accorde une place importante à l'histoire maritime, toujours en lien avec Marseille : l'épopée du canal de Suez en 2018, la fondation de Marseille en 2022, les expéditions scientifiques en 2024 lorsque Marseille accueillera les épreuves de voile des Jeux olympiques... Mais surtout le musée cherche à développer son réseau de partenaires autour de la thématique maritime pour aller à la conquête de nouveaux publics et saisir de nouvelles opportunités de collaboration et d'action. Ces partenariats peuvent prendre la forme de la participation à des réseaux de musées maritimes, à l'image de l'association des musées maritimes de Méditerranée (AMMM) dont le musée d'histoire de Marseille est membre depuis 2018 ou encore du réseau des musées maritimes en France que le musée national de la Marine a relancé en 2020. Enfin, le musée d'Histoire de Marseille reste attentif à la structuration de réseaux de musées maritimes repartis sur un territoire plus restreint, tel que celui des musées maritimes de la Côte Catalane (Xarxa Museus Marítims de la Costa Catalana), animé par le puissant musée de Barcelone, véritable tête de réseau qui entraîne dans son sillage une vingtaine de petits musées. Autre exemple pour le domaine fluvial : le réseau « Cap sur le Rhône » qui raconte l'histoire multiséculaire de la navigation rhodanienne



grâce à l'action commune d'une vingtaine de musées répartis entre le lac Léman et l'embouchure du Rhône.

Que leur échelle soit internationale, nationale ou régionale, ces réseaux poursuivent un même but :

- constituer une communauté professionnelle pouvant fonctionner sur un mode de veille, de partage de connaissances, de conseil et d'expertise (par exemple en impulsant des inventaires participatifs du patrimoine maritime) ;
- mutualiser des expériences et des moyens (publication, exposition, numérisation, outils de promotion, à commencer par une cartographie des musées maritimes...) ;
- représenter et défendre collectivement les intérêts du secteur (notamment au moyen d'une liste de diffusion permettant la réponse à des appels à projets) ;
- organiser des temps de rencontre (journées d'études, formations thématiques, séminaires, événements nautiques...).

Toutes aussi importantes que les partenariats entre musées maritimes, les relations avec les milieux associatifs œuvrant dans le patrimoine maritime sont à développer. Là aussi les réseaux existent et l'objectif consiste à mieux se connaître, à identifier les centres d'intérêt, les préoccupations de chacun et à se fixer quelques objectifs communs. La « Fédération du patrimoine maritime » est justement un outil précieux pouvant jouer ce rôle de médiateur et de facilitateur entre



6. Capture d'écran d'une vue de la corne du port antique au II^e siècle, disponible dans un casque de réalité virtuelle VR 360 (Ville de Marseille/Edikom)

musées et associations. En 2013, l'exposition itinérante « Mémoire des ports de Méditerranée » organisée par cette fédération a démontré la grande pertinence du travail collectif et collaboratif pour ce type d'organisme. Ainsi, le Musée d'histoire de Marseille doit être attentif au développement de relations avec les associations de plaisanciers investies dans le champ patrimonial dans les ports de Marseille, La Ciotat, Cassis, Hyères, Saint-Tropez, Cagnes-sur-Mer... à l'image de l'association des « *Pescadou* de l'Estaque » qui fait un travail remarquable de préservation de la voile latine ou encore avec l'association « Aventure Pluriel » qui restaure et fait naviguer des éléments remarquables du patrimoine maritime menacés de disparition.

Enfin, comme point de convergence entre les musées et les associations, les événements nautiques constituent de formidables opportunités pour se rencontrer et présenter au grand public un discours commun sur le patrimoine maritime. L'exemple de la manifestation « Escale à Sète », organisée tous les deux ans, a vu naître en 2018 un réseau informel d'acteurs du patrimoine maritime (musées associatifs, chantier de restauration, parcs naturels, centres d'interprétation...). Il est significatif de cette volonté d'agir en commun pour la connaissance et la diffusion du patrimoine maritime.

*

En définitive, le Musée d'histoire de Marseille déploie ses actions en faveur du patrimoine maritime bien au-delà de ses seules collections, pourtant extraordinairement riches. Bien qu'il échappe à la définition traditionnelle de

musée maritime — car il est avant tout un musée d'histoire de ville — le musée explore le sujet en multipliant les actions, les outils et les partenariats à plusieurs échelles. En agissant ainsi, il permet à ses visiteurs de s'interroger sur le destin de ce port multiséculaire, sur son évolution continue, sur son avenir, sur ce qui fait sens et sur ce qui doit être conservé et patrimonialisé. En cela il est un musée du XXI^e siècle : éthique et citoyen, inclusif et collaboratif, protéiforme et agissant au cœur d'un vaste réseau d'échanges professionnels.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Jean-Lucien BONILLO & René BORRUEY, « L'espace de la réparation navale. Marseille au XIX^e siècle », dans *Navires en forme. L'industrie de la réparation navale à Marseille, 1^{er} juillet-15 novembre 1986*, Marseille, musée d'Histoire de Marseille, 1986, p. 23-34.
- René BORRUEY, *Le Port de Marseille : du dock au conteneur (1884-1974)*, Marseille, CCI Marseille-Provence, coll. « Histoire du commerce et de l'industrie, XIX^e-XX^e siècle », t. IX, 1994.
- Xavier CORRÉ, *L'Activité du port de Marseille dans l'Antiquité. Modélisation à partir de l'analyse des sources antiques, médiévales et modernes*, thèse sous la dir. de Patrice Pomey, université de Provence, Aix-en-Provence, 2009, 3 tomes.
- Roger DUCHÊNE & Jean CONTRUCCI, *Marseille, 2600 ans d'histoire*, Paris, Fayard, 1998, 865 p.
- Jean-Marie GASSEND, *Le Navire antique du Lacydon*, Marseille, 1982, 149 p.
- Patrice POMEY, « Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille », *CRAI*, avril-juin 1995, Paris, 1995, p. 459-484.
- , « Les épaves romaines de la Place Jules-Verne à Marseille : des bateaux dragues ? » dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis V. 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Nauplia 1993*, Athènes, 1999, p. 321-328.
- , « Les graffiti navals de l'Alcazar à Marseille », dans M. Bouiron (dir.), *L'Alcazar (BMVR). 26 siècles d'occupation suburbaine à Marseille (Bouches-du-Rhône)*, document final de synthèse, vol. 4, Marseille, 2001, p. 257-259 et fig. 721, p. 243.
- , « Les épaves grecques archaïques du VI^e siècle av. J.-C. De Marseille : épaves Jules-Verne 7 et 9 et César 1 », dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis VI. 6th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Lamia 1996*, Athènes, 2001, p. 425-437.
- Patrice POMEY, « L'entretien des ports antiques. Les chalands à clapet de Marseille », *Dossiers d'Archéologie*, n° 364, juillet-août 2014, Paris, p. 62-63.
- Gaston RAMBERT, *Nicolas Arnoul, intendant des galères à Marseille (1665-1674) : ses lettres et mémoires relatifs à l'agrandissement de la ville et à l'entretien du port*, Marseille, 1931, 352 p.
- Marie-Pierre ROTHÉ & Henri TRÉZINY (dir.), *Marseille et ses alentours*, Carte archéologique de la Gaule, 13.3, Paris, 2005, 925 p.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830*
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane
1745-1805*
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer
Le sixième continent*
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850

Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

