



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:
Musées maritimes et identités - PDF complet

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3101-7

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 Cérino	
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 Guigueno	
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 Cérino	
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

Éditorial

Olivier Chaline

8

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à analyser 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 sont de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double de la *Revue d'histoire maritime* dont la partie thématique, préparée par Christophe Cérino et Éric Rieth, est intitulée « Musées maritimes et identités » nous propose par conséquent une approche originale de plusieurs établissements français, aux 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*.

Que nous disent les musées de la vie maritime ? De quels choix portent-ils les traces ? De quelles conceptions du rapport à la mer et de la notion d'un patrimoine ? Qui furent leurs concepteurs et leurs bienfaiteurs ? Quelles inflexions ou même quels bouleversements ont marqué leur histoire ? *Neptune au musée* – pour reprendre le titre du volume dirigé par Patrick Louvier en 2014 – peut se prévaloir non seulement d'un passé, mais aussi de renouvellements significatifs qui sont autant de métamorphoses, parfois même de ruptures voulues comme telles. Comment les visiteurs peuvent-ils comprendre et s'approprier ce qu'on a voulu leur dire par le choix de ce qu'on leur montre ?

D'une étude de cas à une autre, les auteurs rassemblés par Christophe Cérino et Éric Rieth nous font percevoir plusieurs enjeux majeurs. Sans collections, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Des dons, des achats, des découvertes archéologiques peuvent renouveler un musée et obliger à des choix. 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 desserrent-ils 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. Là-aussi, ce numéro offre une abondante pêche d'exemples à méditer. 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. Avec chacune de ces monographies, abondamment illustrées, ce sont des destins portuaires et des histoires urbaines, plus rarement villageoises, que nous pouvons découvrir en les approchant d'une manière originale.

Les *varia* nous donnent l'occasion, grâce à une proposition de Romain Grancher, de faire découvrir un historien maritime et environnementaliste récemment décédé, John R. Gillis. Ayant constaté le peu d'écho des travaux de Gillis en France, Romain Grancher nous en donne ici à la fois une présentation et la traduction d'un de ses articles. Que notre collègue en soit vivement remercié. Cette formule sera reprise à l'avenir pour faire connaître d'autres historiens étrangers trop rarement traduits. Ce début d'année 2022 a vu la disparition de Philippe Haudrère, spécialiste de la Compagnie des Indes et de l'océan Indien à l'époque moderne. Gérard Le Bouëdec lui rend doublement hommage dans ce cahier, par un substantiel article de synthèse sur « Lorient au cœur de la spéculation commerciale mondiale (1769-1794) » et par une nécrologie dans la partie « Chroniques ». Qu'il me soit permis d'exprimer à mon tour ma reconnaissance à Philippe Haudrère, ce maître et collègue à l'autorité souriante. Au printemps 1984, il donna une conférence lumineuse aux khâgneux de Louis-le-Grand sur la marine de Louis XIV. Quelques mois plus tard à l'oral du concours, elle me fut d'un très grand avantage. On trouvera ensuite les positions de thèse de Fabien Bartolotti, dont le doctorat sur le port de Marseille sera bientôt publié dans la collection « Histoire maritime » de Sorbonne Université Presses, ainsi que des recensions d'ouvrages.

Bonne lecture !

Musées maritimes et identités

textes rassemblés par
Christophe Cérino & Éric Rieth

INTRODUCTION

Christophe Cérino
université Bretagne Sud, UMR CNRS 9016 TEMOS

« [...] il n'est rien de mystérieux pour un marin, hormis la mer elle-même, qui est la maîtresse de son existence, aussi impénétrable que la Destinée. Quant au reste, après ses heures de travail, le hasard d'une flânerie ou d'une bordée à terre suffit à déployer à ses yeux le secret de tout un continent, et il estime en général que le secret ne vaut pas d'être connu. Les histoires de marins ont une simplicité directe dont tout le sens tient dans la coque d'une noix ouverte. »

Joseph Conrad, *Au cœur des ténèbres*, 1899

Rares furent les écrivains capables de dire en si peu de mots la nature profonde et complexe de la relation qui se noue entre la mer et les marins. Joseph Conrad y parvint avec tant de véracité en puisant dans les souvenirs du matelot puis du capitaine au long cours qu'il fut tour à tour, connaissant mieux que quiconque la dureté des métiers embarqués, les secrets instants de solitude du commandant, la simplicité des équipages et de leur condition, la richesse inouïe de leurs expériences et de leurs relations à l'humanité, la force individuelle et collective pour affronter la violence des éléments, la faiblesse des égarements humains, la joie bruyante des soirées d'escale et le silence lourd autour des deuils qui ne peuvent pas se faire, car la mer ne rend jamais les corps. Et dans son sillage, nous pourrions ajouter tous les oubliés des sociétés maritimes : des laceuses de filets aux ouvrières des conserveries, des tonneliers aux saleuses de poissons, des ouvriers des chantiers navals aux manutentionnaires des ports dont les musées rendent finalement peu ou pas du tout compte. C'est pourtant, nous le savons, ce *tout humain* qui permit la *grande aventure maritime* si souvent magnifiée dans les initiatives muséales des villes portuaires. De l'écriture de l'histoire locale à la fondation des musées de territoire au XIX^e siècle, il est un fait que la distanciation des élites maritimes et politiques à leurs propres activités, ou à celles de leurs proches ancêtres, n'était guère envisageable. Ils privilégièrent bien souvent les figures de grands navigateurs et la mise en perspective de certaines activités maritimes, au détriment d'autres,

pour fabriquer des images estimées valorisantes de leur passé, avec en filigrane l'occultation des réalités sociales, parfois des conflits qui en découlèrent. L'État ne fit pas mieux dans sa nécessité de recruter des marins pour ses vaisseaux et de raconter la grande histoire de sa Marine, avec en fond de tâche le pouvoir de décider de la sélection des traces et des thématiques estimées dignes de mémoire et de transmission.

14 C'est pourquoi la question du rapport aux identités maritimes nous a semblé des plus stimulantes pour se pencher, en ce début de XXI^e siècle, sur plusieurs musées maritimes français. En quoi ces établissements reflètent-ils ou peuvent-ils contribuer à révéler les identités qui s'expriment sur leurs territoires ? Comment leurs acteurs mettent-ils en scène les marqueurs de *leur maritimité* ? Quelles représentations donnent-ils de leurs villes portuaires dans leurs établissements ? Avec quels niveaux d'instrumentalisation voire de détournement de leurs identités ? Autant de questions qui ont guidé la réflexion des quatorze auteurs, historiens, conservateurs et muséographes rassemblés dans ce numéro pour effectuer *un tour de France* métropolitaine des musées maritimes, de Fécamp à Saint-Tropez.

Pour des raisons éditoriales, et dans le respect du format de la revue, il n'était à l'évidence pas possible de proposer une lecture exhaustive de tous les établissements. Afin d'illustrer la diversité des acteurs et des initiatives locales, notre choix s'est donc porté sur des musées de territoire, de tailles et d'importances inégales (statuts, initiateurs, thématiques maritimes, fréquentations...), avec le souci d'un certain équilibre géographique par rapport aux façades maritimes, laissant inéluctablement de côté des structures dont les dynamiques auraient tout autant mérité d'être présentées ici. Nous avons, par ailleurs, privilégié une ouverture comparative avec la côte nord de l'Espagne, dont Guy Saupin propose une stimulante synthèse à partir de cinq établissements, du Pays basque jusqu'à la Galice, ainsi qu'une mise en perspective nationale autour du Musée de la Marine et de sa rénovation. En ressortent quatre grandes questions transversales qui découlent intrinsèquement les unes des autres.

La relation entre le concept englobant de patrimoine et la création des espaces muséographiques maritimes, tout d'abord. En amont du processus fondateur se trouve la création de collections et leur valorisation ordonnée par des choix thématiques qui, nous le savons, procèdent toujours par sélections et arbitrages. Quels que soient les statuts des fondateurs, il s'agit bien de distinguer des éléments matériels et immatériels que l'on estime être un héritage symbolisant les valeurs et les marqueurs d'identité d'un territoire portuaire ou littoral. Par suite de restituer et/ou de fabriquer des représentations plus ou moins en phase avec les réalités économiques, sociales, et culturelles de la cité ou de l'espace côtier. Depuis les exigences d'une mise en perspective rigoureuse de l'histoire maritime

d'un territoire jusqu'aux constructions de représentations considérées comme plus en phase avec le développement du tourisme, une première grille de lecture apparaît, avec ses déclinaisons sur le temps plus ou moins long d'existence d'un musée maritime et de ses éventuelles redistributions thématiques. Cet arbitraire inhérent au processus de patrimonialisation – car il n'existe pas de « sciences des traces », comme se plaisait à le rappeler François Chappé¹ – essaie le plus souvent aujourd'hui d'être pris en compte lors de la (re-)création de projets scientifiques et culturels de musée par la constitution de comités rassemblant historiens, sociologues, anthropologues, géographes, plus rarement des spécialistes des sciences de l'environnement, avec une distanciation personnelle plus ou moins importante par rapport au territoire d'étude. La pluridisciplinarité, dont les sciences de la mer ont saisi toute l'importance afin de réinterroger leurs propres questionnements disciplinaires, apparaît ici comme une nouvelle clé d'enrichissement des dynamiques de construction du patrimoine maritime pour rendre compte de la mutation des activités portuaires et littorales. Mais aussi pour révéler les parts de *maritimité* dans les identités bigarrées des territoires côtiers où se mêlent les marqueurs citadins et industriels, ruraux et agricoles.

Le rôle des élites et les modalités de fondation des premiers musées maritimes, ensuite. Acte stratégique s'il en est, l'écriture de l'histoire du territoire, la sélection des traces à transmettre et le contrôle des héritages à ériger en biens communs furent un puissant ferment dans la création des musées au XIX^e siècle par les notabilités locales. Ainsi, les modalités de valorisation culturelle des activités maritimes nous racontent à leur façon les jeux de pouvoir au sein des cités portuaires en fonction de la part qui leur fut réservée dans les expositions permanentes. De fait, l'intégration des collections maritimes dans les musées de ville traduisent, à certains moments donnés, l'assimilation de ces activités comme des marqueurs d'identité du territoire. Mais elle passe aussi, bien souvent, par la mise en scène sélective de figures de proue, de grands explorateurs ou de capitaines corsaires, afin de raconter le passé maritime glorieux de la cité en occultant généralement la réalité laborieuse des gens de mer, voire des activités fondatrices comme la grande pêche. *A contrario*, cette intégration plus ou moins étendue des collections maritimes dans les musées municipaux a aussi pu être un frein, au XX^e siècle, pour la création de musées spécialisés sur la mer et ses usages, avec les épineux problèmes de dispersion et / ou de recomposition des collections, mais aussi des articulations thématiques entre les établissements existants et ceux à concevoir. Pour les projets plus contemporains, ces questions nous interpellent sur la durée d'incubation, souvent longue, avant l'ouverture de lieux qui soient en mesure d'intégrer tous

1 François Chappé, *Histoire, mémoire, patrimoine. Du discours idéologique à l'éthique humaniste*, Rennes, PUR, 2010, p. 21-38.

les apports de la recherche afin de livrer une vision historique globale des activités de la ville-port.

16 Ce numéro rappelle, par ailleurs, *l'essentiel choix des collections, des modalités de leur constitution et de leur mise en scène*, ainsi que des formes de médiations, nouvelles ou classiques, développées dans les parcours muséographiques. C'est leur grande diversité qui apparaît en premier lieu, depuis les peintures, les objets embarqués par les équipages, les éléments du navire ou de sa cargaison, les œuvres d'art anciennes ou contemporaines, les maquettes et les dioramas de navires ou d'équipements portuaires, les cartes anciennes, les engins de pêche, les éléments d'uniformes et autres objets personnels de marins célèbres, jusqu'aux images d'archives photographiques ou filmiques et la diffusion audio de témoignages de marins. L'important rôle joué par les découvertes issues des fouilles archéologiques sous-marines est illustré, à bien des égards, tant pour l'enrichissement des collections existantes que pour la création de nouvelles pouvant elles-mêmes être à la base de la fondation d'un musée maritime. Cette question des modalités de (re-)composition des collections demeure centrale dans la genèse des projets et pour l'articulation des parcours muséographiques. Depuis l'essaimage à partir de musées existants, les donations d'ensembles déjà constitués à titre privé par des passionnés, souvent issus des élites locales voire nationales, jusqu'à la collecte organisée par des structures associatives ou publiques, les processus établis pour rassembler les œuvres jouent un rôle important, à différents niveaux, pour l'inscription des musées maritimes dans leur territoire. Ainsi, la place accordée au patrimoine immatériel, notamment à la collecte de la mémoire, puis à sa diffusion sous diverses formes – multimédia, interactive, voire par les nouvelles technologies immersives –, montre toute son importance pour fédérer les acteurs maritimes, vivants ou disparus, et les citoyens de l'espace portuaire ou littoral. De même, la part offerte à la culture scientifique, technique et industrielle, en complément des éléments du patrimoine historique, permet d'enrichir ce lien et de mieux faire connaître les innovations du secteur maritime.

Enfin, la naissance de nouveaux musées dédiés à la mer, tout comme les projets actuellement à l'étude, nous montrent combien, à travers la mise en scène de l'image du territoire, le musée maritime est un *objet politique*. Le rôle des élus est devenu central, bien au-delà de leur pouvoir d'arbitrage décisionnel et financier. D'une part car sa genèse plonge souvent dans le *militantisme patrimonial* d'acteurs associatifs, issus ou non des milieux professionnels maritimes, capables de rassembler un nombre plus ou moins important de citoyens. Les maires sont d'autant plus attentifs et impliqués lorsque le musée maritime devient un lieu fédérateur pour des habitants confrontés à la fin d'une activité, ou *a contrario* lorsqu'il fait l'objet d'un rejet total, dans un ultime sursaut de résistance face à l'inéluctable perte de l'emploi. D'autre part, car le choix de l'emplacement pour

la création d'un nouveau musée, avec la commande d'un geste architectural original ou la relocalisation dans des lieux emblématiques de l'activité mise en patrimoine, est un marqueur fort d'un mandat politique et de la trace qu'un élu entend imprimer sur son territoire. De fait, les projets de création, de refonte muséographique, de relocalisation voire d'abandon, sont devenus un objet de débats publics souvent passionnés.

Alors que nous écrivions ces lignes, l'actualité bretonne est venue, si besoin était, illustrer ces constats. À Saint-Malo, le projet de musée maritime présenté dans l'article posthume d'André Lespagnol a été abandonné au début du mois de juin 2021. Conçu par l'architecte japonais Kengo Kuma, un bâtiment audacieux aurait dû être inauguré au printemps 2022 sur l'emplacement des silos situés devant le bassin Duguay-Trouin. Gilles Lurton, le maire élu en 2020 par une nouvelle majorité municipale, a pris la décision d'abandonner ce projet ambitieux dont les coûts de réalisation auraient été significativement sous-évalués. À Brest, le projet évoqué par Françoise Péron et Laure Ozenfant de création d'un centre d'interprétation sur les phares, baptisé le Signal, est remis en question depuis juillet 2021 par Maël de Calan, le nouveau président du Conseil départemental du Finistère, sur la base d'arguments financiers et de problématiques d'aménagements de l'espace portuaire. Il aurait dû ouvrir au public en 2022 en lieu et place de l'ancienne criée.

En définitive, les débats citoyens suscités par ces nouveaux projets révèlent au fond combien les musées maritimes, et plus généralement les médiations culturelles, scientifiques ou patrimoniales, peuvent contribuer à créer du lien au sein des cités portuaires. En effet, la mer et ses usages présents ou passés demeurent de formidables vecteurs pour fédérer les populations des territoires littoraux, mais aussi celles venues à leur découverte touristique.

LE « SILENCE DE LA MER »

Jean-Michel Boulanger
université de Bretagne-Sud – UMR 9016 Temos

Le patrimoine, comme politique publique, naît au petit matin des États-nations quand, sur les décombres du *vandalisme*, la Révolution s'engage dans l'inventaire des richesses de la France puis quand Guizot, un historien rappelons-le, propose au roi Louis-Philippe de créer le poste d'inspecteur des Monuments historiques. Mérimée, nommé en 1834, part alors sur les chemins à la recherche des splendeurs et des ruines, de ces traces léguées par les siècles qu'il faudra entretenir, aménager, restaurer pour les conserver et les transmettre. Il est souvent seul, parfois démuni mais si régulièrement émerveillé par ses découvertes. Au cours des décennies qui suivent, en ce siècle prométhéen, le rail qui s'impose et le tourisme qui émerge renforcent la connaissance de ces monuments, comme le fera la première démocratisation de l'école. C'est l'invention d'un roman national, et les pierres levées, églises, cathédrales, manoirs et châteaux, nos prestigieux « Monuments historiques » illustrent la gloire du génie français. Il est là, le secret : le Monument historique en sa naissance se love au cœur d'un triangle protecteur, territoire national (ah ! la question des frontières...), identité nationale (ah ! l'obsession de l'unité...), patrimoine national (ah ! le génie de la France...). Cet idéal s'enracine dans une terre féconde qui se rappelle encore la sentence de Sully, quand labourage et pâturage étaient les deux mamelles du pays.

Il en est de même des musées, cette autre grande affaire du XIX^e siècle. Le musée, c'est la saisie rationnelle du monde, la victoire des Lumières, l'organisation raisonnée du savoir, le séquençage du temps. Le musée donne à voir et à comprendre des traces, des objets, des œuvres, des collections, dans une perspective qui, au XIX^e siècle, est puissamment nationale. L'État-nation France, qui s'affirme alors fièrement, a de la terre sur ses chaussures, une terre qui ne ment pas... Il est un grand pays maritime pourtant, mais il ne se vit pas comme tel. L'eau salée ne coule pas dans ses veines, et au temps de ce patrimoine magnifiant la grandeur de la France, seul le musée de la Marine (Royale ! Nationale !), au cœur de Paris, présente ses vaisseaux. Image régaliennne d'où la pêche, le commerce, les activités portuaires sont absents.

Il faut attendre un autre siècle, et une nouvelle révolution, une révolution culturelle qui s'ébroue dans les années 1960 et 1970, pour que le patrimoine soit conçu non seulement à l'échelle de la Nation, de son histoire et de sa grandeur, mais aussi à l'échelle humble et modeste des identités locales qui s'affirment alors... De la mer du Nord à la Méditerranée, en passant par un épicebre breton, des initiatives nouvelles, multiples, foisonnantes, voient le jour, portées par des associations bien souvent soutenues par les collectivités locales ; des musées locaux, des écomusées, des projets qui toujours s'inscrivent dans les méandres de la proximité ; un territoire maritime où s'élaborent des discours et se construisent des stratégies identitaires développant des sentiments d'appartenance, dans un jeu complexe qui tisse trois dimensions, territoire local, identité locale, patrimoine local...

20

Nombre de ces initiatives s'engagent aujourd'hui dans un nouveau moment, en travaillant *avec des personnes*, ces gens qui vivent là, sur ces territoires de la proximité et qui tous ont un regard, une expérience, un ressenti. Ne plus faire seulement « pour des publics » mais « avec des personnes », c'est l'aventure de la Convention de Faro, ce que l'on appelle dans le jargon des spécialistes les « droits culturels ».

Mais aux festins nouveaux, comme à tous les festins, il y a des absents. Le patrimoine est toujours le fruit de tris opérés dans le cadre de jeux d'acteurs complexes et mouvants. Des objets sont privilégiés et d'autres oubliés. En 2008, quand le dernier muret de la vieille conserverie Petit Navire de Paul-Edouard Paulet, près des rives du Port-Rhu au cœur de Douarnenez, tombe éventrée sous les coups du *bulldozer* qui l'abat, qui pour dire la grande aventure ? Personne. Gravas et poussières pour tout hommage. Là, au cœur de cette ville de Douarnenez, qui se veut capitale du patrimoine maritime et centre français de la conserve de poisson, ici, à quelques mètres seulement du Musée maritime, sur la berge du Port-Musée, personne pour raconter la belle histoire. Seul, le silence de l'oubli glisse dans le vent. « Ne meurent et ne vont en enfer que ceux dont on ne se souvient plus. L'oubli est la ruse du diable¹ », écrivait Rigord, un moine de l'abbaye de Saint-Denis, en 1207, il y a plus de huit cents ans. Il avait raison, l'oubli est bien la ruse du diable. Et à l'heure des grandes fêtes du Patrimoine, les agapes sont bien sélectives, qui oublient les usines, le travail ouvrier, les filles de la sardine. Il faut refuser l'effacement de leurs mémoires, retrouver leurs pas, leurs gestes, leurs regards, si humbles souvent et bien peu perceptibles. Les ouvriers laissent peu de souvenirs de leur existence, eux qui accèdent si rarement aux matérialisations officielles des commémorations. En cumulant appartenance au monde ouvrier

1 Cité par Max Gallo, *Dictionnaire amoureux de l'Histoire de France*, Paris, Plon, 2011.

et statut de femme, les ouvrières des conserveries sont doublement invisibles et silencieuses. Michelle Perrot signe en 1998 un ouvrage au titre sans ambiguïté : *Les Femmes ou les silences de l'histoire*². Et qui parle aujourd'hui des soudeurs aux yeux d'or, remplacés jadis, il y a plus d'un siècle par des machines, les sertisseuses, qui jamais ne se syndiquent ? Cela nous rappelle qu'à Douarnenez, qui attire tant de peintres depuis le début du XIX^e siècle, une seule et unique toile, peinte entre 1850 et 1950, représente des femmes au travail dans une usine de conserve. Elles sont alors trente ou trente-cinq, « les fritures » de la ville ! Elles sont alors des milliers, les filles et les femmes de la conserve ! À Concarneau seulement deux toiles leur rendent hommage, dont celle du Danois Peder Severin Krøyer. Aux mêmes périodes, sur les chevalets des artistes qui si nombreux parcourent nos quais, des centaines, des milliers de chaloupes, de voiles et de marins. Pourquoi ? Pourquoi ces différences ? Pourquoi ces réticences ?

Plusieurs hypothèses ajoutent leurs effets mais deux semblent essentielles. D'une part, la patrimonialisation du passé est adossée à la notion de construction d'identités, à l'échelle de différents territoires, du local au national. Les identités en construction privilégient ce qui unit. Le problème du patrimoine industriel est qu'il rappelle les différences sociales, les conflits, les ruptures. La conserverie bretonne, ce sont des techniques et des machines, des usines et des rumeurs. Des innovations, des passions, des grands patrons. Mais des grèves, aussi, des rachats, des angoisses et des faillites. Des salaires de misère. Des révoltes et des drapeaux rouges. Que gardons-nous de cette histoire ? Essentiellement, des collections de boîtes millésimées. Car la mise en patrimoine, qui est aussi une mise en tourisme, tend vers les consensus. Elle gomme les *dissensus*, les cicatrices et les blessures. L'histoire industrielle nous parle de sociétés âpres et souvent conflictuelles, quand les mises en patrimoine rêvent de communautés apaisées présentées aux regards d'estivants en promenade. Et ce n'est pas la même chose...

D'autre part, le patrimoine est lié au tourisme. Toujours, le propre, le photogénique, le présentable est préféré au sale, pour reprendre les mots de l'historien Georges Vigarello³. Certes la désindustrialisation peut inciter à l'esthétisation dont Régis Debray dit qu'elle est « la providence des friches ». Des usines sont réhabilitées, trouvant nouvel usage. Des *lofts* aux ateliers d'artistes, les exemples sont nombreux. Notons au passage que si les murs sont alors sauvegardés, les traces immatérielles ne le sont guère. L'histoire humaine vécue au cœur des bâtiments conservés est alors gommée. On garde ce qui peut être mis

2 Michelle Perrot, *Les Femmes ou les silences de l'histoire*, Paris, Flammarion, 1998.

3 Georges Vigarello, *Le Propre et le sale. L'hygiène du corps depuis le Moyen Âge*, Paris, Éditions du Seuil, 1985.

en lumière et on jette aux poubelles de l'histoire la rudesse des métiers et des jours passés. Remarquons aussi que dans les patrimonialisations maritimes, le bois et la voile sont toujours préférés à l'acier et la graisse. Et vivent les vieux gréements, les poulies de bois et les belles maquettes. Que dire de l'ouvrier ? Que dire de sa machine, si bruyante, si malodorante ? Que dire de la rouille ? Pire, que dire de l'ouvrière, doublement oubliée ?

22

« Ne meurent et ne vont en enfer que ceux dont on ne se souvient plus. L'oubli est la ruse du diable⁴ ». Où est le grand musée de la conserverie française ? Où est le grand musée de la conserverie bretonne ? Ne cherchez pas, ces grands musées n'existent pas. Certes, et heureusement, ici et là, des salles dans différents musées des littoraux français s'appliquent à présenter ces pans essentiels de notre histoire. Merci à tous ceux qui les font vivre ! Mais ne nous amusons pas, surtout, à comparer les investissements qui depuis une quarantaine d'années honorent – et c'est très heureux – répliques navigantes de bateaux, restaurations de « vieilles coques », fêtes maritimes, musées de la pêche... et ceux qui rappellent le labeur des femmes de la conserve... Les mises en patrimoine s'inscrivent dans des volontés de consensus territoriaux à l'âge du divertissement généralisé de l'*homo-tourismus* ! Et toutes les traces de l'histoire n'y résistent pas...

Et puis il y a autre chose encore. Une autre chose si complexe à approcher, et qui touche à la mémoire de la mer... Non pas la mémoire des activités littorales, non, la mémoire de la mer elle-même ! La mer est signe de vie, espace nourricier, vaste zone d'échanges et de relations entre les peuples, lieu de loisirs. La mer est sourire. La mer est abysse, lieu de dangers et de peurs, vaste étendue si mal maîtrisée. Combien de marins péris en mer depuis l'aube de l'humanité ? La mer est leur tombeau. La mer est emplie de larmes. La vie. La mort. Le plaisir. Le tragique. Dualité essentielle des mers et des océans, dualité intrinsèque. La vie, c'est la pêche, le commerce, le loisir, qui siècle après siècle ont déposé des traces multiples sur nos littoraux. On les voit ces aménagements, ces objets. On les voit et puisqu'on les voit, ils peuvent être appropriés et patrimonialisés. La mort en mer, c'est la disparition. L'engloutissement. Aucune trace, rien, l'oubli... On ne voit rien, on ne voit plus rien... Il faut le rappeler, car c'est l'histoire : les mers où nous aimons nous baigner, ces mers que l'on regarde et que l'on aime, sont aussi des cimetières. Plus d'un million d'épaves dans les océans du monde, dit-on. Potentiellement le plus grand musée de la planète. Mais la surface de la mer ne parle pas, ne grimace pas, ne crie pas. La surface de la mer fait silence, « *le Silence de la mer* »... Pourtant, dans ses abysses, les cris et les pleurs des pauvres d'une Celtie de jadis qui fuyaient

4 Cité par Max Gallo, *Dictionnaire amoureux de l'Histoire de France*, op. cit.

les guerres et le désespoir. Depuis des siècles, ils peuplent les profondeurs de la Manche. Entendez-vous leur plainte ? Et aussi, dans les gouffres ouverts de l'Atlantique, combien des nègres attachés, bâillonnés, hurlant dans la nuit de leur éternité ? Et encore, en 2020, là, sous nos yeux, combien de gisants sur les fonds de la Méditerranée ? « La mer a un goût d'ancêtre », écrivait Aimé Césaire dans *Les Armes miraculeuses*⁵. Ces ancêtres, combien de bulles qui s'offriront un jour à la lumière ?

La terre porte les stigmates de ses grandeurs et de ses blessures. La terre est palimpseste. Palais, ruines, traces, rides et sillons, nous les voyons. Nous pouvons les regarder. Ils font partie de nos jours et deviennent des références territoriales et des *hauts-lieux* parfois. Ils sont appropriés. Quand naît le patrimoine national, au creuset d'un XIX^e siècle qui est le siècle des États-nations, les plus prestigieux des monuments visibles à la surface de la terre de France deviennent des « Monuments historiques ». Quand l'âge des patrimonialisations locales est venu, à la fin du XX^e siècle, des traces, humbles parfois mais reconnues par les voisinages, ont pu être protégées pour être transmises. Car, si l'on veut bien les documenter, elles nous disent, un peu, d'où l'on vient. Elles portent, croit-on, le secret de nos origines. Et vivent les chapelles, les fours à pain, les moulins et les lavoirs... On les voit, ces traces, on les voit de nos yeux dans le quotidien de nos jours. Elles participent à nos vies, elles en sont personnages. Nous cheminons ensemble. Elles sont la victoire posthume d'Alois Riegl, ce penseur viennois qui, le XX^e siècle avait trois ans, prédisait que la valeur d'ancienneté, la mousse sur la vieille pierre, s'imposerait bientôt à la valeur historique⁶. Quand les mondes s'ébrouent dans des temps nouveaux et incertains, l'ancien se pare de valeurs réconfortantes. Nul besoin de connaissances historiques pour aimer, de manière badine, affectueuse et consolante, la chapelle du village. Cette valeur d'ancienneté est démocratique ; chacun voit, chacun ressent. Elle naît de la vue, elle naît des sens. Alois Riegl, donc. Mais Frédéric Nietzsche aussi ! « L'art des artistes doit un jour disparaître, entièrement absorbé dans le besoin de fêtes des hommes⁷ ». L'art des artistes et l'histoire également absorbée dans ce besoin de fêtes des hommes et le patrimoine à son tour entraîné dans la sarabande des flonflons et des musiques, au rythme endiablé de l'immédiateté d'une émotion qui devient sa propre raison d'être. Ancienneté, fêtes, émotion, la victoire des sens. C'est parce que nous voyons

5 Aimé Césaire, *Les Armes miraculeuses*, Paris, Gallimard, 1946.

6 Alois Riegl, *Le Culte moderne des monuments. Son essence et sa genèse*, 1903, trad. Daniel Wieczorek, Paris, Éditions du Seuil, 1984.

7 Frédéric Nietzsche, *Aurore. Réflexions sur les préjugés moraux*, trad. Henri Albert, dans *Œuvres complètes*, vol. 7, Mercure de France, 1901, p. 5-439.

quotidiennement les traces du passé sous nos yeux que nous les convoquons dans cette fabrique du patrimoine qui doit davantage aux sens qu'à la connaissance.

24 La mer, que depuis deux ou trois siècles nous apprenons à regarder, la mer ne porte aucune marque du temps sur sa peau. Elle naît chaque jour. Elle naît à chaque instant. Elle n'a pas d'âge. Elle ne semble pas avoir de mémoire... Chaque seconde, elle dévore et engloutit le temps. Aucune trace visible, aucune ! C'est le fond des océans qui nous parle des temps d'avant et des drames souvent. La profondeur des eaux recèle la profondeur du temps, quand la surface est présent permanent. La surface de la mer est ainsi une métaphore de notre civilisation que François Hartog qualifie de *présentisme*⁸ et Michel Maffesoli de *présentéisme*⁹. L'histoire y est invisible. Chaque image chasse la précédente. La mer en sa surface est l'écran plat de nos chaînes d'information permanente. Nos sociétés de l'immédiateté, régies par les exigences névrotiques du consumérisme, facilitées par les évolutions technologiques, abolissent la profondeur des temps comme elles tentent d'effacer le livre au bénéfice du *tweet*, comme elles poussent la longue durée de la réflexion dans les bas-côtés du chemin. Tyrannie de l'urgence. Instant permanent. Sans mémoire... Les évolutions du monde ont d'abord aboli le temps naturel et la force des saisons. Elles abolissent maintenant le temps lui-même au profit de l'immédiateté. Le combat pour le temps, le temps long, la lenteur, est un combat essentiel à mener, pour que le monde qui vient ne puisse engloutir sa propre histoire ! La terre que l'on regarde présente des traces qui nous parlent du passé. La mer que l'on contemple les gomme, les efface. Or, nous sommes, plus que jamais, dans un monde de l'image. De l'image que l'on voit, avec ses yeux... L'enjeu, c'est l'au-delà de la vue. Son dépassement. L'enjeu, c'est ce que l'on ne voit pas, que l'on ne voit plus, que l'on ne veut plus voir !

Un musée maritime se doit d'intégrer cette volonté, cette exigence. Toutes les aventures maritimes depuis l'aube de nos âges ont connu les drames et les pertes. La surface de l'onde ne le dit pas, ne le montre pas. C'est l'histoire pourtant et elle est tragique. Connaître les prophéties de Riegl et de Nietzsche, mais tenter de leur résister. Connaître les forces de l'argent, les forces du divertissement, les forces de l'immédiateté, et tenter, tenter désespérément, de leur résister.

Alors, un rêve, pour finir, ou plutôt deux rêves...

Que s'ouvrent ici et là des musées de la conserverie, qui nous parleront du travail des femmes, ces oubliées. Tendons l'oreille et écoutons-les... Que s'ouvre

8 François Hartog, *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Éditions du Seuil, 2003.

9 Michel Maffesoli, *Le Rythme de vie. Variation sur l'imaginaire post-moderne*, Paris, La Table Ronde, 2004.

un jour, le grand musée de la mer où rien, non, rien, ne serait occulté. Ses richesses, ses potentiels et ses ressources, mais aussi les menaces qui pèsent sur elle et qui l'asphyxient déjà. Sans occulter son « goût d'ancêtre », les cris, les effrois, les regards et les noms des naufragés, pour faire remonter du gouffre cette rumeur de plusieurs siècles, cette plainte que l'on entend sous les eaux de la Méditerranée, si l'on veut bien tendre l'oreille... Mais qui tend l'oreille aujourd'hui ?

C'est l'enjeu. L'enjeu de notre dignité, dans les murs de nos musées qui, plus que jamais peut-être, sont des armes au service de nos démocraties. Et ce n'est pas rien !

UNE NOTE DE BAS DE PAGE
DANS L'HISTOIRE DU MUSÉE DE LA MARINE

Vincent Guigueno
Académie de Marine

« Le musée de la Marine se rénove 2017-2021 ». Sur la colline de Chaillot, le visiteur qui voudrait admirer le canot d'apparat de l'empereur Napoléon I^{er}, la série des ports du peintre Joseph Vernet, ou un somptueux modèle d'arsenal du XVIII^e siècle, trouve désormais porte close pour plusieurs années. Annoncée depuis la crise de 1996 – quand il fut question de faire place nette pour accueillir le musée des Arts premiers voulu par le président Chirac, aujourd'hui sis quai Branly –, la rénovation du site parisien du musée de la Marine est désormais engagée¹. À l'époque, la rédaction de la revue d'histoire et d'ethnologie maritime *Le Chasse-Marée* proposait une solution radicale dans une « Lettre ouverte à Jacques Chirac, président de la République française et à l'amiral François Bellec, directeur du Musée de la Marine » : la suppression pure et simple du musée de Chaillot et la création sur le littoral, en partenariat avec des collectivités locales, d'un ou de plusieurs « conservatoires maritimes vivants » implantés sur les deux façades maritimes françaises². Cette proposition

Le titre de cet essai est inspiré d'un texte de Robert-Louis Stevenson, *A Footnote to History: Eight Years of Trouble in Samoa*, Paris/London/Melbourne, Cassel & Company, 1892 (rééd. 1996). Il constitue la version approfondie et rédigée d'une conférence donnée le 5 octobre 2017 pour le cours « patrimoine maritime », animé par Martine Acerra & David Plouviez, dans le cadre du master « Civilisations, cultures et sociétés » de l'université de Nantes.

- 1 En 1996, le président Jacques Chirac souhaite donner une plus grande visibilité aux Arts premiers, en créant un nouveau musée rassemblant les collections du musée national des Arts d'Afrique et d'Océanie, porte Dorée, et du musée de l'Homme. Selon Stéphane Martin, futur président du musée du Quai Branly : « au Trocadéro, toutes les hypothèses sont envisagées, y compris celle [...] du déménagement du musée de la Marine, ce qui suscite une brève mais radicale croisade des marins, vigoureusement conduite par Éric Tabarly », dans Stéphane Martin, *Musée du quai Branly, là où dialoguent les cultures*, Paris, Gallimard, 2011, p.32.
- 2 *Le Chasse-Marée*, n° 102, octobre 1996, p.57-59. Voir également le dossier sur les musées de la Marine dans la revue *Musées et collections publiques de France*, n° 211, 1996.

suggérerait qu'il existait alors deux foyers de culture maritime concurrents en France : l'un parisien, étatique et militaire, incarné par le musée national de la Marine, et l'autre régional, décentralisé et associatif, dont *Le Chasse-Marée* serait le porte-parole. Ce manifeste semble également opposer l'institution muséale classique, représentée par Chaillot, à un patrimoine maritime vivant, un concept souvent brandi par les associations qui veulent *faire revivre*, synonyme dans leur rhétorique de *faire naviguer*, des bateaux *authentiques*, ou des répliques construites selon les règles de l'art³.

28

Alors que l'investissement de plusieurs millions d'euros pour le patrimoine maritime au cœur de Paris ne faisait plus débat, après l'engagement ferme pris en 2016 par le ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, Denis-Michel Boell, directeur adjoint du musée national de la Marine, a tenu à rappeler le manifeste vieux de vingt ans du *Chasse-Marée* dans l'une des rares notes de bas de page du projet scientifique et culturel rédigé sous sa direction en 2016. L'objet de cette étude est d'approfondir, avec les encouragements bienveillants de Denis-Michel Boell, cette note de bas de page. Il s'agit d'esquisser une histoire culturelle et politique du patrimoine maritime en France des années 1970, fondée sur la lecture de documents et d'archives, en particulier celles du musée national de la Marine⁴. Si la littérature consacrée au patrimoine maritime est abondante, l'analyse scientifique du phénomène en lui-même reste encore largement à construire⁵. Nous nous attacherons donc à un épisode singulier et révélateur : la tentative de création, dans les années 1970, d'un musée maritime *total* à Port-Louis (Morbihan), conciliant musée *traditionnel* et collection à flot.

3 La dialectique entre musée et patrimoine *vivant* ne se limite pas à l'espace marin. Elle peut s'étendre à de nombreux patrimoines scientifiques et techniques, en particulier les patrimoines de la *mobilité* (automobiles, avions, vélos, etc.). Voir *infra* note 17.

4 Je remercie Marie-Pierre Demarcq, responsable des archives au musée national de la Marine, d'avoir bien voulu mettre à disposition les cartons consacrés à la période évoquée ici, dans le contexte d'un déménagement vers le centre de conservation de Dugny (93). L'étude doit également beaucoup aux discussions avec Camille Antoine pendant la rédaction de son mémoire de master 2 intitulé *Des patrimoines maritimes : quelle place pour un musée maritime au XXI^e siècle ?*, université Vincennes-Saint-Denis, 2017.

5 Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002. Cet important ouvrage fait encore référence, vingt ans après le colloque dont sont extraites les contributions. Parmi les travaux récents qui proposent une histoire critique du patrimoine, citons le dossier « Patrimoine, une histoire politique » de la revue *Vingtième Siècle*, n° 137, 2018-1, p. 2-167.

UNE CULTURE MARITIME HÉGÉMONIQUE DE LA MARINE

Pour comprendre la position fortement exprimée dans le *Chasse-Marée* en 1996, il convient de revenir brièvement sur l'histoire du musée national de la Marine, qui a connu des implantations et des tutelles diverses depuis sa création⁶. Les collections constituées depuis le milieu du XVIII^e siècle ont longtemps été présentées au Louvre, dans une salle de Marine de l'Académie des Sciences, puis dans un Musée naval créé en 1827. Rattaché au ministère de la Marine après la Première Guerre mondiale (1919), le musée devient de moins en moins légitime au Louvre. Le nouveau palais de Chaillot, construit pour l'exposition internationale de 1937, donne l'opportunité de partager l'aile Passy avec le musée de l'Homme, héritier du musée d'Ethnographie du Trocadéro. La guerre interrompt ce déménagement qui reprend en 1943, avec une exposition de préfiguration de figures de proue et de modèles de navires, qui sont le cœur des collections depuis le XVIII^e siècle. Le musée est alors dirigé par le capitaine de corvette Jacques Vichot, dont l'ambition est de proposer au public « [...] un musée vivant, imagé, coloré, qui sera une grande fresque maritime, la synthèse de nos activités sur les mers littorales et océanes, le reliquaire de nos gloires maritimes⁷ ». Fervent adepte de la Révolution nationale, qui prône la régénération des élites par le sport, dont la voile grâce au développement de la plaisance légère, Vichot est inquiet à la Libération, mais maintenu à la tête du musée⁸. L'insubmersible commandant n'est pas seulement le directeur du musée parisien, mais de l'ensemble des musées de la Marine disséminés sur le littoral français. Il hérite ainsi, en 1947, des anciennes salles d'arsenaux de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, et crée de nouvelles implantations dans les années 1950 et 1960.

Le musée de la Marine de Bordeaux, ouvert en 1953, revêt un intérêt particulier en raison de la richesse de ses collections et de la personnalité de son directeur, Jacques Mérillau. Né en 1907 dans le grand port français de l'Atlantique, qui organise cette année-là une imposante exposition internationale, Mérillau baigne, grâce à ses origines familiales, dans le milieu du commerce maritime. Il envisage

6 Sur l'histoire du musée de la Marine, lire les contributions d'Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections : éléments chronologiques », publiées dans les n° 193 (mars 1994) à 197 (mars 1995) de la revue *Neptunia*.

7 Capitaine de corvette Jacques Vichot, *Catalogue du Salon de la Marine*, Paris, G. Prat, 1943, p. 7.

8 Thomas Vaisset, « L'impuissance navale au musée ? La "Royale" et la Seconde guerre mondiale au musée national de la Marine », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée : puissance, identité et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 97-115.

Tableau 1. Liste des implantations des années 1950 et 1960
 Les sites sous le contrôle du musée national de la Marine
 au 1^{er} janvier 2022 sont indiqués en italique.

- <i>Château de Brest</i> (1958-...)
- Tour Vauban de Camaret (transfert à la commune en 1994)
- Sémaphore du Pouldu (fermeture en 1977)
- Lorient (fermeture en 1984)
- <i>Citadelle de Port-Louis</i> (ouvert en 1962, fermé en 1972, rouverture en 1975)
- Saint-Martin-de-Ré (transfert à la commune en 1993)
- <i>musée de la Marine de Rochefort</i> (1936-1940 ; 1973-...)
- <i>Ancienne École de Médecine navale, Rochefort</i> (1998-...)
- musée de la Marine de Bordeaux (1952, fermeture en 1981)
- musée naval et municipal du fort de Balaguier à La Seyne-sur-Mer (transfert à la commune en 1998)
- <i>musée de la Marine de Toulon</i> (1962-...)
- Tour royale à Toulon (transfert à la commune en 2006)
- La citadelle de Saint-Tropez, musée d'Histoire maritime (1958, transfert à la commune en 2002)
- musée de la Marine d'Antibes (1964, transfert à la commune en 1997)
- musée national de Marine de Nice (1959, transfert à la commune en 2002)

30

d'entrer à l'École navale, puis travaille pour la compagnie Delmas-Vieljeux⁹. Collectionneur passionné d'objets de marine, il entre en relation avec Vichot. Avec l'appui du maire de la ville, Jacques Chaban-Delmas, un musée de la Marine de Bordeaux est ouvert au début des années 1950 dans le pavillon central de la magnifique place de la Bourse. Mérillau en devient le conservateur à titre bénévole. Les objets présentés proviennent de dépôts des musées de la ville, de la collection personnelle du conservateur et des collections du musée de la Marine, en particulier le *Louis le Grand*, un imposant modèle d'instruction en provenance de l'arsenal de Rochefort¹⁰. La liste des personnalités et des institutions qui soutiennent le projet est révélatrice : le commandant de la Marine à Bordeaux, le directeur de l'École de santé navale, les membres du Cercle de la Marine, le président de la Chambre de commerce, le député-maire de la ville... On reconnaît ici un milieu maritime traditionnel, c'est-à-dire les représentants d'intérêts politiques, économiques et militaires liés au commerce maritime, et en particulier celui qui opère dans l'espace colonial français. Le musée de Bordeaux traduit donc une vision de la mer comme le lieu d'expression de la grandeur d'une ville et d'un pays. À Paris comme à Bordeaux, le musée de la Marine a pour mission d'entretenir la flamme maritime et nationale. Mérillau l'écrit clairement en 1968 :

9 Cristina Baron, « Jacques J. Merillau, un collectionneur en avance sur son temps », dans Denis-Michel Boëll (dir.), *Souvenirs de rivages : bibelots et images du tourisme balnéaire*, Paris, Somogy, 2001, p. 87-89.

10 Sur la genèse du musée, ses collections et son environnement, lire *Neptunia*, n° 28, 1952. Ce numéro est publié quelques mois avant l'inauguration officielle du musée, le 1^{er} juin 1953.

Bordeaux n'aurait jamais connu sa prospérité ni son rayonnement sans son fleuve, la « Rivière », son port, son débouché atlantique. Sa grandeur a toujours été fonction de son négoce, de son armement, de son implantation au-delà des mers. Conservateur de cette histoire, le musée de la Marine [...] a été créé pour entretenir son culte, mais aussi et surtout pour attirer la jeunesse qui y trouvera le goût des activités maritimes aussi indispensables à Bordeaux qu'à notre Patrie¹¹.

Le réseau des musées de la Marine constitué sur le littoral accorde parfois une place aux histoires et aux collections locales, mais il exporte surtout en région une histoire maritime *générique*, à l'image des modèles de navires au 1/100^e, produits en série par l'atelier du musée : la *Réale*, galère amirale de la flotte de Louis XIV, le croiseur *Émile Bertin*, fleuron de la flotte des années 1930, le *Pourquoi Pas ?* du commandant Charcot. Ces musées de la Marine et la revue *Neptunia*, créée en 1946, la « plus belle revue maritime du monde » comme elle s'autoproclame dans les années 1950, propagent une vision culturelle hégémonique, au sens gramscien : ils traduisent dans l'espace muséal la vision de l'histoire d'un milieu maritime, civil et militaire, public et privé, qui se pense seul légitime pour parler de la mer à des Français terriens. Le rôle tutélaire de la Royale sur les quatre autres marines – marchande, scientifique, de pêche, de plaisance – et sur la communauté des gens de mer s'étend ici à la culture.

LE MUSÉE MARITIME TOTAL DE LUC-MARIE BAYLE

En 1971, le musée de la Marine change de statut en devenant un établissement public. Luc-Marie Bayle (1914-2000) est sollicité pour en prendre la direction le 1^{er} janvier 1972¹². Officier et peintre officiel de la Marine, Luc-Marie Bayle a une carrière atypique. Notons que ce type de profil a donné au musée ses directeurs les plus créatifs, à l'exemple de l'amiral Pâris (1806-1893), entre 1871 et 1893, qui fut d'abord marin, puis dessinateur et père fondateur de l'ethnographie maritime¹³. Entré à l'École navale en 1932, Bayle navigue en mer de Chine (1935-1937), en Antarctique (1948-1950), et en Polynésie, où il commande la Marine de 1956 à 1958. Il travaille également pour le Service presse-information de la Marine, rue Royale, puis au Service historique de la Marine. Au début des années 1960, il

11 Jacques Mérillau, « Le musée de Marine de Bordeaux », *La Revue des musées de Bordeaux*, 1968, p.33-37.

12 Jacques Chauveau, « Un peintre de la Marine. Luc-Marie Bayle (1915-2000) », *Neptunia*, n° 220, 2000, p.54-59.

13 Géraldine Barron, *Entre tradition et innovation : itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806-1893)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Marie-Noël Bourguet, université Paris-Diderot, 2015.

crée une société d'édition publicitaire – 2B – avec un autre peintre de la Marine, Hervé Baille (1896-1974), avant de rejoindre le musée en 1972.

L'année suivant sa nomination, Luc-Marie Bayle se voit confier par le ministre des Armées, Michel Debré, une réflexion sur la citadelle de Port-Louis (Morbihan). L'ancien musée de Lorient y avait migré dans les années 1960, mais avait dû fermer en 1972 en raison de l'insalubrité des bâtiments. Le projet s'inscrit dans les politiques d'aménagement du territoire nées dans les années 1960, avec la création de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR)¹⁴. Il s'agit ici d'accompagner la fin de la présence militaire dans la citadelle – à l'exception du sémaphore – et de proposer un usage alternatif d'un ensemble bâti qui reste la propriété de l'État. Le projet est porté au plus haut niveau : après la commande passée par Michel Debré, une réunion de travail se tient au musée en présence de Christian Bonnet, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Aménagement du territoire, et homme fort de la droite morbihannaise¹⁵, et d'Aymar Achille-Fould, député-maire centriste du Médoc, secrétaire d'État auprès du ministre des Armées. À plusieurs reprises, la dimension interministérielle de la démarche est soulignée, au-delà du seul ministère des Armées. Sur le site de Port-Louis, Luc-Marie Bayle est chargé « d'étudier la possibilité de créer [...] un musée national de la mer qui synthétiserait pour l'Atlantique toutes les activités maritimes de la France concernant cet océan¹⁶ ». Ce musée total doit comprendre plusieurs entités : une antenne classique du musée de la Marine, enrichie par les fouilles de l'épave du *Juste* – un vaisseau de ligne, portant soixante-quatorze canons, perdu lors de la bataille des Cardinaux (1759) –, un musée de la Compagnie des Indes, dont le projet a été initié par la ville de Lorient et qui serait relocalisé dans la citadelle, et un musée d'armes, dans la poudrière, porté par la direction technique des constructions navales. Mais l'innovation majeure proposée par Luc-Marie Bayle est la constitution d'une collection à flot, inédite pour le musée maritime national français, alors que des collections à l'échelle 1 existent déjà depuis de nombreuses années dans les musées techniques et industriels¹⁷. Certes, le canot de l'Empereur avait quitté Brest bombardé, à l'initiative de l'armée d'occupation allemande, pour rejoindre en 1943 la colline de Chaillot. La faible hygrométrie

32

14 Patrice Caro, Olivier Dard & Jean-Claude Daumas, *La Politique d'aménagement du territoire : Racine, logiques et résultats*, Rennes, PUR, 2002.

15 Outre ses fonctions ministérielles, il fut député du Morbihan (1956-72, 1981-83), Conseiller général (1958-2001), Maire de Carnac (1964-96) et Sénateur du Morbihan (1983-2001).

16 Archives du musée national de la Marine à Paris (Arch. MNM Paris) : Lettre au président de la SNSM, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

17 Citons, par exemple, les collections du musée des Arts et Métiers, celles du musée de l'Aviation, créé à l'initiative d'Albert Caquot après la première guerre mondiale, ou encore celle du musée de la Voiture et du Tourisme, fondé à Compiègne en 1927.

et l'absence de stabilité thermique du bâtiment l'ont vite transformé en relique impropre à la navigation¹⁸. Ce n'est pas le canot de Napoléon qui interpelle Luc-Marie Bayle sur le sort des navires anciens, mais une « scène primitive » dont il a été le témoin en 1949. Un an plus tôt, l'Angleterre avait proposé de remettre à la marine française le *HMS Implacable*, un vaisseau à trois ponts de soixante-quatorze canons, construit en 1800 par l'arsenal de Rochefort et baptisé alors *Duguay-Trouin*. Après avoir échappé au désastre de Trafalgar, le 21 octobre 1805, il avait été pris quelques jours plus tard au large du cap Ortegal. Luc-Marie Bayle, alors membre du Service presse-information de la Marine, tente d'alerter sa hiérarchie sur l'opportunité offerte par la préservation du vétéran de Trafalgar, mais voit « se dresser un mur d'indifférence », si bien que l'*Implacable* est laborieusement coulé au large de Portsmouth, le 1^{er} décembre 1949¹⁹.

Ce souvenir traumatique ne suffit pas à expliquer l'idée du musée à flot de Port-Louis. La naissance d'un mouvement en faveur du patrimoine maritime en France, dans les années 1970, et le modèle américain souvent invoqué du *Mystic Seaport Museum* (Connecticut), plaident en faveur d'une vision renouvelée des missions du musée de la Marine²⁰. L'aménagement de la citadelle de Port-Louis s'engage, mais la collecte de bateaux pour la collection à flot ne peut attendre la fin des travaux. Dès janvier 1973, Bayle sollicite la jeune Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), créée en 1967, pour collecter un ou deux canots anciens, ainsi que des éléments pour reconstituer une station de sauvetage « démodée²¹ ». Il écrit également à son « voisin » du Trocadéro, le directeur du Service des phares et balises, pour s'enquérir de la disponibilité d'un bateau-feu, de bouées métalliques,

18 Des images d'actualités tournées en 1922 montrent que le canot, construit à Anvers en 1810, était encore en état de naviguer à l'occasion du triomphe de l'École navale, parade nautique organisée sur la Penfeld à Brest.

19 Voir le sujet d'actualité diffusé par British Pathé : <https://youtu.be/xTl7tphvJY>, mis en ligne le 13 avril 2014, consulté le 21 janvier 2022. Luc-Marie Bayle évoque cet épisode dans le catalogue de l'exposition que le musée de la Marine lui consacra en 1995 (*Luc-Marie Bayle*, Paris, Association des amis du musée de la Marine, 1995). Le National Maritime Museum de Greenwich présente les éléments de décor de la poupe de l'*Implacable*.

20 Conscients de la disparition rapide des navires à voile, la Marine Historical Association est constituée à Mystic Seaport le 29 décembre 1929 alors que les États-Unis s'enfoncent dans une dépression économique sans précédent. Il s'agit de créer un lieu éducatif de préservation et de transmission de la culture maritime américaine. Les dons affluent – livres de bord, plans de navires, instruments de navigation, photographies – et s'étendent à l'échelle 1, avec l'entrée en collection, en 1941, du dernier baleinier à voiles américain, le *Charles W. Morgan*. La collection comprend aujourd'hui près de cinq cents bateaux, un million de photographies et deux millions d'artefacts de toute nature.

21 Archives MNM Paris : Lettre au Président de la SNSM, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

de balises, et souhaite « reconstituer un petit phare²² ». Bayle s'appuie également sur des personnalités et des associations engagées dans les premières opérations de sauvegarde d'unités patrimoniales. Aux côtés de l'Association pour la sauvegarde et la conservation des anciens navires français (ASCANF), il soutient la préservation des deux derniers grands voiliers battant pavillon national : la *Duchesse Anne*, ex-*Grossherzogin Elisabeth* – un trois-mâts carré reçu en dommages de guerre par la Marine après la Seconde Guerre mondiale, en sursis de démantèlement depuis les années 1960 – et le *Belem*, qui s'appelle alors *Giorgio Cino* et appartient aux carabinieri italiens. Il fait acheter l'un des derniers thoniers groisillons – le *Mimosa* – par une association des amis du musée, qui sert de sas pour les navires collectés en vue de la constitution de la collection²³. Le 17 mai 1975, les statuts d'une Association des amis du musée de la mer pour l'Atlantique (AMMA) sont publiés au *Journal officiel*. Elle est présidée par Aymar Achille-Fould, secrétaire d'État aux PTT dans le gouvernement Chirac. En 1976, La Poste édite un timbre « musée de l'Atlantique », dessiné et gravé par le peintre officiel de la Marine Albert Decaris, associant l'image de la *Duchesse Anne* à celle de la citadelle de Port-Louis. Mais les archives montrent que seul le ministère des Armées soutient l'association et le futur musée. Les débats s'enlisent sur le financement des titanesques travaux de réhabilitation de la citadelle. Quant au musée à flot, il est compromis par le refus du maire de Port-Louis de voir l'esplanade des pâtis, au pied de la citadelle, aménagée pour accueillir une partie de la collection à flot et des installations techniques nécessaires à sa présentation. Ces difficultés ne font pas douter Luc-Marie Bayle, qui entend fédérer les acteurs du patrimoine maritime autour de son projet.

LE PATRIMOINE MARITIME DES ANNÉES 1970 : NOUVEAUX ACTEURS, NOUVELLE DOCTRINE

En 1975, Bayle adresse un courrier de remerciement à la revue *Le Petit Perroquet* pour le soutien qu'elle apporte au musée de l'Atlantique. Un détour par Grenoble s'impose ici pour comprendre comment le champ du patrimoine maritime se construit dans les années 1970²⁴. Le directeur de la revue est Jean-Pierre Debbane

22 Archives MNM Paris : Lettre au Directeur du Service des Phares et Balises, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

23 La destruction de ce dernier, en 1976, déclencha la colère des défenseurs des bateaux de travail traditionnels bretons. Voir Clément Tonnerre, « Mimosa, dundee thonier de l'île de Groix », *Le Chasse-Marée*, n° 98, juin 1996.

24 À l'occasion de la fermeture de la bibliothèque du musée de la Marine, et dans la perspective des opérations de *désherbage* associées, Denis-Michel Boëll a attiré l'attention sur la rareté de cette revue, dont l'étude systématique mériterait d'être entreprise.

(1934-2017), un ingénieur hydraulicien reconverti dans l'édition. En 1968, il fonde, dans l'ancienne capitale du Dauphiné, les éditions des Quatre Seigneurs qui deviennent le creuset d'une nouvelle doctrine du patrimoine maritime, portée par une revue et des livres. Plusieurs monographies importantes sont publiées, à la suite des travaux pionniers de François Beaudoin, fondateur du musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, dont le mémoire d'ethnologie, *Le Bateau de Berck* (1970), conduit à la restitution grandeur nature d'un flobart au musée des Arts et Traditions populaires²⁵. Les Quatre Seigneurs éditent également l'ouvrage de référence de Jean Boudriot (1921-2015), *Le Vaisseau de 74 canons*, monument d'une archéologie navale fondée sur les modèles du musée de la Marine, où il anime un séminaire. Jean-Pierre Debbane est par ailleurs l'un des fondateurs de l'ASCANF, qui œuvre à la sauvegarde des navires anciens, dont le *Belem*.

À la fin de l'année 1970, Debbane imprime le premier numéro du *Petit Perroquet*, une revue baptisée d'après une voile carrée portée par le mât de misaine. Vingt-sept numéros sont publiés pendant une décennie jusqu'à l'apparition, en 1981, de la revue *Chasse-Marée*, établie à Douarnenez. Rapidement ce modeste bulletin de liaison devient le point de ralliement de toutes les initiatives en faveur de la connaissance et de la sauvegarde des navires anciens, un champ inoccupé par *Neptunia*, la revue des Amis du musée de la Marine. En 1973, le seuil des mille exemplaires étant atteint, une nouvelle formule de la revue est lancée. Bernard Cadoret en devient le rédacteur en chef. Passionné d'ethnologie maritime, il a constitué un an plus tôt le groupe *Ar-Vag*²⁶ qui « [...] s'est donné pour tâche la sauvegarde, par divers moyens, du patrimoine culturel des hommes du littoral français », en particulier sur la façade ouest, « [...] de Morlaix aux Sables-d'Olonne²⁷ ». Cadoret donne ses orientations dans un éditorial programmatique : « Il est bon, parfois, d'opérer un retour aux sources. On perd trop souvent de vue qu'une technique nautique, aussi élaborée soit-elle, n'est que

25 Citons également : François Beaudoin, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1975 ; Dominique Duviard, *Groix, l'île des thoniers*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1978 ; Jean Le Bot, *La Bisquine de Cancale et de Granville*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1979. Je remercie Jean-François Garry pour son précieux témoignage sur cette période fondamentale dans l'histoire du patrimoine maritime en France.

26 Traduction du breton : le bateau.

27 Bernard Cadoret, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*, n° 2, mars 1984, p. 33-44. La revue *Terrain*, créée en 1983, est soutenue par la Mission du Patrimoine ethnologique du ministère de la Culture, avec laquelle le groupe *Ar Vag* collabore aux débuts des années 1980. Sur les relations entre le ministère de la Culture et l'ethnologie, lire : François Gasnault, « L'avènement du patrimoine ethnologique (1975-1984). Domestication, disqualification l'ethnographie associative », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 137, 2018, p. 62-75.

le prolongement d'un geste initial : des hommes, à des époques et en des lieux différents, ont construit et mis à l'eau un bateau²⁸. » La centralité du bateau comme objet d'étude est fondamentale dans la doctrine qui se construit au fil des numéros du *Petit Perroquet*. L'archéologie navale, la connaissance des bateaux traditionnels, l'ethnographie maritime sont à l'ordre du jour dans cette nouvelle formule, qui vise à accroître rapidement son lectorat. La revue est œcuménique et, à l'instar de la maison d'édition, accueille des acteurs de terrain – ethnologues, membres d'association du patrimoine –, des universitaires, dont Alain Cabantous, et des auteurs proches du musée de la Marine, comme Jean Boudriot. Le projet de Bernard Cadoret, pour qui la France serait également un désert de culture maritime, est bien de fédérer autour de la revue une communauté assez forte pour « [...] se faire entendre et réclamer ce dont nous rêvons : plusieurs beaux voiliers-écoles, le sauvetage de nos derniers bateaux de pêche, des “*Mystic Seaports*” sur nos côtes ». Le projet de musée de la Mer à Port-Louis, cité dans le texte, a donc toute sa place dans ce programme, tout comme le musée de la Pêche de Concarneau, fondé dans les années 1960 et dynamisé par l'arrivée, en 1975, d'Hervé Gloux (1930-2011), peintre et architecte de retour du Pacifique²⁹.

En 1978, Bernard Cadoret entame aux éditions des Quatre Seigneurs la publication d'une œuvre fondamentale dans l'histoire du patrimoine maritime, *Ar Vag*, dont le premier tome est consacré aux navires de pêche du sud de la Bretagne, dundees thoniers ou chaloupes sardinières. L'enquête ethnographique, largement menée hors des réseaux académiques, est le moteur des publications et du combat pour le patrimoine. Mais *Le Petit Perroquet* n'est pas seulement une revue scientifique. Sous la plume de Bernard Cadoret, son ton devient également politique et offensif. « Prenons le relais des services parisiens indifférents à notre passé, des organismes officiels défailants, et assurons nous-mêmes la sauvegarde de notre véritable héritage maritime [...] », écrit le rédacteur en chef dans l'éditorial du numéro de l'été 1976. Il convient ici de ne pas déconnecter le champ du patrimoine du contexte politique de l'époque. Le réseau qui œuvre autour de Jean-Pierre Debanne, et qui va donner naissance au *Chasse-Marée*, se construit dans un climat de tension entre l'État et la société, dans le prolongement des événements de mai 1968. Ces tensions sont particulièrement vives dans l'ouest, où le groupe *Ar Vag* travaille. À Plogoff, le président Giscard-d'Estaing envoie les CRS pour imposer le débat public, et valide l'installation d'une centrale nucléaire dont les populations ne veulent pas. Le Front de libération de la Bretagne (FLB)

28 Bernard Cadoret, « Orientations », *Le Petit Perroquet*, n° 11, printemps-été 1973, p.3-6.

29 Hervé Gloux & Jean-Yves Manach, *Les Bateaux de pêche de Bretagne. Histoire et technique*, Paris, Fayard, 1976.

se radicalise en multipliant les attentats, qui coûtent la vie à l'un de ses membres en 1976. En opposant Paris et le littoral, Bernard Cadoret s'inscrit donc dans une défiance généralisée vis-à-vis des institutions et de l'État, sans explicitement cibler la Marine et son musée.

UN MUSÉE DE LA MARINE « RECENTRALISÉ » ?

La collaboration se poursuit cependant jusqu'à la fin des années 1970 entre le musée de la Marine, les membres de l'ASCANF, et les auteurs du *Petit Perroquet*. Quatre ans après sa création, en 1979, l'AMMA anime en effet un « groupe de travail pour la recherche de vieux bâtiments », qui cherche à établir une liste de bateaux à sauver, avec le soutien de Jean-François Garry, le représentant de l'ASCANF. Celui-ci signale de nombreuses épaves et ses fiches constituent une « inestimable source de renseignements³⁰ ». La liste des navires s'allonge. Elle s'oriente vers de nouveaux horizons : la voile sportive, avec des monotypes d'avant-guerre, tel *Snowbird* qui remporta les Jeux olympiques de 1932 ou *Graziella*, un type Requin, mais aussi des voiliers historiques tels *Anabita*, le cotre sur lequel Louis Bernicot fit le tour du monde entre 1936 et 1938, activement recherché aux Antilles. L'association attend également le don du *Kurun* de Jean-Yves Le Toumelin, autre tourdumondiste célèbre dans les années 1950.

Le musée de la Marine prend ses distances avec les membres de ce groupe de travail à l'occasion d'un changement à la tête de l'institution. Au début de l'année 1980, un nouveau directeur, François Bellec – officier de Marine et peintre officiel depuis 1975 – succède à Luc-Marie Bayle. Dans une virulente « Lettre ouverte à des Amis », ceux du musée qui éditent alors la revue *Neptunia*, avec une large autonomie qui ne lui plaît guère, François Bellec fixe les priorités de l'institution. Elles sont d'abord « parisiennes ». L'ouverture prochaine d'un musée, dans l'ancienne gare d'Orsay, et celle de la Cité des sciences et des techniques à La Villette constituent à ses yeux des menaces sérieuses pour un musée qui a peu évolué depuis son installation au Trocadéro dans les années 1940. « Les musées de Paul Valéry [...] », écrit Bellec, « [...] tombes ou trésors suivant les états d'âme, font place partout à des musées attractifs, enrichissants sans être sévères ni pédants, capables de restituer aux visiteurs leur patrimoine et leur identité culturelle, dans le cadre harmonieux d'une nouvelle esthétique

30 Archives MNM Paris : Compte-rendu de la réunion du groupe de travail pour la recherche de vieux bâtiments, carton « Amerami ». Un état des « bateaux sauvés avec le concours du musée de l'Atlantique » paraît quelques semaines plus tard dans un article consacré au musée de la mer pour l'Atlantique, *Le Petit Perroquet*, n° 26, automne 1979 – hiver 1980, p.55-61.

muséographique³¹ ». Sa priorité est donc la rénovation de Chaillot, dont il esquisse les orientations, celles d'un musée encyclopédique de la mer à Paris fondé sur l'art, l'histoire, les sciences et les techniques, les traditions populaires, ou encore la recherche de Jean Boudriot à l'EHESS. L'amiral Bellec annonce également une « politique concomitante » pour les « musées navals de province », qui « [...] reçoivent, plus encore qu'à Paris, un public exigeant, pointilleux sur la mise en valeur des particularismes et des cultures de nos régions littorales ». Celle-ci se traduit dans les années suivantes par la fermeture de plusieurs annexes et le lancement, sans lendemain, d'un « conservatoire de la plaisance », en partenariat avec la ville de Caen. L'ambitieux projet de son prédécesseur pour la citadelle de Port-Louis est sérieusement revu à la baisse. « Ne soyons pas amers, mais pas dupes non plus », écrit Bellec dans un éditorial du *Bulletin d'information des Amis du musée de l'Atlantique*, « [...] le musée de l'Atlantique s'érige lentement en marge d'une France continentale, solidement carrée sur les labours et les pâturages de ses manuels d'histoire, tournée par habitude vers l'inquiétante ligne bleue des marches de l'est, dos à la mer³² ». Le projet a donc besoin de « [...] nouveaux miracles et de nouveaux enthousiasmes » pour se développer. Mais il n'y a pas de « miracles » pour creuser un bassin à flot et réaménager l'esplanade des pâtis. Seule la citadelle est progressivement aménagée, ouvrant une salle des bateaux pour présenter les unités de pêche et de plaisance les plus modestes de la collection, à l'échelle 1. Celles-ci sont ensuite rapatriées, au début des années 2000, dans un hangar du fort de Romainville (Seine-Saint-Denis), où le musée installe ses premières réserves hors de Chaillot.

FACE AU MUSÉE DE LA MARINE, UNE CONTRE-CULTURE CIVILE ET LITTORALE ?

Tandis que le musée de la Marine réduit fortement la voilure sur le projet de Port-Louis et se recentre sur la colline de Chaillot, le milieu du patrimoine maritime se structure sur le littoral et fait de Douarnenez un lieu phare du mouvement³³. La rédaction du *Chasse-Marée* s'y installe dans un ancien abri du marin, alors que *Le Petit Perroquet* grenoblois cesse de paraître. La ville finistérienne est alors en pleine ébullition militante, régionaliste, antinucléaire, avec la création en 1978 du Festival du cinéma des minorités nationales. En mars de cette même année, le naufrage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz* provoque une marée noire et une

31 François Bellec, « Lettre ouverte à des Amis », *Neptunia*, n° 146, 1982, p. 46-48.

32 *Bulletin d'information des Amis du musée de l'Atlantique*, n° 5, septembre 1981, p. 1.

33 Sur Douarnenez, capitale du patrimoine maritime, lire Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez, histoire d'une ville*, Palantines, 2000, p. 174-183.

« colère rouge », selon le titre du documentaire du cinéaste René Vauthier³⁴. Dans ce contexte, Douarnenez accueille déjà plusieurs associations actives dans le domaine du patrimoine maritime, qui se regroupent en 1979 au sein de la Fédération régionale pour le patrimoine maritime (FRPM), dont la présidence est confiée à Bernard Cadoret. Le secrétariat est assuré par le musée de la Pêche de Concarneau. À la même époque, l'association *Treizour*³⁵ se lance dans la construction d'une chaloupe sardinière *Telemn Mor*³⁶. En 1980, le ministre de la Culture de Valéry Giscard-d'Estaing, Jean-Philippe Lecat, inaugure à la saline royale d'Arc-et-Senans une année du patrimoine. À l'initiative de la Direction régionale des Affaires culturelles de Bretagne, plusieurs réunions de la jeune FRPM sont organisées et rassemblent « associations, responsables de musées, personnalités individuelles », dont un précieux annuaire est publié en forme de manifeste³⁷. Cette reconnaissance publique des acteurs de la culture et du patrimoine se poursuit après l'alternance politique de mai 1981. Quelques mois plus tard, en décembre, Jack Lang, nommé entre-temps ministre de la Culture, et Louis Le Pensec, éphémère ministre de la Mer, convoquent une conférence de presse à bord du *Belem*, amarré à Paris, au pied du Trocadéro. Intitulé « Une politique culturelle pour la mer », le discours du fringant ministre de la Culture ignore le musée de la Marine pour évoquer très précisément plusieurs initiatives que son administration va désormais soutenir, dont celui d'un « centre de culture maritime » à Douarnenez. Ce n'est pas de patrimoine, mais de culture dont parle Jack Lang, dans la diversité de ses expressions, de l'art aux chants de marins. Celle-ci doit moins s'intéresser à l'histoire des grandes batailles navales qu'à « la mémoire de ceux qui vivent la vie de la mer ». Jack Lang n'oublie pas les compétences scientifiques de son ministère, en particulier ceux des services de l'Inventaire et des Monuments historiques. Il annonce ainsi les premiers classements de navires au titre du patrimoine mobilier, qui interviennent les années suivantes, en particulier pour deux navires associés un temps au projet de Port-Louis : le *Duchesse Anne* (1982) et le *Belem* (1984)³⁸. Avec le soutien du ministère de la Culture, les associations et les collectivités locales vont donner corps sur le littoral à cette ambitieuse « politique culturelle de la mer » en multipliant les

34 René Vauthier, *Marée noire, colère rouge*, unité de Production Cinéma Bretagne, 1978.

35 Traduction du breton : le passeur.

36 Cette chaloupe et son image font l'objet d'une *récupération* par l'industrie de la conserve. Voir http://www.musee-marine.fr/blog/expo_dans_lesmailles_du_filet/a-propos-dune-petite-boite-bleue, [mis en ligne le 15 décembre 2015, consulté le 6 décembre 2019].

37 *Pour le patrimoine maritime de la Bretagne, Ar Vag/FRPM*, 1980.

38 Romain Chabrol, « Classés monuments historiques », *Chasse-Marée*, n° 278, juin 2016, p. 36-47.

initiatives, en particulier les fêtes maritimes, dans lesquelles navires patrimoniaux, protégés ou non, et répliques naviguent de conserve³⁹. Dans le domaine muséal, plusieurs projets soutenus par les collectivités territoriales et le monde associatif voient le jour dans les années 1980 : musée du Bateau à Douarnenez (1985), Musée maritime de La Rochelle (1988), Musée portuaire de Dunkerque (1992). Dans ces institutions, des *marginiaux sécants*, comme les désigne la sociologie, font dialoguer les sciences sociales, en particulier l'ethnologie et l'anthropologie, le patrimoine matériel et immatériel, la culture et la mer : Denis-Michel Boell, formé à l'anthropologie culturelle, prend la direction du musée du Bateau de Douarnenez. Pour sa part, Patrick Schnepf, ancien stagiaire des Glénans et ostréiculteur à Fouras, lance le musée de La Rochelle à bord du navire météorologique *France 1*. À Dunkerque, dans un contexte social tendu par la réforme des dockers, la communauté portuaire est très présente dans le financement et la gouvernance du musée⁴⁰. Dunkerque constitue une collection à flot, dont fait partie l'imposant trois-mâts carré *Duchesse Anne*. Racheté en 1981 par la ville à la Marine pour un franc symbolique, classé monument historique l'année suivante, il est aujourd'hui parfaitement intégré dans le paysage portuaire d'une cité avec laquelle il n'a aucun lien historique.

LE MUSÉE ET LE BATEAU COMME « HÉTÉROTOPIES »

En 1996, quinze ans après l'arrivée de la gauche au pouvoir et l'impulsion donnée à une nouvelle culture de la mer, le manifeste du *Chasse-Marée*, qui demande la fermeture de Chaillot peut être lu comme l'opposition de deux mondes du patrimoine maritime : celui du musée national de la Marine, centralisé, influencé par l'agenda des milieux administratifs, militaires et économiques liés à la mer, et celui des *écosystèmes* patrimoniaux du littoral, agrégés autour d'un musée, d'associations, de professionnels et de collectivités qui ont fait de la mer un vecteur d'émancipation politique. Il y a également, en arrière-plan de cet appel de 1996, les graves difficultés économiques rencontrées par le port-musée de Douarnenez au début des années 1990, avec sa collection de 250 bateaux, dont quarante à flot⁴¹. L'entretien d'une collection à l'échelle 1, soumise aux normes muséales du *Code du patrimoine*, qui considère les bateaux comme des « œuvres », constitue un redoutable défi budgétaire. Si le musée de l'Atlantique de Port-Louis avait été créé, sans doute aurait-il englouti une part importante des financements du musée

39 Sandrine Pierrefeu, *20 ans de fêtes maritimes à Brest*, Lorient, Coop Breiz, 2012.

40 Vincent Guigueno, « Le musée portuaire de Dunkerque », *Chasse-Marée*, n° 279, juillet 2016, p.66-71.

41 Jean Guisnel, « Chef d'œuvre en péril à Douarnenez », *Libération*, 31 janvier 1995.

national de la Marine. La difficulté de ce dernier à constituer et à maintenir une collection à l'échelle 1, à terre ou à flot, à l'exception du *Pen Duick V* d'Éric Tabarly, confié en gestion à l'association éponyme, est-elle liée à un contexte historique, à des événements politiques, aux choix des acteurs, ou bien a-t-elle une origine plus ontologique ? Risquons cette hypothèse en guise de conclusion. Par sa gouvernance et la nature de ses collections, le musée national de la Marine n'est pas un musée maritime ou un musée de la mer. Il est un lieu d'expression, par l'art et la propagande, de la puissance maritime (et coloniale à certaines époques), civile et militaire, réelle ou fantasmée, de la France. Il conserve et met en scène un imaginaire de la mer très idéologique et entre donc, comme tous les musées, dans la catégorie des « hétérotopies ». Ce concept forgé par Michel Foucault, à la fin des années 1960, désigne un lieu concret qui accueille un imaginaire. Or, dans le même texte, Foucault évoque le bateau comme « hétérotopie par excellence⁴² » :

Après tout, [...] le bateau, c'est un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu, qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer et qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux en leurs jardins, vous comprenez pourquoi le bateau a été pour notre civilisation, depuis le XVI^e siècle jusqu'à nos jours, à la fois non seulement, bien sûr, le plus grand instrument de développement économique (ce n'est pas de cela que je parle aujourd'hui), mais la plus grande réserve d'imagination. Le navire, c'est l'hétérotopie par excellence. Dans les civilisations sans bateaux les rêves se tarissent, l'espionnage y remplace l'aventure, et la police, les corsaires.

Le musée et le bateau sont deux hétérotopies porteuses d'un imaginaire fort de la mer, dont la coexistence dans un même espace exige une sérieuse réflexion. À Londres, le clipper *Cutty Sark* se visite à quelques encablures du *National Maritime Museum* de Greenwich, tandis qu'à Amsterdam, une réplique d'*Indiaman* complète le parcours du *Scheepvaartmuseum*. Dans les deux cas, les richesses artistiques et culturelles du musée sont associées à un navire qui fut l'instrument des relations entre une métropole et un empire, les Indes orientales, anglaises ou néerlandaises. Dans cette perspective, amarrer au pied de la colline de Chaillot une réplique de *La Boussole*, l'un des deux navires de l'expédition La Pérouse, est, avec le retour du canot de l'Empereur à Brest, l'initiative la plus excitante d'une rénovation très contrainte dans l'espace du Palais de Chaillot⁴³.

42 Michel Foucault, « Des espaces autres. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967 », *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, octobre 1984, p. 46-49.

43 Selon la déclaration de Jean-Marc Todeschini, secrétaire d'État chargé des Anciens Combattants et de la Mémoire (2014-2017), sur la rénovation du musée national de la Marine, le 23 mars 2017 : « [...] À l'image des plus grands musées maritimes

L'idée de cette réplique est en effet en plein accord avec les collections et le discours sur la grandeur maritime de la France qui constitue le code génétique du musée national de la Marine depuis sa création.

internationaux dont nous faisons partie, comme Saint-Pétersbourg, Amsterdam ou Greenwich, notre rêve et notre ambition serait d'avoir à quai, sur la Seine, face à la Tour Eiffel et au pied du musée, une réplique de *La Boussole*, le navire amiral de La Pérouse lors de cette fabuleuse aventure », en ligne : <https://www.vie-publique.fr/discours/202566-declaration-de-m-jean-marc-todeschini-secretaire-detat-aux-anciens-co>, consulté le 6 décembre 2019.

QUELLE PLACE POUR L'HISTOIRE MARITIME AU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE ?

Vincent Bouat-Ferlier
musée national de la Marine

L'identité du musée national de la Marine a été, dès la constitution de ses collections, sinon source de débats, du moins sujette à de nombreuses discussions. Ces considérations ont eu des causes multiples, liées aux étapes de la création du musée, mais aussi aux lieux successivement occupés et aux différentes entités qui en ont eu la responsabilité administrative et scientifique¹. Le cap à donner, aujourd'hui, à l'établissement repose sur un difficile équilibre entre ce qu'a été le musée, ce qu'il a voulu être, et ce qu'il pourrait devenir. Alors qu'il se trouve en plein chantier de rénovation architecturale et muséographique – le plus important en France, de nos jours, pour un établissement culturel –, le musée national de la Marine peut compter sur plusieurs boussoles pour donner une direction stable et précise à son futur parcours permanent : un projet scientifique et culturel (validé en 2015) et un programme muséographique (validé en 2018), en lien avec un comité scientifique consultatif qui a permis d'en remodeler les contours. Il serait cependant présomptueux, et à vrai dire insatisfaisant, de limiter le projet du futur musée à ces dernières années, sans prendre en compte le temps long, voire le passé immédiat², car d'autres projets récents de rénovation ont inspiré le chantier actuel³. L'évolution du traitement de l'histoire maritime constitue à ce titre un paradigme

- 1 Les travaux d'Alain Niderlinder, et notamment la série d'articles parus dans *Neptunia* entre 1994 et 1995, ont permis de tracer, avec une précision très utile à tous les chercheurs, les grandes étapes de l'histoire du musée. Plus récemment, ses articles dans les numéros 280, 287 et 288 de la revue ont apporté une vision renouvelée sur l'histoire du musée.
- 2 Nous adressons nos sincères remerciements à Gaëlle Rio pour sa précieuse relecture. La publication très attendue de sa thèse, *Le musée national de la Marine. Histoire d'une institution et de ses collections (1748-1998)*, soutenue en 2018 (Sorbonne Université), apportera une vision renouvelée et à n'en pas douter essentielle pour comprendre l'histoire du musée national de la Marine.
- 3 Il faut à cet égard souligner le travail, véritable programme muséographique, réalisé au début des années 2010, en particulier par Agnès Mirambet-Paris et Hélène Tromparent de Seynes, conservatrices au musée national de la Marine qui a été une base précieuse pour le projet muséographique lancé en 2017.

évoqueur. Elle n'est qu'une partie de ce qui a été longtemps considéré comme la définition du musée de la Marine : un établissement « d'art et d'histoire, de sciences et de techniques, d'aventure humaine et de tradition populaire, [qui est] aujourd'hui un espace culturel aux dimensions nouvelles, un lieu de convergence de tous ceux qui ont en commun un enthousiasme pour la mer⁴ ». En effet, si les ambitions du musée de 1993 recourent en grande partie celles du projet actuel, tant dans ses objectifs que dans les thèmes à traiter⁵, son épice se déplace vers l'histoire maritime de la France. Intégrée dans les objectifs du projet scientifique et culturel, l'histoire maritime fait également partie des programmes scolaires et participe pleinement à la compréhension globale de l'établissement et de son histoire. Elle était d'ailleurs bien présente dans l'ancien parcours, mais diluée dans plusieurs salles thématiques, ce qui pouvait brouiller la compréhension du visiteur. Ainsi, afin de clarifier le propos historique du musée, de mettre en valeur ses collections et de répondre à la demande légitime d'ouvrir le discours scientifique aux enjeux actuels, le projet muséographique a été pensé autour d'un parcours semi-permanent, conçu par un scénographe choisi sur un appel d'offres. La compréhensibilité de ce parcours était au cœur du choix de l'agence scénographique : elle devait prendre en compte le passé du musée et ses évolutions, notamment dans les choix de présentation de ses collections, mais aussi proposer un nouveau déroulé, dont la cohérence est la garantie d'ouverture aux enjeux de demain. Ce déroulé inscrit l'histoire maritime de la France dans une histoire plus globale, politique, sociale, économique ou encore environnementale. Afin de mieux comprendre l'aboutissement de ce nouveau projet muséographique, nous allons dresser un tableau des principales évolutions que le musée a connu, depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'à la direction de Jacques Vichot, avant d'analyser la situation dans la seconde moitié du XX^e siècle, puis nous aborderons la réinvention du musée dans les années 2010 et les perspectives esquissées sur le long terme.

AUX ORIGINES, UNE COLLECTION D'OBJETS TECHNIQUES ET D'INSTRUCTION

Présenter la place de l'histoire maritime dans le parcours du musée national de la Marine conduit à remonter à sa fondation. Le musée est créé par décret royal en 1827, mais son origine réside en fait dans le don au roi Louis XV, en 1748, de la collection d'objets scientifiques et de modèles par Henri Louis

4 François Bellec, « Le musée de la Marine », *Neptunia*, n° 192, 1993, p. 1.

5 L'ouverture du musée à toutes les marines est ancienne et on retrouve un soin particulier pour enrichir les collections dans cet objectif dès le milieu du XIX^e siècle, comme nous le verrons plus bas.

Duhamel du Monceau. Ce dernier avait pu réunir cette collection notamment grâce à ses activités au sein du département de la Marine, dont il était devenu l'inspecteur général en 1742. Ses travaux, notamment relatifs à la conservation des bois de construction, ont induit de nombreuses recherches sur les matériaux et la construction, et l'ont convaincu de promouvoir la création, dès 1740, de l'École des ingénieurs-constructeurs de vaisseaux, approuvée un an plus tard par le ministre Maurepas⁶. Duhamel du Monceau entreprend alors une collecte d'objets qui facilitent la compréhension des enjeux technologiques de la construction navale pour la constitution d'une Marine royale efficace, puissante et pérenne.

Le don de 1748 est la conséquence directe de la création de l'École ; ces objets devaient être utilisés pour instruire les futurs élèves de l'École des ingénieurs-constructeurs de la Marine. Le programme d'enseignement nous permet donc d'appréhender les objectifs de constitution de la collection : il s'agit d'« [enseigner] aux constructeurs de navires, les mathématiques, la physique et la manière de calculer les plans des bâtiments pour en connaître les bonnes et les mauvaises qualités⁷ ». L'aspect esthétique des objets semble secondaire, voire négligeable. À la suite de ce don, les collections sont installées au Louvre, au plus près de l'Académie des Sciences, consacrant ainsi les aspirations humanistes de Duhamel du Monceau – qui fut pourtant éreintée par les encyclopédistes, Diderot en tête⁸ – à améliorer la connaissance scientifique autour de la construction navale. En 1756, la description faite par Jacques-François Blondel confirme que la présentation des infrastructures et des techniques de construction des bâtiments prime sur une vision historique des collections. Cet aspect est bien résumé dans l'intitulé de l'inventaire⁹ dressé en 1783 par René Martin Dudin qui succède à Duhamel du Monceau comme directeur de l'École des ingénieurs-constructeurs après sa mort, en 1782 : « État et inventaire des différents modèles de vaisseaux, et machines servant à la Marine, et à la construction qui sont dans la salle de la Marine, au Vieux Louvre ». Le règlement royal du 1^{er} avril 1786¹⁰ confirme que l'objet premier de cette collection, située au Louvre dans la salle de Marine, pour

6 Jean Boissière, « Duhamel du Monceau en son siècle », *Duhamel du Monceau : 1700-2000. Un Européen du siècle des Lumières*, Actes du colloque du 12 mai 2000, Orléans, Maury, 2001, p. 224.

7 Albert Chatelle, *Le Musée de la Marine. Essai historique avec cent dix illustrations*, Paris, éd. de l'Institut maritime et colonial, 1943, p. 28.

8 Denis Diderot, « Le portrait de Duhamel du Monceau », *Salons*, Paris, Brières Libraires, 1821, t. III, p. 99.

9 Inventaire reproduit dans Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 193, 1994, p. 45-51.

10 *Règlement concernant l'école des élèves-ingénieurs-constructeurs et les élèves-ingénieurs des bâtimens civils de la Marine du 1^{er} avril*, Paris, Imprimerie royale, 1786, art. 20.

les élèves ingénieurs est « [un] dépôt utile à leur instruction ». Cela corrobore aussi le rapport de René Dudin, auquel est joint l'inventaire, dans lequel est stipulé que la collection « [...] pût servir à l'instruction des jeunes élèves ingénieurs constructeurs [...] pour qu'ils ne perdissent point de vue, quoiqu'en plus petit les objets qu'ils avoient en plus grand dans le département, et dont ils ne pouvoient à Paris, avoir aucune idée ». L'analyse des modèles souligne le caractère typologique et non historique de la présentation de la collection. Les dates d'usage des vaisseaux ne sont quasiment jamais mentionnées et les modèles de galères, les instruments de navigation ou encore les modèles d'artillerie sont regroupés par type, ce qui rejoint peu ou prou la description de Blondel.

46

Avec la Révolution française et les saisies qui s'ensuivirent, la salle de Marine fut mise sous scellés en raison de la suppression des Académies¹¹. D'autres collections prestigieuses font l'objet de saisies révolutionnaires en 1794 : le cabinet de Marine du duc d'Orléans, futur Philippe-Égalité, constitué avec l'aide de l'ingénieur constructeur Groignard, ou encore la collection du duc de Castries¹². La création, par la loi du 27 juillet 1793, d'un Muséum central des Arts confirme la dimension technique et non historique de la présentation de la salle de Marine, ce qui remet en question sa légitimité au sein du Louvre. Plusieurs modèles rejoignent ainsi, en 1795, l'École des ingénieurs-constructeurs qui s'installe dans l'hôtel de Brienne¹³ : c'est la première occurrence de dispersion des modèles. Ce désintérêt pour le cabinet de Marine est d'ailleurs rappelé sans ambages en 1796. Il est décrit comme un « cabinet [ne dépendant] en rien du Muséum des arts » et les membres du conservatoire du Muséum demandent purement et simplement son départ du Louvre¹⁴. L'instruction des ingénieurs-constructeurs est alors toujours la principale finalité de la salle de Marine du Louvre. En 1794, Buache, membre de la commission temporaire des arts, fait acheter au citoyen Biron un modèle de vaisseau à trois ponts, « [acquisition] très avantageuse à la Nation qui a besoin de former des marins¹⁵ ». C'est sans doute la première fois qu'est exprimé clairement ce qui distingue la salle de Marine du Muséum central des Arts : si la première est avant tout une collection d'études pour la formation des ingénieurs, le second se veut une présentation universelle de l'excellence de l'art. C'est la concordance de ce besoin en formation avec la nécessité pour le ministère de la Marine d'asseoir

11 Cette mise sous scellés – faite par erreur, car la collection n'appartient pas à l'Académie –, démontre cependant la vision que les contemporains pouvaient avoir de celle-ci.

12 Archives nationales : F/17/1052/A.

13 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 194, 1994, p. 51

14 *Ibid.*

15 Archives nationales : F/17/1052/A.

son emprise sur les bâtiments du Garde-meuble de la Couronne – qu’il occupe depuis 1789 –, qui scelle le déménagement des collections. Adjoindre au ministère un musée naval renforcerait la légitimité de cette administration à occuper les prestigieux locaux. C’est chose faite en 1801, avec l’inauguration du Musée naval créé par un arrêté du Directoire du 7 fructidor an VII (24 août 1799)¹⁶. Pour autant, le musée de l’ancien Garde-meuble n’aura qu’une existence éphémère et fermera progressivement à partir de 1803¹⁷.

LE MUSÉE, LIEU DE CÉLÉBRATION D’UNE AMBITION ET D’UNE HISTOIRE NATIONALE

Sous le Premier Empire, les ambitions françaises en matière navale trouvent des instruments de diffusion efficaces au travers des modèles, que Napoléon I^{er} soigne tout particulièrement, contrairement à une idée encore assez répandue selon laquelle son intérêt pour la Marine aurait cessé après l’échec de la flottille de Boulogne et la défaite de Trafalgar en 1805. À partir de 1810, la constitution au sein du domaine de Versailles¹⁸ de la collection Trianon vient exprimer avec force cette ambition politique de doter le pays d’une marine renouvelée¹⁹. L’idée est bien de montrer ce dont la France est capable en matière de construction navale²⁰. Trianon est alors un lieu de résidence prisé par l’empereur, siège de nombreuses réceptions qui permettent de manifester aux visiteurs l’ambition maritime française. Si l’on s’attarde sur la composition de la collection Trianon, à partir de l’état qui en a été conservé²¹ et de la douzaine de modèles qui y est décrite, on constate qu’elle représente un état de la marine de guerre à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle dans toutes ses dimensions, depuis le vaisseau de 118 canons, comme *L’Océan*, jusqu’à la chaloupe canonnière : le catalogue de la puissance navale prime alors sur un discours historique problématisé.

L’intérêt de la salle de Marine pour les arts, les artistes et, plus généralement, pour le public, apparaît pour la première fois sous la plume de l’inspecteur

16 Archives nationales : MAR/1JJ/39.

17 Les musées navals de Toulon (1814), Rochefort (1822) et Brest (1826) précéderont le musée Dauphin qui sera créé en 1827 à Paris.

18 Jérémie Benoit, « Napoléon à Trianon », *Revue du Souvenir napoléonien*, Paris, Souvenir napoléonien, 2003, n° 448, p. 13-24.

19 Ambition partiellement atteinte, comme l’atteste le nombre retrouvé de 100 vaisseaux en 1813 (voir Jean Tulard (dir.), *Dictionnaire Napoléon*, art. de l’amiral Dupont, Paris, Fayard, 1987).

20 Alain Niderlinder, *Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon*, Gand, Snoeck, 2014, p. 13.

21 Archives nationales : 20144781/1, lettre à l’en-tête de l’Intendance du mobilier de la Couronne.

général du Génie maritime Rolland qui souligne, en 1818, l'état désastreux des collections²². L'idée de musée semble faire son chemin, pourtant il faudra encore attendre de nombreuses années²³. Une lettre écrite le 3 avril 1826²⁴ par le comte de Chabrol, ministre de la Marine et des Colonies, ainsi qu'une note du 4 août 1826 viennent finalement confirmer la décision du pouvoir de créer un véritable musée naval au Louvre²⁵. Cette note exprime clairement la volonté de mêler à la fois des modèles anciens et modernes, dans une perspective historique. Il n'y est d'ailleurs aucunement fait mention des précédents, comme le Garde-meuble, évoqué plus haut : l'établissement est bien considéré comme une institution nouvelle. Cet écrit lance véritablement les opérations. Les échanges nourris, dont les archives gardent la trace²⁶, témoignent des contacts entre le ministre de la Marine, l'intendance générale de la Maison du Roi et le département des Beaux-Arts de ladite Maison du Roi. Si le projet de ce qu'on appelle désormais le « musée Dauphin²⁷ » est « sous la dépendance » du département des Beaux-Arts, sa vocation pédagogique n'est pas oubliée : il est réservé deux jours par semaine à l'instruction des « officiers de vaisseaux, du Génie maritime, et autres²⁸ ». Le musée reste donc intimement lié au passé des collections qui le constituent et à leur objectif originel. Le lien avec la Marine est d'ailleurs rappelé avec force dans cette note du comte de Chabrol qui évoque déjà l'accroissement à venir des collections qui, selon lui, dépendront « naturellement » du ministère de la Marine. Le rôle essentiel de l'institution se manifeste également dans la nomination du conservateur du musée qui serait issu du corps des Ingénieurs de la Marine, mais pour lequel le comte de Chabrol prévoit un système de détachement auprès du département des Beaux-Arts, dont il recevrait son traitement²⁹.

Le musée de Marine est doté d'un véritable programme muséal, où la présentation historique des collections trouve une place essentielle. Remise dans le contexte de la situation politique, culturelle et scientifique de la Restauration, la création du musée s'inscrit dans un mouvement de fond, entre regain d'un attrait par les artistes pour les périodes anciennes et volonté du pouvoir de renouveler l'historiographie française³⁰, non sans arrière-pensées politiques envers les

22 Archives nationales : MAR/BB/1/105.

23 Archives nationales : O/3/1428, proposition du comte Molé, ministre de la Marine et des colonies, au comte de Pradel, directeur général de la Maison du Roi.

24 Archives nationales : 20144780/1, copie de note datée du 18 novembre 1827.

25 Archives nationales : 20144780/1.

26 *Ibid.*

27 En l'honneur de Louis-Antoine d'Artois, duc d'Angoulême et héritier du royaume.

28 Archives nationales : 20144780/1, copie de note datée du 18 novembre 1827.

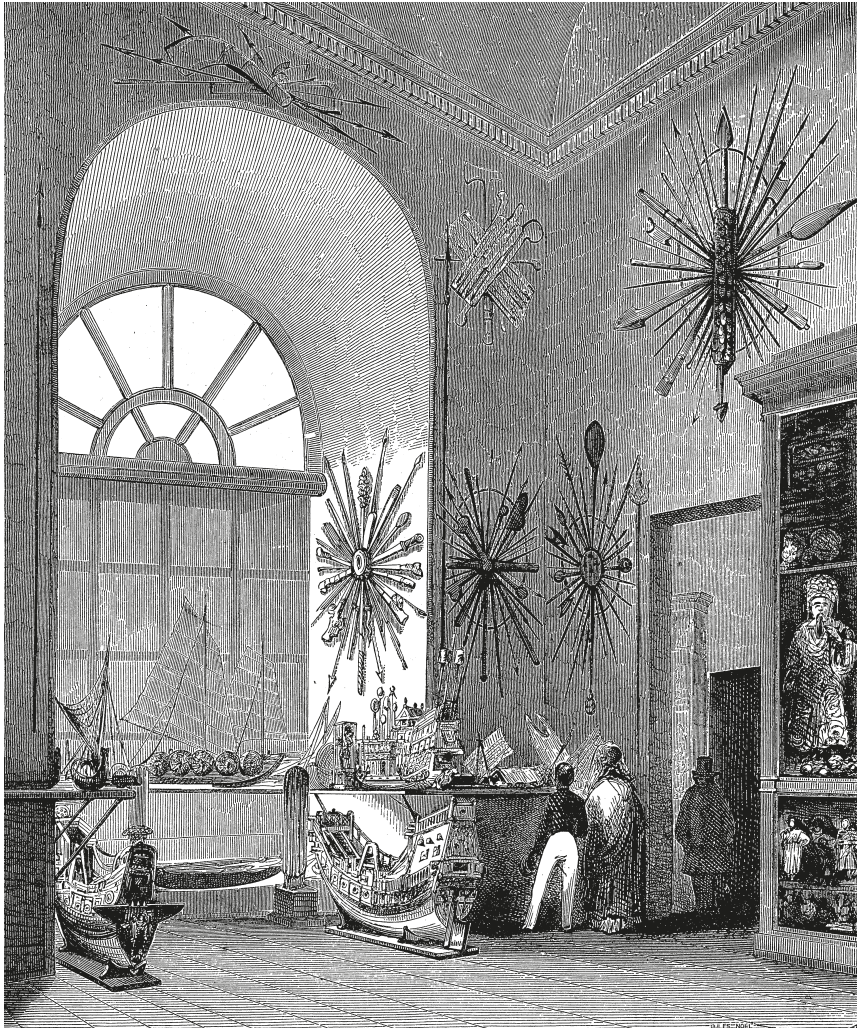
29 *Ibid.*

30 On peut d'ailleurs rapprocher le soin apporté à la conservation du savoir naval de celui qui a abouti à la création de l'École des chartes, dans un souci de constituer

périodes de la Révolution et de l'Empire que les ultras souhaitent faire oublier. Par ailleurs, la renaissance de la marine de guerre exulte en 1827 lors de la victoire de Navarin, dernière grande bataille de la marine à voile³¹. Les premiers projets de décoration des salles sont à cet égard révélateurs. Le programme remonte le temps, depuis le roi Charles X, présenté comme un « génie de l'humanité », jusqu'à l'évocation de la bataille de Navarin, en passant par le règne de Louis XVIII, la guerre d'Espagne, ou encore le règne de Louis XVI. Le programme est clairement lié aux derniers Bourbons et fait l'impasse sur la Révolution et l'Empire³², même si les collections qui se réfèrent à cette période sont exposées dans une des salles du projet initial³³ (fig. 1). Le musée se veut être une réconciliation des Français avec leur histoire maritime à partir d'un fait d'armes – la bataille de Navarin –, un rappel des faits glorieux d'un passé encore récent, mais aussi la volonté d'écrire l'histoire maritime nationale avec la nomination, le 11 juin 1828, de Ferdinand Langlé au poste d'historiographe du musée Dauphin³⁴. Celui-ci se trouve d'ailleurs aux côtés du conservateur du musée, Pierre Zédé, lors de la visite du roi, le 3 janvier 1829³⁵. Il axe ses recherches autour de la marine ancienne, européenne et médiévale³⁶. L'histoire et la recherche semblent avoir la part belle dans la nouvelle institution, même si le rôle véritable de Langlé reste assez obscur. Le musée Dauphin s'intéresse également à l'ethnographie, suivant la volonté de Pierre Zédé qui, au gré de ses collectes dans les villes et musées portuaires, augmente les collections d'objets ethnographiques, comme le révèle l'inventaire des collections dressé en 1830³⁷. Elles s'enrichissent aussi de dons multiples de navigateurs, comme Dumont d'Urville et bien d'autres³⁸.

une érudition propre à éviter la perte de savoirs que les troubles politiques des décennies précédentes laissaient craindre.

- 31 Service Historique de la Marine, *La Révolution maritime du XIX^e siècle*, Paris, Lavauzelle, 1987, p. 15.
- 32 Archives nationales : 20144780/1, note du directeur général des Beaux-Arts, le vicomte de La Rochefoucauld, du 19 septembre 1829, relative à la décoration des salles du futur musée naval.
- 33 Archives nationales : 20144780/1, note pour M. de Cailleux, secrétaire général des musées royaux, sans date.
- 34 Archives nationales : 0/3/1428.
- 35 *Le Messager des chambres*, Paris, n° 4, dimanche 4 janvier 1829.
- 36 Jean Gabriel Victor de Moleon, *Recueil industriel, manufacturier, agricole et commercial, de la salubrité publique et des Beaux-Arts*, Paris, Bachelier, 1828, vol. 7, p. 198.
- 37 Archives nationales : 20150162/105.
- 38 Sylviane Jacquemin, « Origine des collections océaniques dans les musées parisiens : le musée du Louvre », *Journal de la Société des Océanistes*, Paris, musée de l'Homme, 1990, n° 90, p. 47-52.



1. La salle La Pérouse du musée naval au Louvre (Ph-178076; Édouard Charton (dir.), *Le Magasin pittoresque*, Paris, 1847, p. 13) © Musée national de la Marine/P. Dantec

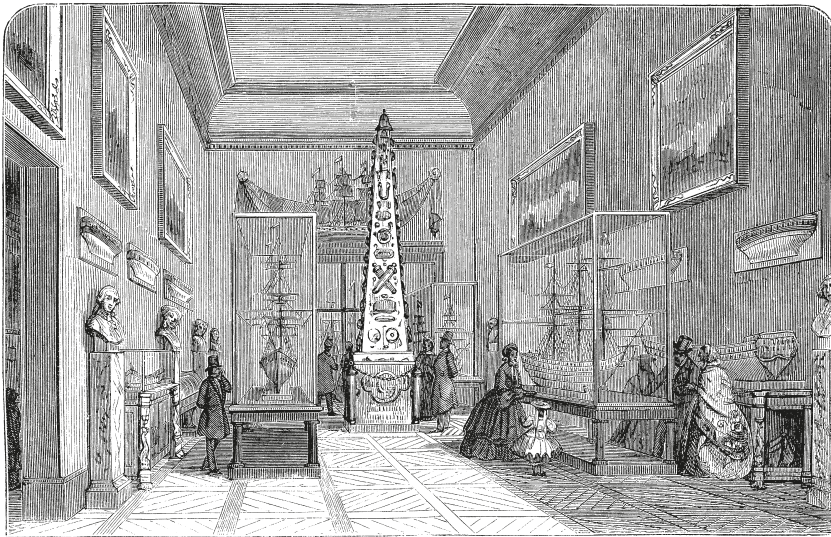
Les collections ethnographiques viennent montrer l'importance de la Marine et des innovations en matière navale dans la connaissance de l'ailleurs. Ce lien subordonné à la Marine n'est remis en cause qu'avec la création au Louvre, en 1850, du musée d'Ethnographie à l'initiative de Morel-Fatio, qui est alors directeur du musée de Marine³⁹. Dans son rapport du 9 octobre 1849⁴⁰, Philippe-Auguste Jeanron, le directeur général des musées nationaux, insistait déjà sur l'importance de ces collections ethnographiques pour elles-mêmes et pour la connaissance des

39 Édouard Charton (dir.), *Le Magasin pittoresque*, Paris, 1847, p. 50.

40 Archives nationales : 20144780/1.

civilisations humaines, au-delà du seul prisme de la navigation et de l'histoire de la marine française. Par ailleurs, l'articulation du propos au cœur même des salles démontre l'absence de réflexion historique sur la présentation des collections. Un article de Léon Gozlan, paru en 1836⁴¹, nous livre une promenade dans les salles du musée. On y constate une présentation thématique autour de l'expédition de La Pérouse d'abord, d'objets ethnographiques et d'armes ensuite, puis enfin d'objets de navigation, de plans-reliefs, de portraits sculptés des héros de la Marine, de la sculpture et enfin de la construction navale... à laquelle se mêlent parfois – à la surprise de l'auteur lui-même – des objets dont la place semble incongrue, telle la jonque chinoise placée à proximité des plans-reliefs de Cherbourg. La présentation historique initiée sous Charles X semble donc avoir disparu sous Louis-Philippe, sans pour autant que la compréhension du parcours et des objets exposés en soit facilitée autrement. Il faut dire que les objectifs du musée n'avaient jamais été clairement définis, et les sources archivistiques confirment cette absence de projet global. Son rattachement à la tutelle du ministère de l'Intérieur, par le décret du 18 mars 1848, de même que sa désignation comme département du musée du Louvre, ne permettent pas plus d'approfondir la réflexion sur les objectifs spécifiques, malgré une volonté marquée de distinguer les collections ethnographiques des collections strictement navales⁴².

51



2. Le musée de Marine dans le *Paris illustré* d'Adolphe Joanne (Ph-178076; Adolphe Joanne, *Paris illustré en 1870 et 1876. Guide de l'étranger et du Parisien*, Paris, Hachette, 3e édition, 1878, p. 701.) © Musée national de la Marine/S. Dondain

41 Léon Gozlan, « Le musée de marine », *L'Artiste*, Paris, 1836, n° 12, p. 201-206.

42 Archives nationales : 20144780/1.

Dès sa création, le manque de place du musée constitue un frein majeur à une présentation satisfaisante des collections. Zédé demande de l'espace supplémentaire dans une lettre du 13 février 1830, adressée au comte de Forbin. La situation, telle que présentée par Joanne dans son guide de Paris⁴³, semble toujours la même, malgré les efforts de Morel-Fatio, peintre de Marine qui dirige le musée de 1852 à 1871 et donne une nouvelle dynamique aux collections. La nomination de l'amiral Pâris, grand navigateur, permet au musée de se faire attribuer de nouvelles salles⁴⁴ (fig. 2, page précédente). Pour autant, une grande partie de son énergie est absorbée par la querelle avec le Louvre, qui demande depuis plusieurs années déjà le déplacement du musée vers d'autres locaux⁴⁵, ainsi que par le projet de création d'un musée ethnographique au Trocadéro, qui font craindre une dislocation des collections⁴⁶. La présentation des collections est donc toujours sujette à critiques, parfois vives, sur l'absence de réflexion scientifique raisonnée, comme celle d'Émile-Louis Burnouf, indologue et helléniste renommé⁴⁷.

52

Malgré les défauts de présentation du musée, la démarche historique est bien présente. On la perçoit du temps de Zédé, comme nous l'avons déjà mentionné, mais également chez l'amiral Pâris qui la résume dans l'introduction de son ouvrage *Le Musée de la Marine au Louvre*⁴⁸ en indiquant bien l'importance de la démarche de collecte pour préserver la mémoire de la marine contemporaine soumise rapidement à l'oubli, en raison notamment des difficultés de conservation des navires. Cette publication, dont le sommaire adopte un ordre chronologique strict, depuis l'Antiquité jusqu'à la monarchie de Juillet, se focalise sur les navires et la construction navale européenne et, par conséquent, en grande partie sur la typologie des modèles. Elle laisse volontairement de côté la navigation extraeuropéenne, malgré le fort intérêt qu'y porte Pâris. C'est aussi à l'amiral que l'on doit l'accroissement de la bibliothèque, dont un rapport de 1906, rédigé par le directeur du musée d'alors, Jean Destrem⁴⁹, nous apprend qu'elle est constituée en grande partie d'ouvrages provenant de la bibliothèque privée de Pâris. L'histoire maritime y est bien présente, mais, sans surprises, ce sont bien les thèmes de la construction navale ou de la navigation qui prédominent.

43 Adolphe Joanne, *Paris illustré : nouveau guide de l'étranger et du Parisien*, Paris, Hachette, 1867, p.674.

44 Albert Chatelle, *op. cit.*, p. 123.

45 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, 1994, n° 195, p.46.

46 Archives nationales : 20144780/1. Note de l'amiral Pâris à Barbet de Jouy, directeur du musée du Louvre, du 17 mai 1881.

47 Sylviane Jacquemin, « Origine des collections océaniques dans les musées parisiens : le musée du Louvre », *art. cit.*, p.50-51.

48 Edmond Pâris, *Le Musée de la Marine au Louvre*, Paris, J. Rothschild, 1883.

49 Archives nationales : 20144780/1.

L'IDENTITÉ DU MUSÉE EN QUESTION

Dans sa *Promenade au musée de la Marine* publiée en 1898⁵⁰, l'amiral Paul-Émile Miot, *ante* prédécesseur de Destrem, rêve de revoir intégralement le parcours du musée et y lance plusieurs mouvements d'ampleur⁵¹. Son ouvrage livre un témoignage critique sur l'articulation des collections présentées alors. Sa description permet d'abord de constater l'imbrication des salles consacrées à la Marine avec celles qui présentent les collections ethnographiques. Elle traduit, ensuite, son grand regret de constater que l'exposition, à travers une succession de modèles disposés sans véritable logique, s'en remet à la sagacité du visiteur⁵². Mais le projet de réorganisation thématique du musée qu'il ambitionne ne voit jamais le jour, principalement en raison du manque de place⁵³. Ainsi, la périodisation des œuvres reste inaboutie et assez proche de ce qui était présenté par les prédécesseurs de Miot.

En revanche, le rôle de Jean Destrem à la direction du musée se révèle déterminant. Si les difficultés qu'il rencontre, en termes de sous-dimensionnement des espaces, sont les mêmes que celles de son prédécesseur, il conduit une réflexion engagée sur la présentation des collections, à la fois homogène et logique⁵⁴, et accroît considérablement la bibliothèque. Sous sa direction, le musée passe sous la tutelle du ministère de la Marine, par le décret du 28 avril 1919⁵⁵. Destrem affirme le caractère technique du musée, même s'il lui reconnaît une utilité pour les artistes⁵⁶ : « On dit : c'est une collection technique. On n'a pas tort de dire cela, puisque c'est exact ; je voudrais toutefois prétendre que c'est aussi une collection d'art et, en outre, dans sa partie technique, une collection utile aux artistes [...] ». Comme plusieurs directeurs avant lui, il envisage d'accroître les collections et de présenter les périodes clés de l'histoire maritime ; il imagine déjà, par exemple, une salle consacrée à la Marine pendant la Première Guerre mondiale⁵⁷. Dans l'avertissement de son catalogue⁵⁸, il adopte un point de vue technique pour présider au choix des

50 Paul-Émile Miot, *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Librairies-Imprimeries réunies, 1898.

51 Archives nationales : 20144780/3. Rapport du 1^{er} novembre 1894 de Paul-Émile Miot au directeur des musées nationaux.

52 *Ibid.*, p. 28.

53 *Ibid.*, p. 7.

54 Albert Chatelle, *op. cit.*, p. 140.

55 Archives nationales : 20144780/1.

56 Jean Destrem, « Le musée de Marine du Louvre », *La Gazette des Beaux-Arts*, Paris, 1919, p. 382.

57 *Ibid.*, p. 400.

58 Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909.

différentes catégories de classement des collections, à savoir l'ordre « [...] des opérations à faire pour créer une marine dans un pays où il n'existerait rien à ce point de vue⁵⁹ ». L'histoire des objets exposés est ainsi abordée du point de vue de l'histoire des techniques et de leurs évolutions, sans faire mention particulière des marins ni des faits que celles-ci ont accompagnés⁶⁰, tout en préservant au sein de chacune des grandes catégories du catalogue un ordre chronologique. Concernant les marins, seules sont évoquées quelques grandes figures héroïques nationales susceptibles de susciter des vocations, en plus d'évoquer les moments glorieux de l'histoire nationale⁶¹. Cette difficile incarnation de l'histoire maritime est pointée par Jean-Michel Renaitour, député et président de la commission de la Marine militaire, dans un article de *L'Œuvre* du 12 mai 1938⁶² : selon lui, l'exposition de bustes et de modèles ne suffit pas à montrer la diversité et la complexité de l'histoire maritime de la France. La question d'un traitement historique des collections est également étudiée par l'Association des amis du musée de la Marine qui rappellent, en 1933, la nécessité d'organiser une section autour de l'histoire maritime nationale, qui est alors « à l'état embryonnaire ». L'objectif est de compléter les collections avec des modèles de navires contemporains et une présentation de l'actualité des techniques de construction, et de s'intéresser davantage aux marines marchandes et de pêche, pour que le musée devienne un véritable « Palais de la navigation », dont le sujet central resterait naturellement naval⁶³. Cette démarche a pu être perçue comme une tentative de placer ces marines sous la responsabilité de la marine militaire, alors prépondérante dans l'histoire du musée⁶⁴. La tutelle du ministère de la Marine n'est à cet égard pas forcément en concordance avec la volonté d'élargir le propos à l'histoire des autres marines. Le musée, qui avait commencé depuis plusieurs décennies à accroître ses collections dans les domaines marchands et halieutiques, voit, hélas, en 1912, plusieurs modèles « repris » par le ministère, sans restitution, après une exposition sur la pêche et l'agriculture⁶⁵.

59 *Ibid.*, p. 15.

60 *Ibid.*

61 *Ibid.*, p. 12.

62 Archives nationales : 20144780/1. « La grande pitié du musée de la Marine ».

63 Archives nationales : 20144780/7.

64 Thomas Vaisset, « L'impuissance navale au musée ? La "Royale" et la Seconde Guerre mondiale au musée national de la Marine », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 100.

65 Archives nationales : 20144780/27.



3. Le personnel militaire du musée de la Marine, 8 août 1944 (Ph-346)
© Musée national de la Marine

UN MUSÉE POLYSÉMIQUE

Sous la direction du commandant Jacques Vichot, le musée de la Marine trouve et conserve pendant plusieurs décennies une identité à la fois « pédagogique et historique [...], artistique et technique⁶⁶ ». L'organisation de ce qui devient par la suite le service Recherche du musée est alors mise en place, tandis que la recherche documentaire fait partie des préoccupations principales de la direction⁶⁷. Les rubriques thématiques choisies pour le classement de cette documentation, au premier rang duquel les supports photographiques, démontrent admirablement la démarche historique de l'entreprise⁶⁸ comme support pour l'historiographie maritime. La politique d'expositions temporaires permet, par ailleurs, de revenir sur des personnages historiques et les événements auxquels ils ont participé, comme, par exemple, celle sur le prince de Joinville. Cependant, la place de la marine de guerre reste prépondérante pour des questions évidentes, liées à la nature même des collections d'une part, et, sans doute, à la tutelle administrative et financière du musée, d'autre part. La présentation historique des collections reste toutefois toujours extrêmement liée aux contraintes spatiales du musée, qui

66 Archives du musée national de la Marine (MNM) : note du 12 janvier 1945.

67 Jacques Vichot, « Organisation d'une centrale documentaire d'iconographie maritime », *Neptunia*, n° 3, 1946, p.6-15.

68 Angelina Meslem, « Marines. Du document à l'œuvre », *Neptunia*, n° 260, 2010, p.41-51.

est installé depuis 1939 au Palais de Chaillot⁶⁹, dans lequel il reste définitivement après le retour des œuvres évacuées à partir de 1943. Le parcours mis en place sous la direction du commandant Vichot⁷⁰ est chrono-thématique. La marine de guerre y est traitée chronologiquement et les autres marines sont présentées dans des salles thématiques (marchande, pêche, scientifique, plaisance...). Cette disposition témoigne de l'importance des collections sur les flottes de guerre et de la faiblesse des autres domaines (fig. 3).

L'amiral Bellec, directeur du musée de 1980 à 1997, lance un programme de rénovation muséographique important dans lequel la démarche historique est centrale (fig. 4 & 5). Le traitement chronologique des collections est raffermi⁷¹, malgré une approche thématique dans la galerie latérale. L'orientation historique est priorisée⁷², mais les difficultés liées au manque d'espace sont toujours prégnantes. Son approche est transversale et inclut tous les domaines du musée, de la conservation en passant par la médiation et, bien sûr, la recherche. C'est sous sa direction qu'une audacieuse politique de partenariat avec la recherche est impulsée et aboutit notamment à la création d'un département d'archéologie navale confié à un chercheur du CNRS⁷³.

Le *Projet scientifique et culturel* (PSC) réalisé en 1998⁷⁴, puis ceux de 2008 et de 2015, confortent l'idée d'ouvrir plus largement le propos du musée national de la Marine. En effet, le développement, depuis les années 1970, de nombreuses institutions muséales dans les régions littorales, avec une approche plus anthropologique, mais aussi la présentation de véritables navires – et non pas seulement de modèles à échelle réduite comme à Chaillot – pourrait conforter la critique fréquente d'un musée principalement consacré à la Marine nationale. Cependant, le projet muséographique lancé à la suite du PSC de 2015 s'inscrit dans une logique de dépassement de ces difficultés. Validé en juin 2018 par un Conseil scientifique consultatif, le programme muséographique du musée national de la Marine a souhaité, en effet, mettre la démarche historique au cœur du projet. Pour ce faire, il était nécessaire de pouvoir entièrement repenser

69 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 197, 1995, p.33.

70 Jacques Vichot, *Musée de la Marine*, Paris, Musée de la Marine, 1975.

71 François Bellec, « Le nouveau musée de la Marine : la recherche d'une information modulable », *Neptunia*, n° 153, 1984, p.40-44.

72 François Bellec, « Lettre ouverte à des Amis », *Neptunia*, n° 146, 1982, p.47.

73 François Bellec, « Le musée de la Marine et les échanges culturels », *Neptunia*, n° 155, 1984, p.41-44.

74 Archives MNM : *Projet culturel et scientifique* réalisé sous la direction de l'amiral Georges Prud'homme, directeur du musée et de Jean-Marcel Humbert, conservateur du patrimoine, directeur adjoint, 1998.



4. Vue intérieure de la salle du fer à cheval au musée national de la Marine en 2007 (Ph-3842) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

le parcours des collections⁷⁵, de revenir sur les périodes et événements traités jusqu'alors, en laissant plus de place à tous les champs de la recherche historique et, notamment, à l'histoire sociale, mais aussi en n'omettant aucun des sujets sensibles qui agitent aujourd'hui les historiens. Ceux-ci ont d'ailleurs eu une place de choix dans le Conseil scientifique et dans la définition du programme⁷⁶. Cette démarche, intrinsèquement historique, ancre un peu plus l'institution dans ma catégorie des musées d'histoire⁷⁷. Pour cela, et de la même manière que le musée souhaite aborder les sujets d'actualité tels que les enjeux environnementaux ou géopolitiques maritimes, il est nécessaire de traiter des sujets sensibles, comme le commerce triangulaire ou la colonisation. Comment, en effet, être un musée

75 Après un espace « Repères » de 300 m² visant à amarrer le visiteur, le propos s'articulera autour de trois galeries thématiques de 500 m² environ chacune : La France puissance navale, pouvoir et innovations ; Économie maritime, les routes de la consommation ; L'Homme et la mer, tempêtes et solidarités. Quatre autres espaces magnifieront les œuvres et sujets emblématiques du musée : les *Vues des ports de France* de Vernet, *La Réale* et la sculpture navale, un espace consacré à la diversité des modèles et enfin un espace dédié à la navigation.

76 Nos remerciements les plus vifs vont aux historiens et archéologues, membres du Conseil scientifique et consultatif et des groupes de travail, qui ont participé – entre autres – à la définition du traitement historique du parcours : Martine Acerra, Alain Cabantous, Olivier Chaline, Vincent Guigueno, Michel L'Hour, Cyrille Poirier-Coutansais, David Plouviez, Jean de Préneuf, Éric Rieth, Philippe Vial.

77 Laurent Gervereau & Marie-Hélène Joly, *Musées et collections d'histoire en France : Guide*, Paris, Association internationale des musées d'histoire, 1996.



5a. Vue intérieure du musée national de la Marine, collections permanentes, 2012
(Archi-037 et 155) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

d'avenir sans traiter le passé maritime français scientifiquement et dans toutes ses dimensions ? Un soin particulier est donc apporté au traitement de ces sujets. Un autre défi à relever est le traitement de ces thèmes à travers la présentation de collections qui sont, on l'a dit, souvent lacunaires. Le musée s'est donc lancé dans des opérations de collectes et de dépôts d'ampleur. Plusieurs partenariats ont été conclus ou sont en voie de l'être : avec la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), avec les Chantiers de l'Atlantique, le Centre national des études spatiales ou encore avec l'Office national des forêts, dont les apports viendront compléter les collections et étayer le propos pour le rendre le plus complet et le plus objectif possible.

La place de l'histoire sociale est renforcée ; les scénographes de l'agence londonienne Casson Mann – à qui l'on doit notamment les *Endeavour galleries* du Greenwich Museum, ou encore plusieurs centres d'interprétations comme Lascaux IV ou la Cité de la gastronomie à Lyon –, cherchent à placer le public au cœur de la visite tout autant que l'humain au cœur du propos. Pour ce faire, l'équipe du musée a souhaité mettre en valeur la documentation historique dont dispose l'établissement et renforcer la place des témoignages d'acteurs passés ou actuels du milieu maritime. Le choix d'un parcours semi-permanent, et par conséquent évolutif, s'explique aussi par la préoccupation du musée d'être toujours à la pointe des sujets d'actualité dans tous les domaines, y compris dans la recherche historique. Les évolutions rapides des sciences historiques et de l'archéologie pourront ainsi trouver un lieu d'expression régulièrement renouvelé,



5b. Vue intérieure du musée national de la Marine, collections permanentes, 2012 (Archi-037 et 155) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

à la fois dans le parcours et dans la programmation culturelle. Une section consacrée à l'archéologie ou une autre sur les énergies marines renouvelables pourront ainsi, par exemple, faire l'objet de mises à jour au fur et à mesure des avancées technologiques appliquées à ces disciplines.

Une politique d'acquisition ciblée constitue un levier précieux pour donner au nouveau musée national de la Marine les moyens de ses ambitions. L'accroissement des collections est longtemps resté tributaire de son atelier de création de modèles, de dons et de legs de particuliers, ou de libéralités du ministère de la Marine. Des campagnes de collectes, comme celles lancées avec la SNSM sont et pourront être développées à l'avenir. Les domaines de la pêche ou de la marine marchande sont des champs qu'il faut encore largement défricher : on ne saurait raconter l'histoire de ces marines, des gens de mer et des sociétés littorales sans témoignages ni présentations d'objets du quotidien.

La politique d'expositions temporaires⁷⁸ sera en outre un levier pour le traitement de sujets historiques et permettra d'aborder des thèmes que les collections du musée rendent difficiles à approfondir de façon exhaustive. Ainsi,

78 Après la transformation du musée national en établissement public national à caractère administratif en 1971, le musée se réorganise en intégrant les établissements de Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. D'autres expériences (à Antibes, Bordeaux, Saint-Martin-de-Ré, au Croisic, etc.) sont en revanche abandonnées. La politique des expositions temporaires prend alors une ampleur plus grande, notamment à la fin des années 1990, en renouvelant l'offre du musée,

plusieurs pistes pourraient être suivies : par exemple, la place de la mer dans les relations internationales, ou encore la recherche scientifique à travers les voyages d'explorations.

L'éloignement entre Paris et les littoraux, de même que l'absence de navires à taille réelle, poussent à solliciter la scénographie pour rendre plus présent l'élément marin et replacer le visiteur à l'échelle des navires, qui restent des éléments centraux du propos du musée. Pour cela, la médiation sera largement utilisée, sous toutes ses formes, et à destination de l'ensemble des publics, quels que soient leurs âges et leurs attentes. La médiation ainsi qu'une politique volontariste d'accessibilité permettra de rendre le propos plus compréhensible dans une démarche pédagogique inédite pour l'institution. Afin de redonner au musée la place qu'il revendique dans son appellation au niveau national, il devra également s'appuyer sur le réseau des sites de Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. Ainsi le propos pourra-t-il être revu, approfondi, et diversifié selon les sites, dans un souci d'articulation et de logique qui sera la clé de la réussite du projet scientifique et culturel.

60

*

Importance de l'histoire au sein de tous les sites du musée ; importance de la place du musée dans le domaine de la recherche, en renforçant notamment des liens déjà existants avec des réseaux, comme le GIS d'Histoire & Sciences de la mer, le Centre des études stratégiques de la Marine et le Service historique de la Défense ; création de nouveaux partenariats avec l'Institut océanographique et l'IFREMER : ce sont autant d'éléments pour piloter véritablement une solide programmation du réseau des musées maritimes, redonner une dynamique au musée national de la Marine et, par-delà, une ampleur européenne⁷⁹. Les atouts du musée sont nombreux : depuis plus de 250 ans, l'établissement a pu accumuler une grande documentation et des archives, sur tous types de supports, qui en font aujourd'hui un conservatoire méconnu d'histoire maritime. Les causes de cette méconnaissance, on l'a vu, sont nombreuses : incompréhension du rôle de ce musée et de la valeur de ses collections par les contemporains et les institutions qui l'ont hébergé ; énergie dépensée sans compter par les différentes directions du musée pour conserver à Paris un lieu d'exposition consacré au domaine maritime ; mobilisation des équipes pour des projets de rénovation non aboutis... Ce sont autant de freins que le musée dépasse actuellement, malgré un certain complexe

dans et hors les murs. Cette politique est aujourd'hui activement repensée, en prenant en compte plus fortement les aspects économiques de la question.

79 Le directeur du musée national de la Marine, le commissaire général Vincent Campredon, a ainsi annoncé cette création au *Paris Peace Forum* en novembre 2019.

d'infériorité, dont l'origine est peut-être à chercher du côté de son ancien prestigieux voisin.

Le chantier architectural bat aujourd'hui son plein et le projet muséographique est dans la phase des études d'exécution, dernière étape avant l'installation de la scénographie et le retour des œuvres. Si les marins connaissent l'incertitude et l'inattendu, et apprennent à composer en gardant en tête leurs objectifs initiaux, on peut aisément comparer l'histoire du musée national de la Marine à une course au large dont le point d'aboutissement est fixé à l'été 2023. Dès son ouverture, la place de l'histoire maritime sera une composante essentielle du futur parcours et des activités scientifiques et culturelles. Elle participera de la légitimité du musée au sein du paysage muséal français, de même qu'elle sera un élément clé dans la compréhension et la diffusion de l'histoire maritime, dont on redécouvre aujourd'hui avec plus d'acuité l'importance, au prisme des enjeux mondiaux⁸⁰. Il revient ainsi au musée national de la Marine d'être au rendez-vous de ces enjeux cruciaux pour l'avenir, grâce au projet de rénovation ambitieux dont il bénéficie.

61

80 Les Nations Unies ont ainsi proclamé la période 2021-2030 « décennie des sciences océaniques ».

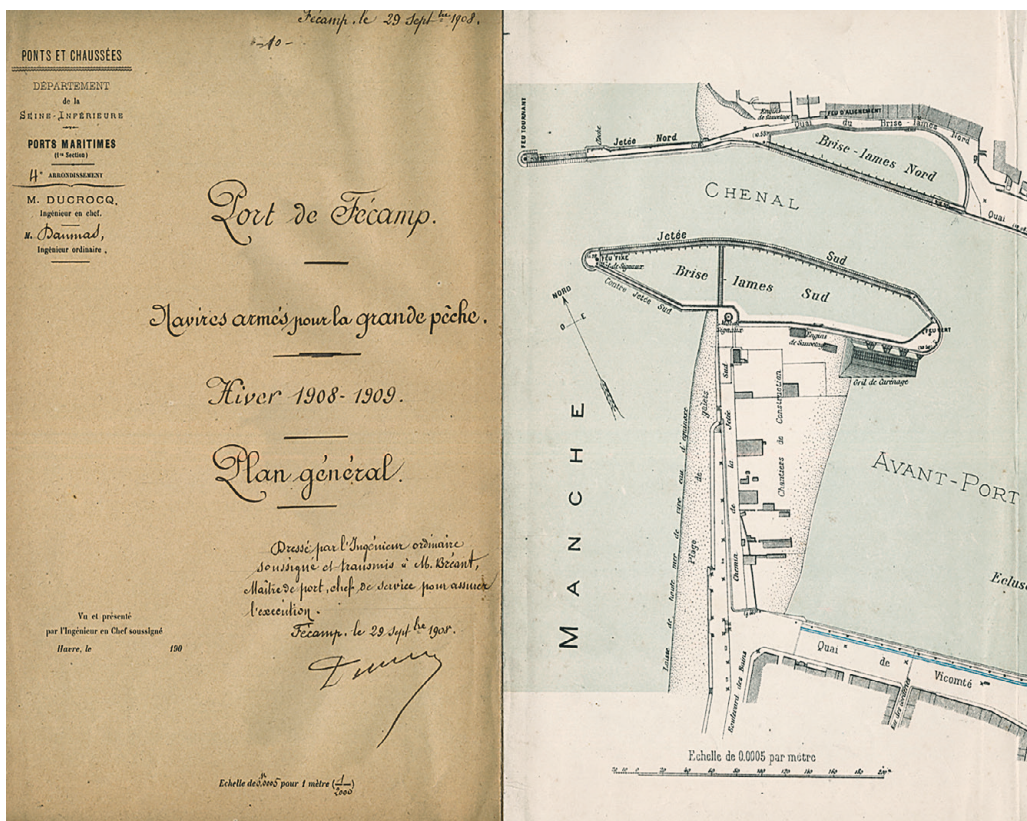
DU MUSÉE DES TERRE-NEUVAS AU MUSÉE DES PÊCHERIES :
UN AMBITIEUX PROGRAMME CULTUREL, SCIENTIFIQUE
ET MUSÉOGRAPHIQUE POUR UNE HISTOIRE RENOUVELÉE
DE LA GRANDE PÊCHE À LA MORUE

Marie-Hélène Desjardins
musée des Pêcheries de Fécamp

PROLÉGOMÈNES :
FÉCAMP, PREMIER PORT MORUTIER DE FRANCE

De 1815 à 1915, les performances de ses voiliers de grande pêche font de Fécamp l'un des premiers ports morutiers de France¹. La période d'apogée se situe entre 1901 et 1905, avec un record de 73 trois-mâts en 1903. En 1905, Fécamp est le premier port français à accueillir un chalutier ; dès lors, le nombre de voiliers fécampois diminue inexorablement, et le nombre de chalutiers, plus performants, augmente progressivement (fig. 1). La dernière campagne morutière d'un voilier fécampois a lieu en 1931. À la veille de la seconde guerre mondiale, la France possède la plus belle flottille de chalutiers à vapeur, et Fécamp arme près de la moitié d'entre eux. En 1970, Fécamp est le premier port morutier de France, tant par le nombre de navires que par le tonnage débarqué. Douze unités de 75 à 80 mètres, dont trois nouveaux chalutiers congélateurs, sont attachées au port de Fécamp, et plusieurs bâtiments de Bordeaux ou de Saint-Malo viennent en outre livrer régulièrement à Fécamp. Mais en 1977, des quotas sont fixés pour la pêche morutière, et l'apport en morue s'effondre. Le *Dauphin*, dernier chalutier fécampois, quitte définitivement le port le 9 novembre 1987 pour être démoli². Un pan entier de l'histoire maritime et commerciale de la France disparaît alors. Quelle mémoire en reste-t-il et quelle place les musées prennent-ils dans cette histoire ?

- 1 Étienne Bernet, *La Grande Pêche morutière. L'aventure des voiliers terre-neuvers fécampois (1815-1931)*, Nolleva, éd. L'écho des Vagues, 2014.
- 2 Florence Levert & Manuel Martin, *Le Dauphin, dernier acte pour la grande pêche*, Musée de Fécamp, 2007, cat. expo.



1. Plan d'hivernage du port de Fécamp durant l'hiver 1908-1909
Ce plan montre la présence encore majoritaire des voiliers morutiers dans le port.

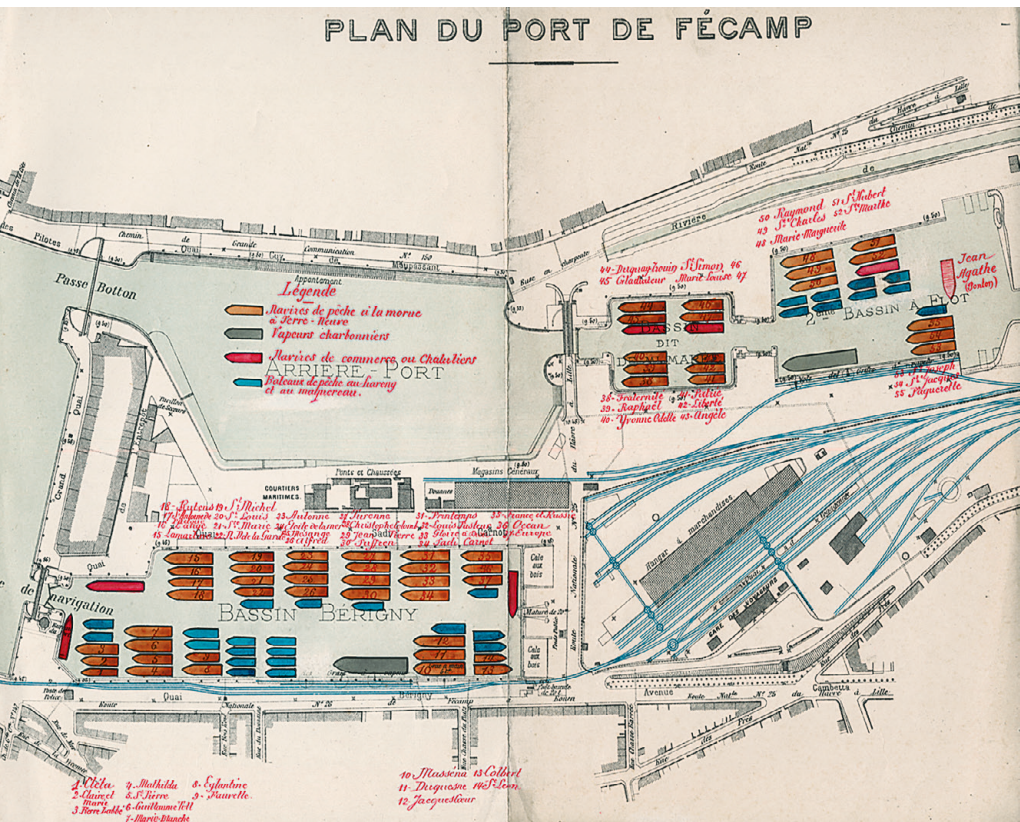
1899: LE MUSÉE INDUSTRIEL DES PÊCHES, PREMIER MUSÉE MARITIME FÉCAMPOIS

UN PROJET ORIGINAL

Lorsque la Ville de Fécamp décide, en 1879, de fonder un premier musée municipal, celui-ci est consacré aux Beaux-Arts. Ni l'histoire maritime, ni la peinture de marine, ne retiennent alors l'attention de ses fondateurs, et il faut attendre l'orée du ^{xx}e siècle pour qu'une première véritable collection maritime soit constituée. C'est en effet le 26 novembre 1899 que le premier musée maritime fécampois, dit *musée industriel des Pêches*, est inauguré dans le chalet Saint-Pierre³ (fig. 2), quai de la Vicomté, où il cohabite avec l'École des Pêches maritimes.

3 Aujourd'hui détruit, ce chalet situé quai de la Vicomté abritait également l'École des pêches maritimes.

PLAN DU PORT DE FÉCAMP



© musée de Fécamp

Ce musée naît de la volonté personnelle et de l'enthousiasme d'un seul homme, Adolphe Bellet⁴, président de la Chambre de commerce, qui s'en explique ainsi dans son discours inaugural :

Depuis bien longtemps déjà j'avais eu la pensée de réunir, pour l'instruction des marins comme pour la curiosité des chercheurs, tout ce qui se rapporte, de près ou de loin, à la pêche de la morue sur le banc de Terre-Neuve. Puisque Fécamp y occupe le premier rang, il était tout naturel qu'il cherchât à faire revivre le passé et montrer, par l'exposition des engins et autres appareils des différentes époques de cette pêche, toute l'importance des améliorations qui y ont été apportées et dont nos armateurs et nos pêcheurs peuvent revendiquer la plus grande partie [...] L'exposition universelle de 1900 pour laquelle M. le Ministre de la Marine a demandé la participation de l'École des Pêches Maritimes, m'ont fait précipiter

4 Adolphe Bellet (1852-1911) est issu d'une famille d'armateurs, licencié en Droit, et lui-même armateur. Au début du siècle, il armait trois voiliers pour Terre-Neuve.



2. Le chalet Saint-Pierre, carte postale, ca 1900
On remarque les panneaux « École d'Hydrographie » et « École des Pêches ».
Don de J. P. Durand. © musée de Fécamp

plus vite que je ne l'aurais désiré la réalisation de ce projet et, avec l'agrément de la chambre de commerce et le concours dévoué de M. Louis Gautier⁵, nous avons entrepris de rechercher, de restaurer ou de reproduire tous les modèles, engins et objets de toutes sortes qui ont servi et servent encore actuellement tant à la pêche de la morue, qu'à celles du hareng et du maquereau, ainsi qu'à la préparation, la manipulation et la conservation de ces poissons⁶.

Élu membre de la Chambre de commerce en 1884, à la mort et en remplacement de son père, Adolphe Bellet en devient à son tour le président en 1893⁷. Homme visionnaire, promoteur du progrès des techniques de pêche, il ne se limite pas

5 *Mémorial Cauchois*, 7 décembre 1899: La presse souligne aussi le rôle important joué par Louis Gautier, directeur de l'École d'Hydrographie, pour la mise en place du musée.

6 *Mémorial Cauchois*, 29 et 30 novembre 1899: Discours inaugural.

7 *Dictionnaire biographique du département de la Seine-Inférieure*, Paris, Henri Jouve, première édition, 1892. La seconde édition fut éditée chez Flammarion en 1908.

aux seules préoccupations industrielles ; c'est aussi un historien, dont les ouvrages⁸ restent aujourd'hui des références, et un humaniste attaché à la formation des pêcheurs⁹. À son instigation, le musée est à la fois un espace de conservation des techniques et de promotion de l'activité industrielle fécampoise. De manière plus originale, s'y ajoute la volonté d'en faire un moyen de diffusion des techniques nouvelles.

D'IMPORTANTES COLLECTIONS

Ni photographie ni inventaire ne subsistent de ce musée tombé dans l'oubli. Si aujourd'hui nous pouvons malgré tout nous en faire une idée, c'est grâce à la presse locale, qui publie alors de nombreux articles d'une remarquable précision.

Les collections réunissent pièces historiques, « diminutifs¹⁰ », engins de pêche et spécimens divers de la production industrielle locale en rapport avec l'activité portuaire. La première place revient évidemment à la pêche à Terre-Neuve, dont le *Mémorial Cauchois* du 7 décembre 1899 nous donne un descriptif détaillé :

Parcourons les salles ; partout notre curiosité sera éveillée, notre intérêt captivé. Dans la première, qui forme vestibule, nous voyons installés tous les objets et engins qui servent à la pêche sur le grand banc de Terre-Neuve, et qui constituent l'armement d'un terre-neuvier et d'une doris¹¹ [...] Toutes les pièces composant l'armement d'une doris, sont réunies dans une section particulière comprenant notamment un modèle réduit de cette petite embarcation, exécuté par M. E. Capon, la boîte à pain, le bidon à eau, les différents modèles de cornes, le compas spécial, l'escoppe, la baille avec toutes ses lignes montées et lovées, la chatte ou catonnière destinée à repêcher les lignes perdues, la bouée qui indique l'extrémité de la ligne. Sur l'un des panneaux se trouvent étagés cinq demi-coques de bateaux de pêche lancés à Fécamp et dus à M. E. Capon, ainsi qu'un modèle réduit d'une ancienne chaloupe de terre-neuvier avec son gréement complet pour la pêche au Banc¹².

8 Notamment *Histoire Maritime de Fécamp*, Fécamp, Imprimerie L. Monmarché, 1896, 2 volumes : vol. 1, *Les Grandes Pêches* du hareng et du maquereau à Fécamp ; vol. 2, *Les Grandes Pêches* de la baleine, du cachalot, du marsouin et de la morue à Fécamp.

9 Marie-Hélène Desjardins, « Le musée industriel des Pêches, premier musée maritime de Fécamp : le musée oublié », dans Éric Barré (dir.), *Cinquièmes Journées d'histoire de la grande pêche. Actes du colloque tenu à Fécamp du 18 au 19 mai 2012*, Saint-Lô, éd. de la Société d'Archéologie d'Histoire de la Manche, 2014.

10 Ce terme désigne les maquettes de navires.

11 Doris est dans les textes de l'époque un terme aussi bien féminin que masculin.

12 Cette maquette pourrait être le modèle n° FEC.2056 identifié en 2016 par Étienne Bernet dans les réserves du musée des Terre-Neuvas. Restaurée par Agnès Blossier en 2018, elle est désormais exposée au musée des Pêcheries. Notons qu'en 1878,

Suivent ensuite une série d'échantillons de produits et de marques, réunis dans une section dite « commerciale et industrielle ». La section historique, plus réduite, présente un ancien pierrier anglais du XVIII^e siècle et un coffre en fer provenant de l'ancêtre corsaire de M. Augustin Le Borgne, ainsi que des *réductions* au 1/16^e de l'ancien feu de marée de la jetée Nord et de l'ancien appareil à signaux, qui font partie des rares vestiges de ce musée encore dans nos collections. La deuxième salle est occupée par une cheminée de sauriserie, tandis que la troisième présente :

[...] des cartes de pêche coloriées, parmi lesquelles le *French-Shore*, de Terre-Neuve, avec la modification des derniers traités, la carte bulotière du Grand-Banc, le plan du port de Fécamp, des peintures artistiques, des dessins, des gravures de bateaux terre-neuvers, harenguiers anciens et modernes, plusieurs vues du port et des demi-coques, ouvrages de marins à la mer.

68

Comme l'indique le nom de *Musée industriel*, on a bien affaire à une présentation essentiellement technique : les hommes, leurs pratiques, leurs coutumes, leurs costumes, rien de tout cela n'est évoqué, à une époque où, pourtant, plusieurs musées qu'on appelle alors *folkloriques* voient le jour, notamment en Normandie.

Ce musée n'aura qu'une existence éphémère et la plupart des objets cités sont aujourd'hui disparus. Adolphe Bellet décède le 26 juin 1911 et c'est vraisemblablement dès ce moment que le musée industriel sombre dans l'oubli, ses successeurs n'y voyant pas le même intérêt. La guerre 1914-1918 survient peu après, et les industriels fécampois auront d'autres chats à fouetter, avec les réquisitions de navires, les problèmes d'approvisionnement puis, la paix revenue, la reconstitution difficile de la flotte de pêche. Cependant, une petite partie des collections est remise au musée du Vieux Fécamp, constitué dès 1910 par l'association du même nom, dans le but de protéger le patrimoine local. C'est par le biais de ce musée, devenu municipal en 1924, que quelques éléments en sont parvenus jusqu'aux collections d'aujourd'hui. D'autres, repris par les familles, reviennent plus tard au musée, tel le pierrier déjà cité provenant du brick anglais *Harmony*, capturé le 29 octobre 1808 par le corsaire *L'Intrépide* de Dieppe, et acquis par le consignataire Le Borgne. Déposé au Musée industriel, puis repris par la famille Le Borgne, il est finalement revenu au musée en 1989, à la suite du don effectué par Madame Jacqueline Lamboi-Le Borgne.

Victor Capon remet également un modèle de chaloupe au musée national de la Marine de Paris. À ce sujet, se reporter à l'article d'Éric Rieth, « Un modèle de chaloupe de Terre-neuve (1878) », *Neptunia* n° 156, 1984.

1988: LE MUSÉE DES TERRE-NEUVAS ET DE LA PÊCHE

PREMIÈRES TENTATIVES

Le Musée industriel disparu, c'est une longue éclipse de 60 années qui commence pour le patrimoine maritime à Fécamp. Avec l'apparition des premiers chalutiers à Fécamp en 1905, les armements s'engagent dans une activité halieutique d'avenir, et ne semblent guère s'intéresser à leur propre histoire¹³. Il faut attendre la décennie 1970 pour que deux initiatives parallèles, voire concurrentes, voient le jour.

La première est due au peintre William Morgan¹⁴ qui, en 1970, présente dans l'abri du canot de sauvetage une exposition baptisée *Les Terre-Neuvas*, axée sur la pêche aux bancs à l'époque des doris. Impliquant les anciens de la pêche, elle remporte un énorme succès¹⁵. Il récidive en 1972 en organisant, avec le même immense succès, une nouvelle exposition baptisée *Les Terre-neuvas au Groenland*, toujours dans l'abri du Perré, voué à une destruction prochaine.

La seconde initiative revient à Maurice Yvart¹⁶, nommé conservateur à temps partiel du musée municipal en 1969. Alors qu'il s'intéressait jusque-là essentiellement à l'archéologie, Maurice Yvart découvre avec fascination le monde maritime en arrivant à Fécamp. Avec le recul d'un regard extérieur, il prend conscience de la rapidité de l'évolution des techniques de pêche, et pressent peut-être déjà la fin de la pêche morutière. Il crée alors une véritable section maritime au sein du musée et fait entrer dans les collections d'appréciables acquisitions. Citons notamment la précieuse maquette de chantier des goélettes *Étoile* et *Belle-Poule*, construites à Fécamp en 1932, qu'il convainc les autorités municipales d'acheter en 1973 à la veuve du constructeur, et qui constitue désormais l'une des pièces majeures du musée des Pêcheries. Il entame aussi des recherches intéressantes sur les origines du port, ou encore collecte et publie un vocabulaire des marins à la

13 Mentionnons toutefois une importante exposition en 1920, mais au caractère nettement plus industriel et commercial que patrimonial. Se reporter à : R. Bellencontre, *Fécamp Grand port de pêche et port de commerce*, Fécamp, imprimeries réunies L. Durand et fils, 1920.

14 William Morgan (1922-1994), dessinateur en architecture et artiste-peintre fécaminois.

15 Je remercie Étienne Bernet qui m'a confié ses notes à ce sujet.

16 Maurice Yvart (1910-1989), pharmacien de formation, archéologue et historien, ancien conservateur bénévole du musée municipal de Lillebonne et membre de la Commission départementale des Antiquités de la Seine-Maritime. Se reporter à la notice biographique « Maurice Yvart » dans *Bulletin de la Commission Départementale des Antiquités de la Seine-Maritime*, t. XXXVIII, Luneray, imp. Bertout, 1991, p. 112-123.

Grande Pêche¹⁷. Avec conviction, et non sans arrière-pensée, il organise plusieurs expositions maritimes qu'il voudrait préfiguratrices d'un musée à venir. C'est d'abord *La Marine Viking* en 1970, suivie de *Marine et Grande Pêche* en 1971 qui est restée marquée dans les annales locales, puis *Navires d'hier et d'aujourd'hui* en 1972. Comme il l'escomptait, le succès de ces expositions pose alors la question de la création d'un véritable musée de la Grande Pêche à Fécamp. Mais il peine à se faire entendre et le projet échoue.

Avec ces deux initiatives, le débat est néanmoins lancé, et l'idée d'un musée maritime fécampois fait peu à peu son chemin.

UN MUSÉE NÉ EN TEMPS DE CRISE

70

La crise de la pêche morutière dans les années 1980 relance avec plus d'acuité que jamais la question d'un musée spécifique, qui pourrait mieux rendre compte de cette activité que les trois petites salles saturées du deuxième étage du musée municipal. Le sujet est tabou pour certains, qui refusent l'idée d'un musée qui pourrait prendre l'apparence d'un mémorial d'une Grande Pêche moribonde. Mais parallèlement, de plus en plus de voix s'élèvent pour qu'on en conserve la mémoire, ajoutant : *les Terre-neuvas ont fait la richesse de la ville, cet hommage leur est dû*. Ces voix sont entendues et, en 1986, le maire¹⁸ prend la décision de doter la ville d'un musée spécifique consacré à son passé maritime.

À ce moment, le port de Fécamp n'arme plus qu'un seul grand chalutier terre-neuvier, le *Dauphin*. Quand celui-ci quitte le port en novembre 1987 pour être démolí, le musée en construction prend alors une importance singulière pour la population maritime de Fécamp : rejeté par les uns comme étant le signe le plus manifeste d'un passé révolu – *un enterrement de première classe pour la pêche* diront les uns - il est au contraire ressenti alors comme une nécessité absolue par les autres qui, quelques temps auparavant, considéraient encore avec indifférence le chantier en cours.

DE LA MORUE AU HARENG

L'idée a été, un temps, caressée de consacrer ce futur musée des Terre-Neuvas à toutes les pêches morutières et à leurs variantes, pratiquées aussi bien par les Portugais, les Basques, les Bretons, que par les Normands dans les eaux de Terre-Neuve. Elle s'est très vite révélée difficile à réaliser, à la fois du fait d'un calendrier

17 Maurice Yvart, *Vocabulaire des marins à la Grande Pêche et autres études maritimes sur Fécamp*, Fécamp, Musée de Fécamp, 2^e édition, 2002.

18 Jean-Pierre Deneuve, maire de Fécamp de 1977 à 1989.



3. 1990 : la caïque *Notre-Dame de Bonsecours* occupe le centre du musée des Terre-Neuvas. © cliché Imagery, Fécamp

trop serré pour mener les études historiques nécessaires, mais aussi à cause de la complexité de réunir des collections significatives provenant de ces autres régions. Le programme a donc été recentré sur les traditions locales¹⁹ ; le nouveau musée ne traitant finalement que de la pêche pratiquée par les Fécampoïses, celle de la *morue verte* ou *pêche errante*, laissant de côté la *morue sèche*, dite encore *pêche sédentaire*, pratiquée notamment par les Bretons.

Par ailleurs, l'intervention obstinée d'un ancien de la pêche au hareng, Philbert Bourdon²⁰, a conduit à intégrer dans le musée une présentation de l'importante histoire harenguière de Fécamp, à la suite de quoi le nom du musée a été complété, devenant le « musée des Terre-Neuvas et de la Pêche ». Inauguré en 1988²¹, il a été réalisé en concertation avec d'anciens marins, au premier rang desquels le capitaine

19 Archives du musée de Fécamp : Marie-Hélène Desjardins, *Programme muséographique du musée des Terre-Neuvas*, 1986.

20 Né dans une famille de patrons de pêche fécampois, Philbert Bourdon (1925-2002) embarque comme *radio* sur les *drifters* harenguiers avant de faire carrière dans le remorquage. Médaille de la Société nationale de Sauvetage et officier du Mérite maritime, il est l'auteur d'un ouvrage qui constitue un témoignage essentiel sur la pêche harenguière à Fécamp aux XIX^e et XX^e siècles : Philbert Bourdon, *Les Hommes de Balmasc. La pêche du hareng aux filets dérivants*, Fécamp, éd. Association Fécamp Terre-Neuve, 2002.

21 *Petit Journal de l'Inauguration*, 3 juillet 1988.

Jean Recher²². La présentation muséographique faisait la part belle aux navires et aux techniques de pêche, au moyen de maquettes de chantier de chalutiers de Grande Pêche, offertes par les armateurs, venues compléter les modèles anciens de voiliers morutiers ou harenguiers rescapés du musée industriel des Pêches.

Toutefois, en entrant dans le musée, c'est la caïque *Notre-Dame de Bonsecours* (fig. 3), embarcation traditionnelle de pêche côtière construite à clin, acquise avec la participation du FRAM²³, qui focalisait tous les regards. Si son emplacement central, souhaité par l'architecte, constituait indéniablement une réussite décorative, il s'est cependant avéré pédagogiquement malencontreux : combien de visiteurs ont-ils pensé que ce petit bateau était un navire terre-neuvier ?

Le doris, barque emblématique de la pêche terre-neuvrière, devait logiquement figurer en bonne place au sein du musée. Pourtant, paradoxe bien connu, les objets les plus courants peuvent devenir les plus rares : si chacun songe à conserver pieusement œuvres d'art ou bijoux de famille, l'équipement domestique est en revanche immédiatement jeté dès que son usure en nécessite le remplacement. Le doris morutier n'a pas échappé à cette règle : si des milliers furent construits à Fécamp, on s'aperçut en 1980 que pas un seul n'avait été conservé ! C'est alors que Paul Cavelier, ancien marin terre-neuva, se souvint qu'il avait prêté un doris à un poissonnier parisien pour servir d'étal. Récupéré et consolidé, ce doris fut présenté au cœur du musée comme une « relique »²⁴. En hommage au donateur, les marins l'ont rebaptisé *Popaul*. Il est toujours présent de nos jours au musée des Pêcheries.

Provenant des anciens musées de Fécamp, la série des portraits des grands voiliers morutiers d'Eugène Grandin (1833-1916) fut restaurée et remise en valeur. Enfin, dès l'annonce de sa réalisation, et après son ouverture, le musée des Terre-Neuvas a bénéficié de nombreuses donations spontanées de la part de la population fécamoise. Il faut ici rendre hommage aux marins qui, fédérés autour de Paul Cavelier, ont su collecter outillage de pêche, costumes, matériel des saurisseries et de construction navale, dont les collections n'étaient pas très bien pourvues.

22 Jean Recher (1924-2005) est l'auteur de l'ouvrage : *Le Grand métier. Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, coll. « Terre-humaine », 1977.

23 Le Fonds régional d'acquisition des musées (FRAM) a été créé sur l'ensemble du territoire national en 1982 à l'initiative de l'État, dans le cadre de la politique globale de décentralisation. Ce dispositif, piloté conjointement par les DRAC et par les Conseils régionaux, permet de soutenir et d'encourager les collectivités dans la politique d'acquisition des Musées de France.

24 Depuis 1930, les chalutiers avaient remplacé les voiliers dans le port de Fécamp, mais les marins continuaient à emporter à bord un doris servant désormais d'embarcation de service. Ainsi, le doris offert par Paul Cavelier avait-il été construit en 1946 par les chantiers Jouen-Fiquet de Fécamp pour servir de canot annexe sur le chalutier *Minerva*.



4. L'usine des Pêcheries de Fécamp dans les années 1950
Archives municipales de Fécamp, fonds Bergoin

EXPOSITIONS ET RECHERCHE

Bien que le musée des Terre-Neuvas entre dans la catégorie des musées dits « de société », présentant la mémoire des hommes et de leur travail, le regard ethnographique restait néanmoins mineur dans les présentations permanentes. C'est principalement par le biais des expositions temporaires que cet aspect a été abordé, notamment celles intitulées *Les costumes de marins* en 1995²⁵, puis *Femmes de marins, compagnes de pêche* en 2003²⁶, exposition pionnière qui explorait les stratégies mises en œuvre au sein des familles de marins terre-neuvas pour penser un « être ensemble » malgré des séparations qui pouvaient durer jusqu'à dix mois par an.

En 2002, une exposition plus technique, *doris/doris* permit de recueillir les derniers vestiges et les ultimes témoignages des constructeurs et utilisateurs

- 25 Marguerite Bruneau, *Les costumes de marins-pêcheurs du musée de Fécamp*, 1995. On retrouve dans ce catalogue raisonné toute la collection de costumes de marins du musée des Terre-Neuvas (131 pièces), précédé d'une importante étude sur des aspects méconnus de la vie des pêcheurs (rapport au corps, conditions de vie à bord) et de nombreux témoignages.
- 26 Commissaire Florence Calame-Levert. On se reportera à Florence Levert & Karine Le Petit, *Femmes de marins, compagnes de pêche*, 2003, CD audio 73 min et livret couleur, 44 p.

du fameux doris²⁷. L'exposition fut par ailleurs l'occasion de publier ce qui reste encore comme la plus importante synthèse écrite en langue française sur ce navire emblématique de la pêche morutière²⁸. Faisant appel à de nombreux spécialistes, cet ouvrage présente les formes et usages traditionnels du doris de Fécamp, mais aussi d'Amérique, de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Bretagne, du Portugal, etc., ainsi que ses avatars contemporains. Cette exposition, dont la démarche est à la fois technique et comparatiste, a contribué à faire du musée des Terre-Neuvas de Fécamp une référence nationale sur l'histoire de la Grande Pêche, souvent sollicité pour des collaborations, des emprunts ou des recherches historiques.

Avec un million de visiteurs accueillis entre 1988 et 2012, le musée des Terre-Neuvas était toutefois à l'étroit, sans perspective d'évolution, tandis que la Ville de Fécamp était par ailleurs incitée par l'Inspection des musées de France à trouver une solution pour la conservation et la présentation de ses autres collections. C'est alors qu'on s'est avisé que l'usine dite *Les Pêcheries* (fig. 4), délaissée depuis les années 1990, pouvait offrir à la Ville de Fécamp l'opportunité d'y réaliser le pôle muséographique moderne dont la cité avait besoin.

2017 : LE MUSÉE DES PÊCHERIES

UN PROGRAMME PLURIDISCIPLINAIRE

Aux côtés des collections maritimes, la Ville de Fécamp est riche d'un patrimoine muséographique diversifié, allant de l'ethnographie régionale aux Beaux-Arts, en passant par l'archéologie. C'est pourquoi le projet scientifique et culturel rédigé par le conservateur pour le nouveau musée des Pêcheries (fig. 5), validé par le Conseil municipal en 2003²⁹, a proposé une répartition des collections en cinq grandes séquences, auxquelles vient s'ajouter un cabinet de curiosités :

-
- 27 Exposition rendue possible grâce à la coopération de Jean Clément (1928-2022), ancien charpentier de navire et dernier constructeur de doris à Fécamp.
- 28 Marie-Hélène Desjardins (dir.), *Doris/doris, le doris hier et aujourd'hui, à Fécamp et dans le monde*, Fécamp, 2002.
- 29 Le projet scientifique et culturel du musée (PSC) a été rédigé en 2002 par Marie-Hélène Desjardins, conservateur en chef du patrimoine. Ce projet a été acté en 2003 par la municipalité conduite par Patrick Jeanne, maire de 1998 à 2014. L'étude de programmation a été menée par le cabinet Aubry-Guiget en 2004, et la proposition architecturale retenue en juillet 2005 fut celle de *Basalt architecture* associé à *Die Werft* pour la muséographie et les médias. La première pierre a été posée le 29 novembre 2008 et l'inauguration a eu lieu, à l'issue d'un chantier long et difficile, le 7 décembre 2017.



5. Le musée des Pêcheries de Fécamp aujourd'hui
(© musée de Fécamp/M. H. Desjardins)



6. Le doris *Popaul* installé au musée des Pêcheries
(© musée de Fécamp/PhB, 2018)

1. Marine & Pêche (Fécamp, port de pêche)
2. Galerie historique (Fécamp, histoire & sociabilité)
3. Beaux-Arts (Fécamp, rendez-vous des artistes)
4. musée de l'Enfance (Fécamp, berceau de la pédiatrie)
5. Vie cauchoise (Fécamp, cité cauchoise)

Il faut souligner que chacune de ces thématiques, quel que soit son sujet, est fortement irriguée par le passé maritime de la cité. Les œuvres d'art proviennent en effet pour beaucoup des négociants et armateurs collectionneurs, tandis que les collections régionales et archéologiques portent la marque des échanges maritimes du port de Fécamp au cours des siècles. Et, bien que la muséographie³⁰ distingue chaque séquence en un espace spécifique, leur regroupement en un seul musée ouvre la voie à toutes les passerelles. Ainsi, l'armoire dite *de capitaine* est-elle disposée dans la séquence Marine & Pêche, tandis que la collection de mobilier cauchois – à laquelle cette armoire particulière se rattache techniquement parlant – est présentée dans la séquence de la Vie cauchoise. Distinctes, ces deux séquences sont néanmoins suffisamment proches pour permettre ce rapprochement. Citons encore les peintures de paysages maritimes qui, bien que présentées dans la séquence Beaux-Arts, viennent illustrer la concurrence qui oppose au XIX^e siècle pêcheurs et estivants pour la jouissance des plages.

30 La muséographie a été conçue par Achim von Meier, architecte-muséographe du cabinet *Die Werft*.



7. Vitrine des maquettes de chantier des chaloupes
(© musée de Fécamp/PhB)

LA SÉQUENCE MARINE & PÊCHE

Déployée sur un étage complet, la thématique Marine & Pêche constitue la séquence principale du musée des Pêcheries. Elle s'articule autour de trois sections principales : la pêche morutière, la pêche harenguière et la pêche côtière, complétées de sections annexes consacrées à la construction navale, au port et au sauvetage. La section consacrée à la pêche morutière s'ouvre sur les chaloupes de pêche. Grâce à l'acquisition de deux tableaux de Louis Gamain (1803-1871), et la restauration d'une maquette ancienne de chaloupe qui n'avait pas été identifiée auparavant³¹, il a été possible de montrer que le doris (fig. 6) n'est pas l'embarcation immémoriale que certains imaginaient, mais qu'il y eut un « avant doris³² ».

Plus loin, réunis dans une alcôve, les portraits de voiliers morutiers d'Eugène Grandin, Louis Gamain ou Édouard Adam (1847-1929) offrent une approche typologique des navires dans le courant du XIX^e siècle et jusqu'à l'apogée des années 1900. Disposées entre l'armoire de capitaine déjà évoquée et un portrait d'armateur, elles permettent de comprendre également l'importance sociologique de ces peintures qui étaient commanditées par les armateurs et les capitaines pour manifester leur réussite et leur fierté.

31 Voir note 12.

32 On se reportera au chapitre « Le doris, une révolution » (p. 97 et suivantes) dans l'ouvrage d'Étienne Bernet, *La Grande Pêche morutière*, Nolleva, éd. l'écho des vagues, 2014.

Un soin tout particulier a été apporté à la présentation de la prestigieuse série de maquettes de chantier des grands chalutiers morutiers³³ (fig. 7). Considérablement enrichie par des donations et des achats, il s'agit de la plus belle collection publique de ce type, qui démontre à la fois la précision technique caractéristique des chantiers navals qui ont réalisé ces maquettes, et l'importance de ces navires industriels qui, de 1905 à 1987, ont fait de Fécamp le premier port morutier de France.

Toutefois, pour compléter cet aspect technique qui s'impose au premier regard, on a veillé à ce que les commentaires évoquent aussi les fonctions sociales des portraits de navires et des maquettes, qui constituaient aussi des objets de prestige destinés à orner le bureau d'un armateur pour exprimer la réussite de sa maison, à la différence des maquettes de souvenir, travail de patience et de mémoire, qui expriment la nostalgie et la volonté de transmission de leur auteur.

78

Ainsi, au discours essentiellement historique et technique qui avait prévalu pour la présentation des collections au sein du musée des Terre-Neuvas, est venue s'ajouter, au musée des Pêcheries, une dimension sociologique et plus intime de la vie des marins. Des présentations consacrées à l'absence, aux escales et à la vie des femmes, qui n'auraient peut-être pas été possibles avant l'accomplissement du deuil de la pêche morutière par la population maritime, trouvent désormais leur place au sein du musée³⁴. Cette nouvelle approche, complémentaire, induit une évolution de la politique d'acquisition de collections, ajoutant à celle des « belles pièces » la recherche d'objets du quotidien, prétextes pour évoquer la vie particulière des marins terre-neuviens absents de chez eux neuf mois sur douze³⁵.

Si l'utilisation de bornes interactives dédiées aux techniques de pêche a été réduite au strict nécessaire afin de ne pas brouiller le dialogue avec les objets, en revanche le recours à la dimension sonore a été considéré comme partie intégrante de la muséographie (fig. 8). Depuis 2003, une campagne de collecte de la mémoire orale a en effet été menée par l'équipe du musée sous la direction de Florence Calame-Levert, qui a réalisé des enregistrements auprès d'anciens marins, de femmes de pêcheurs, de charpentiers de navire et de différents protagonistes du monde maritime. Ils sont mis à disposition du public au sein des salles d'exposition permanente, dans les zones thématiques appropriées. Par ailleurs, des enregistrements ont été réalisés dans le bâtiment même, lors de visites avec ceux et celles qui l'ont bien connu : ouvrières, contremaîtres et armateur.

33 Marie-Hélène Desjardins (dir.), *Catalogue raisonné des maquettes de navires du musée de Fécamp*, 2017.

34 Cette partie a été conçue par Florence Calame-Levert, docteur en anthropologie, assistante au musée de Fécamp au moment de l'étude de programmation.

35 *Crinolines & paire de claques, 20 ans d'enrichissement des collections*, Fécamp, musée des Terre-Neuvas, 2008, cat. exp.



8. Les écouteurs permettent d'écouter les témoignages des marins
(© musée de Fécamp)

Ce musée est venu s'installer dans le bâtiment dit « Les Pêcheries », vaste usine désaffectée située au cœur du port. Édifiée en 1950 par l'architecte parisien André Hamayon pour l'armement *La Morue Normande*, elle présentait la configuration idéale pour regrouper en un seul établissement l'ensemble de collections municipales. La fonction initiale de sécherie de morue de l'immeuble, lieu fort où les derniers actes de prospérité de l'industrie maritime locale se sont joués, n'a pas été occultée. Ainsi, tout comme le projet du musée de Roubaix a su se construire sans nier le passé de la piscine dans laquelle il est venu s'installer, le projet d'architecte et la scénographie du musée fécampois prennent en compte la mémoire du lieu, en évoquant le passé industriel du bâtiment, son importance économique, ainsi que la réalité sociologique de la vie des ouvrières et des derniers employés ayant travaillé sur le site³⁶.

80

Le projet repose sur le postulat selon lequel le bâtiment serait le premier objet de la collection. Toutefois, le musée des Pêcheries n'est pas un « écomusée » de la sécherie de morue. Ainsi, seuls quelques éléments emblématiques de la fonction industrielle et sociale du bâtiment sont sauvegardés : la façade avec son inscription d'origine, le bureau de l'armateur et les vestiaires des filetières. Dans ces vestiaires, où les ouvrières se changeaient, partageaient un café, et parfois leur repas, elles ont retrouvé leurs casiers, qui renfermaient parfois encore quelques souvenirs. Les paroles échangées lors de ces visites ont été enregistrées. Elles décrivent les techniques de travail, les rapports avec les collègues ou avec les contremaîtres. Elles parlent aussi des relations avec les autres femmes de la ville et de l'odeur si prégnante du poisson sur leur corps et dans leurs cheveux. Ces témoignages expriment aussi l'expérience inédite d'un retour sur ces lieux, qui portent les traces de vingt ans d'abandon. Ils permettent d'approcher leur deuil, leur nostalgie, mais aussi leur fierté.

Aux premier et troisième étages, subsistent également des fours à hareng et à saumon utilisés des années 1960 aux années 1990³⁷. Restés *in situ*, ils témoignent de la diversification des activités de transformation du poisson, point essentiel pour comprendre l'évolution et le déclin des grandes pêches fécampoises.

36 Florence Levert, « La Morue normande, bonne à tout faire », *Annales du Patrimoine de Fécamp*, n° 11, 2004.

37 Dans le cadre d'une convention passée entre la Ville de Fécamp et l'association de la Boucane, ces fours ont été restaurés durant l'hiver 2007 par une équipe de bénévoles, dont beaucoup sont des anciens des Pêcheries.

Aux collections de marine, d'art et d'histoire du musée des Pêcheries, vient s'ajouter un cabinet de curiosités, qui se présente comme une réserve ouverte à la visite. Il rassemble une fascinante suite d'objets rares, précieux ou insolites, comptant aussi bien des vestiges archéologiques, des embarcations exotiques que des armes, des ivoires ou des céramiques orientales, collectionnés par les familles fécampoises ou ramenés par les marins au long cours. Ainsi, Sénateur Monnier, ancien capitaine terre-neuva fécampois et ancien capitaine au long cours, a donné un groupe de figurines hindoues sculptées sur bois et revêtues du costume des diverses castes et professions qu'elles représentent. Ayant navigué longtemps dans la mer des Indes, il a rapporté ces statuettes de Cochinchine, côte de Malabar, où il les a achetées vers 1855. Il déclare faire ce don au musée :

[...] pour servir à l'instruction publique et surtout à celle des enfants des écoles, qui ne peuvent mieux apprendre que par la représentation des objets. Il a l'espoir que son exemple sera suivi par ceux des capitaines qui ont navigué dans des pays lointains, et rapporté des objets pouvant servir à l'étude ou flatter la curiosité³⁸.

81

Moins anecdotiques qu'elles ne paraissent, ces statuettes, de même que les porcelaines de Chine ou les maquettes de baleinière et d'embarcations sud-américaines, viennent rappeler qu'à côté de la pêche, les marins fécampois ont pratiqué également d'autres activités, notamment le commerce au long cours vers les contrées lointaines ; des activités qu'on ne connaît pas très bien, tant la recherche historique locale s'est longtemps focalisée sur la pêche morutière. Un nouveau champ de recherche s'ouvre pour le musée de Fécamp !

38 Charles Hue, *Historique du musée de Peinture et d'Objets d'art de Fécamp*, Fécamp, Imprimerie du Mémorial cauchois, 1880, p. 20.

MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS : LE PARADOXE MALOUIN

André Lespagnol †¹
Université Rennes 2

Cité portuaire bénéficiant d'un site quasi insulaire remarquable, héritière d'un passé maritime d'une riche diversité, et jouissant d'une image exceptionnelle à l'échelle nationale et internationale, Saint-Malo paraît a priori un cas d'école idéal pour creuser le lien entre une identité maritime affirmée et sa traduction muséographique. Or, si la cité malouine peut effectivement nous fournir une bonne étude de cas dans cette réflexion collective, c'est sur un mode paradoxal : en fait, jusqu'en ce début du XXI^e siècle, cette cité prestigieuse n'a pas vraiment su traduire – et valoriser – sa forte identité maritime sous des formes muséographiques adaptées, à la hauteur de son riche passé. Ce paradoxe mérite assurément une analyse et une réflexion, si l'on veut, comme c'est le cas aujourd'hui, réparer cette carence et dépasser cette contradiction à travers la réalisation en cours d'un grand projet de musée d'histoire maritime (fig. 1).

FIGURES ET REPRÉSENTATIONS MALOUINES

Dans la première moitié du XIX^e siècle, la cité s'est attachée de manière précoce, sous l'impulsion des élites locales, à définir et affirmer son identité, dans un climat de romantisme *héroïsant*, avec la construction, sous la plume d'une série d'érudits et publicistes locaux aux profils variés², d'un *roman urbain* plus que

- 1 C'est avec une émotion particulière que nous présentons cet article d'André Lespagnol qui nous a quittés au seuil de l'automne 2020. Ce texte, un des derniers qu'il a produits au début de cette année, a été complété et illustré par Philippe Petout, conservateur en chef du Patrimoine et directeur du musée d'histoire de la Ville de Saint-Malo. Les directeurs de ce n° 31-32 tiennent à lui adresser ici tous leurs remerciements pour sa relecture et ses enrichissements éclairés.
- 2 Depuis l'abbé Manet jusqu'au retraité de la Marine impériale, Charles Cunat, ou au publiciste républicain Robidou.



1. Vue aérienne de Saint-Malo. Au premier plan, à gauche, le futur musée d'Histoire maritime (coll. Kengo Kuma and Associates)

d'une véritable histoire de la ville³. Celui-ci mettait en valeur ses *grandes heures* – telle l'attaque par la *machine infernale* lancée par les Anglais en 1693 – et plus encore ses *grands hommes*, dont le talent et la réputation avaient dépassé la limite de leur cité natale par leurs exploits ou leurs œuvres. Or ceux-ci avaient pratiquement tous un lien avec la mer : soit directement, pour les marins, avec des *découvreurs* tels Cartier, des corsaires (Duguay-Trouin, Surcouf) ou des bâtisseurs d'empire comme La Bourdonnais ; soit indirectement, pour les hommes de lettres (Chateaubriand, Lamennais) ou de science (Maupertuis, Broussais), issus du milieu maritime et négociant.

Au début des années 1830, Jules Michelet semble avoir été le premier à opposer les deux villes de Saint-Malo et de Nantes, en disant de la première qu'elle était « la ville des corsaires » et de la seconde celle des négriers⁴. Cette représentation s'est considérablement renforcée à la fin XIX^e siècle, non sans rapport avec le développement de la fonction balnéaire ; le roman urbain tend alors à se polariser autour de la course, activité particulière et emblématique⁵. En 1882, l'abbé Poulain fait paraître *Duguay-Trouin et Saint-Malo la cité corsaire*, d'après sa thèse

3 André Lespagnol, « "Saint-Malo cité corsaire." Réflexions sur la construction de l'image mythique d'une cité portuaire », dans Fanch Roudaut (dir.), *La Ville maritime. Temps, espace, représentations*, Brest, CRBC, 1996, p. 39-46.

4 Dans « Tableau de la France » : Jules Michelet, *Histoire de France*, Paris, L. Hachette, 1833-1841, t. II, p. 10-11.

5 André Lespagnol, « Saint-Malo ville mythique. Les deux âges de la construction d'une mythologie urbaine », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2003, p. 35-44.

de doctorat soutenue à la faculté de Lettres de Rennes⁶. En 1894, le publiciste Eugène Herpin parle quant à lui de « cité corsaire » dans son ouvrage sur la côte d'émeraude⁷. En 1927, il reprend ce slogan comme sous-titre pour *Histoire de Saint-Malo* et contribue à en faire un cliché à l'efficacité médiatique évidente sur les flux croissants de visiteurs. Mais ce cliché fut aussi largement approprié par la société locale tout au long du XX^e siècle, avec notamment des relais actifs au sein des membres de l'Association des descendants de capitaines corsaires. C'est ce que confirme le choix, apparemment consensuel, de construire comme navire emblématique du passé maritime malouin une réplique du *Renard*, cotre corsaire armé par Surcouf en 1813, lorsque la revue *Chasse-Marée* lança le concours « bateaux des côtes de France » en 1989. D'autres options eurent été tout à fait possibles, comme celle d'un trois-mâts goélette, emblématique de la pêche morutière sur les bancs de Terre-Neuve. Observons cependant qu'il s'agissait là d'une vision sélective du passé maritime malouin. Elle ne laissait en effet guère de place aux figures majeures d'entrepreneurs qui avaient fait la fortune de la cité, telles Danycan, Meslé de Grand-Clos, ou les Magon, pas plus qu'aux trafics prosaïques qui avaient constitué le socle de son activité économique, comme la grande pêche à Terre-Neuve ou le commerce d'exportation de toiles, qui a assuré pendant des siècles l'emploi de milliers de marins. Cette sélection occultait largement d'autres trafics essentiels, mais jugés moins nobles, qui avaient contribué puissamment à l'enrichissement de son élite négociante, tels l'interlope et, plus encore, la traite négrière.

Simultanément, sous l'impulsion de la municipalité, cette *mythologie urbaine* allait être très tôt traduite et représentée dans l'espace public sous des formes iconographiques spectaculaires. À travers la sculpture tout d'abord, avec l'édification sur les places et les bastions, tout au long du XIX^e siècle, de statues de grandes figures malouines comme Jacques Cartier, Duguay-Trouin, Surcouf ou Chateaubriand (fig. 2). Dès 1809, l'architecte de la ville Pierre-Joseph Hamon proposa une galerie de bustes à l'hôtel de ville mais le maire Augustin Jean-Claude Thomas des Essarts s'en tint au projet de donner le nom de personnages célèbres aux rues de la ville. Certains événements ont été particulièrement incitatifs :

6 Marie-Joseph Poulain, *Duguay-Trouin et Saint-Malo, la cité corsaire d'après des documents inédits. La course au XVII^e siècle*, Paris, Didier, 1882.

7 L'expression de *cité corsaire* apparaît à la p. 75, dans le corps d'un ouvrage dont le titre – *La Côte d'Émeraude* – constituait lui-même une formule-cliché, promise elle aussi à un bel avenir dans l'économie touristique. Elle fut reprise dès 1902, par Édouard Prampain, dans la préface de son ouvrage *Saint-Malo historique*, avant d'être intégrée par Herpin dans le titre d'*Histoire de Saint-Malo*, publiée en 1927, et de faire dès lors florès dans tous les médias.

la publication en 1824 de la *Biographie des Malouins célèbres* par l'abbé Manet⁸, les funérailles de Surcouf en 1827, la demande de Chateaubriand, en 1828, d'être inhumé au Grand Bé, l'inauguration de la première statue de Duguay-Trouin, en 1829, suivies de celles de Chateaubriand, en 1875, vingt-sept ans après ses funérailles, et plus tardivement la statue de Surcouf en 1903, et celle de Jacques Cartier en 1905.

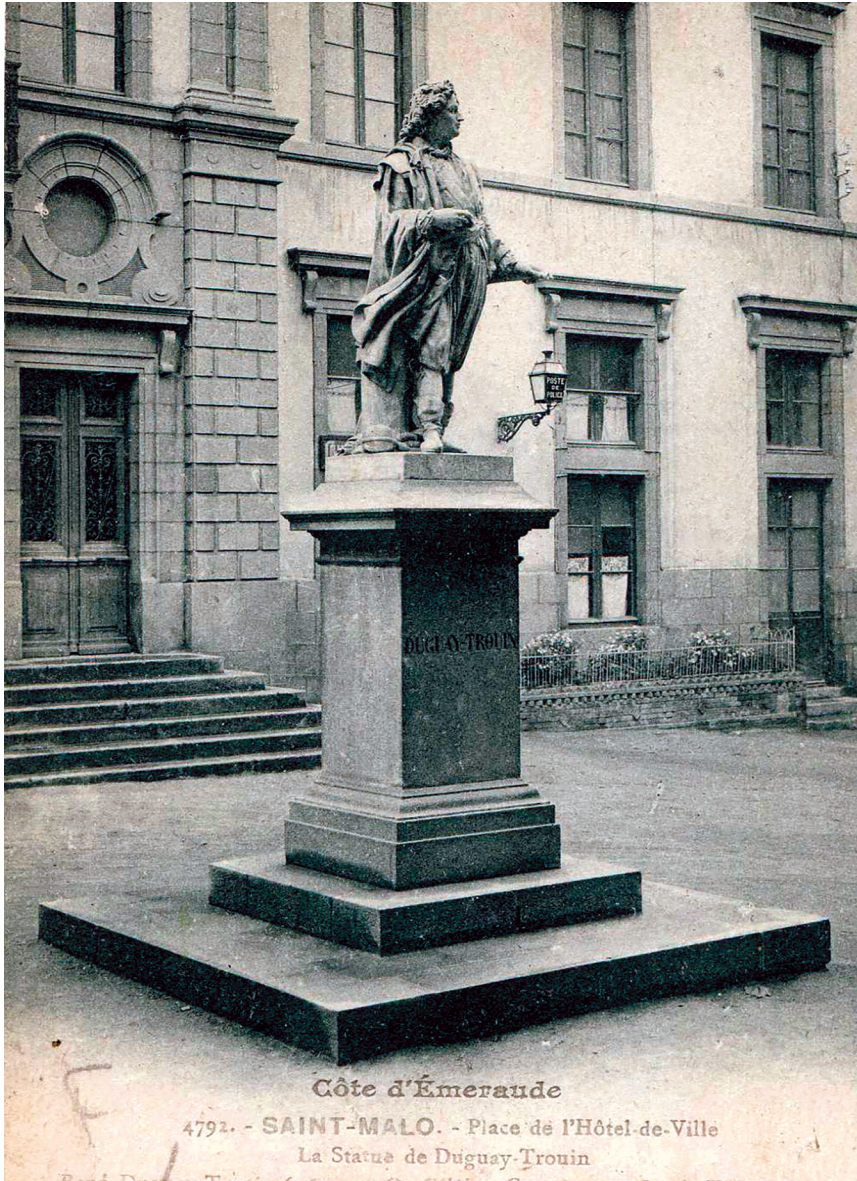
86 Mais cela s'exprima plus encore à travers la peinture, avec la commande au peintre François Riss, à partir de 1838, d'une dizaine de portraits des personnages évoqués ci-dessus, qui furent rassemblés dans une salle de l'hôtel de ville, dite « galerie des grands hommes ». On devait y adjoindre le portrait de Chateaubriand peint par Girodet, que l'écrivain avait accepté de léguer à sa ville natale après sa mort, ainsi qu'une série de quatre tableaux commémoratifs représentant les *grandes heures* de l'histoire de la cité, dont la découverte du Canada par Cartier et le forçement de l'entrée de la baie de Rio par l'escadre de Duguay-Trouin. En 1844, une voyageuse de passage évoquait ainsi « [...] cette grande salle appelée le Musée, où sont réunis les portraits des grands hommes qui ont illustré Saint-Malo ». Autant dire que cette galerie tenait alors lieu de musée historique pour la société locale, et que ce premier choix aide à comprendre les difficultés de l'émergence d'un véritable musée dans la cité malouine.

GENÈSE DU MUSÉE D'HISTOIRE DE SAINT-MALO

La genèse du musée de Saint-Malo a été très laborieuse et problématique quant à son contenu thématique, comme l'a analysé de manière fouillée Philippe Petout, son actuel conservateur⁹. En 1843, après avoir reçu de la Société historique de Québec des restes attribués à la *Petite Hermine*, l'un des navires de Cartier, la ville dut se résoudre à louer un local, très modeste, pour les abriter, ainsi que divers objets, cartes et plans. Mais il fallut attendre l'initiative d'un agent littéraire venu de Paris, Alexandre Vattemare, pour que se constitue, en 1862, une « Société du musée de Saint-Malo » qui regroupait des notables bénévoles. Ils définirent un projet de *musée* visant à rassembler des collections variées en archéologie, ethnographie, histoire, mais aussi en histoire naturelle, géologie, beaux-arts et *curiosités*, dans l'esprit de ce qui se faisait alors dans de nombreuses villes. La municipalité accepta finalement d'accueillir ces collections variées dans plusieurs salles de l'hôtel de ville, alors en voie d'agrandissement, et d'en assurer, à partir

8 François Manet, *Biographie des Malouins célèbres, nés depuis le xv^e siècle jusqu'à nos jours*, Saint-Malo, H. Rottier, 1824.

9 Philippe Petout, « Les origines du musée de Saint-Malo », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Saint-Malo*, 1991, p.87-99.



2. Statue de Duguay-Trouin devant l'ancien hôtel-de-ville, lieu d'exposition du musée jusqu'en 1927 (coll. musée d'Histoire de Saint-Malo)



3. Entrée du musée d'Histoire de la Ville de Saint-Malo ouvert de 1951 à 2019

de 1875, la gestion directe en recrutant un conservateur. C'est dans cet espace que se développa durant un demi-siècle ce « musée à tout faire », comme le signalait en 1892 un annuaire national qui recensait à Saint-Malo « un musée scientifique et archéologique réuni au musée artistique à l'Hôtel de Ville », dont diverses salles hébergeaient désormais les collections hétéroclites, des oiseaux aux herbiers, des estampes aux portraits de la *salle des grands hommes*, des débris de la *Petite Hermine* aux sabres d'abordage, ainsi qu'un fusil de Surcouf... Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le seul changement fut le transfert au grand donjon du château, en 1927, de l'ensemble de ces collections, à l'exception des portraits de la fameuse galerie. Celles du musée municipal n'étaient exposées qu'au rez-de-chaussée, aux troisième et quatrième étages ainsi que dans les combles du donjon. Les autres niveaux servaient pour leur part à l'exposition de la collection privée d'art breton de l'architecte Yves Hémar.

Les collections échappèrent, pour l'essentiel, au terrible incendie qui détruisit la ville en 1944, y compris l'hôtel de ville et sa galerie des grands hommes. C'est dans ce cadre prestigieux et avec cet héritage assez disparate que put être relancé dès 1950-1954 l'actuel musée d'Histoire de Saint-Malo (fig. 3), avec l'appui de la direction des Musées de France et des conservateurs nommés sous son contrôle. Ceux-ci – Dan Lailler puis Philippe Petout – s'efforcèrent de donner à ce musée de la ville ainsi refondé une coloration *maritime* plus affirmée, en s'appuyant sur



4. Salle d'exposition permanente au rez-de-chaussée de la Tour générale, séquence grande pêche à Terre-Neuve (1988-2019)

l'histoire de la cité et de ses marins, illustres ou non (fig. 4). Le développement de cette thématique n'allait pas être une tâche aisée.

L'héritage des collections était, somme toute, assez limité dans ce domaine, même si une politique volontariste d'acquisitions, de recherche de dons, d'élaboration de maquettes, plans ou cartes allait pouvoir les enrichir. Plus embarrassante était la localisation du musée dans le site, bien que prestigieux, du grand donjon. Ce monument historique était limité en termes d'espace disponible, de volumétrie et d'éclairage et le musée devait recourir à des espaces extérieurs – telles les chapelles restaurées de la Victoire et Saint-Sauveur – pour des expositions temporaires. Ce site n'était sans doute pas le lieu idéal pour développer des formes contemporaines de muséographies qui auraient intégré les résultats des recherches historiques, débutées à la fin des années 1950, sur les archives du port malouin. Le développement d'une *vocation maritime* du musée impliquait d'en préciser le contenu et les thématiques privilégiés, ce qui renvoyait à la question de l'identité maritime de la cité malouine, qui allait révéler toute sa complexité au cours de cette période.

Depuis le XIX^e siècle, on l'a vu, s'était construit un roman urbain, autrement dit une mythologie, qui sélectionnait et privilégiait dans le passé maritime malouin certaines activités et grandes figures jugées *nobles* : les découvreurs, de Jacques Cartier à Charcot, et plus encore l'activité corsaire avec ses figures de proue, devenues l'emblème de la cité depuis la fin du XIX^e siècle, sont des thématiques médiatiquement porteuses et attractives pour les masses de visiteurs qui affluent chaque année vers la cité, ses murs et ses plages. Sans s'y limiter, ce sont ces deux facettes de l'histoire maritime malouine que le musée tendait assez naturellement à mettre en valeur. Mais cela ne recouvrait pas, loin de là, la totalité du passé



5. La tour Solidor, lieu d'exposition permanente du musée international du Long-cours cap-hornier de 1970 à 2019 (cliché : Martial Quinton)

maritime de la cité, d'autant que l'on voyait se développer, en cette deuxième moitié du ^{XX}^e siècle, des initiatives locales qui révélaient d'autres facettes de cette identité maritime, notamment dans des essais de traduction muséographique. Ainsi en 1958, la tenue à Saint-Malo d'un congrès international des Cap-Horniers déboucha sur l'organisation d'une exposition « Navires et marins au Cap Horn », qui se prolongea par l'installation d'un « musée international du Long-cours cap-hornier » dans la tour Solidor à Saint-Servan (fig. 5 & 6). Intégrée administrativement au musée de Saint-Malo, cette antenne externe put bénéficier, outre les achats de l'institution, de dons effectués par certains membres de l'association des Anciens Marins, l'amicale internationale des capitaines au long cours cap-hornier. Celle-ci joua alors un rôle majeur dans la promotion de cette thématique, qui résonnait tout particulièrement avec l'existence historique à Saint-Malo d'une école de navigation qui a formé de nombreux capitaines au long cours.

De même, sous l'égide de l'association « Mémoire et patrimoine des Terre-neuvas », créée plus récemment et animée par d'anciens pêcheurs, se constituaient des collections d'objets caractéristiques à la fois des navires et de la vie quotidienne des marins de la grande pêche. Après avoir été prêtés aux grandes expositions interrégionales « Terre-Neuve/Terre-neuvas », labellisées d'intérêt national, qui furent présentées en 2013-2014, conjointement par les musées de Saint-Malo, de Bretagne, de Granville et de Saint-Brieuc, ces objets furent conservés dans un local géré par l'association. Tout cela contribuait,



6. Salle présentant des peintures de navires cap-horniers

certes, à enrichir sensiblement la patrimonialisation du passé maritime malouin, mais répondait surtout aux attentes d'une partie de la société locale et d'un large public de visiteurs. Cependant, cela conduisit aussi à des formes d'éclatement, tant spatial qu'institutionnel, du dispositif muséographique qui montrait ainsi ses limites.

C'est ce que devaient confirmer, paradoxalement, les recherches archéologiques sous-marines lancées sur le site de la Natière, à partir de 1999, par le Département des Recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. À la suite d'une campagne exploratoire qui avait été menée trois ans plus tôt, les fouilles permirent d'exhumer les vestiges de deux frégates de la première moitié du XVIII^e siècle, naufragées sur les rochers bordant une des passes d'accès au port de Saint-Malo. Or, même s'il put participer régulièrement à leur valorisation lors d'expositions montées hors les murs, le musée s'avérait totalement inadapté à l'accueil de ces riches collections archéologiques.

Ainsi, tandis que s'exprimaient partout sur le littoral français, depuis les années 1990, un attrait et un intérêt social pour le patrimoine maritime, avec la demande de création ou de reconfiguration de multiples musées maritimes, dans des périmètres et sur des thématiques variées, Saint-Malo paraissait dans l'incapacité de tirer profit de cette conjoncture bénéfique. À l'évidence, une initiative forte était nécessaire en ce début du XXI^e siècle afin de résoudre cette contradiction.

UN MUSÉE MARITIME POUR LE XXI^e SIÈCLE

92

C'est dans ce contexte complexe que fut lancée dans les années 2000 la réflexion sur la création d'un nouveau musée pour Saint-Malo, en le définissant clairement comme un musée thématique centré sur l'histoire maritime¹⁰. L'occasion fut fournie par la loi de 2002 qui obligeait tous les musées de France reconnus par le ministère de la Culture à élaborer un « projet scientifique et culturel » (PSC). Ce PSC fut élaboré par l'équipe de conservation en 2004-2006, jusqu'à l'étude de préprogrammation. Le lancement officiel du projet fut annoncé par le maire René Couanau en janvier 2006, puis approuvé – non sans débats – par le Conseil municipal en juin 2006. Sa validation par la Direction des musées de France, en décembre 2007, permit de lancer les études de programmation l'année suivante. La démarche fut confortée par l'intégration du projet dans le plan « musées en Région », lancé par le ministère de la Culture en 2010 ; les promesses de cofinancements d'État auguraient alors une réalisation rapide. Mais, une fois encore, la genèse du musée se révéla être un sujet problématique, qui engendra une série de débats portant à la fois sur le contenant – le futur bâtiment et sa localisation – et sur le contenu, c'est-à-dire ses thématiques. Cela posait à nouveau la question centrale de l'identité maritime de la cité malouine telle qu'elle pouvait être perçue par les acteurs locaux, les élus comme les multiples acteurs associatifs, qui se sentaient concernés par sa définition et sa traduction muséographique.

Le premier problème – et donc le premier enjeu – concernait le futur bâtiment et son site. L'idée forte et cohérente avec celle d'un musée adapté à l'époque contemporaine, fut formulée dès le PSC de 2004 : « [...] prendre de la distance avec les murs du château, ceux de l'intra-muros et les remparts qui enferment [...] », en proposant un nouveau site, à la fois plus visible, accessible et « [...] en symbiose avec un contexte portuaire et maritime ». Il s'agissait en l'occurrence d'exploiter un espace occupé par des silos désaffectés, au fond du bassin Duguay-Trouin, qui offrait la possibilité de construire *ex nihilo* un bâtiment adapté à sa fonction. Mais la réalisation de ce projet ne fut pas un long fleuve tranquille : en 2012, la municipalité changea son fusil d'épaule en évoquant des difficultés avec la CCI gestionnaire quant à la libération du site, qui était entre-temps passé dans le périmètre de la Région. Elle se rabattit donc sur un second scénario et sur une opportunité : la réutilisation d'un bâtiment administratif des années 1950, situé près de la cathédrale, tout juste libéré par les services fiscaux. C'était certes une solution moins coûteuse mais plus *conservatrice*, avec un retour symbolique

¹⁰ Les données factuelles utilisées ci-après ont été fournies par Philippe Petout, que l'auteur remercie chaleureusement pour sa contribution. Les analyses présentées demeurent évidemment sous la seule responsabilité de l'auteur.



7. Le futur musée d'Histoire maritime de Saint-Malo,
coll. Kengo Kuma and Associates

du bâtiment dans l'*intra-muros* de Saint-Malo, et qui portait de sérieux doutes quant à l'adéquation de l'immeuble avec les exigences spatiales d'un musée contemporain. En fait, ce scénario minimaliste exprimait un changement de priorité de la municipalité, déjà engagée dans la construction d'une médiathèque dans le cadre de la rénovation du quartier de la gare. Le coût estimé pour ce projet ambitieux s'élevait à 30 millions d'euros, dont 40 % sont pris en charge par la ville. Le dossier du musée fut donc relégué au second plan, et ses ambitions furent revues à la baisse, au risque d'être enlisé. Il fallut attendre l'élection de Claude Renault, en 2014, pour que la municipalité relance vraiment le musée, en revenant au scénario initial de son implantation sur le bassin Duguay-Trouin. Après des négociations constructives avec la Région, ce site, bien positionné au cœur d'un organisme portuaire vivant, et idéalement placé pour capter les flux de visiteurs entre la gare, la plage du Sillon, le Palais des Congrès et la cité historique, fut définitivement retenu. Ce choix permettait aussi de réaliser une construction nouvelle, dont l'ambition architecturale était à la hauteur de l'ambition muséale, en prenant en compte ses exigences propres et ses contraintes. Un concours international fut lancé, dont le lauréat fut Kengo Kuma, un architecte japonais de réputation mondiale (fig. 7). Sa proposition architecturale résolument moderne, avec une élévation sur trois modules, permettra aux futurs visiteurs d'embrasser

dans toute son ampleur le site portuaire et urbain malouin. Après la démolition des silos, réalisée fin 2019, ce chantier est prévu pour une durée de deux ans.

Il ne reste plus qu'à y ajouter l'essentiel : un contenu muséographique digne d'un musée contemporain, qui suscite légitimement des débats à la mesure des enjeux, techniques et économiques, mais aussi identitaires pour la société locale. Plus feutrées sans doute, ces interrogations sous-tendent le travail d'élaboration du projet muséographique lui-même, lancé depuis longtemps par les conservateurs, et concrétisé de manière plus formelle à travers le concours de muséographie gagné en 2018 par l'agence Projectiles, pour les modalités de mise en valeur des collections et objets sélectionnés sur les thématiques retenues.

94

Une première question se posait quant à la finalité même du musée, telle que proposée en 2006 : comment passer d'un musée de ville traditionnel, même s'il comportait une coloration maritime croissante, à un musée thématique d'histoire maritime, présentant un vaste champ d'activités ? Il s'agit de s'appuyer sur le riche passé de la cité malouine, tout en intégrant les réalités du temps présent, celles d'un port vivant et diversifié, depuis les liaisons transmanche jusqu'au nautisme, en passant par la grande pêche morutière, toujours active, désormais en mer de Barents, cinq siècles après son départ à Terre-Neuve. Mais ce musée n'a pas vocation à se limiter à l'histoire maritime locale : il doit s'appuyer sur celle-ci pour viser une portée plus générale, qu'il s'agisse de la grande pêche ou des activités corsaires, de la découverte océanique ou d'une activité comme la traite. Ainsi, la présentation du matériel naval ou de la vie à bord des navires pourront s'appuyer sur les riches collections issues des fouilles sous-marines de la Natière, bien que le hasard fit que les deux frégates n'étaient pas stricto sensu des navires malouins¹¹.

Une deuxième série de débats plus techniques implique les professionnels et concerne les dispositifs et outils de muséographie à utiliser entre, d'une part, les collections d'objets et d'autre part les formes modernes de présentation et de médiation audiovisuelles et numériques. Quels arbitrages et quelles articulations sont à opérer entre les formes classiques et contemporaines de la muséographie, pour illustrer, par exemple, les trafics et circuits des navires dans l'esprit d'une installation interprétative et graphique ?

11 Les fouilles sous-marines réalisées entre 1996 et 2004, sous la direction de Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat, ont permis de découvrir et de récupérer les vestiges de deux frégates naufragées sur le même site : la frégate légère de course la *Dauphine*, construite et armée à l'arsenal du Havre, naufragée en 1704 ; et l'*Aimable Grenot*, frégate construite et armée à Granville pour la course puis le commerce, naufragée en 1749. Voir Élisabeth Veyrat, « La fouille de deux épaves de la Natière (1704 et 1749). Enjeux, évolution et bilan (1999-2008) », dans Christophe Cérino, Michel L'Hour & Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, 2013, p. 107-123.

Il reste surtout un débat plus profond encore, qui porte sur le périmètre thématique que peut recouvrir ce musée d'histoire maritime, compte tenu de la richesse du passé malouin et d'une identité maritime assurément plurielle, nourrie par la présence active dans la société civile locale d'associations spécialisées dans les descendants de corsaires, les cap-horniers, les terre-neuvas, et soucieuses de mettre en exergue *leur part* de ce passé maritime. Quel équilibre trouver dans l'élaboration du projet muséographique entre ces thématiques, compte tenu de leur poids réel dans l'histoire et des attentes des diverses sensibilités ? Quelle part faire à l'activité corsaire, qui constituera sans nul doute un produit d'appel attendu par un vaste public, sans gommer d'autres dimensions jusque-là minorées, comme l'interlope et le circuit des toiles et des piastres, ou simplement occultées comme la traite négrière, désormais bien connue grâce aux travaux d'Alain Roman¹² ? C'est à ces questions essentielles, très sensibles dans le contexte idéologique et politique local, que doit s'efforcer de répondre de manière équilibrée, et avec un souci de faisabilité, le *groupe projet* animé par les conservateurs qui en assurent la conduite opérationnelle. Ce groupe est dirigé avec l'appui d'un conseil scientifique composé d'experts extérieurs qui se réunissent périodiquement, sous l'œil vigilant d'un groupe d'accompagnement qui réunit les diverses associations et acteurs concernés par l'histoire locale, et avec l'appui attendu de l'Association des Amis du musée, qui vient de se constituer en septembre 2019. Il s'agit désormais de la dernière ligne droite, menant à une ouverture du musée, prévue fin 2022, bien qu'elle soit souvent, on le sait, la plus difficile.

12 Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001.

MUSÉES MARITIMES DU FINISTÈRE ET IDENTITÉS DU LITTORAL

Françoise Péron & Laure Ozenfant
université de Bretagne occidentale – CRBC – OPMC Géoarchitecture

La longueur de ses côtes¹, l'extrême variété topographique de son littoral et la forte imbrication entre la terre et la mer font du Finistère le département le plus maritime de France. La vie maritime passée y a modelé des sociétés originales, des paysages littoraux aujourd'hui très appréciés, tout en forgeant des solidarités et des identités qui continuent à être source de création, d'éducation et de savoir-faire. Sa position stratégique d'avant-poste du continent européen en a fait aussi un territoire de surveillance et de défense terre et mer de premier ordre. Il en découle une *maritimité* particulièrement forte². Le Finistère offre ainsi un échantillon complet d'héritages maritimes bâtis, souvent de grande qualité : phares, sémaphores, forteresses, maisons d'armateurs, abris du marin, etc. À partir des années 1980, suite à la brutale mutation des économies maritimes, un grand nombre d'entre eux, après désaffection et oubli, ont été sauvés et reconvertis en musées maritimes, de tailles et d'objectifs très divers. Ce contexte original invite à se poser plusieurs questions. En quoi les musées maritimes du Finistère contribuent-ils à la construction des identités maritimes assez exceptionnelles de ce territoire ? De quelles façons leurs responsables et les acteurs impliqués travaillent-ils ensemble pour répondre à la demande sociale d'ouverture de ces musées à des catégories de visiteurs de plus en plus nombreux et diversifiés (enfants, adultes, touristes de passage, etc.) ? Ces musées contribuent-ils à construire, volontairement ou non, de *nouvelles identités maritimes*, souvent plus imaginaires que réelles, à travers lesquelles la région Bretagne tout entière tend à se

- 1 Environ 1430 km (îles comprises), soit près d'un quart du littoral français métropolitain.
- 2 La *maritimité* est une manière commode de désigner l'ensemble des relations à la mer d'une population, celles qui s'inscrivent sur le plan des préférences, des images et des représentations collectives en particulier. Référence : Françoise Péron, Jean Rieucou (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 1996.

définir actuellement ? Il est à noter que, dans nos univers cloisonnés, le maritime sous toutes ses formes est un thème de plus en plus porteur³.

Les sources utilisées proviennent essentiellement du travail d'équipe, sur plus de vingt ans de recherches, mené au sein de l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne (OPMC) créé en 2005 à l'université de Bretagne occidentale. Depuis 2006, l'OPMC met au point les protocoles d'une recherche-action pilote⁴, en collaboration avec les différents acteurs institutionnels dont les élus, qui a pour objectif de contribuer à la sauvegarde, souvent dans l'urgence, des héritages maritimes bâtis. Dans ce cadre ont été réalisés sept inventaires communaux destinés à tester la méthode et à mobiliser les populations. En 2010, un *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*⁵ est édité et diffusé en librairie. En 2011, le réseau Port d'intérêt patrimonial est créé. Une charte innovante⁶ est corédigée en 2012. La dynamique se poursuit actuellement avec une extension à la fois géographique et thématique qui touche plus largement l'aménagement des territoires côtiers. Ces derniers, gérés dans un nouvel esprit patrimonial, pourraient à leur tour être considérés comme autant de *musées de plein air* de l'histoire maritime, spécifique à chaque localité, et comme autant de révélateurs des paysages qui sont nés des activités en lien avec la mer.

98

À partir du large éventail de problématiques évoquées ci-dessus, l'exposé de nos réflexions se déroulera en trois temps. Tout d'abord sera évoquée l'originalité finistérienne dans la création de musées maritimes. Ensuite, un tour d'horizon de l'ensemble de ces musées permettra de dresser un bref état des lieux. Enfin, à partir du constat, sous forme de truisme, que « les musées maritimes ne sont plus ce qu'ils étaient », la question sera posée de savoir où et de quelles façons se développent des recherches et des actions de connaissances et de divulgation publiques, en parallèle de celles des musées maritimes. Où se logent aujourd'hui ces lieux à ambitions muséales ? Quelles sont les tendances qui se dessinent ? Quels sont les avantages et les risques de ces évolutions des cultures maritimes en général et, en particulier, dans le département situé à la pointe la plus avancée en mer du continent européen ?

3 Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005.

4 « Recherche-action pilote », car conçue pour être reproductible.

5 Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, Morlaix, éd. Le Télégramme, 2010.

6 *Charte d'urbanisme relative au port d'intérêt patrimonial*, présentée publiquement en 2013.

ORIGINALITÉ DE LA DYNAMIQUE PATRIMONIALE FINISTÉRIENNE

L'essor du nombre de sites consacrés à l'exposition publique des différentes facettes des héritages maritimes du Finistère et l'avènement de nouvelles catégories de musées maritimes sont contemporains des *fêtes maritimes* et de la création d'une flotte patrimoniale bretonne, au cours des années 1985-1995. Ce département a joué un rôle pionnier dans ce domaine.

DISTINGUER HÉRITAGE ET PATRIMOINE

Il convient tout d'abord de préciser le sens des mots qui seront employés ici, car, devenus à la mode, ceux-ci sont de plus en plus employés, les uns à la place des autres. Ainsi en est-il des mots musée, patrimoine, paysage, identités personnelles, identités territoriales. Le mot patrimoine est un « concept flou⁷ ». Nous pouvons cependant clarifier les choses en distinguant nettement héritages historiques et patrimoine culturel.

Tout ce dont on hérite ne fait pas forcément patrimoine. Selon le dictionnaire, le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué par l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine est donc avant tout subjectif, *considéré comme*, arbitraire et projectif, car digne d'être transmis aux générations futures. Ce qui est retenu des héritages pour constituer un patrimoine singulier est toujours le résultat d'une décision politique arbitraire. Décider de mettre en valeur le patrimoine littoral et maritime est un acte stratégique qui vise à faire reconnaître les spécificités de l'identité littorale et à affirmer l'existence d'un type d'espace singulier, dont il convient de conserver et valoriser les spécificités maritimes. Les constructions patrimoniales s'inscrivent toujours, plus ou moins ouvertement, dans un rapport de force. En résumé, le patrimoine est davantage une dynamique qu'un ensemble d'objets figés. Les dynamiques patrimoniales actuelles se situent au cœur des reconstructions territoriales multiformes contemporaines ; or, le littoral se trouve en première ligne.

Le processus de patrimonialisation qui aboutit à la constitution de patrimoines maritimes est identique à celui d'autres patrimoines : disparition d'objets et de bâtiments liés aux économies traditionnelles, oubli, redécouverte et mise en valeur au moyen d'un ensemble de dispositifs de protections, de restaurations et de célébrations de ces nouveaux objets. Mais le patrimoine maritime, qui comprend à la fois les navires et les ensembles bâtis riverains, est particulièrement oxydable. De nature fragile, il y a quarante ans, il était déjà menacé par la pression

7 Françoise Choay, *L'Allégorie du Patrimoine*, Paris, Éditions du Seuil, 1992.



1. La foule sur les quais lors des Fêtes maritimes de Brest, en 2008 (cliché © OPMC)

immobilière alors naissante sur le trait de côte. Sans intervention, il risquait de ne subsister de ces héritages maritimes bâtis et des objets qui leur sont liés que quelques éléments sous forme de reliquats éparpillés, présentés aux publics comme des curiosités, certes respectables, mais un peu vieillottes : ici un pan de bâtiment de conserverie, là l'emplacement d'une ancienne cabane de construction navale, là un vieux bateau gisant dans la vase d'un fond de port... Ce constat joua le rôle de signal d'alarme.

LES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME, DÉCLENCHEUR D'UN NOUVEAU PATRIMOINE MARITIME

En France, bien qu'il existe le musée national de la Marine, installé au palais de Chaillot à Paris, le renouvellement du patrimoine maritime culturel s'effectue ailleurs. Dans le Finistère, les fêtes maritimes sont à l'origine de l'avènement d'un *nouveau patrimoine maritime*. Le coup de tonnerre lancé depuis le fond de la rade de Brest en 1980 sur le site de *Pors Beac'h*, suivi par Douarnenez et Brest à nouveau en 1992, trace sa route en direction d'autres côtes de France qui reprennent rapidement le flambeau. Les fêtes du patrimoine maritime, telles qu'elles sont apparues dans les années 1990 (**fig. 1**), étaient centrées, non sur les bateaux prestigieux de la Marine nationale ou de la *belle plaisance*, mais sur de simples

bateaux de travail. D'emblée, le succès est immense et surprend les organisateurs eux-mêmes.

Elles naissent en 1980, à l'initiative d'un petit groupe d'amateurs de vieux gréements, groupés autour de Bernard Cadoret – personnage charismatique, haut en couleur, créateur du *Chasse-marée*, revue d'histoire et d'ethnologie maritimes. En quelques années, les célébrations festives du patrimoine maritime se diversifient au gré des spécialités locales et entraînent la construction de répliques de bateaux de travail⁸. Elles reproduisent également l'esprit marin : on chante, on danse, on mange ensemble, avec ceux d'ici et ceux d'ailleurs ; les vieux apprennent aux plus jeunes les rudiments des cultures et savoir-faire maritimes. Qu'elles soient grandes ou modestes, ces fêtes rencontrent un succès qui perdure⁹. Si les plus grandes fêtes, comme celles de Douarnenez et de Brest, sont très vite populaires auprès du public national et international, les plus discrètes, initiées par des associations locales, ont largement contribué à l'ouverture de *petits musées maritimes*, à thématique nouvelle, qui s'égrènent désormais en chapelet le long des côtes. Citons, par exemple, sur l'île de Molène, le musée du *Drummond Castle* ouvert en 2011. Ce musée, rempli d'objets collectés ici et là, est consacré au naufrage du paquebot britannique éponyme, qui eut lieu le 16 juin 1896 au large de l'île, causant la mort de 141 passagers et de 103 hommes d'équipage. Le navire, parti d'Afrique du Sud, devait arriver en Grande-Bretagne le lendemain. Mais où situer le musée maritime au sein de cette effervescence que l'on appelle alors le *patrimoine maritime* ?

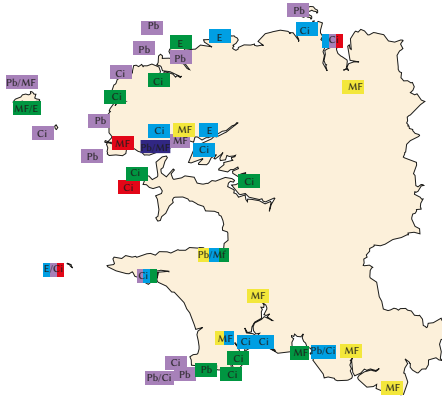
TOUR D'HORIZON DES MUSÉES MARITIMES EN FINISTÈRE

Les musées consacrés aux activités maritimes et lacustres de l'homme se distinguent par leur contenu et une dénomination qui est propre à cette catégorie. Dans le Finistère, ils couvrent en fait des réalités bien différentes, en fonction de la diversité de leurs appellations, du large champ des thématiques abordées, des objectifs et des moyens qui leur sont alloués, de leurs périodes d'ouverture, ou bien encore des modes de gestion retenus (fig. 2).

8 Le concours des bateaux des côtes de France initié par la revue *Le Chasse-marée*, fixée à Douarnenez à partir de 1981, contribua à l'apparition d'un nouveau type de bateau patrimonial : les bateaux reconstruits, qui sont en fait de faux vieux gréements.

9 Annie Le Dem, *Les Fêtes du patrimoine au sein de la reconstruction des territoires littoraux, l'exemple de la Bretagne*, thèse de doctorat sous la direction de Françoise Péron, université de Bretagne occidentale, 2004.

a. appellations et thèmes abordés



■ « Musées de France » agrément attribué par le Ministère de la Culture (musées qui ont pour vocation la restauration et la conservation de leurs collections pour les présenter au public).

Eco Ecomusée (établissement qui a pour objectif de fédérer localement la population autour d'un projet, transformer les habitants en acteurs et usagers de leur propre patrimoine, développer une base de données pour la communauté et favoriser les échanges, la transmission par le biais de cette recherche).

Ci Centre d'interprétation ou de découverte du patrimoine maritime local (type de musée qui ne dépend pas d'une collection constituée et dont l'objectif est de mettre en valeur et de faciliter la compréhension d'un patrimoine singulier auprès d'un large public et qu'il est impossible de classer dans un musée classique)

Pb Patrimoine maritime bâti valorisé (bâti qui présente un intérêt patrimonial et qui est protégé sur la durée pour être transmis aux générations futures).

Principaux thèmes abordés

■ Les travailleurs de la mer (pêche, récolte algues, cabotage) : époués et savoirs-faire liés.

■ Défense militaire des côtes et faits militaires mémoriaux.

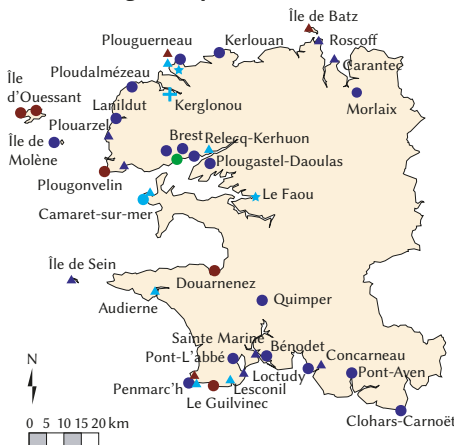
■ Surveillance des côtes, sauvetage, navigation

■ L'histoire de la Marine française et de ses arsenaux.

■ Histoire et vie locale.

■ Les arts – paysages maritimes et regards portés sur les sociétés littorales.

b. période d'ouverture et mode de gestion par établissement



Période d'ouverture des établissements :

○ Ouverture toute l'année

△ Ouverture saisonnière (parfois sur demande hors saison)

⊕ Fermés momentanément

☆ Ouverture lors d'événements exceptionnels

Mode de gestion des établissements :

■ Gestion Ministérielle

■ Gestion par une collectivité territoriale (commune, Communauté de Communes ou d'agglomération, Métropole, Département)

■ Gestion par une structure mixte (SEM, CCI, PNRA)

■ Gestion associative

Réalisation : Laure Ozenfant, jan. 2021.

Sources : Atlas du patrimoine maritime du Finistère (2010) ; Le Dem (2004)

2. Cartographie des musées maritimes en Finistère

Les musées de France

Cette appellation attribuée par le ministère de la Culture, selon la loi du 4 janvier 2002, peut être accordée aux musées appartenant à l'État ou à une autre personne morale de droit public ou de droit privé à but non lucratif. Celle-ci leur assure un haut niveau de protection des collections, qui deviennent inaliénables, imprescriptibles et insaisissables. Animé par une équipe de professionnels qualifiés, un musée de France doit réussir de façon pérenne les missions de conservation, de restauration, d'étude et d'enrichissement des collections qui lui sont confiées. Il contribue de ce fait aux progrès de la recherche et de la connaissance ainsi qu'à leurs diffusions. Un musée de France doit rendre ses collections accessibles au plus large public possible, afin d'assurer la mission d'accès à la culture égal pour tous.

Les écomusées

Ce que l'on nomme *écomusée* est une institution culturelle qui abrite des fonctions de recherche, de présentation, de conservation et de mise en valeur d'un ensemble de biens naturels et culturels représentatifs d'un milieu, d'un territoire et des modes de vie qui lui sont rattachés. L'écomusée trouve son origine à Ouessant où Georges-Henri Rivière aidé de Hugues de Varine ouvre en 1968 un type original d'établissement de France¹⁰. Celui-ci est composé de deux maisons sises au petit village du Niou, qui sont restaurées et aménagées, avec le concours enthousiaste des habitants, pour leur faire retrouver leur état de la fin du XIX^e siècle. Il présente la culture insulaire dans ses adaptations au dur milieu ouessantin : femmes cultivatrices, prisonnières de leur île et hommes nomades, qui naviguent sur toutes les mers du globe. S'ensuivent en Bretagne deux autres écomusées maritimes qui lient à la fois *le dedans et le dehors de la vie côtière locale* : l'écomusée de l'île de Groix, ouvert en 1984, et l'écomusée des Goémoniers et de l'Algue à Plouguerneau (fig. 3), en 2014 (Finistère Nord).

10 Jean-Pierre Gestin : premier conservateur de l'écomusée d'Ouessant, ancien conservateur en chef des musées du Parc régional d'Armorique.



3. Fête des goémoniers à Plouguerneau (cliché © OPMC)

LE FINISTÈRE, PIONNIER EN MATIÈRE DE MUSÉES MARITIMES

Le Finistère offre une forte représentativité de musées maritimes, en comparaison d'autres catégories de musées, industriels ou ruraux par exemple, mais dont les établissements sont très différents les uns des autres, et parmi lesquels on trouve quelques joyaux à l'échelle nationale et européenne. Citons en priorité les quatre musées les plus emblématiques du département.

Tout d'abord le musée national de la Marine de Brest : installé dans le château, telle une figure de proue dominant la rade, ce site bénéficie de vues imprenables sur les eaux, aux couleurs changeantes, qui le baignent. Il se visite d'ailleurs autant pour les salles historiques qui le composent, que pour les collections qu'il présente, quasi en situation, en accord avec le lieu (fig. 4).

Il s'y déroule des expositions thématiques d'œuvres en rapport avec la mer et l'actualité. Grâce à son appartenance au réseau de musées nationaux de la Marine – qui comprend Paris bien sûr, mais aussi ses antennes littorales que sont Port-Louis, Rochefort et Toulon – il profite de la grande expérience du réseau en matière de conservation patrimoniale pour des objets anciens qui étaient à la Marine française et favorise toute recherche concernant l'historiographie maritime.

Les deux autres grands musées maritimes du Finistère, le Port-musée de Douarnenez et le musée de la Pêche de Concarneau, sont dédiés aux travailleurs de la mer et à l'exploration des savoir-faire et des techniques d'exploitation de la sardine et de la langouste, et aux pêches locales. Véritables joyaux finistériens, l'une de leurs caractéristiques communes est de présenter des bateaux tels quels,



4. Figures de proue au musée national de la Marine à Brest
(cliché © MnM – Tous droits réservés)

visitables à l'intérieur et à flot. Celui de Concarneau, qui s'attache aux techniques de pêche du monde entier, tout en consacrant une large part à celles pratiquées en Bretagne, fut le premier musée en France destiné à la pêche. Installé en 1981 dans une ancienne caserne de la ville close, il est assez atypique dans la mesure où ce sont les industriels du port qui ont souhaité cet établissement et l'ont largement parrainé. Il est labellisé musée de France depuis 2002.

L'histoire du Port-musée de Douarnenez est totalement différente. Rappelons que Douarnenez est le premier port sardinier de France à la fin du XIX^e siècle, avant de se reconvertir dans l'exploitation de la langouste verte de Mauritanie. Le Port-musée actuel, inauguré en 1993, a pris la suite de l'ancien musée du Bateau, ouvert en 1985 à l'initiative de l'association locale *Treizour*¹¹, née en 1979, qui avait précocement sauvé de la destruction nombre de bateaux de travail en les collectant de façon empirique. La création du Port-musée de Douarnenez découle directement de l'enthousiasme patrimonial maritime caractéristique des années 1990. Avec plus de 250 modèles en exposition, ou en remise dans les bâtiments d'une ancienne conserverie, il s'agit du plus grand musée de bateaux de France.

S'y adjoint un important bassin à flot qui expose à la fois la pêche, le cabotage, la plaisance, le sauvetage en mer et le balisage avec, notamment, le spectaculaire bateau-phare *Scarweather*, acheté à la Grande-Bretagne. Comme d'autres musées du Bateau, tels Exeter en Grande-Bretagne ou le musée de Collioure dans les Pyrénées orientales, celui-ci a rencontré de grosses difficultés de financement et de gestion. Il a cependant réussi à se pérenniser et à attirer des publics nombreux grâce à l'organisation d'expositions variées, de grande qualité, qui abordent des sujets contemporains en lien avec le secteur maritime du monde entier. Le site de la place de l'Enfer sur laquelle s'ouvre le musée est aussi celui de l'ancrage de la Fédération régionale pour la culture maritime (FRPCM). Première créée en

11 Signifie, en breton, *le passeur*.



5. Patrimoine maritime navigant, exposé au Port-musée de Douarnenez
(cliché © OPMC)

France en 1979, elle s'est installée en 1993 dans un local adjacent au musée pour ouvrir un centre de formation en charpente traditionnelle, auquel est joint un programme de développement et d'animation autour du site du musée du Bateau.

Enfin, il convient de rappeler que de nombreux musées finistériens, notamment ceux qui portent l'appellation musée des Beaux-Arts, sont intéressants à visiter pour leurs collections d'œuvres artistiques qui reproduisent des tableaux vivants de la vie maritime d'autrefois. En effet, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, dans l'élan de la villégiature balnéaire, de nombreux peintres de passage en Finistère ont concouru à la conversion des regards portés sur le secteur maritime, en soulignant l'originalité et la singularité des activités et des rituels de vie des populations littorales. Citons ici le musée des Beaux-Arts de Brest, celui de Morlaix, le musée bigouden de Pont-L'Abbé, le musée départemental breton de Quimper, le musée des Impressionnistes de Pont-Aven ou encore celui du Pouldu à Clohars-Carnoët. Si ces établissements ne sont pas directement spécialisés dans les activités liées à la mer, certaines de leurs collections contribuent largement à la compréhension du monde maritime aujourd'hui disparu¹².

¹² Se référer à Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, op. cit., chap. « Les paysages littoraux sous le regard des peintres », p. 56-61.

Ces petits musées se succèdent le long du littoral. Citons le musée maritime de l'île de Sein, les musées maritimes du Cap Sizun ou de Carantec, l'Ancre *an Eor*¹³, la maison de l'Algue à Lanildut, l'Abri du marin de Sainte-Marine, le musée du bord de mer de Bénodet, le chantier naval Le Cœur à Lesconil, la conserverie Le Gall à Loctudy... Grâce au concours technique et financier de la région Bretagne, du département du Finistère, des collectivités locales et des mécènes, ces petits musées peuvent aussi témoigner du passé des populations maritimes et participer à la dynamique mémorielle de ces lieux. D'autres établissements, encore plus modestes, exposent des collections quasi privées qui s'apparentent parfois davantage à des objets de brocante qu'à des pièces de musée. Mais qu'importe, ils jouent aussi un rôle dans l'éveil des consciences et la mobilisation des habitants. Créés à l'initiative d'associations de sauvegarde du patrimoine¹⁴, nombre de ces musées ont un réel intérêt, car ils constituent le premier territoire de collecte d'objets et de mémoires à l'échelle locale.

Autre nouveauté – relative, car les autodidactes ont toujours existé –, les *sachants locaux*, en proposant aux visiteurs une interprétation simple, mais sincère, d'éléments de cultures maritimes riches et originaux, issus de leur milieu de vie quotidien, jouent bien souvent le rôle de *passeurs d'altérité et de mémoire*. Afin d'aider les visiteurs du site à mieux comprendre ce qu'ils voient, et donc à mieux l'apprécier, ils organisent souvent des visites guidées et partagent ainsi leurs savoirs et leur regard issus de leur expérience des lieux. Certaines d'entre-elles sont maintenant intégrées avec bénéfice à des circuits touristiques locaux, lors des hautes saisons. Ils peuvent également servir de lieu d'animation à l'année, dans le cadre de manifestations diverses : fêtes de quartiers, fêtes du Patrimoine, ateliers périscolaires. Les recherches sur Internet permettent aussi à ces passeurs d'enrichir facilement leurs connaissances.

Pour boucler ce tour d'horizon, n'oublions pas de signaler les éléments historiques les plus variés : photographies, textes, témoignages enregistrés et autres, qui circulent quotidiennement sur les réseaux sociaux, créent une belle émulation entre les participants. La prolifération de données multiformes a le mérite d'exister et de croître, dans l'attente d'un personnel scientifique qui les organise méthodiquement. Il serait donc malvenu de moquer ce beau et riche potentiel. Cette hétérogénéité grandissante de structures a pour résultat positif de mettre en évidence les divers éléments constitutifs des cultures maritimes :

13 *L'ancre de fortune*, en breton.

14 « Carte des associations du patrimoine maritime en 2010 », voir Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, op. cit., p. 112-113.

objets, mobiliers, bateaux, témoignages, rituels, pratiques, etc. Cela souligne, à travers les discours tenus, le rapport délicat entre mémoire et histoire. Ainsi le voyageur, en musardant au gré de son inspiration le long de cette route des *musées maritimes* finistériens, plus ou moins conventionnels, s'imprègne-t-il subrepticement de la richesse et de l'originalité du legs des activités traditionnelles¹⁵ maritimes, tout en découvrant petit à petit leurs valeurs universelles communes liées au monde de la mer : le voyage et la découverte, la richesse de la nature marine et littorale, les horizons marins, la solidarité des gens de mer, l'imaginaire marin...

6. Tableau de synthèse des musées et sites patrimoniaux maritimes dans le Finistère

Établissements ayant l'appellation « Musées de France »	
musée de Morlaix	Morlaix
Maison du Niou (écomusée des traditions ouessantines)	Ile d'Ouessant
centre national des Phares	Brest / Ouessant
musée des Beaux -Arts	Brest
musée de la Marine	Brest
Port-musée	Douarnenez
Musée bigouden	Pont-l'Abbé
musée de la Pêche	Concarneau
musée des Beaux-arts	Pont-Aven
Phares	
maison-phare de l'Ile Louet	Carantec
phare de Roscoff	Roscoff
phare de l'Ile de Batz	Ile de Batz
phare de l'Ile Vierge	Plouguerneau
phare de Lanvaon	Plouguerneau
feu de l'Ile Wrac'h	Plouguerneau
phare du Stiff	Ile d'Ouessant
phare de Trézien	Plouarzel
phare de la pointe Saint-Mathieu	Plougonvelin
Grand phare	Ile de Sein
Vieux phare	Penmarc'h
phare d'Eckmühl	Penmarc'h
phare de Bénodet	Bénodet

15 Le mot *traditionnel* est employé ici dans son sens le plus ordinaire, à savoir usages et activités héritées du XIX^e siècle ou époques antérieures.

Sites locaux de mise en valeur du patrimoine maritime culturel		
Militaire	château du Taureau	Carantec
	Musée 1939-1945	Plougonvelin
	fort Montbary, mémorial du Finistère	Brest
	Tour Vauban	Camaret
	musée mémorial de la Bataille de l'Atlantique	Camaret
Pêche / Goémon	village de Ménéham	Kerlouan
	écomusée des Goémoniers et de l'Algue	Plouguerneau
	maison de l'Algue	Lanildut
	maison des Kerrhores	Le Relecq-Kerhuon
	maison du Patrimoine	Camaret
	Haliotika	Le Guilvinec
	Marinarium	Concarneau
Conserverie	Ancienne conserverie Alexis Le Gall	Loctudy
Naufrage/catastrophe	Ancre an Eor	Ploudalmézeau
	musée du Drummond Castle	Ile de Molène
	Menhir mémorial « Droits de l'homme »	Plozévet
	nécropole médiévale d'Iliz Koz	Plouguerneau
Surveillance des côtes	centre national des Phares	Brest / Ouessant
Sauvetage	musée de la Station de sauvetage	Ile de Sein
	abri du Canot sauvetage Papa Poydenot	Penmarc'h
Balnéaire	musée du Bord de mer	Bénodet
	maison-musée du Pouldu	Clohars-Carnoët
Vie des populations littorales	maison des Johnnies	Roscoff
	maison du pêcheur	Tréglonou
	tour Tanguy	Brest
	musée de la Fraise et du Patrimoine	Plougastel-Daoulas
	centre d'interprétation du Patrimoine maritime de la rade de Brest	Le Faou
	Abri du marin de Sainte-Marine	Combrit
Sites multi-thèmes	Musée maritime	Carantec
	Musée maritime	Île de Sein
	Musée maritime du Cap Sizun	Audierne
	Maison du patrimoine-ville close	Concarneau

7. Le musée des Phares
& Balises d'Ouessant
(cliché © OPMC)



Comment ne pas parler ici des phares finistériens en tant qu'héritages maritimes de première grandeur ? Depuis des temps anciens, les navires qui se dirigent vers l'Europe du Nord doivent obligatoirement contourner *Penn ar bed*¹⁶. Les naufrages de navires y sont nombreux, particulièrement au XIX^e siècle, à l'époque du développement de la grande navigation intercontinentale effectuée par des voiliers. Au début du XX^e siècle, un grand programme d'éclairage et de surveillance de la navigation dans ces parages est décidé par la Commission des phares et balises. Édifiés en pleine mer pour certains d'entre eux, sur des roches qui ne se découvrent que quelques heures à marée basse, dans des endroits où le courant est particulièrement fort, ces phares constituent des ouvrages d'exception et de grande beauté. Leur construction est chaque fois une véritable épopée. Ayant perdu leur utilité depuis l'essor de nouveaux moyens techniques d'assistance à la navigation, ces phares, peu à peu automatisés, ont été plus ou moins laissés à l'abandon. Ils sont néanmoins restés très populaires. Dès leur construction, ils sont regardés comme une manifestation du génie humain¹⁷ et ont fait beaucoup fantasmer. Devenus emblématiques des côtes du Finistère, ils occupent de nos jours une place majeure dans les représentations que le public se fait du littoral et contribuent largement à son identité. Dans notre *nouveau monde* des images omniprésentes, les phares de la pointe bretonne sont partout. Utilisés comme décor, emblème, logotype, signe de ralliement ou d'appartenance à la cause bretonne par les médias (films, séries télévisées notamment), par les producteurs locaux, les publicistes, les *designers* et autres, ils se déclinent sur tous les supports au point d'en tétaniser nos esprits !

Et pourtant, en raison des coûts élevés d'entretien et des difficultés à réutiliser ces bâtiments, particulièrement les phares en mer, une controverse s'est constituée autour de l'opportunité ou non de les laisser tout bonnement s'écrouler. La Société nationale pour le patrimoine des phares et balises, créée en 2002, a pris clairement position pour leur sauvegarde en proposant de leur offrir une seconde vie¹⁸. À la même époque, d'autres personnes ont œuvré dans le même sens et ont été entendues, puisqu'en 2009 le livre bleu du Grenelle de la mer affirme que « l'éducation à la mer doit être une priorité ». Il propose à l'article 103 de faire du musée des Phares et Balises situé à Ouessant la base d'un musée d'envergure internationale. Le transfert de la gestion des phares d'intérêt patrimonial, de l'État (direction des Affaires maritimes) vers le Conservatoire du

16 En breton : *tête du monde, bout du monde*. Appellation bretonne du département du Finistère.

17 Voir Jules Michelet, *La Mer*, chap. VIII « les Phares », 1861.

18 Association fondée par Marc Pointu qui conduit depuis vingt ans des opérations très largement médiatisées auprès du public français et étranger.

littoral en 2012, acte cette politique, dont le Finistère est le grand bénéficiaire¹⁹. Les objectifs sont doubles : mettre sur pieds un réseau de valorisation des phares de Bretagne et assurer la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion de leur mobilier (lanternes, lentilles, mobilier de chambre de veille, de chambre de gardiens, cartes et documents anciens). Chose dite, chose faite, mais c'est toutefois insuffisant. Il existe 24 phares dans le Finistère (dix terrestres, un éteint, sept insulaires et sept en mer)²⁰. Depuis 2010, quatorze d'entre eux ont été classés ou inscrits au titre de monuments historiques²¹. Cependant, l'état extérieur et intérieur des ouvrages en mer n'est pas toujours des meilleurs.

Des phares à terre aux phares sur avancée rocheuse en mer, c'est certainement sur les côtes finistériennes que l'offre de phares visitables est la plus large. Dans le Finistère Nord, ce sont ceux de l'île de Batz, de l'île *Wrac'h*, de l'Île vierge, du *Stiff*, de Saint Mathieu et de Trézien. Dans le Finistère Sud, il est possible de visiter ceux de l'île de Sein et d'Eckmühl. Alors ces phares peuvent-ils être considérés comme des musées de plein air, sis entre le ciel, la roche et l'eau ?

112

Pour certains, la réponse est incontestablement affirmative car ils abritent des reconstitutions de chambre de gardiens (le *Créac'h*) ou des boiseries précieuses (Kéréon). Mais le phare en lui-même n'est-il pas un musée maritime qui parle tout seul ? Le navigateur qui contourne un phare en mer en tentant de longer au plus près sa base de pierre, qui lève les yeux en direction de son formidable fut, s'émerveille du parfait assemblage de pierres, détecte les traces du treuil qui sert à hisser les gardiens, ne peut qu'être ému²². Soudain, la vision forte de cette chaîne humaine, quasi ininterrompue, faite de montées et de descentes de gardiens²³, maintenue pendant presque 100 ans, quelles que soient les conditions de la météo et de la mer, ébranle l'entendement. Un phare, ce n'est pas seulement la manifestation d'une technique passée, c'est l'incarnation de l'une des expériences les plus belles et les plus tragiques de la mer et de la navigation. Cette expérience est tellement vraie que des gardiens de phare, des écrivains ou des cinéastes sont parvenus à la dire ou l'imaginer²⁴. Un phare est un *musée maritime vivant*.

19 Vincent Guigueno, *Au service des phares. La signalisation maritime en France (XIX^e-XX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2001.

20 Définition simplifiée du phare : se reporter à Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du Patrimoine maritime du Finistère*, *op. cit.*, p. 16.

21 En 2012, le musée national de la Marine de Paris a présenté une grande exposition intitulée : *Phares*.

22 Vincent Guigueno, *Au service des phares*, *op. cit.* L'auteur remarque qu'ils sont plus beaux que nécessaire, quant à la qualité de la taille des pierres, des encadrements, etc.

23 Louis Cozan, *Un Feu sur la mer. Mémoires d'un gardien de Phare*, Ouessant, Éditions les Îliennes, 2019.

24 Anatole Le Braz, *Le Gardien du feu* (nouvelle de 1900, film réalisé par Gaston Ravel en 1924), Philippe Lioret, *L'Équipier* (film réalisé en 2003) et bien d'autres.

Jusqu'à maintenant, le musée des Phares et Balises de l'île d'Ouessant, créé en 1985, était le seul des côtes de France à s'intéresser aux thèmes de l'éclairage et de la signalisation maritime. Or cela est pleinement symbolique pour ce musée installé dans le phare du *Creac'h*, construit en 1865 au cours de la grande période historique où progresse l'éclairage des côtes. Un ambitieux projet de centre national des phares devait voir le jour en 2022 à la pointe Finistère. En appui du musée déjà existant au *Creac'h*, un centre de découverte de l'histoire et des missions de l'administration des Phares et Balises devait être installé au port de commerce de Brest, et un lieu plus spécifique, situé à Gouesnou (commune de la métropole brestoise) aurait été en charge de la restauration et de la conservation des objets extra-ordinaires de cette collection. Ce projet n'a pas pu voir le jour et au-delà de toute polémique, cela souligne deux choses. D'une part la difficulté de mener des projets d'une telle ampleur dans une époque contrainte par de nombreuses incertitudes liées notamment au contexte international (Covid 19, guerre en Ukraine). Et d'autre part, le nécessité de penser l'aménagement des interfaces ville-port en maintenant un dialogue constant entre les acteurs locaux et les professionnels. Un musée suppose de consacrer un espace pour y placer des objets hors du temps afin de mieux les comprendre et de les conserver. La question de l'emplacement de ce centre d'interprétation sur un éperon dans un port en plein renouvellement a remis en cause la totalité du projet. Gardons en tête que les espaces portuaires sont en perpétuel mouvement et c'est bien cela qui les qualifient.

LES MUSÉES MARITIMES EN INTERACTION AVEC LES FORCES VIVES DES TERRITOIRES

le paysage muséal du Finistère a beaucoup évolué ces dernières années, à la faveur du patrimoine maritime. Classer les musées maritimes dans des catégories strictement circonscrites risquerait de figer leur situation à un instant T et nous éloignerait de la diversité qui les caractérisent. Surtout, ce serait omettre le nouveau rôle des musées maritimes qui est d'interagir avec les territoires²⁵.

SURFER SUR LE DÉSIR DE MER DES FRANÇAIS :

TROIS NIVEAUX GÉOGRAPHIQUES D'INTERACTION

Les communes littorales, en investissant le terrain des musées maritimes et des associations liées, s'assignent plusieurs objectifs : créer du lien social entre les

25 D'un point de vue plus général, concernant les liens entre patrimoine et territoire, se référer au colloque pluridisciplinaire organisé à l'université de Nîmes en février 2010 par Dominique Crozat, et à la communication de Guillaume Marie, Françoise Péron, « Patrimoine culturel et désirs de territoires, vers quels développements ? »

populations natives et les nouveaux arrivants ; éduquer à la mer en favorisant la transmission de connaissances et de savoir-faire issus du lieu ; mais aussi attirer et retenir les touristes au moyen d'une offre culturelle originale, inédite et accessible à tout public. N'oublions pas que ce sont les administrés qui votent et supportent les budgets annuels communaux. Commerçants, artisans et hôteliers doivent *y trouver leur compte*, au sens littéral du terme.

À l'échelon départemental, la valorisation muséale maritime, d'abord considérée comme onéreuse au regard des autres compétences de la collectivité (aides sociales, opérations d'aménagement, entretien des routes, etc.), s'est peu à peu affirmée. Dès 2005, le Conseil départemental du Finistère a pris des engagements forts vis-à-vis du maintien des cultures maritimes²⁶, en soutenant, malgré les réticences de certains élus, la valorisation de sites locaux de transmission des cultures maritimes. Dans une approche transversale, la collectivité a donc aidé financièrement des laboratoires universitaires, tels que l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne (OPMC), pour définir les objets patrimoniaux maritimes de référence, rendre compte de leurs riches potentialités et souligner également leur fragilité. Ainsi, en complément de *L'Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, des outils d'aide à la connaissance et à la décision ont été mis à disposition du département à destination des élus locaux et du grand public.

114

À l'échelon territorial supérieur, alertée par l'ensemble de ces démarches, la région Bretagne, associée au Comité régional du Tourisme, porte depuis plusieurs années une attention particulière aux actions de valorisation du patrimoine maritime dans l'objectif de soutenir l'essor du tourisme littoral. En communiquant sur le patrimoine maritime, la Région cherche ainsi à rajeunir son image en suggérant que la mer est source d'épanouissement personnel et de découverte de lieux enchanteurs, encore peu transformés par la vie moderne. Les soutiens apportés sont sélectifs et les appels à projets représentent des opportunités de développement d'actions très concrètes, à saisir par les territoires déjà mobilisés²⁷. Ainsi, au-delà de la compétence d'inventaire du patrimoine, la Région encourage de façon spécifique la valorisation de tous les éléments qui relèvent du patrimoine culturel matériel et immatériel, dans le cadre d'une culture bretonne vivante redynamisée. Cependant, bien que les héritages maritimes représentent une part non négligeable de la culture bretonne, les collectivités territoriales sont également attentives aux autres formes de patrimoines (ruraux, industriels, culinaires, etc.) qui sont présentes à l'intérieur des terres dont le contenu et l'intérêt sont plus

26 2010-2014 : Trois forums de sensibilisation au patrimoine maritime bâti des ports ont été organisés sous l'égide du président du Conseil général du Finistère, Pierre Maille.

27 Appel à projets lancé par la Région sur le thème des héritages littoraux en 2014, 2015 et 2016.

faciles à comprendre²⁸, et donc plus évidents à protéger. Le désir de mer des Français l'emporte sur les réticences. Néanmoins, une nouvelle contradiction apparaît. Si l'objectif de densifier la population du littoral semble incontournable, répondre à cette demande est totalement contradictoire avec la protection des héritages maritimes naturels et culturels bâtis, qui font la réputation nationale et internationale du Finistère et de la Bretagne ! Quoi qu'il en soit, les dispositifs qui viennent d'être évoqués incitent les musées maritimes (ou assimilés) à sortir de leur cadre d'action classique pour inventer de nouvelles façons de faire en travaillant sur l'idée de musées hors les murs, en association avec d'autres acteurs territoriaux. Le port historique en est un bon exemple.

LE PETIT PORT HISTORIQUE, MUSÉE À CIEL OUVERT

La géographie côtière du Finistère, faite d'une multitude de replis et de fonds d'estuaires, a facilité l'établissement de petits sites portuaires, aménagés et fréquentés depuis les temps les plus reculés, et qui disposent d'au moins un appontement fixe de débarquement. Les ports historiques, en particulier ceux de taille moyenne et petite, constituent un type spécifique d'espace riche en patrimoines et en cultures maritimes²⁹ : 541 sites à fonction portuaire, petits ou grands, existent ainsi sur les côtes du département ! Une cinquantaine d'entre eux a donné naissance à un site ou une cité portuaire. Ces espaces ont en commun la même genèse. En lieu et place d'un site d'échouage d'origine, un petit appontement et un premier front bâti ont été construits pour faciliter l'embarquement et le débarquement des hommes, mais aussi des produits et marchandises, puis la ville s'est construite autour. Les trajectoires de développement de ces cités portuaires ont bien entendu sensiblement divergé selon les lieux et les époques d'essor maximal, certaines fonctions prenant le pas sur les autres.

Ces ports historiques ne pourraient-ils pas être considérés comme des musées maritimes à ciel ouvert ? N'y a-t-il de musée maritime qu'entre les murs d'une construction fermée dont on ne franchit la porte qu'à condition d'avoir payé un billet d'entrée ? Dans ces ports est conservé ce qui se perd ailleurs, à savoir l'imbrication intime du port dans les habitats urbains. Le paysage de ces petites cités est encore marqué par l'association de leurs activités de pêche, de tourisme, de plaisance et de cultures maritimes, souvent valorisées par des fêtes de la mer. À titre

28 Se référer à Guillaume Marie & Françoise Péron, « Le patrimoine maritime bâti des littoraux, élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui », 2009, en ligne.

29 Thèse de Laure Ozenfant, *Le Patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille moyenne et petite*, sous la dir. De Nicolas Bernard, soutenue à l'université de Bretagne occidentale, le 11 décembre 2020.

d'exemple, citons Le Faou, Port-Launay, Daoulas, Le Fret (Crozon) pour le cabotage en rade de Brest, Saint-Guérolé (commune de *Penmarc'h*) pour la pêche, Le Diben (commune de Plougasnou) pour la pêche et la plaisance, Roscanvel (port du bourg) pour le transport, Loctudy pour le tourisme balnéaire, Combrit-Sainte-Marine pour ses héritages maritimes liés à la pêche et à la défense militaire des côtes, et Doëlan (commune de Clohars-Carnoët) pour la pêche et l'industrie sardinière historiques.

Le visiteur, informé par une grille de lecture simple et efficace, apprend facilement à distinguer les singularités de chaque quartier, qui ont émergé lors de la sédimentation humaine en lieu clos³⁰. Les mots : site d'échouage, front portuaire urbanisé et zones artisanales des années 1840-1950, site de surveillance et de défense des côtes, terre-plein et zone industrielle liée des années 1950-1970, n'ont plus de secrets pour lui. Il en est de même des quartiers qu'il peut visiter, qui ont chacun leur ambiance propre : quartiers d'habitation des populations maritimes du XIX^e siècle, quartiers balnéaires, quartiers radiants et banlieue bleue des années 1950-1970. Ces ports, moteurs de l'urbanisation littorale jusque dans les années 1980, mêlent encore intimement ville et port en un mélange bigarré qui étonne toujours le visiteur. Autant de villes portuaires, autant de livres ouverts sur les cultures maritimes, autant de lieux d'éducation au fait maritime dans ses formes vécues. Ceci est vrai pour le visiteur extérieur mais aussi pour les habitants des lieux, jeunes ou âgés, pour lesquels leur cité portuaire est un espace d'évidence sur lequel ils ne se posent pas trop de questions. Apprendre à lire le paysage dans sa densité historique, c'est apprendre à l'aimer et donc à le protéger pour soi et pour les autres. En effet, qu'y a-t-il de plus satisfaisant qu'une conjoncture spatiale qui associe étroitement la trilogie suivante : un espace resserré favorable à la convivialité, à la solidarité et à la fête ; une infrastructure ancienne, vieux quai, cale ou môle où il fait bon se tenir pour rêver ou bricoler son annexe de bateau ; un élément naturel aquatique qui ajoute *a contrario*, et en complément, au détour d'une ruelle, une ouverture sur l'infini marin ? Dans ces lieux rassurants et déstabilisants à la fois, on bénéficie de l'avantage du clos sans pour autant renoncer à l'attrait de l'ouvert, en un confortable rêve de partance.

La cité portuaire, musée à ciel ouvert, n'est pas qu'un témoignage du passé. C'est également un lieu d'apprentissage des multiples fonctions d'un port. Son existence répond aussi aux besoins immatériels des individus d'aujourd'hui³¹. C'est là que se joue, pour l'avenir, l'identité maritime du littoral. C'est d'ailleurs la raison principale de l'augmentation des appétits immobiliers qui se portent sur eux. Mais attention, tout cela est fragile ! Ces petits ports, aux activités

30 Se référer aux cartes d'analyse de l'espace produites par l'OPMC sur les communes du réseau PIP, à la fois outils d'analyse et de gestion,

31 Françoise Péron, « Fonctions sociales et dimensions subjectives », *Études rurales*, 1994, n° 133-134, p.40.

déclinantes il y a plusieurs décennies, sont à présent à la mode. Une mode qu'il ne faudrait pas présenter uniquement dans sa déclinaison balnéaire et touristique. Si l'exotisme a longtemps rimé avec le dépaysement lointain, aujourd'hui le monde est tellement humanisé – tous les hôtels d'arrêt des *tour operators* se ressemblent d'un bout à l'autre de la planète – que l'étrange et le sauvage se logent dans des lieux proches, jusqu'ici peu connus, mal valorisés, où l'on peut encore avoir des contacts authentiques avec l'élément marin. Or la tentation est grande de démolir le bâti ancien pour rentabiliser des emplacements immobiliers, dont les prix flambent, au détriment des jeunes locaux qui s'efforcent d'y vivre, en inventant de nouveaux métiers liés à la mer. Une trop forte attractivité peut se muer en un nouveau handicap pour la renaissance de ces villes portuaires.

LE MUSÉE MARITIME, SOUS TOUTES SES FORMES, IMPLIQUÉ DANS LES TERRITOIRES

Au-delà de leur mission première de conservation et de restauration à la faveur du maintien d'éléments de cultures maritimes originales, les musées maritimes finistériens dans leur ensemble prennent part à la transmission et au renouvellement des identités littorales, en participant à de nouvelles formes de coopérations territoriales et, en particulier, en s'impliquant dans des projets sociaux à dimensions historiques, pédagogiques et artistiques. Citons notamment le travail réalisé conjointement par le Port-musée de Douarnenez et l'hôpital public de la ville en amont de l'exposition de photographies anciennes de Georges Bertré, intitulée « Douarnenez à l'aube de la Grande Guerre³² ». L'exposition de ces clichés en noir et blanc, réalisés entre 1910 et 1913, sur le port et dans la ville, selon la technique novatrice du double objectif, a conduit à une collecte de mémoire menée dans le cadre d'ateliers dits « Alzheimer ». Le projet, soutenu par la Fondation de France au titre du programme « Vieillir dans son quartier, vieillir dans sa ville », a reçu le prix du coup de cœur 2012, lors du forum national des associations et des fondations.

Autre exemple, à l'occasion du centenaire de la première guerre mondiale, l'exposition « *Razzle-Dazzle*, l'art contre-attaque » a été organisée dans le cadre des commémorations du débarquement américain à Brest. L'équipe du musée de la Marine à Brest a exposé les dessins de camouflage des navires de débarquement des troupes³³. En même temps, elle a réussi à mobiliser trois cents jeunes du

32 Ces photographies étaient restées jusque-là inconnues.

33 Avec le camouflage terrestre, le « *razzle-dazzle* » est peut-être l'innovation la plus insolite de la Grande Guerre. Basée sur le principe des illusions d'optique, elle a pour objectif de tromper les sous-marins ennemis en créant de faux effets de perspective. Ces peintures étonnantes, aux motifs abstraits et géométriques, créées par des artistes mobilisés, étaient inspirées du cubisme.

lycée technique Dupuy de Lôme et deux jeunes plasticiens du collectif XYZ, en résidence au château, pour créer des œuvres contemporaines inspirées de ce débarquement américain de 1917. Ce partenariat artistique a permis aux lycéens de remporter le prix national de l'audace artistique et culturelle, remis par le Premier ministre Édouard Philippe.

Les grands musées ne sont pas les seuls à innover. De petits centres d'interprétation, hébergés par des municipalités et animés par des associations de sauvegarde du patrimoine local, constituent autant de points d'appui en faveur du renouvellement des identités maritimes. C'est le cas du centre d'interprétation municipal du Faou dans lequel l'association *Tenzoriou Bro Ar Faou*³⁴ préserve, restaure et valorise des bateaux en bois typiques de la rade de Brest. Le hangar de stockage des navires est régulièrement ouvert au public à l'occasion d'événements spéciaux (journées européennes du Patrimoine, ateliers périscolaires, saison estivale). Engagée depuis 2019 dans le label Port d'intérêt patrimonial®, la municipalité encourage les jeunes générations à développer de nouveaux accords entre l'homme et la mer à partir d'activités maritimes contemporaines (sports de glisse tels le *paddle*, le kayak...), certes ludiques, mais qui supposent, elles aussi, une vraie connaissance de la mer, des courants et des fonds marins.

118

Inversement, les musées maritimes de toute taille, ainsi que les centres d'interprétation et assimilés, sortent volontiers de leur cadre classique d'action (conservation, exposition, éducation) en inventant de nouvelles façons de faire vivre leurs richesses, en prenant part à des animations extérieures ponctuelles : ateliers périscolaires de dessins du port, animations de quartier, concours de photos ou fêtes comme « Port en fête de Plougasnou », « Temps-Fêtes à Douarnenez » et « Fêtes maritimes internationales » de Brest.

L'INVENTION DE LEUR PROPRE IDENTITÉ MARITIME PAR DES CITOYENS ORDINAIRES ENTHOUSIASTES SE GÉNÉRALISE SUR LES LITTORAUX

L'autre grande nouveauté est l'implication croissante des associations locales et, depuis peu, des citoyens ordinaires dans le recueil et la diffusion des connaissances géohistoriques de chaque territoire maritime. En effet, un nombre croissant de personnes cherchent maintenant à approfondir et à renforcer leur identité maritime propre pour légitimer leur présence sur la commune et affirmer celle-ci face aux territoires voisins, non sans esprit de rivalité. Échanges de photographies anciennes, questionnement sur les personnages qui y apparaissent, sur l'usage d'un outil, monographies familiales publiées en numérique ou imprimées à compte d'auteur : telles sont les activités auxquelles s'attellent désormais les citoyens des

34 « Les trésors du pays du Faou », en breton.

littoraux. Il y a quarante ans, les revues spécialisées ou les petits éditeurs jouaient ce rôle, mais les questions et les réponses prenaient du temps à arriver. Aujourd'hui, tout va très vite : on se répond en un clic et n'importe quelle personne a accès aux archives spécialisées. On finit par trouver ce que l'on cherche pour justifier aux yeux des autres une identité maritime individuelle, familiale, locale. Le tout se fait dans une atmosphère de bouillonnement et d'effervescence virtuelle qui tourne en boucle, sans fin, sur les écrans. Ces actions multiples et diverses aboutissent à la fabrication d'une sorte de pavage d'identités maritimes locales qui se déroule au fil du trait de côte. Les identités locales contenues dans l'ensemble englobant se démarquent, notamment l'identité maritime du Finistère, *en pointe* par rapport à celle, plus large, de la Bretagne. Ces identités sont revendiquées autant par les habitants des lieux que par les fidèles qui y viennent plus ou moins régulièrement, ou encore par ceux qui choisissent de s'ancrer dans ces communes désormais en phase de croissance démographique et de rajeunissement. Le chambardement actuel des territoires existentiels et l'engouement collectif pour tout ce qui touche au maritime favorisent la construction d'identités maritimes locales de plus en plus rêvées, fabriquées, idéalisées selon les individus, mais aussi selon les responsables politiques et techniques de ces territoires, habiles à saisir toutes les opportunités passagères. Ces nouvelles identités n'en sont que plus volatiles.

... ET TOUT QUI BOUGE

L'imaginaire est un puissant moteur de mise en forme du réel. Dans la mesure où le Finistère est le plus maritime des départements français, les musées et apparentés qui jalonnent les côtes de son territoire participent aux constructions contemporaines de l'imaginaire marin des Français. Le foisonnement et la richesse des établissements finistériens composés de patrimoine maritime culturel participent indéniablement à ce grand renouvellement. Tout en offrant une nouvelle respiration aux populations citadines de plus en plus contraintes dans leur espace de vie ordinaire, ils élargissent leur audience nationale et internationale au bénéfice de tous.

Il y a trente ou quarante ans, dans le Finistère, il n'existait pas de grands musées maritimes anciens comme on peut en admirer en Angleterre, tel le *National Maritime Museum* de Londres à Greenwich (l'un des plus importants au monde), fondé sur les héritages de valeur et de prestige de la Nation, à l'exception de l'antenne du musée national de la Marine à Brest, qui vivait alors. Par ailleurs, on comptait sur les doigts de la main les musées sur la pêche (Concarneau) ou les bateaux valorisant les modes de production antérieurs à l'âge industriel. L'appel d'air produit par les fêtes du patrimoine maritime a totalement bouleversé ce paysage en faisant éclore de nombreux établissements valorisant les activités

maritimes de l'époque industrielle (récolte des algues, éclairage des côtes, etc.). Ce fut l'originalité finistérienne, imitée ensuite par d'autres départements. Or, aujourd'hui, la nouveauté réside dans le fait que les musées maritimes et les centres d'interprétation s'ouvrent à des thématiques contemporaines en se rapprochant du concret (*The Box*, conteneur sur toutes les mers, 2014 ; « Bistrots », 2021), pour inciter à suivre les routes maritimes des navires marchands qui contournaient le Finistère, ou en portant l'accent sur l'émotion, ce qui n'est pas non plus une spécificité finistérienne. En ceci, les musées maritimes du département obéissent aux tendances de l'époque. Sous l'effet des avancées technologiques, les expositions organisées dans les musées prennent de plus en plus souvent la forme de voyages immersifs. Le visiteur est plongé dans un univers quasi psychédélique. Ces formes permettent d'attirer de plus larges publics, plus particulièrement les jeunes générations et les touristes de passage qui sont plus en quête de divertissement que d'apprentissage. Par ailleurs, avec la montée en puissance des nouvelles technologies numériques (visioconférences, bibliothèques et archives numérisées, groupe de recherche dédié, etc.), la mise en réseau de ces établissements s'est accélérée. Elle étend aujourd'hui la connaissance du bâti et des collections bien au-delà des frontières du Finistère.

À l'opposé de la théâtralisation³⁵ abusive du maritime, une autre tendance reprend vigueur, portée par celles et ceux pour lesquels l'univers maritime n'est ni une fiction ni un divertissement, mais un mode de vie qui demande le respect des savoir-faire, des techniques et des expériences capitalisées avec persévérance et modestie, par des générations successives de populations littorales. Ce sont de précieux acquis fondés sur l'expérience séculaire de la mer. Ce courageux retour au local pour les jeunes et moins jeunes, qui reprennent ces héritages tout en se projetant vers l'avenir, vient d'une recherche d'authentiques contacts et usages de la mer, sur les bases scientifiques enthousiasmantes permises par l'époque. Quoi qu'il en soit, les crises actuelles se chargent de rappeler les fragilités humaines face à la mer, mais aussi que Nature et Culture, indivisibles, fondent l'essence même de l'humanité. N'allons pas trop vite, que chacun d'entre nous prenne sa part de responsabilité dans la vigilance et l'enthousiasme.

35 Françoise Péron, « Théâtralisation du maritime, discours et attitudes », dans Yvonne Bouvet & Kimberley Page-Jones (dir.), *Discours sur la mer, résistances des pratiques et des représentations*, Rennes, PUR, 2020, p. 173-190.

LORIENT & LA MER
REPRÉSENTATIONS, RELATIONS AU PATRIMOINE
ET DÉVELOPPEMENTS MUSÉOGRAPHIQUES DANS UNE VILLE
PORTUAIRE DE LA RECONSTRUCTION (1945-2021)

Christophe Cérino
université de Bretagne-sud – UMR TEMOS

C'est au 31 août 1666, date d'acquisition par la Compagnie des Indes orientales des landes surplombant l'anse de Roshellec¹, située à la confluence entre le ruisseau du Faouëdic et la rivière du Scorff, qu'est communément attribuée la naissance de la ville de Lorient. Il faut pourtant attendre l'agonie de cette compagnie², au début de la guerre de Succession d'Espagne, pour que, à la faveur de la prise de contrôle du site par la Marine, les premières fonctions urbaines soient instaurées entre 1708 et 1713³. La proclamation de la communauté de villes intervient plus tardivement encore, en 1738. Si l'année 1666 a imposé depuis longtemps sa légitimité commémorative pour célébrer la naissance de la cité, elle marque, en fait, la fondation d'un chantier de construction navale, puis d'un port sans *hinterland*, à horizon mondial. Mais, quoi de plus naturel pour les Lorientais que de mêler les chronologies portuaires et urbaines ? En effet, ici, comme il n'est pas fréquent de l'observer ailleurs, la fondation du port a précédé de quatre décennies celle de la ville. Depuis celui de la Compagnie des Indes qui a assuré développement et prospérité au XVIII^e siècle, puis le grand arsenal de la Marine qui a contribué, au siècle suivant, à la naissance des premiers cuirassés à tourelles

- 1 François Jégou, *Histoire de Lorient, port de guerre (1600-1720)*, Vannes, E. Lafolye, coll. « Marine militaire et corsaires sous le règne de Louis XIV », 1887.
- 2 Marie Ménard-Jacob, *La Première Compagnie des Indes. Apprentissages, échecs et héritage (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2016.
- 3 Plan d'urbanisme de Robelin, en 1708 ; création de la première paroisse lorientaise, en 1709 ; création du marché, en 1710 ; clarification de la police urbaine et des juridictions, entre 1710 et 1713. Voir : Christophe Cérino, « De la guerre à la ville, l'État et le port de Lorient au début du XVIII^e siècle », dans Bruno Isbled (dir.), *Actes du congrès de Lorient*, Rennes, SHAB, coll. « Mémoires de la Société d'Histoire & d'Archéologie de Bretagne », t. XCIII, p. 269-284.

français⁴, en passant par la création, au XX^e siècle, des ports de pêche de Keroman et de commerce de Kergroise, jusqu'au développement fulgurant d'un pôle de course au large reconnu internationalement, les activités maritimes demeurent au cœur de l'économie lorientaise⁵.

C'est, en toute conscience de cet ancrage que la communication institutionnelle a promu le slogan de « la ville aux cinq ports » depuis les années 1980. Les Lorientais s'en emparent bien volontiers pour évoquer leurs divers liens à la mer qu'ils revendiquent aussi simplement que leurs relations à la tradition bretonne célébrée chaque été au cours du Festival interceltique. Fort de cette histoire d'une stimulante densité, un musée maritime ne manquerait pas de contenus pour expliquer la trajectoire de tout un territoire, connecté précocement aux enjeux de la mondialisation, qui s'est développé autour de sa rade et de ses activités. Si un tel lieu n'existe toujours pas, force est de constater qu'une offre touristique et culturelle, variée, mais dispersée, s'est constituée depuis la fin du XX^e siècle. Avant d'en faire un bref inventaire et afin de comprendre cette relation, devenue aujourd'hui presque paradoxale, entre l'affirmation constante des marqueurs maritimes, la permanence des activités tournées vers la mer et l'absence d'un parcours muséographique pour en saisir pleinement la perspective, il nous semble nécessaire de rappeler les impacts de la destruction quasi totale de la cité et des impératifs de sa reconstruction sur la relation singulière de Lorient avec son patrimoine dans la seconde moitié du XX^e siècle.

122

RECONSTRUCTION, RAPPORTS À L'HISTOIRE ET AU PATRIMOINE

Comme le firent au XIX^e siècle bon nombre de villes de province, Lorient ouvre, en 1879, un musée des Beaux-arts où sont exposées des œuvres émanant de diverses collections publiques. Placé huit ans plus tard sous la direction du sculpteur et professeur de dessin Auguste Nayel (1845-1909), l'établissement développe peu à peu ses propres fonds, essentiellement orientés vers les paysages et les scènes de la vie en Bretagne. En 1911, la municipalité décide de transférer son musée dans un bâtiment construit par Théodore Dousdebès, un négociant qui avait ouvert une salle d'exposition, en 1882, pour présenter ses collections personnelles de grands

4 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée: une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

5 Pour une synthèse de cette trajectoire: Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017.

peintres européens du XVII^e siècle⁶. L'établissement est fermé en 1935 dans l'attente de l'inauguration, quatre ans plus tard, de la cité des Œuvres sociales, où plusieurs salles doivent accueillir les collections municipales et un projet de pièce dédiée à l'histoire maritime de la ville. Mais, les bombardements de la seconde guerre mondiale ont raison de ce musée, dont une partie des collections est détruite, ainsi que du théâtre fondé à la fin du XVIII^e siècle.

DESTRUCTIONS ET « COMMOTION MÉMORIELLE »

Il est difficile de comprendre le rapport des Lorientais à l'histoire de leur cité dans la seconde moitié du XX^e siècle, ainsi que l'absence d'un musée municipal pendant près de cinquante ans, sans prendre en considération les polytraumatismes⁷ d'une population qui a perdu l'intégralité de son cadre de vie sous les bombardements de 1943. À la Libération, Lorient est un gigantesque champ de ruines, parsemé de nombreux bunkers, symboles de l'Occupation, de l'appropriation des ressources et de la soumission des populations (fig. 1). L'effacement du paysage urbain, l'annihilation des lieux de vie et la perte de la plupart des repères qui fondent l'appartenance à une cité constituent, comme dans toutes les villes martyres de la guerre, une « commotion mémorielle » difficilement mesurable⁸.

S'ouvre alors pour les pouvoirs publics une période de défis considérables afin d'établir les fondations d'une nouvelle cité. À partir de l'automne 1945, le retour progressif des populations en exode, logées dans la promiscuité de nouveaux quartiers de baraques et, plus encore, l'immense chantier de reconstruction qui débute alors, tandis que l'État relance peu à peu l'activité navale et le port de pêche, constituent un puissant ferment pour fabriquer de nouvelles représentations. Cette période renforce les liens de solidarité déjà forts au sein des populations industrielles de la Navale, du port de pêche et de la Marine, auxquelles se joignent les travailleurs du bâtiment qui vont œuvrer à la reconstruction de la ville. Si les bombes incendiaires ont détruit près de 95 % des édifices, plusieurs immeubles anciens ont conservé leurs élévations, ce qui permettrait d'envisager, dans certains

- 6 Brigitte Nicolas, « Le musée de la Compagnie des Indes de Lorient : un musée unique en France », dans Bruno Isbled (dir.), *Actes du congrès de Lorient, op. cit.*, p. 189-192.
- 7 Christophe Cérino, « La délicate mise en patrimoine des vestiges des poches en Bretagne-sud. Nature, pratiques et problèmes », dans Michel Catala (dir.), *Les Poches de l'Atlantique (1944-1945)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2019, p. 283-285.
- 8 Nous nous permettons d'utiliser ici ce terme médical qui nous semble adapté à l'ampleur du traumatisme individuel et collectif. Sur les difficultés d'analyse de ce choc, voir l'étude pour Brest de Jean-Yves Cozic, « Deuil d'une ville détruite. Approche psychologique », dans Patrick Dieudonné (dir.), *Du dessin au destin : villes reconstruites*, vol. 2, « Lorient », Paris, L'Harmattan, 1994, p. 77-82.

1. Vue en 1945 de la ville détruite
(Arch. mun. Lorient)









2. Une ville de la reconstruction :
vue aérienne de Lorient au début
des années 1960 (Arch.mun. Lorient)

cas, des restaurations ultérieures. Mais les nécessités de relogement et de relance des activités économiques l'emportent sur les considérations de sauvegarde d'une partie de l'architecture du XVIII^e et du XIX^e siècle⁹. Le choix est alors fait de terminer les démolitions et d'engloutir les ruines de l'ancienne cité en comblant l'essentiel du bassin à flot pour créer une grande place et développer le futur centre-ville autour de cet axe¹⁰. La construction de la nouvelle trame urbaine s'opère entre 1949 et 1962¹¹. Tout en travaillant durement pour reconquérir un tant soit peu de confort, les populations, soumises au deuil de leur ville, troublées par les nouveaux schémas urbains qui leur sont imposés, sont contraintes de s'adapter, alors que jaillissent des immeubles modernes et de nouveaux lieux de vie contribuant à brouiller un peu plus la mémoire de l'ancienne cité (fig. 2). À partir des années 1960, alors que Lorient entre dans une deuxième phase de reconstruction et que les Trente Glorieuses s'expriment pleinement à travers la prospérité du port de pêche, de l'industrie navale et du développement de l'activité de la Marine, tout semble pousser la population qui a significativement rajeuni, au dépassement des heures douloureuses de la guerre.

En termes culturels, il résulte de ces années d'après-guerre au moins deux facteurs d'importance inégale. D'une part, les nécessités vitales de la reconstruction ont résigné la population à ne pas pouvoir recouvrer rapidement certains équipements, dont elle disposait avant les bombardements, comme un théâtre ou un musée. Plus encore, l'âpreté des conditions matérielles et le sens aigu du collectif ont poussé les Lorientais à retrouver très tôt leur goût pour les rassemblements festifs et sportifs. C'est dans ce terreau de l'événementiel que se tinrent notamment les premières fêtes de musique et de danse bretonnes, en préambule au Festival interceltique qui s'installe à Lorient vingt ans plus tard¹². Ainsi, si le principe d'ouvrir une salle

9 Christophe Cérino, « Représentations de la bataille de l'Atlantique, enjeux patrimoniaux et problématiques muséographiques dans les bases de sous-marins de Lorient et de Saint-Nazaire », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 131-153.

10 Pour une synthèse des négociations qui ont conduit aux modifications puis à l'adoption, en 1948, du plan de Georges Tourry, voir : Dominique Richard, « Lorient, histoire de la ville reconstruite. Des ambitions à la réalisation », dans Patrick Dieudonné (dir.), *Villes reconstruites. Du dessin au destin*, op. cit., p. 249-256.

11 Christophe Cérino, « Reconstruction et nouvelles dynamiques portuaires (1945-1992) », dans Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire*, op. cit., p. 233-298.

12 Dans le courant des années 1950, Lorient manifeste son intérêt pour la musique traditionnelle en organisant à quatre reprises le Triomphe de la duchesse Anne d'Armorique au sein duquel se produit pour la première fois le bagad de *Lann Bihoué*. En 1971, l'accueil de la Fête des cornemuses, qui attire dès sa première édition près de 30 000 spectateurs, ouvre une formidable aventure humaine et artistique en devenant le Festival interceltique.

des fêtes est acté par les pouvoirs publics dès 1946, il faut attendre les années 1950 pour l'inauguration de vrais cinémas, premiers équipements culturels de qualité à se réinstaller en ville.

D'autre part, l'impact de la « commotion mémorielle », l'obligation d'accepter un urbanisme nouveau et la bascule dans la modernité architecturale de la reconstruction se manifestent pendant toute la seconde moitié du xx^e siècle par une quasi-incapacité à sélectionner et à restaurer, pour les transmettre, les quelques traces subsistantes de l'ancienne cité. Pendant plusieurs décennies, tout semble s'être passé comme si l'effacement des derniers bâtiments qui avaient survécu aux bombardements permettait de rompre définitivement le lien à la ville originelle comme une ultime *catharsis*. La réalité est assurément plus complexe. Entre indifférence, résignation et incompréhension, bon nombre de destructions décidées pour des opérations d'aménagements par les différentes municipalités ne firent pas consensus sans pour autant que des mouvements de citoyens, qui avaient assurément d'autres sujets de préoccupation, ne les en empêchent. Si la Marine œuvra, entre 1956 et 1959, à la reconstruction de l'hôtel Gabriel, ancienne salle des ventes de la Compagnie des Indes devenue État-major, ainsi qu'à la réfection de la tour de la Découverte en 1970, la liste, non exhaustive, des démolitions décidées par les pouvoirs publics locaux est significative¹³ : l'ancienne tour de l'église Saint-Louis (1957) ; la maison des éclusiers devant le bassin à flot (1966) ; l'une des plus anciennes bâtisses de Lorient à l'angle de la rue Marie Le Franc (1973) ; le village de Tréfaven, dont certains édifices dataient du xvi^e siècle (1974) ; les vestiges de la caserne (1961) puis la prison Frébault (1985) ; le couvent des Capucins (1988) ; la caserne Bisson datant du xix^e siècle (1999) ; et, plus récemment, la porte Colbert de l'arsenal (2012).

Dans la seconde moitié du xx^e siècle, les opérations de remodelage urbain ont, par ailleurs, nécessité de nombreuses déconstructions de bunkers. Pendant plusieurs décennies, il demeura certes difficile pour la plupart des habitants de considérer ces artéfacts de la guerre comme des éléments du patrimoine. Les perceptions ont commencé à évoluer à la fin des années 1990, pour des raisons différentes et plus ou moins complémentaires : débat public sur la dimension patrimoniale de la base de Keroman, importance donnée au niveau international aux 50^e, 60^e et 70^e commémorations de la fin de la seconde guerre mondiale, effacement progressif de la mémoire vivante du conflit... De fait pendant la période 2000-2015, l'accélération de l'effacement de ces traces, sans

13 Voir la chronologie de Lorient sur le site Patrimoine.Lorient.bzh, Archives et patrimoine, ville d'art et d'histoire » : <https://patrimoine.lorient.bzh/histoire/chronologie/>, consulté le 25 février 2022.

réflexion globale sur ce qu'il pouvait être important de conserver, n'est pas sans nous questionner¹⁴.

Plus interpellant encore fut le rapport aux bateaux-musées, au début des années 2000, sur un territoire qui avait décidé de revendiquer son lien historique avec la mer. Si l'exploitation touristique du chalutier malouin *Victor Pleven*, installé à partir de 1996 à la base de sous-marins, n'a pas résisté au lancement des travaux de reconversion du site, et encore moins à l'absence d'ancrage patrimonial lorientais¹⁵, en revanche l'abandon par l'agglomération, en 2012, du navire de recherche *Thalassa* qui avait été cédé par l'Ifremer pour être exploité dans l'avant-port, à des fins de médiations scientifiques, demeure encore pour certains une source d'incompréhension¹⁶.

À front renversé l'inauguration, en 1995, d'un Mémorial de la ville détruite dans l'abri anti-bombe construit en 1941 pour la défense passive et l'intégration, au cours de la même période, des trois *u-boote* bunkers de Keroman comme des éléments du patrimoine lorientais, ouverts aux visites touristiques dès 1997, attestent d'une évolution progressive des représentations et des perceptions de l'histoire contemporaine du territoire, y compris de sa période la plus douloureuse.

130

LE RÔLE STRUCTURANT DES EXPOSITIONS COMMÉMORATIVES

À partir des années 1960, c'est à travers quelques grands événements à dimension commémorative que les Lorientais commencent à réaffirmer leur héritage culturel maritime. Alors que la ville entre dans un nouveau cycle de développement, la perspective de célébrer le tricentenaire de l'installation du chantier de la Compagnie des Indes sur la lande du Faouëdic pousse la municipalité à constituer un comité d'organisation. Elle en confie le pilotage à trois de ses agents, dont deux Lorientais qui se sont illustrés pendant la guerre : Gustave Mansion (1903-1989), secrétaire général, acteur majeur de la défense passive ; Georges Gaigneux (1898-1975), bibliothécaire et archiviste, résistant ; André Garrigues (1923-2003), directeur de la bibliothèque. En puisant directement dans les sources de l'histoire de la cité et de son premier développement au XVIII^e siècle, les travaux du comité le conduisent à présenter, en 1966, l'exposition « Lorient et la mer » qui connaît

14 Christophe Cérimo, « La délicate mise en patrimoine des vestiges des poches en Bretagne-sud. Nature, pratiques et problèmes », *op. cit.*, p. 281-286.

15 Ce projet porté à Lorient par l'entrepreneur Denis Konnert, qui avait créé et développé avec succès l'aquarium de Vannes, fut racheté en 2002 par l'agglomération qui décida finalement de sa démolition six ans plus tard.

16 Inauguré en 1999, le navire dont la gestion avait été confiée à la SEM Sellor, fut animé par le Centre pour la culture scientifique, technique & industrielle (CCSTI) – Maison de la mer.

un vif succès. La publication du catalogue éponyme¹⁷, la constitution d'une première collection d'œuvres cédées à la municipalité en vue d'une présentation permanente à l'hôtel de ville et l'exposition « Lorient et l'Afrique noire aux XVII^e et XVIII^e siècles¹⁸ », montée par André Garrigues l'année suivante, confortent la dynamique du comité qui décide de se commuer en association des Amis du musée de Lorient. Ce sont ces actions, fondées sur l'engagement énergique et éclairé d'une poignée d'acteurs publics, qui vont être à la base de la renaissance d'un musée municipal au début des années 1980.

Au cours de cette décennie, les commémorations impulsées par l'État au niveau national ont par ailleurs offert plusieurs occasions de stimuler le rapport des Lorientais à l'histoire et contribué à initier une dynamique structurante de recherche autour du Service historique de la Marine et de son conservateur, René Estienne, avant la création de l'université de Bretagne-sud, puis du laboratoire d'Histoire & Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito) par Gérard Le Bouëdec, en 1995¹⁹, qui a ouvert la voie à de nombreux travaux de jeunes chercheurs sur le territoire.

Il en a été ainsi de l'exposition « Lorient-Arsenal (XVII^e-XVIII^e siècles) », organisée en juin 1983 dans le cadre du tricentenaire de la mort de Colbert²⁰. Cette commémoration nationale, placée sous l'égide du ministère de la Culture, avait été annoncée deux ans plus tôt lors de la déclaration de Jack Lang en faveur d'une « politique culturelle pour la mer ». Outre le grand colloque « Colbert et la mer » organisé par Roland Mousnier et Jean Favier²¹, et l'exposition dirigée par Étienne Taillemite et Élisabeth Pauly à l'hôtel de la Monnaie à Paris²², plusieurs

- 17 Georges Gaigneux (dir.), *Lorient et la mer. 300 ans d'histoire (1666-1966)*, Lorient/Quimper, musée de Lorient/impr. Bargain, 1966.
- 18 René Estienne, « Les archives des compagnies commerciales et la traite : l'exemple de la Compagnie des Indes », Lorient, Service historique de la Défense, 2009, en ligne : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?lar ef=1745&titre=orientations-historiques>, consulté le 1^{er} mars 2022.
- 19 Dès 1990, était créé à Lorient, par Claude Nières, avec le soutien de l'université de Rennes II, de la ville de Lorient et du Service historique de la Marine, le Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant (CSLP) pour développer les travaux universitaires en histoire sur les champs maritimes & littoraux. Cet axe de recherche de l'URA CNRS 1022 (université de Rennes II) fut transféré au Solito au moment de la création de l'UBS.
- 20 René Estienne (dir.), *L'Orient-Arsenal, XVII^e-XVIII^e siècles*, Lanester, Trois Rivières, 1983, cat. exp. : Lorient, Palais des Congrès/ Service historique de la Marine/Centre de documentation et de recherche de Lorient, du 3 au 28 juin 1983.
- 21 Roland Mousnier (dir.), *Un nouveau Colbert. Actes du colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, éd. SEDES-CDU, 1985.
- 22 Étienne Taillemite & Élisabeth Pauly (dir.), *Colbert (1619-1683)* [exposition,], Paris, Archives nationales, 1983, cat. exp. : Paris, Hôtel de la Monnaie/ministère de la Culture, 4 octobre-30 novembre 1983.

autres événements furent organisés en province. Lorient y prit part dans le cadre d'une collaboration active entre la Marine nationale, son service historique, et la Ville, pour la création au Palais des congrès d'une exposition présentant *l'Album de Colbert* sur la construction des vaisseaux²³ et l'histoire de la fondation, puis du développement, de l'arsenal à l'époque moderne. La dynamique locale de recherche, créée autour de cette exposition et du Service historique de la Marine, s'est élargie dans les années suivantes lors de la préparation du bicentenaire de la Révolution française²⁴. La constitution, dans un cadre associatif²⁵, d'un comité historique stimula vigoureusement les enquêtes en archives dans plusieurs communes du Pays de Lorient²⁶. Il en découla de féconds effets structurants comme la création, en 1989, du Centre d'animation historique du pays de Port-Louis suivi, un an plus tard, par le Comité d'histoire du Pays de Ploemeur dont les travaux érudits perdurent aujourd'hui. N'oublions pas non plus ceux de la Société d'archéologie et d'histoire du Pays de Lorient qui célébra, en 1989, son trentième anniversaire.

132

Plus généralement, cette décennie a ouvert une nouvelle ère marquée par le député-maire, Jean-Yves Le Drian, et son adjoint à l'urbanisme, Norbert Métairie, qui a pris sa suite à l'hôtel de ville, dont les équipes peuvent dorénavant imaginer une autre phase de développement après trente-cinq années de luttes incessantes par leurs prédécesseurs pour recouvrer des services urbains vitaux. La promotion de la *maritimité*, de la culture bretonne, de l'histoire de la cité et du territoire en constituent des éléments fondamentaux entre communications proactives sur les cinq ports (militaire, pêche, commerce, passagers, plaisance), accueils des premières courses transatlantiques (1979, 1983, 1989), création de la Maison de la mer – CCSTI²⁷ (1987) – et parution d'une première synthèse historique universitaire dirigée par Claude Nières²⁸ (1988). Alors que la *fièvre du patrimoine maritime* s'empare de la Bretagne, avec son fer de lance douarneniste²⁹, toutes les conditions semblent enfin réunies pour envisager la recréation d'un musée à Lorient.

23 SHD Vincennes : SH141.

24 Gérard Le Bouëdec & Jacques Soteras (dir.), *L'Année 1789 dans le pays de Lorient*, Lorient, Comité historique du bicentenaire de la Révolution à Lorient, 1989.

25 Association pour le bicentenaire de la Révolution française à Lorient.

26 Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroux (1747-1803) : entre négoce et politique ou la carrière du premier parlementaire lorientais », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2017.

27 Le centre de culture scientifique, technique et industrielle de Lorient a été créé en 1987 pour promouvoir auprès de tous les publics les activités maritimes du territoire.

28 Claude Nières (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1989.

29 Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritimes en Bretagne, 1979-1992 : *La reconquête d'un patrimoine*, Douarnenez, FRCM, 1992.

En 1962, le musée national de la Marine ouvre un premier espace de visites au sein du donjon de la citadelle de Port-Louis (fig. 3). Dix ans plus tard, au moment où le capitaine de vaisseau Luc-Marie Bayle (1914-2000) en devient le directeur, l'exposition doit fermer en raison de la vétusté de l'édifice. Officier aux talents multiples, peintre et photographe de Marine, il milite depuis longtemps au sein de l'institution pour la sauvegarde et la valorisation de son patrimoine. Il s'attelle aussitôt à concevoir un projet très ambitieux de musée de la Mer pour l'Atlantique qui comprend un innovant volet « de musée à flot » au pied de la citadelle et qui exploite plusieurs de ses bâtiments pour y présenter la diversité des activités maritimes pratiquées au fil des siècles sur les littoraux et au départ des ports ponantais³⁰. En 1975, avec le soutien de la Marine et l'appui politique déterminant des ministres, élus bretons, Christian Bonnet (1921-2020) et Yvon Bourges (1921-2009), qui est alors en charge de la Défense, le projet obtient non seulement les autorisations de l'État mais aussi le déblocage des premiers crédits pour entamer la restauration de la citadelle. Il dispose aussi du soutien du maire de Lorient, Jean Lagarde (1912-1996), et de son adjoint à la Culture, Armand Guillemot (1927-2009), qui ont fait adopter par le conseil municipal, un an plus tôt, l'idée d'installer dans une des casernes un espace muséographique pour présenter l'histoire de la Compagnie des Indes. Par ailleurs, pour élargir l'assise de ses soutiens et surtout pour pouvoir constituer des collections de navires, Luc-Marie Bayle fonde l'association des amis du musée de la Mer pour l'Atlantique (AMERAMI). Il obtient notamment, dès 1977, le transfert de Brest à Lorient, du trois-mâts-école *Duchesse Anne* où il doit être restauré pour constituer le fleuron du port-musée³¹. Mais le projet ne résiste pas au temps. Entre durcissement de la crise économique issue des chocs pétroliers successifs, réduction des budgets de la Défense subséquents, évolution du contexte politique, départ à la retraite de Bayle (1980), le développement muséographique ne dépasse finalement pas l'installation d'une exposition permanente dans l'arsenal de la citadelle, ouverte en 1978. Pour sa part, la ville de Lorient tient ses engagements et inaugure officiellement le musée de la Compagnie des Indes en novembre 1985, placé

30 Musée national de la Marine, *Projet scientifique et culturel du musée national de la Marine*, Paris, 2015.

31 Ce navire-école allemand, *Grossherzogin Elisabeth*, a été construit en 1901 et récupéré par la France comme dommages de guerre en 1946. Après l'échec du projet de Port-Louis, il est racheté en 1981 à la Marine par la Ville de Dunkerque qui soutient sa restauration. Il demeure de nos jours le plus grand bateau-musée conservé en France.

sous la direction d'André Garrigues qui en a porté avec passion le projet et piloté la réalisation.

Avec l'entrée dans le XXI^e siècle, alors que l'horizon économique s'éclaircit peu à peu après la difficile décennie 1990, marquée par la crise du port de pêche et les restructurations de la Défense, certains voient dans l'inauguration du Grand théâtre, en 2003, le marqueur de la fin de la reconstruction. Le symbole a du sens car il fait écho au théâtre italien perdu sous les bombardements, qui avait été édifié sur le cours de la Bôve en 1780, tel un point d'orgue au fabuleux XVIII^e siècle lorientais. L'intégration dans le même temps de la base de Keroman, comme une trace majeure de l'histoire de la cité, digne de transmission et de valorisation, établit probablement plus encore la fin du deuil de la ville détruite en 1943. Elle obtient d'ailleurs du ministère de la Culture, en 2000, l'attribution du label Patrimoine du XX^e siècle ainsi que plusieurs édifices remarquables comme l'église Notre-Dame de Victoire ou la Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan. L'ensemble des actions lancées par la ville de Lorient pour faire connaître son histoire et valoriser son architecture contemporaine, en assumant pleinement le paysage urbain né de sa refondation, lui permet alors d'obtenir la reconnaissance de ville d'Art & d'Histoire en 2006, distinction *ô combien* symbolique qui peut tout autant être appréciée comme l'aboutissement du processus de reconstruction.

134

D'UNE FORTERESSE À L'AUTRE, LES ESPACES DE VISITES À THÉMATIQUES MARITIMES EN 2021

Dans les années 1980, après une longue phase de gestation, le Pays de Lorient trouve dans la citadelle de Port-Louis un premier point d'ancrage muséographique pour évoquer une partie fondatrice de son passé maritime. Surplombant l'étroit chenal d'accès à la rade depuis quatre siècles, elle constitue un joyau d'architecture militaire dont les origines remontent à la fin du XVI^e siècle et à la guerre de la Ligue en Bretagne³² (fig. 3).

32 Anne Bellaud de Saulce, *Port-Louis, quatre siècles de fortifications*, Le Faouët, Liv'Édition, 2018, cat. exp. Mises en chantier à la fin de 1590 sous la direction de l'ingénieur Cristobal de Rojas afin d'abriter une garnison espagnole venue appuyer le duc de Mercoeur, ces premières fortifications sont en partie détruites à l'issue du traité de Vervins, en 1598. Vingt ans plus tard, Louis XIII confie à l'architecte Jacques Corbineau la reconstruction de la citadelle. Le dispositif défensif est finalisé au milieu du XVII^e siècle sous le contrôle du maréchal de la Meilleraye puis complété par Vauban qui fait réaliser l'arsenal et le parc à boulets.



3. Vue aérienne de la citadelle de Port-Louis, en 2015
En arrière-plan, le chenal d'entrée de la rade, le port de plaisance
de Kernevel et l'ancienne base des sous-marins
(cliché : Lorient Agglomération © A. Sanchez)

LES MUSÉES DE LA CITADELLE DE PORT-LOUIS

Trace majeure de la militarisation du littoral à l'époque moderne, le site relevant de la Marine est resté propriété de l'État qui l'a fait classer comme monument historique en 1948 tout en y maintenant une activité opérationnelle de veille sémaphorique jusqu'en 2001. C'est en son sein que se sont développés les deux principaux musées maritimes du Pays de Lorient qui totalisent une fréquentation annuelle moyenne d'environ 65 000 visiteurs³³.

Le musée national de la Marine, tout d'abord, qui se voit accorder par le ministère de la Défense une autorisation d'occupation de plusieurs bâtiments, dès 1962, pour y développer un espace de visites. Installé dans l'arsenal à partir de 1978, il présente alors principalement des maquettes de bateaux ainsi que quelques pièces d'artillerie dans la poudrière.

Au début des années 2000, le parcours muséographique est renouvelé en profondeur, considérablement enrichi par deux nouvelles expositions permanentes qui demeurent installées aujourd'hui dans l'aile sud de la caserne Lourmel. Les

33 D'après les statistiques compilées par le Comité départemental du Tourisme du Morbihan au cours des dix dernières années (voir la brochure annuelle : *Les Chiffres clés du tourisme en Morbihan*).



4. La galerie des patrons de canots (cliché C. Cérimo)

premières salles embarquent le visiteur à la découverte du sauvetage en mer depuis les temps pionniers du XIX^e siècle jusqu'à la création, en 1967, de la SNSM³⁴. D'emblée, la galerie photographique de patrons de canots place les marins au cœur de la collection d'objets de toutes sortes (signalisation, observation, détection, transmission, gilets flottants, remorquage, etc.), qui permettent d'illustrer les conditions humaines et techniques du secours en mer (fig. 4). Le plus imposant d'entre eux, le canot *commandant Philippe de Kerballet* construit au Havre en 1897, est la plus ancienne embarcation de sauvetage conservée en France. Entre maquettes, témoignages sonores et séquences audiovisuelles, le visiteur est ainsi amené à prendre la mesure des périls bravés par les sauveteurs, porteurs des valeurs de courage et de solidarité des gens de mer.

Sans transition, la seconde exposition intitulée « Trésors d'océans » invite à un retour à l'époque moderne et aux routes commerciales extrême-orientales établies par les Espagnols dans la seconde moitié du XVI^e siècle, aboutissement de leur maîtrise de la navigation dans le Pacifique et de la connexion des continents du globe par voies maritimes³⁵. Après avoir découvert une collection d'instruments de navigation et de maquettes de l'amiral Pâris, les échanges de la première mondialisation sont évoqués à travers la thématique de l'archéologie sous-marine et d'une remarquable collection de mobiliers issus des fouilles du *Mauritius* par

34 Société nationale de sauvetage en mer.

35 Clotilde Jacqueland, « Les Philippines, périphérie ou nouveau centre d'un espace mondialisé (XVI^e-XVII^e siècles) ? », *e-Spania*, n° 14, « Écriture de l'espace, écriture de l'histoire : mondes ibériques XVI^e-XIX^e siècles », 2012.



5. Exemple de mobiliers archéologiques présentés par l'exposition « Trésors d'océans » (cliché: C. Cérimo)

Michel L'Hour³⁶, ainsi que du vaisseau *Griffin* et de jonques retrouvées aux Philippines par Franck Goddio au début des années 1990³⁷ (fig. 5).

Labellisé musée de France, le site port-louisien du musée national de la Marine a fait l'objet d'investissements dans le courant des années 2010 pour rénover la poudrière et l'arsenal, qui ont été transformés en salle d'exposition temporaire, en attente d'une vraisemblable refonte muséographique dans les années à venir.

*Le musée de la Compagnie des Indes*³⁸, ensuite, qui a ouvert au public en juillet 1984, avant d'être inauguré officiellement l'année suivante. Il matérialise initialement l'engagement de la ville de Lorient, à travers la création d'un musée municipal à l'extérieur de son territoire administratif, d'apporter une contribution au grand projet de musée de la Mer pour l'Atlantique. Cette délocalisation³⁹, qui fait débat depuis une vingtaine d'années, s'inscrit tout autant dans les dynamiques initiales de l'ambitieux projet maritime à fort potentiel touristique, porté par

36 Michel L'Hour, Luc Long & Éric Rieth, *Le Mauritius, la mémoire engloutie*, Paris, Casterman, 1989. Le *Mauritius*, vaisseau de la VOC, a fait naufrage en 1609 au large de l'actuelle côte du Gabon.

37 Franck Goddio & Évelyne Jay-Guyot de Saint-Michel, *Griffin, une rencontre avec l'histoire*, Londres, Periplus, 1999. Le *Griffin* est un vaisseau de la Compagnie anglaise des Indes naufragé le 20 janvier 1761 au nord-ouest de l'île de Basilan, en mer de Soulou, au cours d'une mission secrète pour tenter d'établir un comptoir dans l'île de Balambangan.

38 Brigitte Nicolas, *Musée de la Compagnie des Indes. Projet scientifique & culturel*, Lorient, Imprimerie municipale, 2015.

39 Actée par la délibération du Conseil municipal de la ville de Lorient du 25 juin 1980.



6. Maquette de la flûte de la Compagnie des Indes Massiac construite à Lorient, en 1758 (cliché C. Cérimo)

Luc-Marie Bayle et le musée national de la Marine, que dans la volonté des élus de mener Lorient vers l'intercommunalité afin de fédérer les moyens du territoire de part et d'autre de sa rade, en dépassant les seules logiques communales⁴⁰. Il s'agit donc moins de recouvrir le musée d'avant-guerre que de créer un équipement culturel en s'appuyant sur la dynamique initiée lors des commémorations de 1966 et sur le don à la ville des œuvres achetées par le Comité du tricentenaire pour l'exposition « Lorient et la mer ».

Seul musée national à aborder l'histoire des Compagnies des Indes françaises, en profitant d'un écrin architectural et d'un historique attractif, il connaît dès son ouverture un beau succès dont il ne s'est depuis jamais départi. Ses remarquables collections et l'engagement de ses conservateurs successifs, plus que la difficulté à développer la gamme de services traditionnellement associés aux musées, en raison de l'exiguïté de ses locaux, lui ont valu d'emblée une reconnaissance par le ministère de la Culture, avant même d'obtenir le label de musée de France.

Le parcours muséographique actuel est le produit des dernières opérations de rénovation d'ensemble effectuées en 2007. En s'appuyant sur de splendides collections d'estampes, de porcelaines chinoises du XVIII^e siècle, d'étoffes diverses (taffetas de soie, mousselines de coton, cotons imprimés et/ou peints, etc.), de

40 Le Sivom, créé en 1973 par le regroupement des six communes en immédiate périphérie de Lorient, devient District en 1990. Il se développe considérablement dans les années 1990, sous l'impulsion de Jean-Yves Le Drian, maire de Lorient et président du District, qui compte dix-huit communes en 1999. Ce regroupement donne naissance à la Communauté d'agglomération du Pays de Lorient un an plus tard.

mobiliers précieux, d'objets coloniaux et maritimes, ainsi que sur des maquettes de vaisseaux à différents stades de leur élaboration (fig. 6), il se décline dans dix salles, avec les thématiques respectives suivantes⁴¹ : les routes des Indes de l'Antiquité au XIV^e siècle ; la création des compagnies de commerce européennes ; Lorient, port de la Compagnie des Indes ; la construction navale au temps de la Compagnie ; les voyages et la vie à bord ; les comptoirs d'Afrique ; la Compagnie des Indes et la traite négrière ; les escales ; les comptoirs indiens ; la Chine et le Japon.

Au bilan, ces deux établissements et la citadelle qui les accueille se hissent parmi les musées les plus visités de Bretagne. Avec des parcours muséographiques distincts, sans articulation thématique, et des scénographies conçues à peu près à la même période, dont il faudra prévoir le renouvellement dans les prochaines années, il semblerait cohérent, sauf à vouloir déménager le musée de la Compagnie des Indes, d'envisager une rénovation conjointe en construisant un projet scientifique et culturel global qui intègre tout ou partie de l'histoire portuaire lorientaise⁴².

L'ANCIENNE BASE DE KEROMAN ET LES NOUVEAUX ESPACES MUSÉOGRAPHIQUES

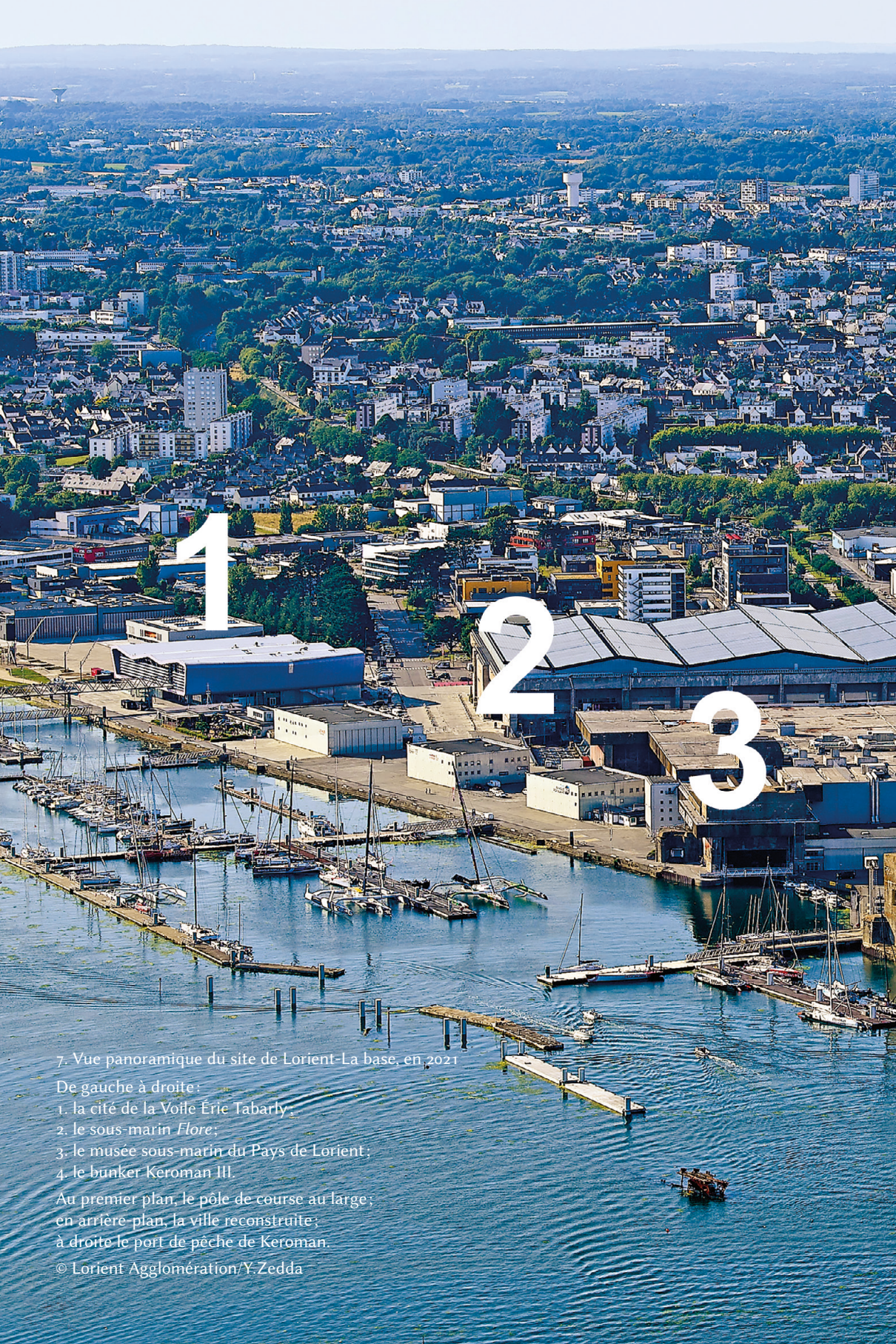
De l'autre côté de la rade, c'est dans une autre forteresse que se sont rapidement développés au début du XXI^e siècle de nouveaux espaces de visites à la suite des restructurations de la Défense. Dès 1997, elles ont pour effet direct d'ouvrir l'accès public à la presqu'île de Keroman avec son patrimoine portuaire hérité de la guerre et de cinquante années d'activités de la Marine. Par ailleurs, en s'appuyant sur d'importants fonds structurels européens et nationaux, elles imposent à Lorient de repenser son modèle de développement très dépendant de l'industrie navale et des activités militaires⁴³. Les choix de diversifications économiques se portent vers le nautisme et le tourisme, qui étaient jusqu'alors restés l'apanage de l'est du département du Morbihan⁴⁴. Ainsi, au début de l'été 1997, c'est à travers une initiative conjointe de l'office du Tourisme du Pays de Lorient et du Service historique de la Marine que sont lancées les premières médiations patrimoniales à Keroman. Moins de quatre mois après la fermeture du chantier des sous-marins,

41 Brigitte Nicolas, *Musée de la Compagnie des Indes*, op. cit.

42 La condition *sine qua non* de cette hypothèse passe par la clarification des modalités de gestion de l'ensemble, pour permettre aux acteurs actuels (musée national de la Marine et Ville de Lorient) de trouver chacun un cadre de travail favorable.

43 Christophe Cérino & Yann Lukas, *Keroman, Bases de sous-marins (1940-2015)*, Quimper, Palantines, 2015, p. 130-139.

44 Jusqu'à une période très récente, malgré de nombreux atouts, entre littoral, rade et vallées, et l'événement estival phare que constitue le Festival interceltique, Lorient, ville industrialo-militaire de la reconstruction, n'était pas considérée comme une destination touristique à la différence du *Triangle d'or* entre Quiberon-Belle-Île-en-mer, le golfe du Morbihan et Carnac.



7. Vue panoramique du site de Lorient-La base, en 2021

De gauche à droite :

1. la cité de la Voile Éric Tabarly ;
2. le sous-marin *Flore* ;
3. le musée sous-marin du Pays de Lorient ;
4. le bunker Keroman III.

Au premier plan, le pôle de course au large ;
en arrière-plan, la ville reconstruite ;
à droite le port de pêche de Keroman.

© Lorient Agglomération/Y.Zedda



elles permettent à près de 20 000 visiteurs de découvrir le site et son histoire. Assurées depuis 2007 par les guides-conférenciers du Service de l'animation de l'Architecture et du Patrimoine de la Ville de Lorient, ces visites perdurent aujourd'hui sous la forme d'un circuit extérieur qui conduit jusqu'au toit de Keroman III.

En juillet 1999, c'est par une autre initiative associative qu'est créé le *musée sous-marin™ du Pays de Lorient* (fig. 7.3). Premier espace de la base réhabilité à des fins culturelles et patrimoniales, il s'installe dans un bunker de quinze mètres de hauteur construit en 1942 pour l'entraînement au sauvetage des sous-marinières, puis réutilisé, jusqu'en 1995, par la Marine nationale. Depuis vingt-deux ans, outre la découverte d'un des plus anciens simulateurs au monde conçu pour préparer les équipages à évacuer leur navire après un accident en faible profondeur, s'est développé, sur trois niveaux, un parcours original qui présente l'histoire des naufrages intervenus dans les parages maritimes lorientais pendant la seconde guerre mondiale. Le concept de « musée englouti⁴⁵ » et l'exiguïté du bunker ont conduit à privilégier différentes technologies de diffusion multimédias afin de concevoir un circuit présentant films d'archives, témoignages de rescapés et images sous-marines ainsi que quelques objets significatifs (équipements de sauvetage sous-marin, scaphandres, armement naval, maquettes de sous-marins, etc.).

142

Par ailleurs, en profitant des fonds structurels d'aide à la reconversion du territoire, l'agglomération de Lorient a financé la création à Keroman de deux équipements touristiques phares, à thématique maritime, dont la gestion et le développement ont été confiés à une société d'économie mixte⁴⁶. Au printemps 2008, est d'abord inaugurée *la cité de la Voile Éric Tabarly* (fig. 7.1). Conçue en partenariat avec la cité des Sciences et de l'Industrie, pour un coût de 18,3 millions d'euros, elle se positionne comme un lieu de référence en matière d'animation autour de la course au large et du nautisme. Elle abrite, dans un bâtiment de 6 000 m² imaginé par l'architecte Jacques Ferrier, une exposition permanente, un centre de ressources un espace d'animations, et constitue le port d'attache des *Pen Duick*. Le parcours de découverte, où la dimension ludique est privilégiée pour l'accueil des familles, exploite divers équipements multimédias pour présenter les différentes facettes de la course au large, depuis la préparation

45 Les épaves des grands conflits contemporains constituent, en tant que telles, les salles d'un « musée englouti ». Le parti pris muséographique est donc de ne pas remonter de mobilier à la surface, afin de privilégier la découverte *in situ* par les plongeurs. À terre, les salles de l'espace de visites constituent ainsi les avatars des épaves, dont elles présentent l'histoire, s'appuyant essentiellement sur des collections d'images sous toutes leurs formes.

46 La Société d'équipements publics de loisirs du Pays de Lorient (Sellor) est créée en 1988 pour la gestion des ports de plaisance, des équipements nautiques et muséographiques.

des bateaux jusqu'aux régates. La partie muséographique porte principalement sur le navigateur Éric Tabarly (1931-1998), dont la vie est présentée à travers des documents photographiques, des maquettes, et des témoignages.

En 2010, le sous-marin *Flore*⁴⁷ (fig. 7.2), mis à disposition de la collectivité territoriale par la Marine, est ouvert au public. En préambule à la découverte des entrailles du navire, les visiteurs sont invités à parcourir une exposition permanente installée dans un alvéole de Keroman II afin d'entrevoir le quotidien des équipages et les différentes fonctions d'un sous-marin (conduite des opérations, propulsion, navigation, armement, transmissions, etc.). La plupart des objets et équipements exposés ont été collectés et restaurés par une association d'anciens sous-marinières⁴⁸. Les témoignages audiovisuels et sonores sont largement exploités, tant au sein de l'exposition permanente que lors de la découverte du *Flore*, à l'aide d'un audioguide.

Ainsi, le décompte total des visites effectuées chaque année dans cet ensemble touristique, culturel et patrimonial, qui mêle l'histoire du site et des activités maritimes qui s'y sont inscrites, monte à près de 200 000, dont environ 70 000 billets pour la cité de la Voile et presque autant pour le *Flore*⁴⁹. Indissociables de la reconversion réussie de l'ancienne base de sous-marins, qui est désormais le premier pôle de course au large européen, ces données matérialisent l'épanouissement du projet de diversification économique lancé dans les dernières années du XX^e siècle, à l'heure des restructurations de la Défense.

TROIS SIÈCLES D'HISTOIRE DE LA MARINE À LORIENT

Depuis la fin du XVII^e siècle, les relations de Lorient avec la Marine n'ont jamais cessé de se tisser et de se recomposer en fonction des périodes et de l'évolution des contextes stratégiques. En lien opérationnel avec Brest, et dans son sillage, cette base navale secondaire a montré au fil du temps toute son importance pour appuyer les accroissements de charge du grand port du Ponant. À partir de 1770, et jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, en prenant totalement le contrôle du chantier et du port développé par la Compagnie des Indes, la Marine développe

47 En service à partir de 1964, le S-645 *Flore* est un sous-marin d'attaque classique, de type *Daphné*, qui a effectué sa dernière plongée en 1989 en Méditerranée, avant de regagner Keroman, où il a été mis à sec sur le *slipway* en 1995.

48 Le musée de l'Escadrille des Sous-marins de l'Atlantique (Mesmat), émanation de la section Narval de l'Association générale amicale des sous-marinières (Agasm).

49 Source : Audélor, *Destination Lorient-Quimperlé. Bilan touristique 2018*, Observatoire n° 5, 2019.

Les chiffres communiqués dans cette étude portent sur le cumul des visites effectuées dans les équipements du site chaque année, pas sur le nombre réel de visiteurs qui découvrent souvent deux établissements le même jour.

son emprise et son poids au Pays de Lorient. Au XIX^e siècle, son arsenal est choisi pour intégrer les grandes innovations qui permettent la transmutation de l'outil naval, depuis le vaisseau de ligne jusqu'aux grands cuirassés mécanisés. Dès 1945, et dans les décennies suivantes, elle joue une fois encore un rôle économique majeur dans la reconstruction de la cité dont l'activité navale et militaire est largement stimulée par la Guerre froide, avec d'importantes retombées financières locales. Ce pan entier de l'histoire du développement lorientais⁵⁰, qui a façonné une partie de son identité, entre excellence technologique et industrielle, aventures maritimes, trajectoires d'ouvriers et de marins, demeure aujourd'hui sans espace d'interprétation muséographique, alors même qu'il constitue un des éléments matriciels d'un territoire demeuré connecté aux enjeux mondiaux.

144

Bien que très incomplète, une partie de cette histoire est néanmoins abordée dans quelques espaces dispersés, sous des formes et des modalités différentes. Elle doit en fait beaucoup à l'implication d'anciens marins et de personnels de la construction navale. Nous avons déjà évoqué le rôle des amicales de sous-mariniers dans la constitution des collections qui ont permis l'enrichissement de la visite du *Flore*. Nous ne saurions omettre de signaler le dynamisme d'autres structures qui œuvrent depuis longtemps pour collecter, restaurer, valoriser des objets qui pourraient avantageusement trouver leur place dans un parcours muséographique à concevoir, par la création d'un lieu dédié et/ou par la mise en réseau de plusieurs salles existantes. C'est notamment le cas de l'association Mémoire vivante de la construction navale, regroupant d'anciens personnels de la DCN qui se sont donnés pour objectifs de faire connaître les métiers et les activités de l'industrie navale, d'abord sous la forme d'expositions itinérantes, ensuite par le projet de création d'un espace muséal. Installée à Lanester, non loin du Scorff, elle y dispose déjà d'une collection intéressante.

De façon plus institutionnelle et structurée, mais selon les mêmes modalités bénévoles de fonctionnement, c'est aussi le cas des salles de traditions qui dépendent des unités de la Marine à Lorient. Depuis les années 1970, celle des fusiliers-marins, renommée en 1991 *musée de Tradition des Fusiliers-marins*⁵¹, n'a cessé de développer ses collections pour appuyer une fresque chronologique démarrant qui démarre avec la genèse de la création du corps, avant sa constitution à Lorient en 1856, et s'étend jusqu'aux opérations spéciales conduites plus récemment par les commandos. Afin de s'ouvrir au public et de poursuivre son développement, cette exposition permanente a été installée en 2014 dans des

50 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire*, *op. cit.*

51 Je remercie le CV(H) Sylvain Leulliet pour nos échanges à ce sujet.

locaux de plus de cinq cents m², situés en périphérie immédiate de l'enceinte de la Base des fusiliers-marins commandos. Inauguré le 7 octobre par le ministre de la Défense, en marge des commémorations de la bataille de Dixmude, ce musée demeure placé sous la responsabilité du commandant de l'École des fusiliers-marins. Elle vient d'achever un projet scientifique et culturel, débuté en 2019, avec l'ambition de rénover en profondeur sa scénographie et d'intégrer les réseaux de musées.

De même, en 1978, c'est à l'initiative du commandant de la Base aéronautique navale, puis de ses successeurs, qu'est lancé le projet d'un *musée de l'Aéronautique navale de Lann Bihoué*⁵². Dix ans plus tard, alors que sont réunies les premières collections, une exposition permanente est installée dans cinq salles placées sous la responsabilité de l'officier en charge des traditions. Aujourd'hui implanté dans l'ancien réfectoire des équipages, le musée, tel qu'il est désigné depuis le début des années 1990, continue de se développer sous l'impulsion énergique d'anciens de l'aéronautique navale, qui ont effectué, au cours des trente dernières années, un remarquable travail de collecte, de restauration et de présentation de mobiliers permettant d'illustrer l'histoire des flottilles qui ont été affectées à Lann Bihoué et celle de la base.

Pour conclure, nous avons vu tout le chemin parcouru en près de quatre-vingts ans pour reconstruire, de l'urbanisme à l'écriture de l'histoire, une ville rasée pendant la seconde guerre mondiale. De la *commotion mémorielle* et l'éradication cathartique des traces anciennes dans l'immédiate après-guerre, jusqu'à la multiplication des initiatives culturelles maritimes, en passant par l'implication des acteurs locaux, associatifs, et institutionnels pour relancer les processus de production des connaissances et de valorisation du passé, Lorient a pu trouver, en quelques décennies des chemins de résilience⁵³ après les traumatismes de la guerre.

Cette ville de taille moyenne, deux fois nouvelle au XVIII^e puis au XX^e siècle, est née de la grande aventure maritime et des diverses phases de la mondialisation, qu'elle soit première et négociante ou guerrière et destructrice. La trajectoire originale de cette cité portuaire de 57 000 habitants (2021), qui a su au fil du temps fédérer un territoire en comptant 204 000, répartis dans vingt-cinq communes, demeure imprégnée par les activités maritimes et industrielles de la navale, de la pêche, du commerce et plus récemment du nautisme⁵⁴. Elles ont forgé,

52 Comité des salles de traditions, « Historique des salles de traditions », *Gazette de Lann-Bihoué. Du ballon captif au Falcon 50*, Ban Lann-Bihoué, 2002. Je remercie vivement Pascal Le Cor, le responsable du musée, pour son soutien documentaire.

53 Boris Cyrulnik & Claude Seron (dir.), *La Résilience ou comment renaître de sa souffrance ?*, Paris, Fabert, 2009.

54 Florence Gourlay, *Lorient, une ville dans la mondialisation*, Rennes, PUR, 2004.

en 350 ans de développement portuaire, sous l'impulsion et avec l'important soutien financier de l'État, les marqueurs bigarrés d'une identité lorientaise où se mêlent les traditions maritimes et ouvrières, la modernité et les solidarités des villes reconstruites, le brassage humain et l'ouverture des ports, l'affirmation de l'ancrage breton dans une ville à matrice étatique.

Cette *épopée lorientaise* marquée par la mer, l'ouverture internationale, et l'innovation technologique navale, mérite assurément d'être racontée à l'heure où la poursuite exponentielle de la mondialisation peut donner bien des vertiges et où les sociétés recherchent, par compensation, des points d'ancrage dans leurs territoires. Ainsi, cette mise en perspective, sur près de quatre siècles, des relations entre les *réalités humaines du local* et les grands enjeux du *global*, dans une ville moyenne du littoral atlantique, pourrait constituer la trame nodale d'un parcours original de découvertes multisites appuyé par une liaison *transrade* adaptée. Les deux citadelles, dont les constructions ont jalonné certains cycles de la mondialisation dans la rade de Lorient, disposent d'ores et déjà d'équipements muséographiques qui gagneraient à être mis en cohérence par la création d'un *circuit culturel maritime* reliant les musées existants, ceux à moderniser et à étendre, voire à créer, pour raconter une *certaine histoire maritime de la mondialisation*.

146

L'opportunité de la prévisible concordance phases, à courts termes, de rénovation des musées de la Marine et de la ville de Lorient installés à la citadelle de Port-Louis, pourrait-être le moyen d'impulser, sous des formes différentes, cet ambitieux projet de « grand musée maritime du Ponant » dont Luc-Marie Bayle et d'autres avaient rêvé, en présentant la trajectoire de développement d'une cité portuaire atlantique et de sa connexion au monde. Sans négliger la difficulté d'une telle perspective sur les plans institutionnels et financiers, avec en préalable la délicate recherche de l'équilibre entre les acteurs impliqués dans le projet⁵⁵, nous ne faisons à cet égard qu'inscrire nos pas dans ceux de Benedict Donnelly et Érik Orsenna, qui concluaient, en 2014, dans leur *Rapport de la Mission de réflexion sur le patrimoine maritime*⁵⁶ : « L'établissement de Port-Louis apparaît plutôt comme une annexe du musée de Paris, avec des expositions permanentes – sur le sauvetage en mer, sur l'archéologie sous-marine, sans lien explicite avec l'histoire maritime de Lorient. Comme à Rochefort, l'élaboration d'un projet culturel cohérent avec le site et rassemblant l'ensemble des acteurs devrait être aujourd'hui envisagée en priorité. »

55 Il ne s'agirait surtout pas, en le diluant, de faire disparaître le musée de la Compagnie des Indes mais, bien au contraire, de le mettre en double perspective dans l'histoire de la cité et de la mondialisation, avec une meilleure connexion à son territoire.

56 Benedict Donnelly, Erik Orsenna & Emmanuel de Fontainieu, *Rapport de la Mission de réflexion sur le Patrimoine Culturel Maritime*, Paris, Ministère de la Défense, 2014.

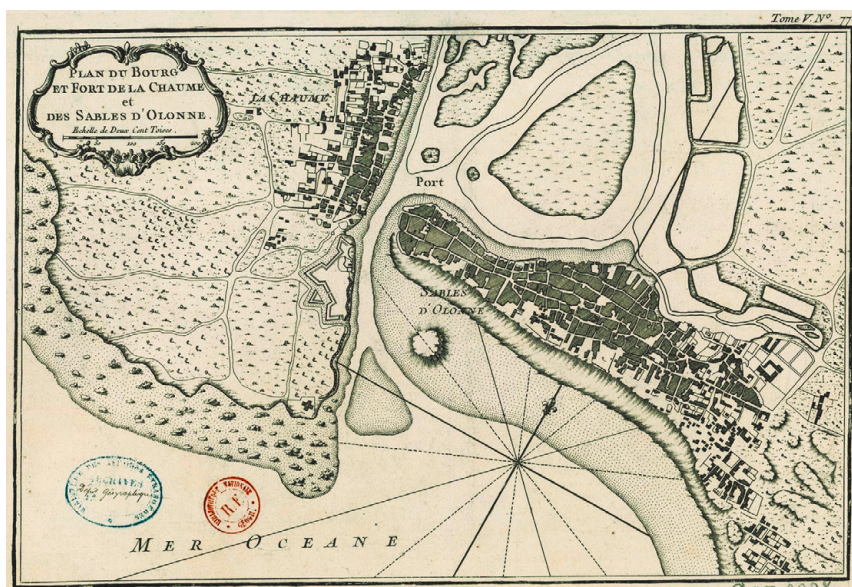
LES SABLES-D'OLONNE EN QUÊTE DE SON PATRIMOINE
MARITIME. NACÉO, VERS UNE VALORISATION PROGRAMMÉE
DE L'HISTOIRE MARITIME SABLaise

Hervé Retureau¹
université de Nantes, EA 1163 CRHIA

Le port des Sables-d'Olonne (Vendée) s'est à nouveau illustré en novembre 2020 pour la 9^e édition consécutive du départ du Vendée Globe, course autour du monde et en solitaire désormais connue de tous. La Ville affiche ici son ambition maritime et nautique. Si l'édition 2020 a été contrariée par les effets de la crise sanitaire, la foule, plus restreinte qu'à l'accoutumée, s'est néanmoins pressée sur les pontons du port Olona pour admirer les *Imoca*² et tenter d'apercevoir les skippers qui la font rêver. Depuis 1989, il n'a ainsi cessé d'affirmer son image de port de course au large. Mais derrière cette identité sportive se cache aussi une ville qui offre trois ports distincts de plaisance, de commerce et de pêche, au passé millénaire. Cette même ville se double d'une station balnéaire pionnière dans la mode des bains de mer, qui a émergé sous la Restauration (1826). Dès lors, on peut se demander comment ce port, qui s'illustre par son riche passé, peut tenter de concilier patrimoine maritime et aventures océaniques. Quels liens peut-on tisser entre ces deux entités pour former une identité maritime commune et complémentaire ?

C'est ainsi que l'équipe municipale actuelle, autour de Yannick Moreau depuis janvier 2019, a programmé l'ouverture d'ici à 2025 d'un espace muséographique dédié au patrimoine maritime sablais. Cet équipement culturel, dénommé NACÉO (anagramme d'*océan*), l'aventure des gens de mer, devra permettre aux contemporains de comprendre la ville portuaire d'aujourd'hui en maîtrisant les clés de son passé. Nous montrerons à travers cet article sur quelles bases repose ce port de pêche avant d'axer notre propos sur les leviers associatifs et politiques qui tentent de mettre en œuvre l'articulation scientifique liant patrimoine, identité maritime et espace muséographique.

- 1 Chargé de mission « Patrimoine maritime » de la Ville des Sables-d'Olonne.
- 2 Classe de voiliers monocoques de 60 pieds (18,3 m) conçus pour les grandes courses océaniques en solitaire ou en double.



1. Plan du bourg de La Chaume au xvii^e siècle par Jacques-Nicolas Bellin, *Plan du Bourg et Fort de La Chaume et des Sables d'Olonne*, Paris, 1764, en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b85920680>
On reconnaît les deux rives et le chenal menant au port.

UN SOCLE MARITIME SOLIDE

L'histoire du port des Sables est à mettre en relation avec celle d'un site naturel en mutation au cours des siècles, constitué d'eau, de sel et de sable. L'antique havre d'Olonne a connu l'occupation romaine et le développement des marais salants, puis l'existence de microports salicoles le long du chenal qui bordaient alors le bourg féodal d'Olonne en retrait du littoral. Des villages comme La Roulière et La Girvière furent des ports actifs d'exportation de sel dès le Moyen-Âge. La ville et le port des Sables n'existaient pas encore. Au fil des siècles, une dune s'est constituée au sud, obstruant progressivement le havre d'Olonne pour donner naissance à une ville qui resta longtemps sous la dépendance du bourg tutélaire et des princes de Talmont³ (fig. 1).

En arrière de la dune, à l'abri des vents dominants, un port se développe peu à peu. Pour signaler son entrée, les comtes d'Olonne dressent, au Moyen-Âge, un phare sur une tour plus connue sous le nom de tour d'Arundel. La richesse de l'Olonnais provient alors essentiellement du commerce de sel. Des portulans médiévaux italiens la signalent dès le xiv^e siècle. En 1218, le prince de Talmont,

3 Mathias Tranchant, *Les Origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables*, La Crèche, Geste éditions, 2012.

Savary de Mauléon, à la veille de son départ en croisade, érige un *village neuf* de l'autre côté du chenal, dans le bourg de La Chaume. Au fil du temps, ce quartier se peuple essentiellement de marins qui représentent plus de 70 % de la population au XVIII^e siècle. Le reste est constitué de laboureurs, de sauniers et d'artisans. Il faut attendre 1622 pour que la ville des Sables gagne son indépendance paroissiale du bourg d'Olonne, à l'initiative de l'évêque de Luçon, Richelieu, qui fonde la paroisse Notre-Dame-de-Bon-Port. Le port est alors en pleine mutation avec une nouvelle activité de pêche et reçoit le siège de l'Amirauté en 1631. Situé entre Loire et Gironde, il ne demande qu'à se développer.

Le sel, denrée locale, *or blanc* de la contrée olonnaise, permet au port de connaître son siècle d'or à partir du règne de Louis XIV. En effet, en 1664, lorsque Colbert dresse l'inventaire quantitatif des ports de France, il recense soixante-treize morutiers aux Sables. Le port arme à la morue verte. Sur ces Terre-Neuvas, le poisson est salé à bord selon une technique standardisée. Les Olonnais jouissent d'une réputation sans faille, y compris sur les vaisseaux du roi : « Leurs matelots sont les plus hardis matelots à la mer du royaume et mesme du monde. Tous les officiers de navire en rendent témoignage et la raison de cette hardiesse est que les mers de Terre-Neuve sont les plus rudes de l'océan⁴. »

La proximité immédiate des salines permet aux morutiers d'effectuer jusqu'à deux voyages annuels : l'un en prime, avec des départs pour le Grand Banc en février-mars et l'autre en tard, aux mois de juillet-août. La célérité olonnaise est reconnue et redoutable. La ville se développe, compte près de quinze mille habitants à la fin du XVII^e siècle, la pêche assurant la prospérité aux négociants et aux armateurs locaux : les Gaudin, les Lodre, les Servanteau entre autres⁵. Les armateurs sablais investissent aussi bien dans la construction navale que dans l'acquisition de salines afin de réaliser de copieux bénéfices (fig. 2). Des liens solides avec le port de Nantes existent au temps de la grande pêche morutière. Bernard Michon a montré le rôle satellitaire des Sables dans l'orbite et sous l'influence nantaise⁶. Les équipages sont sablais, la majorité des investissements aussi, mais la décharge de la cargaison s'effectue dans la majorité des cas dans la cité ligérienne. Le XVIII^e siècle, marqué quant à lui par des guerres maritimes continues, porte un coup fatal à la démographie locale qui tombe à moins de

4 D'après un mémoire de 1698 cité par Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, Éditions Maisonneuve et Larose, 1962, t. II, p. 297-301.

5 Philippe Bossis, « Itinéraires de négociants armateurs sablais (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Alain Gérard (dir.), *Les Vendéens et la mer, de la grande pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, éd. du CVRH, 2008, p. 301-314.

6 Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.



2. Le port des Sables vu de La Chaume en 1776 par Nicolas Ozanne
Les morutiers, en attente de partir à Terre-Neuve, sont nombreux
dans le « trou » des Sables. (coll. musée de l'Abbaye de Sainte-Croix)

cinq mille habitants en 1794. La Révolution sonne la « mise au ban » de cette pêche qui fit la fortune des négociants et la réputation des marins olonnais⁷.

En 1815, au retour de la paix, le port est exsangue et doit trouver de nouveaux leviers économiques. Il faut attendre 1819, et surtout les lois de juillet 1845, pour que le port renaisse de ses cendres avec la construction d'infrastructures modernes qui lui permettent d'entamer sa renaissance. Dès la Monarchie de Juillet, l'installation des premières conserveries de sardines (1838), venues de Nantes, ouvre la voie à une nouvelle économie, celle du poisson bleu et argenté. Les chantiers navals désormais installés sur l'îlot de la Cabaude (1855) tournent à plein régime et produisent en série des canots sardiniers. Cette *fièvre sardinière* se poursuit sous le Second Empire. Entre 1852 et 1856, le nombre de navires et d'usines quintuple. À l'image de Douarnenez, le quartier de La Chaume devient un faubourg industriel et ouvrier⁸. Les hommes pêchent, les femmes et les jeunes

7 Hervé Retureau, *Gens de mer sablais (xviii^e-xix^e siècles). Un peuple en mutation*, La Crèche, La Geste, 2021.

8 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours, Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2000.



3. L'arrivée des sardiniers sur le quai des Sables
Effervescence des femmes dans les canots devant la poissonnerie
(coll. H. Retureau)

filles travaillent à l'usine ou ravaudent les filets. Ces *garçonnes* affichent une certaine autonomie dans une France où les femmes sont reléguées à la servitude de leur mari. Ici, elles appartiennent de plein droit à l'équipage et participent activement à l'émergence de cette économie domestique qui repose sur la pêche artisanale. Le port confirme sa vocation de pêche puisque 94 % des constructions navales lui sont consacrées. Malgré tout, le bassin de commerce attire un cabotage actif. L'arrivée du chemin de fer en décembre 1866 dope l'économie locale, notamment l'exportation du poisson, et participe à l'essor du tourisme. Le port ne regarde plus uniquement vers le large, mais aussi vers l'intérieur du pays. Alors que le XVIII^e siècle avait été celui d'un déclin constant, le XIX^e est celui des « métamorphoses », pour reprendre l'expression de Bruno Marnot⁹. Les travaux portuaires, la naissance de l'économie sardinière et des bains de mer, l'arrivée massive de populations en quête de travail, l'augmentation de la population globale et des inscrits maritimes transforment la ville qui triple sa population et affiche sa singularité par une dualité rare : les marins du côté du port et les baigneurs du côté de la plage.

Dans le premier tiers du XX^e siècle, le port des Sables poursuit sa vocation sardinière, thonière et chalutière. Pendant l'entre-deux-guerres, avec près de 200 pinasses sardinières et une centaine de dundees, sans oublier les petits canots

9 Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016.

côtiers, il fait vivre la ville (fig. 3). Celle-ci calque son rythme sur les départs et les retours de pêche, sur les appels des cornes d'usines à la belle saison et le bruit des sabots des sémillantes marchandes de poissons qui hèlent l'estivant sur les quais des Sables, où les garçonnnes *tapinent* (ravaudent) les rets, ces filets bleus de sardiniers très fragiles. L'ambiance du port est là, sous les yeux, et dévoile une partie de *son âme maritime*. Des chantiers navals sortent des bijoux du patrimoine maritime national : le *Mutin* en 1927¹⁰ ou encore le thonier *Biche de Groix*, construit par Aimé Chauffeteau en 1934. Le savoir-faire des charpentiers sablais sillonne les océans et certains d'entre eux créent des établissements en Bretagne-sud, notamment à Auray dès 1830 (Saint-Goustan), puis à Étrel en 1929¹¹. Le port compte de nos jours quelques vestiges matériels de ce patrimoine maritime : deux phares classés Monument historique en 2011 et 2012¹², le prieuré Saint-Nicolas, la tour d'Arundel entre autres.

UNE VOLONTÉ PLURIELLE ET COLLABORATIVE À L'ORIGINE DE L'IDÉE

Face à un tel legs culturel et historique, on peut se demander pourquoi ce passé n'a pas été valorisé dans le cadre d'une muséographie assumée. Ce parcours sinueux s'est inscrit dans le temps long.

En mars 1924 la société d'histoire locale Olona est créée par un groupe d'érudits et publie le fruit de ses recherches dès 1929 par le biais de bulletins¹³. Dès l'origine figure dans ses statuts la volonté d'ouvrir un « musée d'histoire régionale ». L'association a vocation à recueillir des archives, des objets, des tableaux de vieilles familles sablaises en vue de les présenter dans ce futur musée. La Seconde Guerre mondiale interrompt ce projet. Il fallut attendre 1963 pour qu'un véritable musée consacré à l'art moderne et contemporain ouvre ses portes. Situé dans l'ancienne abbaye Sainte-Croix, ses combles sont alors dévolus aux collections d'Olona et d'un département marine. Musée de France réputé pour ses collections (Chaissac, Brauner en particulier), sa vocation première n'était assurément pas

10 Construit aux chantiers Guignardeau.

11 Michel Perrin, « Le rayonnement des chantiers sablais en Bretagne-Sud », dans Alain Gérard (dir.), *Les Vendéens et la mer, op. cit.*, p. 455-466.

12 Le phare des Barges, construit entre 1857 et 1861, seul phare en mer de Vendée, et le phare de l'Armandèche, dernier construit en France sur le littoral atlantique (1967-1968). Voir : Martine Acerra, « Les feux de la mer. Phares et balises en Atlantique », 303, n° 156, « La Mer », 2019, p. 48-55.

13 Cette association, qui a fêté en 2019 son 95^e anniversaire, compte aujourd'hui plus de 450 adhérents. La société Olona publie quatre revues annuelles de quarante pages. Le dernier fascicule, paru en juin 2022, porte le n° 260. C'est une mine d'informations, de textes et de recherches scientifiques sur l'histoire locale.

maritime. Cette même année, la société Olona proposa l'exposition « Les Sables et la mer », qui rencontra un vif succès auprès du public local et estival. L'intérêt pour le patrimoine maritime commençait à naître à une époque où l'économie et la société basculaient. Les Trente Glorieuses annonçaient la disparition de la marine à voile et figuraient déjà une autre ère¹⁴. Dix ans plus tard, une grande exposition maritime se tint au musée à l'occasion du centenaire de la naissance de Paul-Émile Pajot (1873-1929). Ce marin chaumois, peintre de bateaux de travail qui exposa à Paris en janvier 1925, fut reconnu par Jean Cocteau¹⁵. Son œuvre porte sur des milliers de dundees, gazelles et autres trois-mâts, qu'ils soient des Sables, de Groix ou d'Étel. C'est un témoignage vivant de la flottille à voile des années 1900-1930. Il se fait aussi l'écho des drames de la mer : en février 1929, son dernier tableau, *Le Naufrage du dundée Petit Florent*, est saisissant de réalisme. En plus de peindre pour subvenir aux besoins de sa nombreuse famille, Pajot a tenu un journal de 2 500 pages, récemment édité, qui raconte la vie quotidienne du port, des marins et notamment la période 1914-1918¹⁶. C'est une source monumentale pour les historiens locaux qui peuvent y croiser de multiples données. En 2008, Benoît Decron, conservateur du musée, a d'ailleurs proposé une nouvelle exposition Pajot à l'occasion de l'acquisition du *Journal* par la Ville des Sables-d'Olonne¹⁷.

Le long et pugnace travail de la société Olona trouve son écrin dans ses publications annuelles mais aussi dans des conférences et des expositions à destination du grand public. En 2004, à l'occasion de son 80^e anniversaire, l'exposition « Les Sables à travers le regard de Collinet » est présentée au prieuré Saint-Nicolas, monument emblématique de La Chaume. André Collinet (1729-1806), capitaine de navire et mémorialiste des faits et gestes de la ville et du port cent-cinquante ans avant Pajot, attire l'intérêt d'historiens comme Martine Acerra, Philippe Bossis ou Bernard Michon. Dans le même temps, une exposition retrace la vie aux Sables au XVIII^e siècle¹⁸. Deux années de suite, en juillet 2011 et 2012, au même lieu se tint une exposition intitulée « Les Sables au temps de la

14 Dominique Duviard diligenta une grande enquête aux Sables à la fin des années 1970 auprès des anciens ayant connu la voile, à la suite de quoi il publia *Le Temps des thoniers, voiliers de Groix, d'Étel, des Sables-d'Olonne, d'Yeu, de Concarneau*, Paris, Gallimard, 1979, et *Histoire d'un bateau de pêche, la gazelle des Sables d'Olonne*, Paris, Gallimard, 1981.

15 Jean Huguet, *Paul-Émile Pajot, marin pêcheur, imagier de la mer*, Paris, A. Bonne, 1975. Jean Huguet, écrivain né à La Chaume en 1925, le mois même où Pajot était exposé à Paris, fut son biographe officiel. Il lui consacra quatre publications majeures.

16 Paul-Émile Pajot, *Mes aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929)*, éd. Alain Gérard, La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, 2015.

17 *Voir la revue* 303, n° 102, « Paul-Émile Pajot. Le Journal », dir. Benoît Decron, 2008.

18 André Collinet, *Les Sables au temps de la grande pêche. Manuscrits de Collinet (1739-1782)*, éd. Alain Gérard, La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, 2002; *id.*, *Les Sables*



4. Paul-Émile Pajot, *La Barque thonière. Honneur et Dévouement de La Chaume* (patron Vigier) (D.R., coll. part.)

marine en bois », qui permettrait de comprendre l'évolution de la flottille de pêche locale à travers des maquettes, des documents originaux, un film sur la construction navale (1954) et des visites guidées par d'anciens marins et charpentiers de navire tous les après-midis. Jusque dans les années 1950, six chantiers lançaient de magnifiques coques en bois pour les Sables ou pour la Bretagne. Le succès fut au rendez-vous et surtout le livre d'or regorgeait de messages d'encouragement à créer un vrai musée de la mer. La presse locale s'en fit l'écho.

Par ailleurs, en septembre 2007, un grand colloque placé sous le thème des « Vendéens et la mer : de la grande pêche au Vendée Globe », organisé par Alain Gérard et le Centre vendéen de Recherches historiques (CVRH), avait réuni sur trois journées plus d'une trentaine de conférenciers pour évoquer devant un très large public des questions anciennes, mais aussi d'actualité, comme la pêche et ses difficultés. La Vendée affichait son ambition maritime, étiquette qui restait à affirmer publiquement tant le département resta longtemps associé à la ruralité et aux guerres de Vendée.

Plus tard, et dans la perspective des élections municipales, une association « Pour la création d'un musée des Olonnes et de la mer » avait vu le jour

au temps de la guerre de Vendée. Manuscrits de Collinet (1788-1802), La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, 2004.



5. Le chalutier *Kifanlo*, classé Monument historique en 1984
Il est actuellement en cours de restauration sur les cales de la Cabaude.
(coll. Association OCEAM)

en février 2008. Elle regroupait, outre Olona, d'autres associations œuvrant en faveur du patrimoine maritime comme OCEAM (Organisme de Culture, d'Étude et d'Action Maritimes) et l'AVVAS (Association vendéenne de Vidéo et d'Archéologie sous-marine). L'OCEAM a été fondé en 1981 et a ouvert un petit musée de la Pêche, face au prieuré. Ce musée s'est délocalisé au fil des années dans les deux salles du château Saint-Clair, à proximité immédiate de la tour d'Arundel. L'association gère surtout l'unique navire sablais classé Monument historique en 1984 : le *Kifanlo*. Ce chalutier classique a été construit en 1955 au chantier Batifort des Sables. Aujourd'hui, il navigue encore à l'ancienne, avec un chalut latéral, et montre aux estivants curieux et avides de connaissances les techniques de pêche traditionnelle. C'est le seul témoin de ce type de navigation sur la côte Atlantique¹⁹. L'AVVAS réunit pour sa part des passionnés de plongée sous-marine qui ont réalisé, en lien avec le DRASSM, de nombreuses campagnes de fouilles archéologiques subaquatiques, notamment au pied du phare des Barges, véritable cimetière sous-marin. Les plongeurs ont rapporté quantité d'objets (porcelaines, pièces de monnaie, canons, caronades) qui témoignent de l'histoire qui s'est jouée

19 Le port des Sables compte d'autres navires inscrits Bateaux d'Intérêt Patrimonial (BIP) : la gazelle *Paul-Émile*, la pinasse *Au bonheur des Dames* par exemple et la *Bigaille*, navire-école de l'École des pêches.

au large du port²⁰. Tous ces passionnés se sont ainsi réunis dans ce collectif en attendant une réaction politique.

En 2014, à l'occasion du quatre-vingt-dixième anniversaire d'Olonne, un changement de cap a été annoncé par Yannick Moreau, alors président de la Communauté de communes des Olonnes. Lors de l'inauguration, il a déclaré qu'un musée dédié au passé maritime des Sables devait absolument voir le jour dans les prochaines années, puis en a fait une priorité culturelle. Sans plus tarder, il a accompagné les associations précitées et créé avec elles un fonds de dotation pour réaliser une grande exposition à l'approche du départ du Vendée Globe 2016. Cette dernière, réalisée avec le concours du Centre international de la mer de la Corderie royale de Rochefort, était consacrée aux « Aventuriers de l'océan, du Moyen-Âge au Vendée Globe », et revenait sur les figures maritimes locales : Garcie Ferrande, le flibustier l'Olonnais, les Terre-Neuvas, un marin sablais embarqué sur l'*Astrolabe* de Dumont d'Urville, les skippers du Vendée Globe. Pour Yannick Moreau, il s'agissait aussi de « partager notre culture maritime²¹ ». Depuis cette date, le projet a été lancé autour d'un comité scientifique réunissant des acteurs associatifs et des historiens universitaires²² avec un objectif d'ouverture à l'horizon 2025 d'un musée maritime ou d'un centre d'interprétation, parce que « [...] l'activité patrimoniale ne peut être qu'une activité historique²³ ». L'année 2025 coïncidera d'ailleurs avec le centenaire d'Olonne et la dixième édition du Vendée Globe.

156

LIER IDENTITÉ MARITIME ET MÉMOIRE DANS UN MÊME ESPACE MUSÉOGRAPHIQUE : NACÉO

On l'aura compris, le port des Sables repose sur une histoire très ancienne, faite d'hommes et de femmes de la mer. La thèse récente d'Hervé Retureau a mis en lumière le poids des gens de mer, qui représentent le socle de l'identité

20 L'AVVAS a réalisé de nombreuses expositions aux Sables mais aussi à l'Historial de la Vendée et produit un certain nombre de DVD et films sur leurs découvertes.

21 Extrait du catalogue de l'exposition « Les Sables d'Olonne, port de l'aventure », Communauté de communes des Olonnes, 2016.

22 Comme Mathias Tranchant, Thierry Sauzeau, Jean-Luc Sarrazin & Hervé Retureau. Ce dernier en avait précisé les contours lors d'un colloque à l'université du Havre en mars 2015 : « Les Sables-d'Olonne, de la grande pêche à la conservation de la mémoire maritime », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La pêche : regards croisés*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2017, p. 45-61.

23 François Chappé, « L'activité patrimoniale ne peut être qu'une activité historique », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002, p. 331-333.

maritime locale²⁴. Ces parcours d'individus singuliers, d'équipages et de quartiers maritimes retracent l'histoire des pêches plus ou moins lointaines et les mutations structurelles que le port a connues. L'identité maritime, l'appartenance à un groupe, est au cœur des perspectives muséographiques envisageables. Depuis une trentaine d'années, ce concept mis en lumière par Alain Cabantous a montré l'intérêt d'une réflexion globale vue sous l'angle des mentalités et de la culture de ceux qui ont façonné un territoire donné²⁵. Dès lors, que met-on derrière ce concept pour un port comme celui des Sables ? Son identité est-elle si différente de celle des autres ports ? Et dans ce cas, existerait-il une forme d'identité sablaise qui serait singulière ?

Comment réunir en un tel lieu l'identité maritime sablaise pour qu'elle soit explicite pour les natifs, mais aussi pour les néophytes ? Ces derniers connaissent désormais de manière presque intime le chenal des Sables d'où s'élancent, tous les quatre ans, les skippers du Vendée Globe. Ce chenal participe à la construction de l'identité maritime de la ville. À chaque édition, les télévisions projettent ce long chenal de deux kilomètres avec ses quais bondés d'un public avide de sensations et d'émotions fortes. Si l'on perçoit le port dans sa globalité et de haut, de quels moyens dispose-t-on pour entrer et pénétrer dans l'âme de ces quartiers et saisir l'identité de ce « peuple de la mer²⁶ » ?

L'idée est bien de construire ce futur espace muséographique au cœur de l'un des deux quartiers maritimes, à savoir celui de La Chaume, qualifié de « berceau de la cité ». L'endroit retenu pour le projet serait situé dans les douves de la tour-phare d'Arundel. Outre l'intérêt historique et stratégique du monument et du lieu se dessine aussi un intérêt symbolique et métaphorique. Le phare est perçu comme un repère historique et géographique, qui croise les notions de temps et d'espace et guide toute une communauté. En même temps, ce joyau patrimonial (qui n'est pas classé monument historique) serait le berceau de ces hommes en quête d'aventures humaines : hier les Terre-Neuvas puis les pêcheurs d'une autre génération (de sardine, de thon), les tout premiers industriels de la conserve, ces Bretons et Bretonnes qui migrèrent, l'histoire des sauveteurs en mer... jusqu'aux

24 Hervé Retureau, *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutations : l'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866)*, thèse de doctorat en histoire sous la dir. de Martine Acerra & Thierry Sauzeau, Nantes, université de Nantes, 2020.

25 Alain Cabantous, *Les Citoyens du large, les identités maritimes en France (xviii-xix^e siècle)*, Paris, Aubier, 1993. Du même auteur : « Existe-t-il une identité maritime ? », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique de la préhistoire à nos jours : actes du colloque. Centre International de la Mer, Rochefort, 18-20 avril 1995*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 27-35.

26 Titre d'un roman de Marc Elder, *Le Peuple de la Mer*, Paris, G. Oudin, 1913 [prix Goncourt 1913].



6. La tour d'Arundel et la place Maraud où séchaient les rets sardiniens
 Elle abrita le premier port naturel de La Chaume situé dans l'anse des Fontaines.
 C'est ici, sur le quai de la Chaume, dans le berceau du sauvetage en mer
 qu'ouvrira NACéO, l'aventure des gens de mer en 2025. (cliché H. Retureau)

aventuriers de l'extrême avec les skippers du Vendée Globe et des figures tutélaires qui ont adopté Les Sables comme Jean-Luc Van den Heede ou Arnaud Boissières. N'oublions pas non plus qu'au XIX^e siècle, un marin sablais, Philippe Thesson (1816-1884), avait embarqué avec Dumont d'Urville sur l'*Astrolabe* pour une circumnavigation qui les menèrent dans les mers polaires d'Antarctique. Ce pionnier, cet aventurier de l'océan, en découvrant la Terre-Adélie en janvier 1840, a inscrit une part de l'histoire sablaise dans ces eaux glacées, qui ne sont d'ailleurs pas sans rappeler le circuit du Vendée Globe. C'est aussi un mémorial des parcours humains sablais, de l'histoire de ces humbles, ces anonymes que nous souhaitons mettre en lumière, pour filer la métaphore du phare. Le cœur de ce futur centre doit mettre au premier plan l'homme à travers les siècles sur un territoire donné : l'espace olonnais dans sa globalité avec les ressources fournies par le milieu mais aussi la formidable capacité résiliente de sa population.

Le futur centre d'interprétation, NACéO, a une carte à jouer : celle de la mémoire maritime et du patrimoine immatériel. Il existe en Vendée l'Organisme du Patrimoine culturel et immatériel (OPCI), qui recueille depuis une quarantaine d'années le patrimoine immatériel tel qu'il a été défini par l'UNESCO. Cette association pourrait mettre à disposition ses archives sonores et visuelles dans le cadre muséographique. Ne disposant pas de collections particulières, même si les réserves du musée de l'Abbaye Sainte-Croix, celles d'Olon et de



7. Les douves du château Saint-Clair derrière la tour d'Arundel à La Chaume, emplacement pressenti du futur centre d'interprétation (cliché H. Retureau)

l'OCEAM regorgent d'objets intéressants, nous optons plutôt pour un centre d'interprétation, dans lequel l'objet aurait toute sa place, mais aussi la sensibilité de chacun. C'est pourquoi nous souhaitons rendre aux acteurs, c'est-à-dire aux marins-pêcheurs et aux gens de mer, la place essentielle qu'ils ont jouée et qu'ils jouent encore dans ce port. Leurs témoignages et leur patrimoine culturel immatériel – la mémoire – devraient y trouver une place prépondérante. En 2013-2014, le musée de l'Abbaye Sainte-Croix²⁷ avait lancé une campagne de collectage auprès de la population locale. Une vingtaine de personnes a ainsi été filmée : anciens marins, patrons de pêche, charpentiers de navires, femmes de marins ont raconté leur vie *au fil de l'eau*. De nombreux aspects tels que la vie en mer, la pêche, les risques, les naufrages, mais aussi la vie des femmes, ont été abordés. Une autre campagne de collectage de ce patrimoine immatériel a eu lieu en 2021 sur des thématiques encore plus ciblées et inédites²⁸.

²⁷ En lien avec Hervé Retureau.

²⁸ De février à juin 2013, le musée maritime de la ria de Bilbao a accueilli une exposition itinérante intitulée « Les gens de mer » avec vingt-six témoignages et six heures de film : cité par Guy Saupin, « La pêche dans les musées : une comparaison entre la Bretagne et la côte nord de l'Espagne », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La Pêche : regards croisés*, op.cit., p.63-82.

Ce futur espace a un autre intérêt identitaire à valoriser : celui d'un lieu fédérateur où serait représentée l'histoire commune du pays des Olonnes. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2019, les trois communes des Sables-d'Olonne, d'Olonne-sur-Mer et du Château-d'Olonne ont fusionné en une seule et même collectivité : la commune des Sables-d'Olonne. Ce centre d'interprétation permettrait de mettre en valeur l'histoire associée et croisée d'un territoire tourné à la fois vers la mer et la terre, à l'interface de deux espaces géographiques complémentaires. Qu'aurait pu être le port des Sables sans les salines olonnaises ? Qu'aurait été le port sans les abbayes du Château-d'Olonne ou les terres seigneuriales du Fenestreau, mises en valeur pour alimenter les morutiers ? En partageant une histoire commune sur un territoire hier morcelé, les trois entités regardent désormais vers un même avenir. Le géographe Guy Di Méo a montré la grande proximité conceptuelle entre territoire et patrimoine²⁹. Un même lien semble réunir la territorialité au patrimoine culturel immatériel. Dans son lien avec la territorialité, Jean Aldhuy a souligné pour sa part que le patrimoine culturel immatériel participait à la mise en relation d'une société avec son territoire et son environnement.

Quelle est alors l'identité des marins sablais que l'on souhaite mettre en valeur ? C'est l'histoire de ceux qui ont vécu grâce à la mer, dans les quartiers de La Chaume et du Passage, des gens de labeur qui savaient aussi s'amuser et chanter, des gens porteurs d'une culture³⁰. Dans ces deux espaces situés de part et d'autre du chenal, liés par des passeurs à la godille, des centaines de familles ont voué leur vie à la pêche jusque dans les années 1960 et ont entretenu une ambiance familiale où la mer et l'activité de pêche étaient au cœur de la vie quotidienne. Aujourd'hui les traces de cette activité dans l'espace portuaire sont presque invisibles mais un détour dans les ruelles permet d'en mesurer l'existence. Il suffit de lever la tête pour dénicher ça et là des traces de ces « vies minuscules », pour citer Arlette Farge³¹. Le quartier du Passage comprend encore quelques logis d'armateurs du XVII^e siècle, mais aussi des maisons construites à partir de 1880 par l'armateur et maître-voilier Émile Hériaud pour y loger ses équipages. À La Chaume, le dédale des ruelles invite aussi à l'immersion dans cette âme maritime, à travers les monuments tout d'abord (prieuré, villa Chailley, tour d'Arundel, église Saint-Nicolas) et grâce à une ambiance singulière. La Chaume, longtemps séparée des

29 Guy Di Méo, *Les Territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 1996.

30 Louise Robin, « Le quartier du Passage aux Sables-d'Olonne. Organisation de l'habitat et mode de vie », 303, n° 156, 2019, p. 190-195.

31 Emmanuel Laurentin, « Arlette Farge, une historienne des vies ordinaires dans ses archives », dans *La Fabrique de l'Histoire*, France Culture, 11 juillet 2019, 52 min, disponible sur le site de France Culture : <https://www.franceculture.fr/emissions/la-fabrique-de-lhistoire/une-moisson-darchives-45-arlette-farge-une-historienne-des-vies-ordinaires-dans-ses-archives>



8. Femme de marin reproduisant les gestes d'antan à la Grande Bordée, moment où le patrimoine culturel immatériel prend tout son sens
Tous droits réservés, coll. part.

Sables par un pont, a gardé l'aspect d'un village et entretient sa singularité à travers la fête de La Grande bordée, qui réunit tous les deux ans des dizaines de milliers de personnes. Ne pouvant plus rendre hommage aux marins péris en mer, comme on le faisait du temps des fêtes maritimes initiées dès 1929, on s'est recentré sur une fête des gens de mer à terre, sur les quais. C'est l'occasion de fixer les regards sur les bateaux de travail comme le chalutier *Kifanlo*, la pinasse *Au bonheur des Dames* ou la gazelle *Paul-Émile*, sans oublier les multiples Olonnois aux voiles colorées. Sur les quais, diverses animations mettent en valeur les gestes d'hier : halage des navires, ramendage des filets sur les quais, débarquement de la sardine sur la cale, vente par des poissonnières en costume d'époque, cris d'hier, ambiance retrouvée, public comblé.

Cette fête mêle patrimoine matériel et immatériel, avec comme point d'orgue un festival de chants de marins, et en début de matinée une procession en coiffes magnifiées dans le cadre d'une messe en plein air au prieuré Saint-Nicolas. Chacun communique avec le site et la foule commémore ceux qui ont péri en mer. En reprenant la citation de Victor Hugo, pour qui « le corps se perd dans l'eau/le nom dans la mémoire³² », le monument des péris en mer prend toute sa dimension

32 Victor Hugo, « Oceano Nox », dans *Les Rayons et les Ombres*, 1840.

mémorielle³³. Cette terre de marins porte haut ses couleurs. Aux Sables, on se souvient de ces figures tutélaires de braves et courageux canotiers, tel Pierre Cruzillat (1835-1910) considéré comme l'un des plus grands sauveteurs français. Le Musée maritime de Saint-Tropez a su par exemple allier histoire maritime et identité des figures tropéziennes³⁴.

À qui ce centre est-il destiné ? Depuis une trentaine d'années, la demande sociale en patrimoine est forte et l'arrivée massive de retraités et de touristes sur nos littoraux ne fait qu'amplifier ce phénomène dans lequel chacun cherche à retrouver ses racines et/ou à s'en approprier de nouvelles³⁵. Les quartiers de marins traditionnels ont perdu leur identité maritime du fait même de leur recomposition sociologique mais portent en eux, de façon insidieuse, ces aventures intimes³⁶. Les touristes ont de nos jours remplacé les marins, encore si nombreux sur les quais il y a une trentaine d'années. Ainsi, le désir de maritimité est très fort³⁷. Dès le début des années 1980, le géographe Jean Chaussade le pressentait³⁸. Un basculement identitaire s'est alors opéré, essentiellement marqué par un renouvellement de la population originelle. Après avoir été des espaces répulsifs pendant des siècles, les littoraux sont aujourd'hui victimes de leur succès avec un « désir de rivage³⁹ » très prononcé et une ferme volonté de vivre près de la mer, de la comprendre et aussi de mieux comprendre ceux qui en ont vécu. Le patrimoine peut donc devenir la clé de compréhension d'un territoire au sein duquel on entame une seconde vie.

162

-
- 33 C'est sur cette esplanade que le Président de la République, Emmanuel Macron, a choisi d'honorer de la Légion d'Honneur les marins du canot de sauvetage disparus en mission et leurs frères d'armes rescapés le 7 juin 2019.
- 34 Laurent Pavlidis, « Le futur musée d'histoire maritime de Saint-Tropez. Comment présenter la puissance et les identités maritimes d'un petit port provençal », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 207-218.
- 35 Françoise Péron, « Au-delà du fonctionnel, le culturel et l'idéal », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 727-789 ; Guy Di Méo, « Le patrimoine maritime, un besoin social contemporain », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime*, op. cit., p. 185-191.
- 36 Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Mer, l'aventure. La mer en ses représentations*, La Rochesur-Yon, éd. du CVRH, 2019 : introduction d'Hervé Retureau ; contributions de Mathias Tranchant & Michel Bochaca, Guy Saupin, Franck Beaupérin, Alain Gérard, Éva Pénisson, Jean-François Henry.
- 37 Françoise Péron & Jean Rieucou, *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- 38 Jean Chaussade, « L'évolution des perceptions dans le milieu maritime. L'exemple des marins-pêcheurs des Sables-d'Olonne », *Bulletin de l'Association des géographes français*, vol. 63, n° 3, juin 1986, p. 173-181.
- 39 Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'occident et le désir du rivage*, Paris, Flammarion, 1990.

Il peut ainsi remplir une mission de cohésion sociale et culturelle entre tous, natifs ou non d'un lieu.

Ce centre, qui n'a pas vocation à prendre l'appellation de musée⁴⁰, doit donc être un lieu vivant qui accueille, outre les visiteurs d'horizons divers (locaux, touristes, scolaires), des professionnels de la mer par le biais d'ateliers de mémoire, de journées d'études ou de colloques. La présence sur place d'une antenne permanente de l'université de Nantes, avec un volet maritime vivace (cours, conférences, formations supérieures), devrait concourir au rayonnement du site, de même que la proximité de la villa Charlotte (ex-Chailley), ancienne demeure du premier industriel de la conserve, située sur le quai de La Chaume, à l'intérieur d'un parc boisé avec vue plongeante sur la rade et le chenal. Cette « villa Médicis à la mer » devrait accueillir, outre des artistes, une bibliothèque marine, grâce à un don de quatre milliers d'ouvrages préfigurant le « quai de la Culture » souhaité par les élus. L'environnement immédiat du centre d'interprétation est inclus dans une logique mémorielle, à deux pas du cœur historique et des édifices patrimoniaux principaux. Un *passer* permet de poursuivre la visite sur l'autre rive (quartier du Passage) et dans l'Olonnais plus vaste (marais salants, dunes, forêts, côte sauvage, villages côtiers, abbayes). Grâce aux sentiers pédestres et cyclables, c'est à la découverte globale de l'ensemble du territoire olonnais, en valorisant son identité et son patrimoine, que ce centre invitera ses visiteurs.

L'attraction pour la mer et les littoraux joue en faveur de l'intérêt grandissant des citoyens pour le patrimoine maritime. Cette tendance n'est plus à prouver⁴¹, tant ce processus touche l'ensemble des franges littorales françaises et européennes. La ville des Sables-d'Olonne et les associations référentes n'entendent pas rester en marge et se sont lancées dans un projet de valorisation patrimoniale⁴² : une histoire adossée à un riche patrimoine maritime matériel et immatériel, un port de pêche actif (4^e rang national en valeur), une image de port de grandes courses au large (Vendée Globe, Golden Globe Race, Mini Transat, etc.) en font désormais une priorité culturelle et un objectif affiché. La Ville se targue d'être la « Capitale mondiale de la course au large et en solitaire », mais ce défi actuel puise ses racines dans un passé à portée de mains. N'oublions pas que le patrimoine ne se limite plus aux seuls monuments matériels, mais englobe aussi la mémoire locale⁴³, qui reste le socle commun de compréhension d'un monde en mouvement et en mutation.

40 Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée*, *op. cit.*

41 Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime*, *op. cit.*

42 Élisabeth Loir-Mongazon, « Associations et collectivités territoriales dans la valorisation patrimoniale », dans Jean-René Morice, Guy Saupin & Nadine Vivier (dir.), *Mutations de la culture patrimoniale*, Rennes, PUR, 2015, p. 135-144.

43 Martine Acerra (dir.), *Arsenal et patrimoine. L'Europe atlantique et Rochefort*, Paris, Les Indes savantes, 2009.

Loin d'être passéiste, le patrimoine doit être considéré comme « une ressource matérielle ou immatérielle à utiliser pour améliorer la qualité de vie des populations, leur permettre de se situer dans le temps et dans l'espace, pour étayer leur mémoire et satisfaire leurs aspirations dans un cadre respectueux de l'environnement et de la conscience citoyenne⁴⁴ ». Cette conscience patrimoniale est désormais l'affaire de tous et doit servir de lien à un territoire en recomposition. Ce projet est une nouvelle aventure maritime, dédiée à des hommes ordinaires qui ont connu des destins extraordinaires. Le rendez-vous est donc donné fin 2025.

44 Jean-René Morice, Guy Saupin & Nadine Vivier (dir.), *Mutations de la culture patrimoniale*, *op. cit.*, p. 261.

LE MUSÉE MER MARINE DE BORDEAUX.
RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LA FONDATION D'UN MUSÉE

Caroline Le Mao
université Bordeaux Montaigne – CEMMC

Ancré sur les bords des bassins à flot, le musée Mer Marine de Bordeaux avance la silhouette de sa proue dans un ancien quartier ouvrier en bord de Garonne, au cœur de l'histoire maritime de cette ville qui fut, au XIX^e siècle, l'un des plus grands ports d'Europe. Il se nomme musée parce qu'il abrite des collections d'une grande variété et porte des ambitions de conservation et de transmission de ce patrimoine historique ; il se veut également lieu d'échanges et de contemplation dans un exceptionnel ensemble de salles d'exposition qui offre la part belle à l'art de toutes les époques. Riche de milliers d'objets de marine (modèles et bateaux grandeur nature, instruments de navigation, cartes et atlas) et d'œuvres d'art, la collection du musée Mer Marine couvre plusieurs millénaires d'histoire de la navigation et évoque l'immense épopée des océans, depuis les temps géologiques jusqu'aux préoccupations environnementales du XXI^e siècle¹.

C'est ainsi qu'en quelques lignes le musée Mer Marine de Bordeaux se définit lui-même. Au terme de plusieurs années de gestation, l'inauguration officielle a lieu en juin 2019. Musée privé, né de la volonté de son fondateur Norbert Fradin, collectionneur passionné, notamment par la mer et la marine, cet établissement constitue une expérience originale dans le domaine muséal en ce qu'il s'affranchit des méthodes habituelles.

Dès lors, nous tenons à signaler fortement qu'au regard de notre production scientifique, cet article est atypique. Il constitue moins une analyse historique d'un objet d'études ancré dans un passé pluriséculaire, qu'un retour d'expérience éclairant le rôle d'une historienne dans la genèse d'un établissement culturel. Nous avons en effet été partie prenante de l'élaboration du parcours permanent du Musée en tant que consultante scientifique et coordinatrice de l'équipe

1 Voir la présentation du « parcours permanent » sur le site Internet du musée : <https://www.mmmbordeaux.com/parcours-permanent-3/>, consulté le 22 février 2022.

des historiens. Il s'agit donc de relater cette genèse que nous avons vécue « de l'intérieur² ».

Cette contribution est aussi une réflexion sous le prisme du concept d'identité maritime. Terme polysémique, l'identité renvoie notamment au « caractère permanent et fondamental de quelqu'un, d'un groupe, qui fait son individualité, sa singularité ». En association avec l'adjectif maritime, l'expression conduit dès lors à explorer des questionnements essentiels : quelle est la place de la mer et de la marine dans l'identité du musée ? Quelle vision de la mer et de la marine le musée souhaite-t-il transmettre, promouvoir et défendre ? Cette identité maritime est-elle locale, régionale ou nationale ? Quelles méthodologies et quels supports peut-on mobiliser ? En quoi l'établissement est-il aux prises avec les enjeux actuels de l'identité maritime ? Après avoir présenté les trois bases de ce projet (le fondateur, la collection et le bâtiment), nous retracerons le cheminement qui a conduit à l'élaboration du musée tel qu'il existe à l'automne 2020, pour enfin s'interroger plus étroitement sur le rapport qu'il entretient avec l'identité maritime régionale.

166

LE TRIPTYQUE FONDATEUR

LA VOLONTÉ D'UN MÉCÈNE

Le musée Mer Marine de Bordeaux est le fruit d'une initiative privée. Natif de Charente-Maritime, fils d'un père maçon et d'une mère fonctionnaire, Norbert Fradin opte pour des études de Droit à Bordeaux avant de devenir promoteur immobilier³. Il investit dans la construction de petits immeubles collectifs à Bordeaux et Royan, dans la rénovation de biens anciens (quartier des Chartrons) et la construction de logements étudiants à la Victoire et à Pessac. Il connaît donc bien le terrain bordelais et contribue à en transformer le paysage, avec des opérations d'envergure, comme le château du Prince Noir, près du pont d'Aquitaine, ou l'ancien immeuble de la Caisse d'épargne à Mériadeck, spectaculaire édifice de béton qu'avait construit, en 1977, Edmond Lay, un

2 Pour réaliser cet article, nous avons mobilisé, outre notre expérience personnelle, les articles de presse relatifs au musée Mer Marine, les différents sites Internet institutionnels et nous avons réalisé des entretiens individuels avec Norbert Fradin, Claire Fradin et Sarah Barry, entre novembre 2020 et janvier 2021.

3 Information extraite d'un entretien au cercle Jean-Baptiste Say en septembre 2019, en ligne : <http://www.cerclejeanbaptistesay.com/ladecade/norbert-fradin-fradinsas/>, publié en septembre 2019, consulté le 22 février 2022. Voir aussi Jean-Bernard Gilles, « Le promoteur et ses rêves de châteaux », *Sud Ouest*, en ligne : <https://www.sudouest.fr/2014/09/19/le-promoteur-et-ses-reves-de-chateaux-1676352-1368.php>, publié le 19 septembre 2014, consulté le 22 février 2022.

disciple de Frank Lloyd Wright. Les deux sites accueillent, d'ailleurs, un temps les bureaux du futur musée. Cette passion du bâti s'incarne aussi dans la conservation patrimoniale. Norbert Fradin a ainsi fait l'acquisition du château médiéval de Villebois-Lavalette en Charente, de la forteresse de Villandraut érigée par le pape Clément V au XVI^e siècle, du château de Budos, et de celui de Couzanges en Corrèze⁴. On mentionnera en outre, près de Libourne, le moulin de Porchères, datant du XIX^e siècle. Les formules de mise en valeur sont diverses. Le château du Prince Noir, acquis en 2005, a été restauré pour accueillir un restaurant gastronomique dirigé initialement par le chef bordelais Jean-Marie Amat, ainsi qu'une école de théâtre et de cinéma, antenne du cours Florent à Bordeaux. En revanche, le château de Villebois-Lavalette, un *castrum* du XII^e siècle entre Charente et Dordogne, fait l'objet de fouilles archéologiques menées avec les services de l'État⁵ et le bâtiment est confié à une association chargée de sa mise en valeur. Ainsi, la dimension économique de l'investissement immobilier cohabite avec un véritable goût pour le patrimoine régional et sa préservation, ainsi qu'une inclination pour le mécénat.

LA CONSTITUTION D'UNE COLLECTION

Cette passion pour le patrimoine se double d'un goût marqué pour la collection, qui part dans de multiples directions : bénitiers de l'époque médiévale, colonnes grecques, voitures de course, etc. Au sein de cet ensemble volontiers hétéroclite, la dimension maritime est manifeste puisque plusieurs milliers de pièces ont, de près ou de loin, trait à la mer. Il peut aussi bien s'agir de modèles de bateaux que de livres, manuscrits, tableaux, reproductions, sculptures, estampes, cartes, armes, armures, navires grandeur nature, sous-marin de poche, etc. Les modalités d'entrée dans la collection sont plurielles. Comme tout passionné, Norbert Fradin est proactif. Il est abonné à la gazette Drouot, suit avec attention les ventes aux enchères, que ce soient celles des grandes maisons comme *Sotheby's* ou de plus modestes. Dès lors, il devient un des acteurs identifiés du marché, ce qui induit que les antiquaires et marchands d'art qui détiennent des biens susceptibles de

4 Annick Colonna-Césari, « La mer en son musée à Bordeaux », *La Gazette Drouot*, en ligne : <https://www.gazette-drouot.com/article/la-mer-en-son-musee-a-bordeaux/8459>, publié le 18 juin 2019, consulté le 22 février 2022.

5 On retrouve l'article de Jean-Bernard Gilles, « Le promoteur et ses rêves de châteaux », sur le site du château de Villebois-Lavalette, en ligne : <https://www.chateauvilleboislavalette.com/norbert-fradin/>, publié le 19 septembre 2014, consulté le 22 février 2022.

l'intéresser le contactant. La collection s'enrichit aussi de donations faites par des passionnés ou leurs héritiers⁶.

Qu'en est-il de la cohérence de la collection ? Cet ensemble a été constitué progressivement, sur des critères purement subjectifs de goût, entre coups de cœur et opportunités, avec, tout de même, un fort tropisme maritime. Le caractère hétérogène est donc évident. Cependant, une fois le projet de musée esquissé, la démarche s'infléchit. À mesure que le parcours permanent prend forme, que des lacunes sont identifiées, les achats sont plus ciblés, et visent à combler les manques. La collection s'enrichit, en outre, de commandes faites auprès de maquettistes et d'artisans. C'est par exemple le cas de la pirogue monoxyle qui ouvre le parcours.

Sur le plan de la gestion de la collection, son caractère privé explique qu'avant le projet de musée, elle n'ait pas suscité de traitement systématique. Si les objets étaient conservés dans de bonnes conditions, il n'existait pas d'inventaire structuré selon les normes des musées actuels. Des bordereaux ou des catalogues de vente fournissaient des éléments, mais seules les œuvres jouissant d'une certaine renommée étaient abondamment documentées. Aussi un travail d'inventaire et de documentation a-t-il été mené. L'effort a notamment porté sur les pièces appelées à figurer dans le parcours permanent. Cette recherche se poursuit aujourd'hui et se consacre aux fonds des réserves, aux nouvelles acquisitions et à l'enrichissement des fiches d'œuvres, à la faveur des restaurations en cours⁷.

168

UN BÂTIMENT POUR LOGER UNE COLLECTION

« Au début, je pensais simplement montrer ma collection⁸ », explique Norbert Fradin. En effet, si les pièces réunies étaient préservées dans des espaces de stockage, elles ne faisaient pas l'objet d'une présentation satisfaisante. L'idée d'un musée germe donc en 2010 et, alors que s'affine la réflexion, le projet prend la forme d'un ambitieux lieu culturel consacré non seulement à l'histoire de la navigation mais aussi au milieu marin (**fig. 1**).

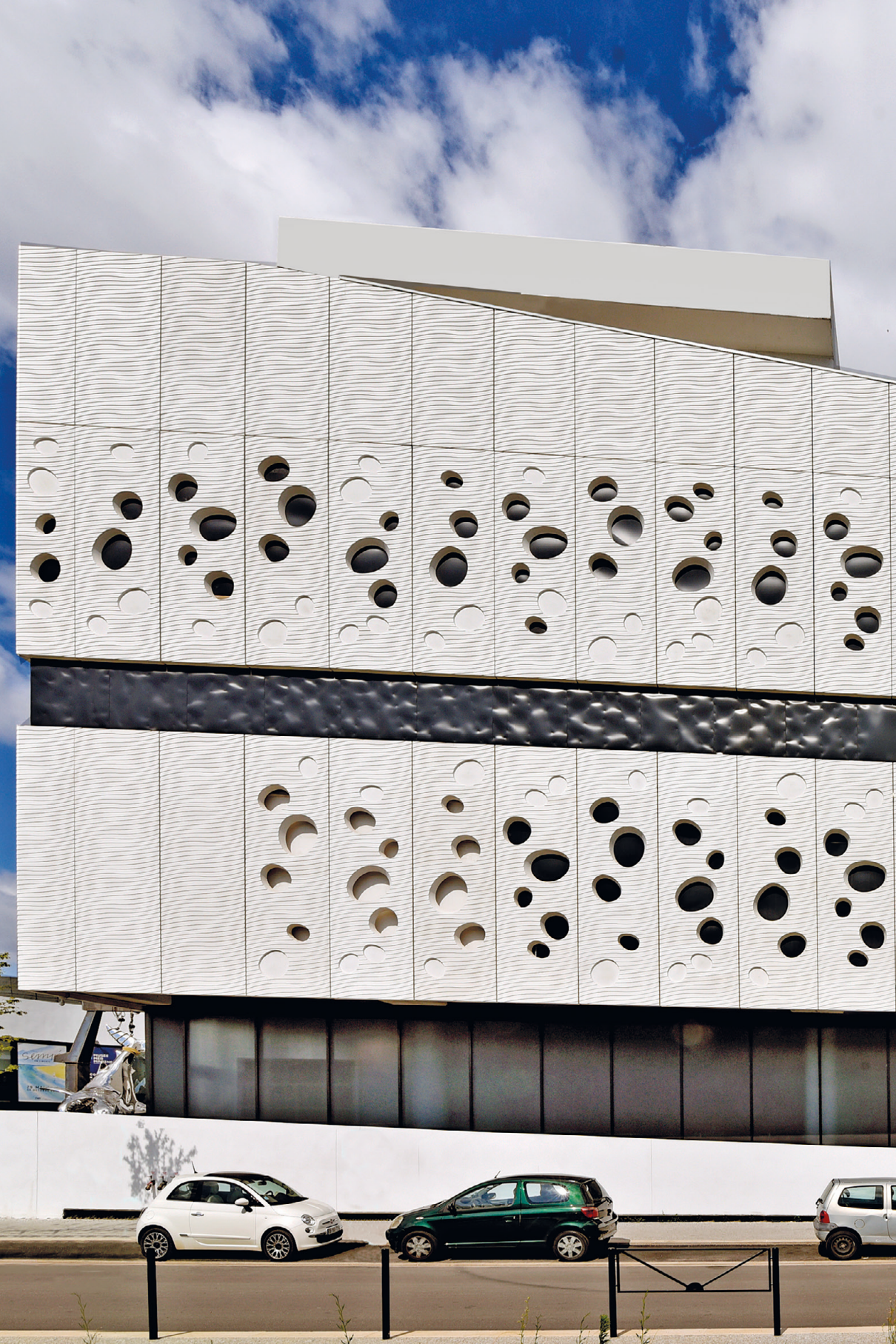
6 Entretien téléphonique du 9 novembre 2020 avec Sarah Barry. Selon elle, le profil du donateur et sa démarche sont assez caractéristiques : il s'agit généralement d'un homme passionné de maquettes, qui n'a pas d'héritier ou dont les héritiers ne partagent pas sa passion, et qui souhaite préserver et valoriser ces objets qui lui sont précieux. Selon une logique similaire, les dons peuvent aussi venir d'une veuve ou d'héritiers d'un passionné de maquettes, qui ne savent trop que faire d'un tel legs, qui ne veulent pas le vendre par respect pour le défunt et souhaitent, pour honorer sa mémoire, le partager avec le plus grand nombre

7 *Ibid.* Le critère de la bonne connaissance – ou non – des œuvres a pu jouer lorsqu'il s'est agi de procéder à la sélection finale des œuvres appelées à être présentées dans le parcours permanent.

8 Annick Colonna-Césari, « La mer en son musée à Bordeaux », art. cit.

En tant que promoteur, Norbert Fradin fait le choix de construire son propre bâtiment. La direction du chantier est confiée à Olivier Fradin, son fils, et la conception à l'architecte Olivier Brochet, dont l'expérience dans le domaine de la création muséale est reconnue. Il est ainsi intervenu pour le musée Fabre de Montpellier, le musée de l'Orangerie à Paris, ou le nouveau musée de l'Homme à Trocadéro. L'ensemble monumental ainsi constitué présente une surface globale de plus de 13 800 m², sur sept niveaux, soit une hauteur de 45 m. L'activité propre au musée (expositions, animations, manifestations, mises en représentation, etc.) se déploie sur environ 9 500 m², dont plus de 6 000 sont dédiés aux salles d'exposition. Elles sont flanquées d'une rampe d'accès devant mener à un jardin-terrace qui surplombe la ville et se déploie sur 3 000 m². L'architecte a retenu un style brutaliste, avec une base de rocher noir et des murs blancs, en privilégiant les matériaux bruts – béton et poutres à grande portée. « Nous avons opté pour la solution la plus simple pour l'effet souhaité : des murs en béton préfabriqué monocolore, dont le motif est strié comme des rides de sable », explique Olivier Brochet⁹. Le résultat est la création, pour l'entrée, d'un vaste *atrium* tandis que s'étagent sur la droite trois grands plateaux au rez-de-chaussée, premier et deuxième étages, qui accueillent le parcours permanent. Le premier étage compte en outre un amphithéâtre de trois cents places et une grande salle dédiée aux expositions temporaires. Dans tous ces lieux, l'espace est volontairement dégagé avec un minimum de cloisons permanentes et de murs porteurs. Cette simplicité initiale du bâtiment fait sens jusqu'au bout du projet. Au cours de la conception du parcours permanent, des propositions ont été faites, qui visaient la mise en œuvre d'espaces cloisonnés, ayant leur ambiance et leur intention propres, avec une forte scénarisation. Mais sur les recommandations du fondateur, le dispositif a évolué vers une scénographie très légère, épurée, les objets étant présentés sur des plateaux et des socles blancs amovibles, avec un minimum de cloisons afin de respecter l'intention architecturale première. On peut de fait, à chaque étage, embrasser tout le plateau d'un seul regard. Ce dispositif présente en outre l'avantage de pouvoir faire évoluer aisément le parcours permanent, puisque les structures fixes sont limitées. Le champ des possibles était alors ouvert.

9 Bertrand Escolin, « Le musée Mer Marine bientôt à quai », *Le Moniteur*, en ligne : <https://www.lemoniteur.fr/article/le-musee-mer-marine-bientot-a-quai.1974524>, publié le 8 juin 2018, consulté le 22 février 2022.



1. Le bâtiment du musée
Mer Marine de Bordeaux :
vue de la façade
sur la rue des étrangers,
juillet 2019
(© Michel Dubau)



CONCEVOIR UN PARCOURS MUSÉAL

CONSTITUER UNE ÉQUIPE

172

La genèse du musée Mer Marine de Bordeaux est plutôt atypique, notamment en raison de son statut de musée privé, qui lui permet de s'affranchir des processus conventionnels. Ainsi, si l'on s'intéresse à la structuration de l'équipe, on ne retrouve guère l'organigramme traditionnel d'un musée. Certes, comme l'écrit Aurélien Joudrier, « la disparité des situations fait qu'il n'a presque jamais été question de définir l'organisation type d'un musée [...] Nulle part dans les textes législatifs ou réglementaires des musées de France n'est abordée la question de l'organisation des musées, si ce n'est le fait qu'ils ont l'obligation de disposer d'un service ayant en charge les actions d'accueil du public, de diffusion, d'animation et de médiation culturelles¹⁰ ». Certains postes demeurent pourtant, comme celui de conservateur, de responsable de la régie des œuvres, de documentaliste ou encore certains services ayant une mission identifiée¹¹. Or, ce partage fonctionnel ne se retrouve pas vraiment au musée Mer Marine. L'établissement fonctionne avec une équipe restreinte de personnes aux responsabilités polymorphes, dont le rôle se précise à mesure qu'il s'exerce. Cette structuration est par ailleurs évolutive et a suivi les étapes de création du musée.

Initialement, Norbert Fradin confie en 2016 la réflexion sur ce que devait être l'établissement à un réalisateur bordelais spécialisé dans les documentaires, dont certains à caractère historique. Les premiers mois sont consacrés à une réflexion globale sur les questions maritimes et océanographiques avec de multiples prises de contact pour forger progressivement une idée globale du projet.

C'est dans le cadre de cette démarche que nous sommes entrée en relation avec l'équipe en tant que consultante pour la partie historique. Notre rôle a consisté à proposer des pistes de réflexion, à faire le lien avec divers spécialistes et à constituer une équipe d'historiens-référents¹². Un travail semblable est opéré

¹⁰ Aurélien Joudrier, « Théorie et idéal de l'organisation muséale », *In Situ*, n° 30 [2016], en ligne : <https://doi.org/10.4000/insitu.13886>, publié le 18 octobre 2016, consulté le 22 février 2020. <https://journals.openedition.org/insitu/13886>

¹¹ À titre d'exemple, on consultera l'organigramme du musée des Beaux-Arts de Lyon, en ligne : <https://www.mba-lyon.fr/fr/article/equipe-du-musee>, consulté le 22 février 2022. Voir aussi Aurélien Joudrier, « Théorie et idéal de l'organisation muséale », art. cit.

¹² Les prises de contact ont été multiples et ont débouché sur une coopération plus ou moins poussée. Progressivement ont été identifiés quatre référents principaux pour chacune des grandes périodes historiques – Jean-Marie Kowalski pour l'époque antique, Michel Bochaca pour la période médiévale, Caroline Le Mao pour la période moderne, Bruno Marnot pour la période contemporaine – et des contributeurs ponctuels sur certains thèmes – Alban Gautier sur les Vikings, Olivier

pour la question océanographique, mais sans aboutir à une structuration aussi poussée. La charge devenant lourde, l'équipe est renforcée par le recrutement de Sarah Barry. Dotée d'une formation en histoire de l'art et *management* du tourisme, elle a suivi les enseignements de l'école du Louvre. Elle a en outre une expérience de guide touristique, de médiatrice culturelle et de journaliste. Cette diversité de compétences se prête bien au mode de fonctionnement d'un musée en gestation et justifie son implication dans la partie historique du parcours. Le volet *océanographie et protection de l'environnement* est quant à lui pris en charge particulièrement par Claire Fradin, en raison de ses goûts et de sa sensibilité pour les questions environnementales. Sa culture personnelle sur le sujet se double d'une expérience acquise dans l'organisation d'expositions et d'événements en lien avec l'art contemporain ; en parallèle, la dimension scientifique est confiée à Éléonore Köng, « [...] une jeune océanographe qui venait d'obtenir son doctorat en géologie marine au sein du laboratoire EPOC, afin qu'elle soit un interlocuteur pertinent en interne qui puisse gérer au mieux la relation avec l'université, et travailler à temps plein sur l'élaboration du parcours et la recherche de supports matériels¹³ ». Cette première *équipe* a permis de *décanter* le projet initial, d'en fixer les grandes lignes et d'aboutir à une première trame.

Une deuxième étape a été franchie avec la mise en œuvre des dispositifs muséographiques. L'équipe du musée consulte alors François Hubert, conservateur en chef du patrimoine, ancien directeur du musée d'Aquitaine, qui apporte sa longue expérience de ces problématiques, réoriente les réflexions pour replacer au cœur de la démarche la collection et ses exigences. Ses conseils conduisent au recrutement de François Payet, architecte DPLG spécialisé dans la création de scénographies pour les musées publics et pour les agences d'événements. Il a notamment réalisé les salles des XVIII^e, XIX^e et XX^e et XXI^e siècles du musée d'Aquitaine.

Enfin, à cette équipe de conception, a succédé aujourd'hui une équipe qui administre le projet tout en continuant à le faire évoluer. À sa tête, se trouve toujours Norbert Fradin, directeur et fondateur, qui valide en dernier ressort les décisions prises. Claire Fradin est coordinatrice et le terme retenu pour désigner son rôle témoigne bien de la pluralité de ses fonctions. Mobilisée prioritairement sur la dimension océanographique et environnementale durant la phase de conception du musée, elle s'occupe désormais aussi fortement de la partie historique et joue un rôle clé dans l'organisation des expositions temporaires. Elle est secondée par

Chaline sur l'affrontement franco-anglais au XVIII^e siècle, François Hubert sur la traite négrière... Un certain nombre de sujets ont en outre été traités par Sarah Barry.

13 Entretien du 9 novembre 2020 avec Sarah Barry.

Sarah Barry, dont le rôle est tout aussi polymorphe et inclue notamment la gestion des collections. En revanche, d'autres postes ont une identité fonctionnelle plus forte, lorsqu'il s'agit notamment de la sécurité et de l'entretien du bâtiment, de la billetterie, de la médiation culturelle ou de la restauration des œuvres.

UNE MÉTHODOLOGIE ATYPIQUE

174

La structuration du parcours fut donc confiée à une équipe de conception restreinte en liaison plus ou moins étroite avec des consultants, choisis pour apporter leurs compétences sur les différents angles d'approche selon une progression méthodologique originale. La première étape fut d'établir des principes directeurs pour fixer l'identité de l'établissement. Il s'agissait de concevoir un musée dédié à la mer *et* à la marine. Ce couplage thématique relève d'une démarche relativement peu commune en France où les musées d'histoire de la marine, centrés sur la navigation, n'intègrent pas la dimension naturelle et environnementale. Elle est le plus souvent présentée dans d'autres espaces de visites conçus pour sensibiliser à la beauté et à la fragilité des océans¹⁴. L'existence de ces deux formules, généralement disjointes, a été au cœur de la réflexion sur la nature même de l'établissement à créer. Il a ainsi été établi très tôt qu'il devait s'agir d'un musée et non pas d'une *citée de la mer* ou d'un centre d'interprétation. Le but était bien de créer un lieu de conservation et de mise en valeur des collections.

Dès lors fut posé le principe fort que les objets devaient être au centre de la scénographie et utilisés comme principaux vecteurs du discours muséal. La chose peut sembler évidente mais n'est pas anodine à l'heure où les établissements culturels accordent une place grandissante aux dispositifs numériques. Ce parti-pris était aussi sous-tendu par une réflexion sur la soutenabilité économique du projet, tant il est vrai que les outils numériques sont coûteux à l'achat mais surtout à l'entretien, et vite obsolètes. En outre, Norbert Fradin a exprimé très tôt son attachement à une vocation pédagogique de l'établissement¹⁵. L'idée d'un parcours didactique qui donne du sens aux objets présentés a donc été retenue. Enfin, s'il était entendu qu'il devait s'agir d'un musée *de la mer et de la marine*, il fallait trancher la question du rapport entre ces deux entités. Il est apparu rapidement qu'un traitement conjoint et intriqué serait complexe à mener. C'est ainsi que fut engagée une réflexion parallèle avec une équipe qui travaille plutôt sur le parcours historique évoquant la navigation et une autre dédiée aux questionnements sur la préservation de la mer et des océans. La coordination des deux était assurée au sommet pour valider et/ou infléchir les orientations.

¹⁴ Propos emprunté à Sarah Barry.

¹⁵ Propos confirmé lors d'un entretien du 26 novembre 2020 avec Norbert Fradin.

Pour le parcours historique, l'idée s'est imposé qu'il fallait construire une réflexion d'ensemble au sein de laquelle les objets s'inséreraient et trouveraient leur signification. Dès lors s'est mise en place une démarche atypique, qui a consisté à réfléchir au préalable à l'histoire maritime, sans tenir compte des collections : le discours était premier, les objets s'y inséraient ensuite et prendraient sens dans le cadre de ce récit. Le champ des possibles était totalement ouvert, ce qui a posé de prime abord la question du cadre chronologique et géographique. L'ambition a prévalu, puisque l'extension maximale a été retenue : l'histoire de la navigation et de la mer, des origines à nos jours, et sur les différents continents.

La réflexion a ensuite porté sur la démarche à adopter pour traiter ce vaste sujet. Un parcours thématique, avec des espaces consacrés à chaque raison qui a poussé l'être humain à naviguer (croyance, commerce, découverte du monde, guerre, loisirs, pêche...) ? Une approche géographique, avec un espace dédié à chaque civilisation, chaque nation qui s'est lancée sur mer d'une manière ou d'une autre ?

La prévalence des historiens dans l'équipe a conduit à opter pour une progression chrono-thématique du parcours¹⁶. À ce stade de la réflexion, les consultants ont donc été sollicités avec les indications suivantes : proposer, pour leur période, un choix de cinq *éléments*¹⁷ qui font particulièrement sens et qui sont susceptibles de faire l'objet d'un développement significatif dans un espace qui leur sera dédié. Ces choix devaient être faits en suivant quelques principes directeurs : accorder une place essentielle à l'objet pour construire un dialogue entre celui-ci et l'histoire qu'il permet d'évoquer ; proposer une entrée dans l'histoire maritime par le biais d'un navire emblématique ou d'un événement (bataille ou autre) ; mettre en place des fils rouges autour de thèmes transversaux (explorations, construction navale, commerce, guerre...). Le rendu a pris la forme d'une présentation sous forme de diapositive qui associait un fil narratif à une gamme d'artefacts susceptibles de l'incarner. L'idée était alors de puiser dans la collection Fradin et de mettre en œuvre une collaboration avec divers établissements susceptibles de prêter des pièces¹⁸.

Ces premières propositions ont fait l'objet de discussions et d'échanges et ont abouti au retrait de thèmes trop spécifiques et à la réalisation de nouvelles

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ On entendait ici par *élément* le choix d'un bâtiment (navire, vaisseau), d'un événement (une bataille, une catastrophe maritime), ou d'un personnage, qui servaient de clés d'entrée pour aborder des thématiques.

¹⁸ Des concertations ont été mises en œuvre avec divers établissements bordelais ou nationaux, en particulier la bibliothèque municipale de Bordeaux, la Bibliothèque nationale de France et le musée national de la Marine à Paris.

propositions afin de construire peu à peu une progression cohérente. Par ailleurs, l'ambition initiale a été rattrapée par plusieurs principes de réalité : la composition de la collection Fradin, qui permettait de couvrir de nombreux thèmes, mais pas tous ; les contraintes liées aux emprunts initialement envisagés¹⁹ ; la nécessité d'aboutir rapidement à une proposition concrète à mesure que le temps passait ; etc.

176

Plusieurs dispositifs scientifiques et scénographiques ont donc été élaborés. Une maquette a été réalisée au printemps 2017 pour spatialiser le parcours chrono-thématique, visualiser les circulations et réfléchir au placement des plus grands modèles en fonction de l'espace disponible et de la luminosité. La mise en situation a permis de tester et d'écarter certaines options ou de les faire évoluer. Il a été, par exemple, envisagé un temps d'adopter comme principe de présentation une vaste fresque chronologique, baptisée *time-line*, pour dresser un panorama de l'histoire maritime mondiale en intriquant les thématiques (exploration, guerre, commerce, tourisme, transport, innovations...) et les espaces géographiques, dans un jeu de couleurs et de juxtapositions. Sur cette vaste fresque, qui se déployait sur les murs dans un mouvement tournant, les objets devaient prendre place, la scénographie s'adaptant au format de l'objet pour le placer en hauteur ou au sol, protégé dans des vitrines ou plus directement accessible. Cette approche présentait l'avantage d'embrasser les différentes composantes de l'histoire maritime, même les aspects que les collections ne permettaient pas d'incarner, tout en faisant la part belle aux objets, qui étaient parfaitement contextualisés. On retrouvait là tous les principes qui s'étaient peu à peu dégagés. Pourtant, la mise en œuvre *in situ* a révélé des problèmes de lisibilité et une trop grande densité d'informations qui pouvaient s'avérer rébarbatifs pour le public et avoir pour effet de diluer la ligne directrice. Le projet a donc été revu ; un recentrage sur la collection dans toutes ses dimensions a été opéré, afin de présenter les objets dans le contexte historique mais aussi culturel et artistique de leur époque, ce qui permettait notamment de mobiliser d'autres objets. Comme le soulignent aussi bien Norbert Fradin que Sarah Barry, « grâce à la richesse des collections du musée, nous avons pu faire en sorte que l'art contemporain de chaque époque accompagne les modèles de bateaux et

19 Les prêts envisagés ne pouvaient en effet être consentis que pour une durée limitée. Ainsi, les prêts d'ouvrages impliquaient une présentation de trois mois, susceptible d'être étendue à six en sélectionnant une autre page du livre, un laps de temps court dans la perspective d'un parcours permanent surtout si l'on considère la nécessité de faire fabriquer des vitrines *ad hoc*, dont la réutilisation n'était pas garantie. Comme l'explique Claire Fradin, cette condition impliquait de refaire le travail tous les trois mois : « cela n'était pas impossible, mais ça n'était pas notre priorité dans le cadre d'une première scénographie, alors que nous étions en train de constituer notre "parcours à nous" ». Entretien du 26 novembre 2020.

les bateaux véritables ; les œuvres d'art font ce travail de recontextualisation, à la fois de façon visuelle, mais aussi grâce à ce qu'elles nous permettent de raconter sur une époque, sa culture, ses mentalités, ses croyances. Quand on entre dans le parcours permanent, on découvre les collections du musée Mer Marine, mais aussi le musée d'un collectionneur, et la scénographie avait vocation à exprimer cette particularité ».

En regard, la conception du parcours dédié à la préservation de la mer et des océans s'est inscrite dans un paradigme différent, notamment parce que les collections Fradin ne disposaient guère d'artefacts en rapport avec ce thème. Il n'était donc pas possible de faire de choix à partir des ressources disponibles. Les réflexions initiales ont conduit à une approche originale : confronter science et art pour aborder la mer et les océans, tant par l'intellect que par l'affect. Pour la partie scientifique, le travail de prospection fut fait par Éléonore Küng, qui adopta une démarche similaire à celle des historiens : constitution d'un socle scientifique de réflexion, consultation d'experts, réalisation de fiches thématiques, identification de pièces à présenter et initiation de partenariats pour le prêt de ces pièces²⁰. À l'issue de ce processus, la confrontation entre les souhaits initiaux et les possibilités matérielles ont déterminé les thèmes retenus, certains étant écartés, d'autres gardés en réserve pour des développements ultérieurs. Pour la partie artistique²¹, Claire Fradin, grâce à sa bonne connaissance du milieu, avait pu repérer le travail de plusieurs personnalités en adéquation avec l'identité du parcours. Les liens avec les artistes furent établis par relations personnelles et contacts interposés, sans compter les artistes qui démarchent régulièrement le musée²². Une sélection fut faite en fonction des qualités esthétiques des œuvres, de leur adéquation avec l'identité et le message du parcours. Mais ensuite, comme le souligne Claire Fradin, la dimension humaine fut essentielle et ces collaborations « [...] se sont imposées comme une évidence ». Plusieurs artistes ont notamment été sensibles à la dimension engagée du parcours et n'ont pas hésité à prêter leurs œuvres. Ces démarches parallèles ont permis d'aboutir à l'élaboration d'un parcours permanent à l'identité double.

20 Les contacts sont notamment pris avec l'université de Bordeaux, le laboratoire EPOC et la NASA pour l'utilisation de photographies.

21 Éléments extraits d'un entretien avec Claire Fradin, janvier 2021.

22 À titre d'exemple, pour Ben Thouard, le lien a été établi via l'association Les liens du cœur ; pour Flore Sigrist, le contact s'est fait grâce à Marie-Pierre Esposito ; pour Rancinan, c'est un galeriste qui a joué les intermédiaires.



2. Parcours permanent du musée Mer Marine, rez-de-chaussée : au premier plan, l'espace dédié à la VOC (cliché © Jean-Bernard Nadeau)

UN PARCOURS PERMANENT FRUIT DE COMPROMIS

Le parcours historique tel qu'il est présenté aujourd'hui a pris forme au printemps 2017 et a connu des ajustements parfois importants jusqu'au printemps 2019. Si les principes n'ont guère varié – logique chronologique, discours didactique, pluridisciplinarité, importance de la dimension patrimoniale et artistique –, la traduction formelle a pu évoluer pour aboutir au parcours actuel. Le résultat est une présentation, au rez-de-chaussée, de l'histoire de la navigation depuis la pirogue monoxyde jusqu'à Napoléon, avec des thèmes par civilisations pour les temps anciens (égyptienne, phénicienne, grecque, romaine, viking, etc.). Ainsi, plusieurs pièces de la civilisation égyptienne²³ sont présentées dans le cadre d'une réflexion sur la barque funéraire²⁴. Le théâtre de l'Antiquité associe les maquettes d'une trière athénienne et d'une barque romaine à toute une statuaire d'époque. Après l'évocation des grandes découvertes et du partage du monde,

23 Tête du dieu Osiris en bronze de la basse époque (775 à 332 av. J.-C.) et vases *canopes* en albâtre égyptien.

24 Voir la page consacrée sur le site du musée : <https://www.mmmbordeaux.com/2020/05/01/la-navigation-au-coeur-de-la-vie-et-de-la-mort-dans-legypte-ancienne/>, consulté le 22 février 2022.



3. L'ex-voto, installé au rez-de-chaussée (cliché © Jean-Bernard Nadeau)

l'approche est chrono-thématique, avec des espaces consacrés à la VOC²⁵, la naissance de la marine française, le navire négrier, la construction navale, naviguer et se repérer, l'affrontement franco-anglais, etc. L'espace consacré à la VOC associe par exemple une impressionnante maquette du *Batavia* de 2,5 m de long, un canon de bronze aux armes de la VOC (fig. 2), un exemplaire des *Ambassades mémorables de la Compagnie des Indes Orientales des Provinces-Unies vers les Empereurs du Japon* publié à Amsterdam en 1680, et un tableau d'Abraham Storck (1644-1708), *Navires dans le port d'Amsterdam*. La progression chronologique se fait dans un mouvement tournant en partant vers la gauche avec, au centre de la composition, ce qui fait la célébrité du musée : l'ex-voto (fig. 3).

En s'inspirant de cette pratique des marins qui, en remerciement d'une grâce obtenue à l'issue d'un vœu, faisaient don d'une maquette de bateau que l'on suspendait dans l'église²⁶, François Payet a réalisé une suspension de trente maquettes que l'on découvre sous différents angles en gravissant l'escalier central qui mène au premier étage. Là, l'organisation est structurée en espaces thématiques qui évoquent les révolutions technologiques, la survivance de la voile, l'art des marins, la conquête des pôles, le théâtre de la guerre, le goût du rivage, etc. Cette présentation est complétée par l'exposition « Horizon liberté » (fig. 4),

25 *Vereenigde Oostindische Compagnie*: Compagnies néerlandaises des Indes orientales.

26 François et Colette Boulet, *Ex-voto marins*, Paris, éd. maritimes et d'outre-mer, 1986.



180

4. Aperçu de l'exposition « Horizon libertés », 2^e étage
(cliché © Jean-Bernard Nadeau)

produite en partenariat avec Bordeaux Grands Événements (Office de Tourisme de Bordeaux Métropole) et organisée en trois séquences : « Bordeaux-Amériques, une histoire de libertés » avec notamment une maquette de l'*Hermione* et d'un *liberty-ship* ; « Larguer les amarres » ; « D'Ulysse aux migrants d'aujourd'hui », avec une œuvre de Barthélémy Togo, qui évoque une barque de migrants.

Le deuxième étage, dédié à la préservation de la mer et des océans, a ouvert dans un second temps. C'est celui qui, depuis l'ouverture du musée, connaît les plus importantes évolutions. Il est en effet conçu comme du matériel « temporaire de longue durée inséré dans le parcours permanent²⁷ ». Concrètement, cet étage associe des îlots d'expositions qui ont chacun leur temporalité propre et peuvent fonctionner indépendamment, tout en présentant une cohérence d'ensemble, ce qui offre plusieurs avantages : créer régulièrement de la nouveauté pour faire revenir les visiteurs ; faire évoluer aisément et indépendamment chaque îlot pour être en phase avec l'actualité scientifique ; tenir compte des contraintes logistiques pour un espace qui fonctionne largement avec des emprunts à durée plus ou moins limitée. Ainsi, la première version de ce deuxième étage, en place durant environ une année, s'est appelée *Paradoxes*. Elle avait comme point d'accroche « [...] la force de l'art au service de la fragilité des océans ». Quatre artistes contemporains y sont présentés – Philippe Pasqua, Flore Sigrist, Ben Thouard, Gérard Rancinan –, dont on retrouve les œuvres dans d'autres espaces du musée. Ainsi, le parvis accueille un monumental mégalodon métallique de sept mètres de

27 Entretien avec Claire Fradin, janvier 2021.



5. *Le Mégalodon* de Philippe Pasqua, exposé sur le parvis du musée
(cliché © Anaël Barrière)

haut « crucifié sur une arche », œuvre de Philippe Pasqua et symbole des espèces marines menacées par les excès de l'homme. Au deuxième étage, l'objectif est d'associer art et sciences à travers sept thématiques. Par exemple, la partie sur les marées noires combine une présentation de l'action du CEPPOL²⁸ et l'œuvre *Terre des hommes* de Gérard Rancinan ; celle sur le Mégalodon (fig. 5) réunit *L'Effet miroir* de Philippe Pasqua²⁹, des dents fossilisées et des notices sur la morphologie et l'habitat de cette espèce.

À cette exposition initiale a succédé « Planète océan ». Ce changement de nom est signifiant : cet étage développe une identité extrêmement forte, au point de posséder une charte graphique propre, porteuse de sens. La dénomination a ainsi été choisie pour faire pendant à l'expression « Planète Terre » et insister sur l'ampleur de l'élément marin à la surface du globe tandis que le dégradé de couleur, allant de vives teintes chamarrées jusqu'au blanc, symbolise la décoloration des coraux provoquée par la pollution. Le projet muséal se fait ici militant : le but est

28 Le CEPPOL, Centre d'expertise pratique de lutte anti-pollution, créé en 1979, suite à la marée noire liée au naufrage de l'*Amoco Cadiz*, est une unité de la Marine nationale qui agit comme expert au profit de l'ensemble de la marine, métropole et outre-mer, en matière d'assistance aux navires en difficulté et de lutte contre les pollutions maritimes.

29 Il s'agit de la réplique d'une mâchoire de mégalodon « [...] qui montre au visiteur la petitesse de l'être humain, à la fois dans l'espace et le temps, face à ce géant des océans primordiaux » (citation extraite d'un document interne au musée, qui sert à présenter le parcours).

que « [...] le visiteur [qui découvre] l'évolution des océans depuis leur formation jusqu'à nos jours, [...] est amené à replacer sa propre existence dans l'immense histoire de l'univers marin, de sa faune et de sa flore, aujourd'hui menacés par l'activité humaine [...] Il découvre la beauté et la fragilité de l'écosystème marin, et se voit également proposer des solutions pour sa préservation³⁰ ». Dans cette logique, le musée a accueilli à l'automne 2020 l'exposition du photographe Rodolphe Guignard, « Les yeux dans le bleu », comme un écho à la toute première exposition temporaire présentée par le musée, sous l'égide du *National Geographic*. Le deuxième étage parvient donc à trouver une identité forte. Il contribue, ce faisant, à rééquilibrer l'identité même du musée Mer et Marine, qui devient un acteur local essentiel dans la promotion de l'identité maritime régionale.

LE MUSÉE MER MARINE ET L'IDENTITÉ MARITIME RÉGIONALE

182

UN PROJET QUI S'INTÈGRE DANS UNE RENAISSANCE DE L'IDENTITÉ MARITIME BORDELAISE

La création du musée Mer Marine prend un sens tout particulier lorsqu'on l'inclut dans l'histoire régionale. L'identité bordelaise est intimement liée, au fil des siècles, au port de la Lune. Des fouilles archéologiques récentes ont d'ailleurs retrouvé les traces du port antique. Pourtant, la cité a durablement entretenu des rapports complexes avec ce port. Au XVII^e siècle, une solide muraille coupe la ville de ses berges, mais l'activité portuaire est ancrée aux portes de la ville. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, les hangars plus ou moins désaffectés font des quais un endroit sinistre et peu fréquentable. De plus, les mutations du transport maritime ont entraîné la translation progressive de l'activité portuaire vers l'aval, au plus près de la mer. Bordeaux avait dès lors largement oublié qu'elle était un port, d'autant que la mer est à plus de cent kilomètres³¹.

Par sa situation, le musée Mer Marine établit ainsi le lien avec le passé portuaire bordelais. Il s'implante dans le quartier baptisé Bordeaux Maritime, le plus vaste quartier de la ville qui s'étend au Nord, le long de la Garonne, des Chartrons jusqu'au golf municipal, englobant ainsi Bacalan et une large partie du quartier du lac³². Sur le plan matériel, ce quartier est en profond renouvellement, ce qui a permis d'y

30 En ligne : <https://www.mmmbordeaux.com/parcours-permanent-3/>, consulté le 22 février 2022.

31 Sur ces sujets, la bibliographie est foisonnante. Pour une approche synthétique, on se contentera de renvoyer à la dernière synthèse de Michel Figeac (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Rennes, PUR, 2019.

32 Voir le plan de la ville, en ligne : <https://plan.bordeaux.fr/bordeaux/?context=zQE6>, consulté le 22 février 2022.

trouver une friche de 20 ha à proximité immédiate de la ville³³. Le musée est donc établi au cœur des bassins à flot, port historique du Bordeaux du XIX^e siècle³⁴, où deux formes de radoub sont classées monument historique. Pour s'y rendre, le visiteur peut emprunter la ligne B du tramway, qui longe toute une partie de la courbe du port de la Lune et les traces du passé portuaire bordelais : le quartier des Chartrons, développé à partir du XVII^e siècle, qui accueille notamment les marchands étrangers, et les anciens hangars du port, aujourd'hui transformés en un vaste centre commercial. De fait, l'établissement s'inscrit dans un processus sensible à Bordeaux depuis plusieurs années : la redécouverte du passé maritime. L'inscription du port de la Lune au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2007 a constitué une étape importante du renouement de ce lien, puisque l'une des raisons du classement a notamment été la reconnaissance du « rôle historique en tant que centre d'échanges d'influences sur plus de deux mille ans, en particulier depuis le XII^e siècle du fait des liens avec la Grande-Bretagne et les Pays-Bas [...] Du fait de son port, Bordeaux, ville d'échanges et de commerce, a conservé ses fonctions originales depuis sa création. Son histoire est aisément lisible dans son plan urbain, depuis le *castrum* romain jusqu'au XX^e siècle³⁵ ». En lien, Bordeaux est devenu une escale régulière des croisières internationales et accueille chaque année une quarantaine de paquebots qui accostent aux Quinconces ou aux Chartrons. Et si le croiseur *Colbert*³⁶ n'est plus stationné à quai depuis 2007, la ville héberge régulièrement des navires historiques. Un an sur deux, en juin, l'opération Bordeaux fête le fleuve, qui alterne avec Bordeaux fête le vin, montre bien que la ville met désormais en avant une double identité, maritime et viticole. Cette opération, lancée en 1999, est notamment l'occasion d'accueillir tout le long de la façade des quais de grands voiliers, des animations nautiques, des espaces d'exposition en lien avec le fleuve et la mer. Lors de l'édition 2019, le *Kruzenshtern* et le *Sedov* ont ainsi reçu plus de 9 000 visiteurs, et, en 2013 et 2017, Bordeaux fut le port de départ de la *Solitaire* du Figaro. Ce rendez-vous régulier de la fête du

33 Mickaël Bosredon, « Bordeaux : Le projet de musée de la mer et de la marine à flot », *20 minutes*, en ligne : <https://www.20minutes.fr/bordeaux/1836511-20160429-bordeaux-projet-musee-mer-marine-flot>, publié le 29 avril 2016, consulté le 22 février 2022.

34 Sur le sujet, voir Bruno Marnot, *Le Refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2013.

35 Voir la fiche du port sur le site de l'UNESCO : <https://whc.unesco.org/fr/list/1256/>, consulté le 22 février 2022.

36 Croiseur de la Marine nationale en service de 1956 à 1991, le *Colbert* a été converti, entre 1993 et 2007, en navire-musée amarré quai des Chartrons. Il fut en 2004 le bateau-musée le plus visité de France. Lire : Vincent Groizeleau, « Les adieux du croiseur Colbert à Bordeaux », *Mer et Marine*, en ligne : <https://www.meretmarine.com/fr/content/les-adioux-du-croiseur-colbert-bordeaux>, publié le 30 mai 2007, consulté le 22 février 2022.

fleuve a donc constitué pour le musée une vitrine de choix. La session de 2015 a été l'occasion de présenter sur un stand le projet de musée, entouré d'une série de modèles de navires. En 2017, la promotion se déploie sur l'eau, dans le cadre du partenariat engagé avec Jean-Yves Terlain³⁷, dont le navire revêt pour l'occasion les couleurs de l'établissement. En 2019, l'inauguration officielle du musée fut un des moments phares de l'édition.

LE MUSÉE MER MARINE, VECTEUR DE L'IDENTITÉ MARITIME BORDELAISE ?

Ce mouvement d'ensemble de redécouvertes du passé maritime de Bordeaux se lit aussi dans les institutions muséales. Au moment où se décide la création du musée Mer Marine, il n'existe pas d'établissement spécifiquement dédié au passé maritime de Bordeaux. Le très éphémère conservatoire international de la Plaisance de Bordeaux³⁸ ne survécut que quatre ans (1993-1997) et le musée de la Marine créé au lendemain de la guerre a lui aussi rapidement disparu, ses collections ayant été reversées au musée d'Aquitaine³⁹. C'est donc ce dernier qui, à Bordeaux, incarne cette identité maritime sur le plan muséal, d'autant qu'il peut compter sur le fonds Châtillon, extrêmement riche en ce qui concerne l'espace antillais⁴⁰. Le musée peut ainsi mettre en valeur l'histoire portuaire bordelaise, que ce soit à travers les salles dédiées au commerce atlantique et à l'esclavage, ouvertes en 2009, ou dans l'espace « Bordeaux, port(e) du monde (1800-1939) », inauguré en 2014, qui évoque notamment un port en transformation et un horizon maritime mondial⁴¹. On signale en

184

37 Le partenariat entre Norbert Fradin et Jean-Yves Terlain s'est noué autour de la restauration du *Vendredi 13*, un trois-mâts construit en 1972 à Saint-Nazaire, avec le soutien financier de Claude Lelouch. Jean-Yves Terlain avait conçu ce prototype spécialement pour la « Transat anglaise », course à la voile en solitaire entre Plymouth et Newport. Reconverti en voilier pour croisières de luxe, le navire est offert, au terme de sa carrière, au conservatoire de la Plaisance installé dans l'ancienne base de sous-marins de Bordeaux. Laisse à l'abandon sur le terre-plein, il est racheté par Norbert Fradin. François-Xavier Ricardou, « Norbert Fradin : "Vendredi 13 renaviguera !" », *Bateaux.com*, en ligne : <https://www.bateaux.com/article/25364/norbert-fradin-vendredi-13-renaviguera>, publié le 6 mars 2017, consulté le 22 février 2022.

38 Mathieu Marsan, « La base sous-marine de Bordeaux, sous le béton la culture », *In Situ*, n° 16 [2011], <https://doi.org/10.4000/insitu.9526>, publié le 20 février 2013, consulté le 22 février 2022.

39 Voir Florence Barutel, *Au fil de l'histoire des musées de Bordeaux*, Bordeaux, Éditions de l'entre-deux-mers, 2015, chapitre VII.

40 Voir Maïder Tomelier, *Les Collections maritimes du musée d'Aquitaine*, mémoire sous la dir. de Caroline Le Mao, université Bordeaux Montaigne, 2020.

41 <http://www.musee-aquitaine-bordeaux.fr/fr/article/le-musee-daquitaine-aujourd'hui-et-ses-equipes>, consulté le 22 février 2022.



6. Jean-Marie Oscar Gué (1809-1877), *La Princesse de Condé quittant Bordeaux après les guerres de la Fronde, le 3 octobre 1650*, huile sur toile, ca 1859, présentée au rez-de-chaussée du musée (coll. musée Mer Marine de Bordeaux)

outre l'existence d'un petit musée de l'Histoire maritime de Bordeaux, né en juin 2017⁴².

Il fallait donc que le musée Mer Marine trouve sa place dans cette cartographie muséale, ce qui se fit sans problème dans la mesure où son objet était l'histoire de la navigation en général, et non spécifiquement celle de Bordeaux. Cependant, si le musée Mer Marine n'est pas un musée régional, il n'en demeure pas moins que la dimension portuaire bordelaise y est bien représentée et fut conçue comme une sorte de fil rouge au sein des collections. Ainsi fut-il convenu qu'il y aurait, pour chaque époque, un focus sur le port de la Lune. La chose fut complexe pour la ville de Bordeaux romaine et médiévale en l'absence d'artefacts de cette période ; mais le musée a contourné le problème en présentant une reconstitution de Burdigala de Jean-Claude Golvin, assortie d'amphores romaines. Les collections se font en revanche plus riches pour la période moderne, avec un tableau – anachronique – qui représente *La Princesse de Condé quittant Bordeaux après les guerres de la*

42 Voir le site du musée : <https://www.museehistoremairitimedebordeaux.fr/>, consulté le 22 février 2022.

Fronde, le 3 octobre 1650⁴³ (fig. 6), et une série d'estampes sur la façade des quais au XVIII^e siècle. Le sujet le plus complexe à aborder est celui de la traite négrière, non seulement parce qu'il s'agit d'un sujet hautement sensible, mais aussi parce que c'est un *cœur de cible* du musée d'Aquitaine. Le choix a donc été fait d'une approche par le navire négrier, parfaitement adaptée pour un musée maritime et aisément réalisable, puisque les collections comprenaient la maquette de l'*Aurore*⁴⁴ en écorché. Pour l'époque contemporaine, les supports sont multiples. On signale notamment le bel ensemble que constitue la maquette de l'ancienne base de sous-marins, assortie de modèles de submersibles de type italien, semblables à ceux qui y étaient stationnés.

En outre, les collections ne cessent de se compléter avec, par exemple, l'acquisition d'une vue du port de Bordeaux peinte par Eugène Boudin en 1874 ou encore d'une œuvre de Gigaux de Grandpré⁴⁵ illustrant l'incendie qui ravagea le port de Bordeaux en 1869. Plus largement, l'identité maritime régionale est à l'honneur avec de nombreuses pièces évoquant la côte atlantique, qu'il s'agisse d'une large gravure du siège de l'île de Ré (1627) par Jacques Callot, d'une réplique de la toile de Vernet représentant l'arsenal de Rochefort ou encore d'un modèle de l'*Hermione*.

UN MUSÉE OUVERT AUX ACTEURS LOCAUX, RÉGIONAUX ET NATIONAUX POUR PROMOUVOIR L'IDENTITÉ MARITIME

Dès sa genèse, le musée a eu la démarche de s'ouvrir sur la ville et sur les acteurs de l'identité maritime. Cette ouverture a d'abord été scientifique puisque, comme on l'a vu, le musée a fait appel à une large gamme d'experts afin de couvrir au mieux les différents champs de la connaissance marine et maritime. À l'échelle locale, des contacts ont été pris avec plusieurs universités, laboratoires de recherche, archives, bibliothèques, musées et autres organismes⁴⁶. La discussion a été engagée sur la base d'un *échange de bons procédés* visant à une valorisation mutuelle. La collaboration a aussi été très active avec la Bibliothèque municipale. Comme le souligne Sarah Barry, cet établissement dispose d'une extraordinaire collection de cartes et de livres anciens qui traite de la mer et de la marine et qui fait écho aux multiples ouvrages que possède le musée Mer

43 Jean-Marie Oscar Gué (1809-1877), *La Princesse de Condé quittant Bordeaux après les guerres de la Fronde*, le 3 octobre 1650, 110 × 180 cm, huile sur toile, vers 1859.

44 Jean Boudriot, *L'Aurore, navire négrier*, 1784, Paris, Ancre, 1984.

45 Pierre Gigaux de Grandpré, *Incendie de la rade de Bordeaux dans la nuit du 28 au 29 septembre 1869*, fusain rehaussé de gouache, 107 × 202 cm.

46 On pense plus particulièrement au CEMMC, de l'université Bordeaux-Montaigne et à l'UMR EPOC de l'université de Bordeaux.

Marine⁴⁷. En partenariat avec les conservateurs, un travail de recension des ouvrages pertinents pour le parcours a été réalisé, et les numérisations réalisées ont formé la base d'animations numériques autour des monstres marins dans les manuscrits anciens et sur le voyage de La Pérouse. Le musée s'est en retour investi en soutenant la campagne de restauration d'un exemplaire de l'atlas de Mercator⁴⁸.

Plus largement, c'est à l'échelle régionale et nationale que des contacts ont été noués. Le partenariat avec la Marine nationale fut l'un des plus productifs. Les objets prêtés ont permis la réalisation d'un espace dédié et bien identifié au premier étage, qui met en lumière le volet militaire, tandis que le deuxième étage évoque le rôle du CEPPOL dans la lutte contre les marées noires. De même, l'INA a proposé des films d'époque sur le *Normandie*, le *Richelieu*, les bains de mer et les stations balnéaires de Royan et Arcachon et sur des batailles navales de la seconde guerre mondiale. On signale, en outre, la signature d'une convention avec l'*Hermione*, à l'été 2018. Le but affiché alors par Norbert Fradin et Olivier Pagezy, président de l'association Hermione-La Fayette, était de sensibiliser le grand public au patrimoine maritime français et de renforcer les liens entre Rochefort et Bordeaux, sans oublier le développement de la fréquentation touristique des deux organismes, au moment où le musée s'apprête à ouvrir et où l'*Hermione* doit renouveler son modèle économique⁴⁹. Ce rapprochement se concrétise par le prêt par l'association d'une maquette et d'un uniforme du commandant de l'*Hermione*, tandis que des pièces du musée doivent intégrer le circuit de visite à Rochefort⁵⁰.

Plus encore, la promotion et la défense de l'identité maritime passent par les actions initiées par le musée, notamment sur le plan éducatif. Très précocement, un partenariat est engagé avec le rectorat de l'académie de Bordeaux. Le but est de penser le musée comme un outil pédagogique pour les enseignements du primaire et du secondaire, non seulement à destination des professeurs d'histoire-géographie, mais aussi en prise avec les programmes de sciences et vie de la terre.

47 On peut citer un exemplaire de *L'Atlas* de Sanson d'Abbeville, des éditions originales des récits de voyage de Cook, Bougainville et plusieurs ouvrages de Duhamel du Monceau.

48 Opération de mécénat participatif lancée en 2019. Voir « Bordeaux: un appel de fonds pour sauver les vieux atlas de la bibliothèque », *Sud Ouest*, en ligne: <https://www.sudouest.fr/2019/10/11/bordeaux-un-appel-de-fonds-pour-sauver-les-vieux-atlas-de-la-bibliotheque-6687298-2780.php>, publié le 11 octobre 2019, consulté le 22 février 2022.

49 « Partenariat entre l'Hermione et le Musée Mer Marine de Bordeaux », *Actunautique*, en ligne: <https://www.actunautique.com/2018/06/partenariat-entre-l-hermione-et-le-musee-mer-marine-de-bordeaux.html>, publié le 16 juin 2018, consulté le 22 février 2022.

50 *Ibid.* L'accord initial prévoit en outre le principe d'une billetterie jumelée.

L'établissement développe en outre des actions de conservation du patrimoine maritime local et régional afin de sauvegarder et de restaurer des navires. Norbert Fradin s'est porté acquéreur de plusieurs bateaux, dont certains étaient en dépôt à la base de sous-marins, au conservatoire international de la Plaisance de Bordeaux⁵¹. Le *Cupidon fou*⁵², navire de régates construit en 1929 par les chantiers Bonnin à Lormont, sur la rive droite bordelaise, sous la houlette de l'architecte François Carmatte, est le dernier voilier d'une série de six commandée par le baron Philippe de Rothschild. Il a été classé en 2011 au titre des monuments historiques, puis fut acquis par le musée Mer Marine. Dans le cadre du partenariat avec l'*Hermione* et les chantiers de l'arsenal de Rochefort, le *sloop* fait l'objet depuis 2018 d'une restauration complète de sa structure et devient, à partir de 2019, un support de formation dans le cadre du Chantier formation qualification nouvelle chance, participant ainsi aux besoins de la filière maritime et à la perpétuation d'un savoir-faire.

188

En outre, le musée s'est doté, quelques mois après son ouverture, d'une société des Amis du musée Mer Marine, association loi de 1901, présidée par Élisabeth Vigné, qui se donne notamment comme objectif d'organiser des conférences en lien avec les expositions temporaires et permanentes du musée et des événements à caractère culturel. Si, à ce jour, les opérations projetées ont été limitées par les conditions sanitaires, les premières réalisations ont résolument pour but de faire connaître au grand public la richesse des collections du musée et le patrimoine maritime régional. Ainsi, en septembre 2020, une journée coorganisée avec le SMIDDEST a soutenu la candidature du phare de Cordouan à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Trois conférences-débats ont réuni une pluralité d'acteurs (historien, conservateur du patrimoine, navigateur, responsables institutionnels, etc.), dont les propos ont permis de faire connaître au plus grand nombre ce phare pluricentenaire.

Enfin, l'engagement en faveur de la préservation des océans, qui sous-tend l'identité de l'étage Planète océan, trouve des prolongements dans le domaine associatif et caritatif. L'exposition « Les yeux dans le bleu » de Rodolphe Guignard a été montée en partenariat avec l'association *Spero Mare*⁵³, cofondée par Estelle Lefébure et Géraldine Parodi, qui se donne pour mission la protection et la sauvegarde de la faune et de la flore sous-marines par des actions concrètes de sensibilisation.

51 Mathieu Marsan, « La base sous-marine de Bordeaux, sous le béton la culture », art. cit.

52 <https://www.hermione.com/le-blog/1806-des-nouvelles-du-cupidon-fou.html>, consulté le 06 novembre 2020, désormais indisponible.

53 Voir le site de l'association : <http://www.speromare.com/>, consulté le 22 février 2022.

Ainsi, en l'espace de dix-huit mois, le musée Mer Marine, malgré une conjoncture sanitaire difficile⁵⁴, a su s'imposer dans le paysage culturel bordelais. Établissement dédié autant à la mer qu'à la marine, il peaufine progressivement sa propre identité et son rapport à l'univers marin. Si le parcours Navigation du rez-de-chaussée et du premier étage s'est enrichi de plusieurs pièces, l'espace consacré aux océans est en pleine transformation et se présente plus volontiers comme un parcours semi-permanent, composé d'espaces appelés à évoluer de manière autonome. En outre, son approche est résolument multiscalaire. Si l'ambition est d'embrasser les faits marins et maritimes dans leur plus large acception, tant dans le temps que dans l'espace, les échelles locales et régionales ne sont pas pour autant négligées. À plus long terme, la signification du musée est, en outre, appelée à évoluer dans la mesure où il va s'insérer dans d'autres réalisations du groupe Fradin, en lien avec la thématique maritime. Dans un article du 10 décembre 2015⁵⁵, Norbert Fradin évoque ainsi le projet d'une antenne du musée dans la citadelle de Blaye, dans le pavillon du gouverneur. La présentation aurait pour thématique l'estuaire, envisagé sous l'angle de l'environnement et de l'histoire de cette route maritime depuis l'Antiquité⁵⁶. En parallèle, le promoteur a engagé les démarches pour la création d'un projet d'envergure sur la rive droite bordelaise, dans le cadre de Bordeaux-Euratlantique⁵⁷ : un aquarium, mais un « aquarium d'images avec des poissons numériques, comme celui du *National geographic* à New York⁵⁸ ».

54 En raison de la COVID-19, le musée a connu, comme les autres établissements culturels, une fermeture du 17 mars au 11 mai 2020, puis à nouveau à partir du 29 octobre 2020.

55 Entretien avec Norbert Fradin, « Le promoteur immobilier Norbert Fradin investit dans la citadelle de Blaye », *Sud Ouest*, en ligne : <https://www.sudouest.fr/2015/12/10/le-promoteur-immobilier-norbert-fradin-investit-dans-la-citadelle-de-blaye-2213585-3227.php>, publié le 10 décembre 2015, consulté le 22 février 2022.

56 En septembre 2016, une convention a été signée avec la ville, qui prévoit la mise à disposition de trois bâtiments au sein de la citadelle. Mais un recours administratif déposé par les élus municipaux d'opposition a entraîné l'ouverture d'une nouvelle négociation qui aboutit en septembre 2017. Pour l'heure, le projet n'a pas connu de réalisations concrètes, mais il est toujours d'actualité (interview de Norbert Fradin du 20 novembre 2020). Sur cette thématique, voir : <https://www.hautegironde.fr/2018/01/08/2972/>.

57 <https://www.bordeaux-euratlantique.fr/> « Bordeaux-Euratlantique » est un des sous-projets du programme de modernisation de la cité girondine, qui vise à harmoniser les différentes opérations de développement en cours autour de la gare Saint-Jean, en lien avec l'impulsion donnée par la LGV qui met Bordeaux à deux heures de Paris.

58 ••RÉFÉRENCE?••

ENTRE MER ET LAGUNE. LA CÔTE LANGUEDOCIENNE AU MIROIR DE QUATRE MUSÉES IDENTITAIRES HÉRAULTAIS

Patrick Louvier & Léa Tavenne
université Paul-Valéry-Montpellier 3
CRISES & ASM

Le Languedoc maritime désigne les territoires côtiers qui s'étendent de la partie occidentale du delta du Rhône jusqu'à la basse vallée de l'Aude. Ce territoire rassemble la courte façade maritime du Gard, mais toute la côte de l'Hérault et de l'Aude. Dessinant une belle courbe face au golfe du Lion, ce lido sableux est soumis à des vents dominants, dont les principaux, la tramontane, le grec et le « marin », font des eaux brunes régionales un espace dangereux. Ponctué d'éminences rocheuses – le mont Saint-Clair, la Gardiole et la Clape – le littoral languedocien est troué de lagunes, dont la plus vaste, l'étang de Thau (7 500 ha), est une petite mer intérieure¹. Ce littoral est coupé par les graus lagunaires, mais aussi par des cours d'eau au régime capricieux – le Vidourle, le Lez – et quelques fleuves navigables partiellement comme l'Hérault et l'Aude. Longtemps tenu pour un « territoire du vide », abandonné avant les années 1960 aux tamaris, aux moustiques comme aux pêcheurs itinérants, le littoral languedocien a, bien au contraire, accueilli des communautés et des activités qui, avant même l'âge historique, se sont développées sur plusieurs espaces distincts mais proches². Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, la spécialisation économique du Languedoc méditerranéen – la viticulture de masse puis le tourisme balnéaire – et l'évolution des flux migratoires ont radicalement modifié les trames du peuplement et des activités du littoral³.

- 1 Sylvie Berger, Michel Decossy & André Hampartzoumian, *Ce pays des étangs. Du Scamandre à l'étang de l'Or*, Montpellier, Les Presses du Languedoc, 1998 ; Catherine Bibollet & Dominique Desforges, *Sète et l'étang de Thau*, Waterloo, La Renaissance du Livre, 2004.
- 2 Diane Dusseaux et al., *La Navigation lagunaire. 2000 ans de secrets révélés par le Musée d'Archéologie de Catalogne*, Montpellier, musée Henri Prades, 2018, cat. exp. : Lattes, site archéologique Lattara – musée Henri Prades, 14 avril 2018 – 7 janvier 2019.
- 3 Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (xvi^e-xx^e siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2012, p. 7-20.

À l'instar des autres régions maritimes, françaises et européennes, le Languedoc possède un ensemble varié de monuments, religieux, militaires ou marchands, et d'établissements savants et populaires qui témoignent des activités générées par les ressources maritimes et lagunaires. À ce patrimoine architectural et monumental est associé un patrimoine populaire. Ici, comme partout ailleurs en Méditerranée, les fêtes patronales, les libations juvéniles, les processions publiques – la « Saint-Pierre » de Gruissan ou de Palavas –, les fêtes gastronomiques – l'oursinade agathoise –, les joutes célèbrent le lien privilégié unissant les ports languedociens à leur proche territoire lagunaire, fluviomaritime et marin⁴. Outre les films, les documentaires et les séries télévisées, les conservatoires des objets du Languedoc maritime et lagunaire sont les églises des ports de pêche, les *seaquariums* et les centres nautiques, les musées enfin, qui tiennent une place pédagogique et savante particulière⁵. Ces établissements sont en effet les seuls qui donnent à voir la complexité des jeux, des loisirs et des métiers qui se côtoient et parfois s'opposent sur les côtes languedociennes et leur très proche arrière-pays.

192

Les musées du Languedoc méditerranéen forment une trame dont l'inégale densité reflète les forts contrastes économiques et démographiques régionaux. Le bas Languedoc, où se trouvent les principales agglomérations régionales, concentre le plus grand nombre de pièces provenant du littoral. Le musée Fabre de Montpellier, le premier musée d'art régional, compte une importante série de marines hollandaises, françaises et britanniques rassemblées par la grande bourgeoisie de cette ville tout au long du XIX^e et du premier XX^e siècle. Le musée Paul Valéry, fondé à Sète en 1970, possède aussi de nombreuses marines contemporaines⁶. Leurs collections permanentes comme les expositions qu'organisent les musées archéologiques d'Agde, de Narbonne et de Lattes permettent également de jauger l'ampleur des contacts maritimes passés. Les identités locales maritimes ou lagunaires trouvent enfin dans les musées locaux leurs reliquaires de prédilection. Fondation sétoise, le musée international des Arts modestes a organisé, en 2007, une magnifique exposition sur les joutes languedociennes⁷. Ce sport populaire est non seulement au centre des expositions

4 *Ibid.*, p. 242-249; Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, p. 259-294.

5 ARIS, *Filmer en Languedoc Roussillon*. Répertoire filmographique, 1999. Voir en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Catégorie:Film_tourné_à_Sète; voir aussi Jacques Ramon, « Sète : "l'île singulière" fait son cinéma », *Les Échos*, publié le 18 août 2011, en ligne : <https://www.lesechos.fr/2011/08/sete-lile-singuliere-fait-son-cinema-1090873>.

6 En ligne : http://museepaulvalery-sete.fr/Les_Collections.php.

7 Exposition « 1000 pavois ? », Sète, musée international des Arts modestes/La Ligue de Joutes Languedociennes et la coordination des sociétés de joutes, 17 mars-19 juin

du petit musée de la Mer, ouvert à Sète en 2015⁸, mais on observe également au Musée agathois Jules Baudou une belle série de pièces originelles – pavois, tableaux – et d’objets de médiation ou d’accompagnement – panneaux, cartels et maquettes – retraçant l’histoire des joutes. L’environnement naturel du lido, les outils comme les travaux des pêcheurs des lagunes et des sauniers sont présentés dans deux établissements privés – le musée salin de Gruissan et l’espace-exposition des salins d’Aigues-Mortes –, mais également dans deux musées municipaux : le musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel de Palavas et le musée ethnographique de l’Étang de Thau, à Bouzigues⁹. Ces quelques exemples suffisent à montrer la difficulté d’un travail d’analyse des représentations muséales du golfe du Lion languedocien. En effet, ce ne sont pas moins d’une vingtaine d’établissements qu’il faudrait « convoquer », sans oublier ce que les musées des villes éloignées des côtes – comme Lodève¹⁰ ou Espalion¹¹ – montrent des réalités maritimes locales ou lointaines.

Notre étude s’attache pour l’essentiel à quatre établissements héraultais : le Musée agathois Jules Baudou, le musée de l’Éphèbe et de l’archéologie sous-marine du Cap d’Agde, le musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel de Palavas et le musée de l’Étang de Thau. Inévitablement et fort heureusement, ces quatre établissements ont des traits propres¹². Ouvert en 1935 au cœur de la vieille ville,

2007, en ligne : <https://miam.org/fr/les-expositions-et-evenements/archives/2007/article/1000-pavois>.

- 8 D.C., « Sète : peut-on parler d’un “musée” de la Mer », *Midi Libre*, publié le 29 mai 2014, en ligne : <https://www.midilibre.fr/2014/05/29/peut-on-parler-d-un-musee-de-la-mer,867455.php>.
- 9 En ligne : <http://www.visitesalinsdecamargue.com/espace-dexposition/>.
- 10 Ainsi l’exposition sur la peinture belge qui a eu lieu en 2019-2020 au musée de Lodève, montre de magnifiques marines, tandis que ses collections permanentes comportent des trésors fossiles sous-marins des âges préhistoriques. Exposition « Ensor, Magritte, Alechinsky... Chefs-d’œuvre du musée d’Ixelles », musée de Lodève, 28 septembre 2019 – 23 février 2020, présentation en ligne : <https://www.museedelodeve.fr/exposition/ensor-magritte-alechinsky> ; exemple de présentation d’un fossile sous-marin sur le site du musée, issue de la collection « Raconte-moi la vie de la Terre », « Ammonite Arieticeras latti. Sous la mer plus au sud – 185 millions d’années », en ligne : <https://www.museedelodeve.fr/oeuvre/sous-la-mer-plus-au-sud>.
- 11 Patrie d’un des grands pionniers de la plongée sous-marine, la ville d’Espalion, au cœur de l’Aveyron, a consacré un musée aux « pieds lourds ». Voir la présentation du musée du Scaphandre – musée Joseph Vaylet, en ligne : <http://www.association-musees-espalion.fr>.
- 12 La visite des musées s’est déroulée en deux temps pendant les mois d’octobre et de novembre 2019. Nous avons bénéficié de l’accueil généreux des municipalités de Palavas-les-Flots, d’Agde et de Bouzigues et de la cordialité des personnels des musées qui ont répondu à nos questions. Nos remerciements envers eux ne sont pas ici de convenance.

le Musée agathois n'a pas connu de transformation majeure avant une grande opération de sauvegarde en 2011-2012. Bâti en 1984, sur le plan d'une demeure basse entourant un grand jardin, le musée de l'Éphèbe connut des extensions ultérieures qui ont doublé la surface d'exposition. Si la scénographie de plusieurs salles consacrées aux périodes antique et médiévale a été préservée, la présentation de la période moderne a été transformée par l'introduction de nouveaux objets, découverts dans les années 1990-2000, et par de nouveaux moyens audiovisuels. Fondé en 2009, le musée palavasien Jean-Aristide Rudel est à la fois un musée du patrimoine artistique et un centre d'interprétation. Inauguré en 1991, et sujet à d'importantes rénovations, le musée de l'Étang de Bouzigues est un établissement de grande taille qui, faisant face à l'étang, bénéficie pour partie d'un éclairage naturel principalement horizontal¹³. Les quatre musées retenus dans cette étude sont des fondations municipales, bien que la coopération des pouvoirs publics et des institutions savantes régionales et nationales – le CNRS, le DRASSM, l'université Paul-Valéry – soit explicite et visible. Cet enracinement local permet de qualifier ces établissements de musées « de société locale » ou « identitaires ». Alors même que deux d'entre eux disposent du label « musée de France », les quatre établissements ont un rayonnement réduit, la fréquentation – dominée par les scolaires – ne dépassant pas les 15 000 entrées annuelles, soit dix fois moins que la fréquentation du musée Fabre, le premier établissement languedocien¹⁴. Comme partout sur le littoral, les entrées sont saisonnières, particulièrement à Palavas, où la morte saison touristique entraîne la fermeture du musée¹⁵. Dans ces quatre établissements, la part des activités littorales, lagunaires ou maritimes, tient enfin une place assez notable pour transparaître sur les sites officiels, dans les guides et les reportages rediffusés sur internet. Autant de raisons donc pour les étudier de concert, sans perdre de vue d'autres établissements héraultais (le musée de la Mer de Sète), audois et gardois, mais également provençaux, afin de sentir la singularité ou la banalité des scénographies et des discours. Trois points dirigeront cette lecture comparée de la côte languedocienne que donnent à voir les scénographies de ces établissements : la représentation même de la mer et du littoral ; celle des populations passées et contemporaines, locales et étrangères ; la manière, enfin, dont chaque musée emploie ses pièces pour bâtir ses mises en scène et leur évolution.

13 Voir la page de présentation du musée de l'Étang de Thau, en ligne : <http://www.agglopoie.fr/un-territoire-attractif/le-patrimoine/le-musee-de-letang-de-thau/>.

14 Nous remercions Florian Bénétou du service médiation du musée de l'Éphèbe pour les précisions apportées.

15 <http://www.agglopoie.fr/un-territoire-attractif/le-patrimoine/le-musee-de-letang-de-thau/>.

REPRÉSENTER LA MER ET LE LITTORAL LANGUEDOCIEN

Travailler sur les représentations maritimes dans les musées languedociens, c'est en premier lieu étudier la manière de dire la mer comme monde liquide¹⁶. Dans le cas du Languedoc, cet espace fait d'eau salée est intrinsèquement lié à un territoire fait de sable, qui lui-même porte un territoire lagunaire fait d'eau saumâtre. Mondes liquides et mondes humides semblent indissociables sur ce littoral. En effet, ces côtes ont la particularité d'être des milieux constitués d'un chapelet de lagunes de tailles variables et séparées de la mer par des lidos sableux. Ce type de géomorphologie apporte aux côtes languedociennes des problématiques environnementales qui leur sont propres. Sur un littoral particulièrement mouvant et, en parallèle, très urbanisé, la transmission de ces problématiques passées, présentes et futures est, aujourd'hui, d'une importance évidente¹⁷. L'émergence des notions de patrimoine maritime, géomorphologique, ou bien paysagé doit aussi être prise en considération. Il s'agit donc de mettre en lumière l'appréhension de cet ensemble de questionnements au sein des quatre musées témoins sélectionnés pour cette étude.

DONNER À VOIR ET À COMPRENDRE L'ESPACE MARITIME, LITTORAL ET LAGUNAIRE

Faune et flore sont sûrement les deux composantes environnementales les plus évidentes pour un public varié : les animaux et les plantes offrent de très bons sujets permettant une variation des supports muséographiques. Animales ou végétales, les espèces se trouvant dans les différents milieux que l'on peut rencontrer sur le littoral languedocien sont variées : espèces méditerranéennes d'eau salée, d'eau saumâtre, de milieux humides, de milieux sableux, espèces protégées... Le musée de l'Étang de Thau met en valeur ce patrimoine faunistique et floristique¹⁸. Sans surprise, le flamant rose, animal emblématique des côtes du Languedoc, apparaît sous la forme d'une sculpture en bois grandeur nature, dans la dernière salle de

16 En référence à un atelier doctoral qui a eu lieu à l'École française de Rome en 2019 intitulé par Guillaume Calafat : « La mer : histoires et sciences sociales des mondes liquides ». Cette expression faisant elle-même références aux « plaines liquides » de Fernand Braudel et aux « sociétés liquides » de Zygmunt Bauman.

17 Benoît Devillers, *L'Évolution des littoraux méditerranéens durant l'holocène : trajectoires de territoires fragiles*, habilitation à diriger des recherches en Géographie, sous la direction de David Lefèvre, Montpellier, université Paul Valéry-Montpellier 3, 2019.

18 Ce patrimoine est très bien mis en lumière par la maison de l'Étang à Leucate (voir la présentation en ligne : <http://rivage-salses-leucate.org/missions/decouvrir/maison-de-letang/>) ou la maison de la Clape de Vinassan (voir la présentation en ligne : <https://maisondelaclape.com>).

ce musée. Plus originaux, des aquariums, des dioramas permettant au visiteur de voir *sous l'eau*, et divers objets exposés dans les vitrines présentent la faune et la flore qui se trouvent sur les côtes et dans les lagunes. Le vivant enrichit une expérience muséographique élargie permettant de saisir, de manière globale, ce milieu complexe.

196

Les spécificités géomorphologiques du littoral languedocien sont relativement peu évoquées dans les musées visités. Néanmoins, un travail collaboratif entre le Musée du patrimoine Jean-Aristide Rudel de Palavas-les-Flots et Martine Ambert, géomorphologue et enseignante-chercheuse à l'université Paul Valéry-Montpellier 3 a permis la création de panneaux d'exposition intitulés « Entre ciel et mer, la mise en place du paysage littoral ». Il faut souligner ici la volonté de faire appel à des spécialistes issus du milieu universitaire et scientifique, rendant ainsi cette partie particulièrement intéressante. Ces panneaux recouvrent les murs d'une salle de taille réduite se trouvant avant les salles principales. Les thèmes qui y sont abordés sont multiples. Certains sont consacrés au fonctionnement particulier d'une plage sableuse, d'autres aux problèmes de désensablement dû à la dérive littorale que cette côte connaît, ou encore à la fragilité du bon équilibre des étangs littoraux. Une maquette se trouvant au musée de l'Étang de Thau, à Bouzigues, permet la compréhension de l'espace lagunaire et son fonctionnement de manière relativement ludique¹⁹. Ces deux établissements sont néanmoins les seuls à mettre en avant de manière directe certaines des spécificités géomorphologiques du littoral languedocien. Pour le littoral allant de Sète à Marseillan et pour l'étang de Thau, l'agglomération de Sète (Sète Agglopolo Méditerranée) et l'université Paul Valéry-Montpellier 3 se sont associées autour de la thèse en cours de Camille Provendier « Vivre dans un territoire littoral fragile et dynamique : l'apport de la valorisation du patrimoine lagunaire et maritime du bassin de Thau à partir de recherches géoarchéologiques du Languedoc central²⁰ ». L'un des objectifs de cette recherche est la conception d'outils expérimentaux de médiation afin de valoriser ce patrimoine environnemental.

Les variations et évolutions géomorphologiques et géologiques de la côte languedocienne sur le temps long sont aussi éclairées par le travail collaboratif du musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel, à Palavas-les-Flots, et de Martine

19 Cette maquette est cependant vieillissante. Aujourd'hui le système qui permettait de visualiser des points particuliers à partir d'une légende ne fonctionne plus. En revanche, c'est un support d'échange et de discussion utile dans le cadre de visite guidée. Un projet de refonte de cette maquette est en cours et sera réalisé dans le cadre de la thèse de Camille Provendier.

20 Thèse en cours commencée en 2019 sous la direction de Benoît Devillers & David Lefèvre, université Paul Valéry-Montpellier 3.



1. Maquette d'une barque de pêche à fond plat permettant de s'adapter à la géomorphologie lagunaire et son panneau explicatif, musée de l'Étang de Thau

Ambert. Certains des panneaux permettent une compréhension large des évolutions du paysage littoral depuis 2 500 ans. Néanmoins, ce musée est le seul à avoir mis en lumière les évolutions, sur le temps long, rappelant ainsi que cette côte est un espace fragile et mouvant²¹. Ce dernier point a pourtant une importance particulière pour la recherche en archéologie sous-marine et la conservation des biens culturels marins. Ainsi, en collaboration avec Benoît Devillers²², le musée de l'Éphèbe d'Agde va très prochainement interroger ces aspects environnementaux à travers des recherches géoarchéologiques et sédimentologiques menées depuis six ans dans la région.

Finalement, si les dynamiques littorales sont peu évoquées dans les musées visités, elles transparaissent à travers les adaptations aux particularités du milieu

21 Une maquette 3D récente sur l'évolution des paysages et la géomorphologie littorale est exposée à la maison de la Clape à Vinassan

22 Maître de conférences habilités à diriger des recherches en géomorphologie à l'université Paul Valéry-Montpellier 3.



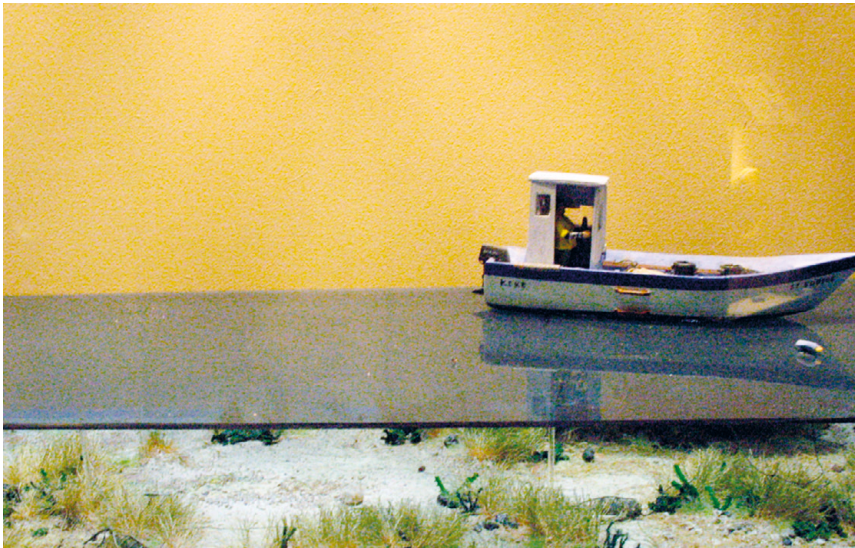
2. Maquettes de barques de pêche sans cartels,
musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel

auxquelles les communautés littorales se sont pliées. Ainsi, des barques à fonds plats utilisées pour la pêche en mer ou sur les étangs, ou leurs maquettes, montrent l'adaptation du matériel aux fonds sableux et peu profonds de la côte et des lagunes (fig. 1 & 2).

Chaque musée présente ces embarcations de manière différente en mettant l'accent sur ce qui intéresse sa spécificité, néanmoins, tous ces objets signalent l'adaptabilité des sociétés littorales à un milieu côtier bien particulier. Les diverses techniques de pêche qui sont induites par la hauteur des fonds marins ou bien la direction et la force des vents sont également exposées par différents biais (fig. 3).

En miroir, sans que ça soit réellement explicité, ces musées mettent également en évidence les efforts de l'homme pour adapter le milieu à ses besoins. L'importation de l'huître du Japon dans l'étang de Thau et le développement d'une forte activité conchylicole en sont de bons exemples que montre le musée de Bouzigues²³. L'anthropisation de ce milieu passe également par la forte pression immobilière exercée sur cette côte. Sur ce point, les musées sont relativement

23 Il faut cependant souligner que la pratique de la conchyliculture a été rejetée dans un premier temps. Voir: Yves Fauvel, « De Sète à Bouzigues, difficile implantation de conchyliculture sur le domaine de la pêche ancestrale 1860/1925 », *Revue d'Archéologie et d'Histoire de Sète et sa région*, 1991, t. XVI-XVII-XVIII, Sète, p. 71-76.



3. La pêche « aux bertoulets », musée de l'Étang de Thau
(clichés Patrick Louvier & Léa Tavenne)

Diorama montrant la technique de la pêche « aux bertoulets », adaptée à un fond plat et sableux. Le cartel précise que l'« on ramène au moyen des bertoulets quantité de labridés de petite taille pour servir d'amorce au palangre ».

silencieux et aucun ne se penche sur l'essor rapide de l'urbanisation qu'a connu le littoral languedocien au cours du dernier siècle ainsi que les problématiques, notamment en termes de risques, que pose cette pression²⁴.

CAPRICES ET HUMEURS DE LA MER LANGUEDOCIENS

Louis Antoine Le Pelletier des Ravinières, ancien capitaine des infanteries, écrivait en 1778 « De toute les Mers connues & fréquentées, il n'en est guère en Europe de plus redoutable & de plus funeste à la navigation, que celle qui baigne les Côtes du Languedoc, toutes enclavés dans le dangereux golfe du Lyon. Les risques qu'y courent les navigateurs sont si grands²⁵ ». Cette phrase est reprise sur l'un des panneaux de l'exposition temporaire « Fortune à bord ! Chronique de la *Jeanne-Élisabeth* » qui a été présentée au musée de l'Éphèbe d'Agde d'octobre 2019 à septembre 2020²⁶. Cette citation rappelle la dangerosité de la navigation dans le

24 Le risque étant lorsqu'un aléa rencontre un enjeu : plus les enjeux (urbanisation, population, tourisme...) se développent, plus les risques sont élevés.

25 Arch. dép. de l'Hérault, C 4748, mémoire de Louis Antoine Le Pelletier des Ravinières accompagnant un plan des côtes aux alentours d'Agde, 1778.

26 Andréa Poletto & Marine Jaouen, « À Agde, la *Jeanne-Élisabeth* livre ses secrets », *Archéologia*, n° 580, octobre 2019, p. 30.



4a. Ex-voto du navire le Laurel, aquarelle sur carton signée « Antoine Roux fils aîné de Marseille », musée agathois Jules Baudou, avec pour dédicace :
 « Vœu fait par le capitaine Charles Blanquefort commandant le Laurel de Marseille, assailli dans le golfe de Lion par un coup de vent de N.N.O. engagé pendant 2 h forcé de couper le mât d'artimon pour faire arriver le navire le 13 Xbr 1862 à 2 h du matin, entre de relâche à Mahon le 15 dit (chargé d'arachides) ».

4. Un golfe du Lion redoutable face à une lagune paisible

golfe du Lion et le long de ses côtes meubles. Dans les musées, l'élément maritime apparaît ainsi, à de nombreuses reprises, comme étant incontrôlable et dangereux. Ses caprices sont même à l'origine de l'exposition temporaire autour du naufrage de la *Jeanne-Elisabeth*. Ce bâtiment a fait naufrage en 1755 devant Maguelone à la suite d'une importante tempête qui provoqua la perte de sa cargaison et de deux hommes²⁷. Cette tempête est mise en lumière dans la dernière salle consacrée à cette fortune de mer. On y touche du doigt les difficultés de la navigation dans le golfe du Lion que posent les vents changeant rapidement de direction et de force ainsi que le déplacement des sédiments qui forment des bancs mouvants de sable impossibles à cartographier.

27 Il est à noter que cette exposition est doublement le fruit d'une tempête puisque c'est également à la suite d'une tempête que l'épave de la *Jeanne-Élisabeth* a été découverte à la suite du déplacement des sédiments qui la recouvraient.



4b. « La pêche à la capéchade, la journée du pêcheur », musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel. La pêche à la capéchade est une technique de pêche à l'anguille pratiquée en étang. (clichés Patrick Louvier & Léa Tavenne)

Les *ex-voto* présentés au sein du musée agathois Jules Baudou témoignent aussi du risque maritime. Le péril des naufrages encouru par les marins languedociens est décrit à travers des témoignages tant écrits que picturaux. Sur seize *ex-voto* exposés dans une salle dédiée, seulement deux relatent des difficultés rencontrées dans le golfe du Lion²⁸ : celui du capitaine S. Bacou de Dunkerque, en 1865, et celui du capitaine Charles Blanquefort de Marseille, en 1862 (**fig. 4a**).

En illustrant le risque de naufrage, cette salle des *ex-voto* met finalement en évidence une population languedocienne navigante, et active sur différentes mers comme le golfe du Mexique, la mer Ionienne ou encore la mer des Caraïbes. Par contraste, les eaux calmes des lagunes et étangs du Languedoc constituent

28 Ce sont pourtant les Languedociens et les Roussillonnais qui furent les premières victimes de cette côte. Ils représentent une très large majorité des naufrages survenus aux XVIII^e et XIX^e siècles. Thèse en cours de Léa Tavenne, *Perdu dans la « tempête ». Les naufrages dans le golfe du Lion comme marqueurs de relations entre les hommes et le milieu littoral à travers les siècles* [titre provisoire], sous la dir. de Benoît Devillers, université Paul Valéry-Montpellier 3.

« une mer intérieure et apaisée ». Au musée du Patrimoine Jean-Aristide Rudel, la représentation, à taille humaine, d'un pêcheur et de sa barque sur les étangs palavasiens en est un bon exemple (fig. 4b). L'éclairage chaud et doux qui a été choisi recrée ainsi l'ambiance apaisante d'un lever de soleil qui s'oppose à la violence des tempêtes de la Méditerranée.

Les représentations de la mer et du littoral, en tant qu'éléments naturels, sont donc plurielles au sein des musées languedociens²⁹. Les spécificités de ces côtes basses à lagunes apparaissent de manière plus ou moins explicite dans les quatre établissements étudiés tout comme l'évolution de ce littoral fragile. Les adaptations des hommes au milieu, et vice-versa, y sont également présentes à différentes mesures, selon les spécificités des thématiques traitées dans chacun de ces musées. L'élément maritime apparaît aussi au travers des difficultés rencontrées par les navigants et du risque de naufrage³⁰ : la mer devient alors cruelle et dangereuse lorsque la tempête rencontre la morphologie littorale et les bancs sableux.

202

MONTRER LES HABITANTS ET LES VISITEURS DE LA CÔTE

Comme la plupart des musées municipaux d'histoire, les établissements languedociens ont été constitués en vue d'honorer la mémoire des anciens habitants, de préserver de l'oubli la singularité d'une civilisation urbaine et côtière dont les traits socio-économiques, les habitudes culturelles, vestimentaires et festives se sont dissous avec les « trente glorieuses ». Cet amour de la « petite patrie » est explicitement porté par le Musée agathois Jules Boudou que son maire, Gilles d'Ettore, décrit comme la « vitrine du patrimoine de notre belle cité³¹ ». Vitrine ancienne, par ailleurs, puisque la fondation, en 1932, de ce musée d'Art et de Traditions populaires s'inscrit dans l'histoire du mouvement occitaniste et provençal, les initiateurs du projet, fondateurs et membres de l'association l'Escolo daï sarret, entretenant des liens étroits avec les félibres. Sans surprise, les collections rassemblées sont dominées par les vêtements féminins, les coiffes et les objets du quotidien bourgeois urbain. De même, les scénographies présentent de fortes similitudes avec le Museon Arlaten, fondé en 1899³².

29 Il faut également souligner les efforts de mise en lumière de l'environnement réalisés par la maison de l'Étang de Leucate, la maison de la Clape de Vinassan et le musée de la Mer de Sète.

30 Léa Tavenne, « Étude géohistorique du risque de naufrage comme révélateur des sociétés littorales : l'exemple des côtes roussillonnaises (1740-1790) », *Physio-Géo. Géographie physique et environnement*, décembre 2019, p. 253-275.

31 Odile Bérard-Azzouz, *Musée agathois. Jules Boudou*, Pézenas, Atelier Gandalf, 2014, p. 3.

32 *Ibid.*, p. 5.

On peut voir dans la création du musée de l'Éphèbe du Cap d'Agde, comme dans celles des musées de l'étang de Thau, ou du patrimoine de Palavas, des entreprises communales portées par le patriotisme local, sans pour autant minorer les enjeux éducatifs – très nets à Bouzigues – ni touristiques. Fort banal, par ailleurs, sur les côtes méridionales et ponantaises, ce campanilisme se traduit par une attention particulière, mais d'inégales importances, aux identités maritimes et côtières.

Au musée agathois, trois salles sont ainsi consacrées au commerce maritime entre le XVIII^e siècle et les années 1930. Un petit espace est également dédié à la pêche. Le musée du Patrimoine de Palavas affecte ses modestes espaces d'exposition à la vie portuaire et balnéaire passée. Celui de l'étang de Thau est aussi dédié à l'environnement lagunaire et aux pêches qui s'y pratiquent tout comme aux activités conchylicoles. En revanche, rien n'y évoque la vie portuaire, commerçante ou viticole des époques moderne, médiévale ou antiques³³. Ces aspects, pourtant bien connus, sont exposés dans d'autres musées locaux tel celui de la villa Loupian qui domine l'étang ou dans le confidentiel musée de Frontignan qui présente le passé villageois, viticole, maritime et industriel³⁴. Le musée de l'Éphèbe montre, à parts quasi égales, les activités passées de la basse vallée de l'Hérault comme les entreprises maritimes et navales sur les côtes héraultaises. Outre la salle consacrée au cabotage à l'époque moderne qui permet de mettre en valeur les fouilles sous-marines proches du Brescou, plusieurs salles et vitrines traitent de la navigation antique, du commerce des amphores, de la production comme du transport des métaux. Installée pour une année entière, la très spectaculaire exposition sur la Jeanne-Élisabeth, un navire de commerce suédois jeté à la côte en 1755 à proximité de Maguelone permettra, sans doute, le prêt permanent de certains objets et, à terme, la constitution d'une salle propre. La place accordée à la vie côtière, lagunaire ou maritime, comme aux diverses activités des gens du littoral languedocien n'est pas tant une affaire d'espaces et de vitrines que de choix, savants ou non, et de circonstances ce que cherche à montrer l'analyse des scénographies des deux musées agathois consacrées aux activités maritimes.

33 Stéphane Durand, « L'aménagement des zones portuaires languedociennes aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Histoire Urbaine*, n° 45, avril 2016, p. 67-86; Stéphane Durand, « Flotte et commerce des ports d'étang : le cas de l'étang de Thau (fin XVI^e – fin XVIII^e siècle) », dans Lionel Dumond & Stéphane Durand (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation. Images et représentations (XVI^e – XIX^e siècles)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2008, p. 279-311.

34 Voir sur le site archéologie du ministère de la Culture : « Loupian, une villa de la Gaule narbonnaise. La villa productrice du Haut-Empire », en ligne : <http://archeologie.culture.fr/villa/fr/villa-productrice-haut-empire-o>

Dans l'entre-deux-guerres, la fondation du Musée agathois répond à la volonté de préservation d'un passé local et provincial dont ses promoteurs redoutaient soit la « folklorisation » soit l'évanouissement. Inspirés par d'autres établissements patrimoniaux, ils ont privilégié les intérieurs, les vêtements, la vie urbaine, mais également les activités économiques qui dominaient alors : la viticulture, dont le maire contemporain Jean Félix fut un champion historique, et la pêche pratiquée à courte distance du port fluvial³⁵. Récemment modifiée, la salle dédiée à cette activité maritime a conservé des éléments significatifs d'une pratique très côtière, longtemps inspirée par les pêcheurs catalans, qui s'est désormais déplacée au Cap d'Agde.

204

Cette attention patrimoniale a également permis de sauver de l'oubli le passé maritime agathois. Prenant son essor à la fin du XVIII^e siècle, le grand cabotage et le commerce ultra-marin de la ville connaissent un âge d'or au siècle suivant pour décliner à la Belle Époque, avant de disparaître dans les décennies 1900-1930. Les notables de la ville entretenaient des liens personnels et familiaux assez forts avec ces activités maritimes en voie d'évanouissement pour vouloir déposer des tableaux, des maquettes, mais également des uniformes et des lunettes d'observation (fig. 5). En outre, deux membres fondateurs et mécènes, Jean Pougade, officier de justice maritime des Forces navales en Indochine, comme Madame Tiffly, conservatrice du musée des Arts décoratifs, contribuèrent à la création d'une salle sur l'Extrême-Orient³⁶.

Si le musée avait été fondé un demi-siècle plus tard, ces traces maritimes et ultra-marines eussent-elle été exhumées ? On peut en douter si l'on pense au musée de la Mer de Sète qui, récemment fondé, s'attache surtout aux joutes, expose le travail remarquable des charpentiers de marine, mais ne donne pas beaucoup de place à l'activité industrielle et proprement maritime du port, pourtant considérable au XIX^e comme au premier XX^e siècle³⁷. Étrange amnésie qui contraste avec la récente réorganisation du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez, qui disposait, il est vrai, de collections rassemblées dès 1972 sous l'égide du musée national de la Marine, et qui a bénéficié d'une expertise universitaire de très haute tenue³⁸.

35 Odile Bérard-Azzouz, *Musée agathois. Jules Boudou, op. cit.*, p. 38-67.

36 *Ibid.*, p. 30-31.

37 Voir la description du musée sur la plateforme en ligne *Ici 7* : <https://icisete.fr/lieu/sete/culture/musee-de-la-mer-sete-arts-et-culture/>

38 Laurent Pavlidis, « Le futur Musée d'histoire maritime de Saint-Tropez. Comment présenter la puissance et les identités maritimes d'un petit port provençal », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au Musée*, Rennes, PUR, 2013, p. 207-218.



5. Vitrine provenant du pavillon du Cambodge lors de l'exposition coloniale de 1931. Ces objets collectés dans les années 1930 illustrent les liens humains et professionnels unissant certaines familles agathoises à l'Empire, Musée agathois Jules Baudou (clichés Patrick Louvier & Léa Tavenne)

COMMENT DÉPASSER L'ENTRE-SOI ET L'HORIZON LOCAL ?

À certains égards, les musées identitaires, que sont les musées de site (municipaux, ethnographiques montagnards et lagunaires), sont voués en partie à l'entre-soi qu'il soit territorial ou scientifique, les deux dimensions étant souvent associées. Les cartels des objets présentés, les développements des panneaux explicatifs ne dédaignent pas, loin de là, rappeler les noms des donateurs locaux. Discret à Palavas, faute de place sans doute, cet aspect est marqué au musée de l'Éphèbe. Rien que de bien normal, à dire vrai, si l'on songe au travail des archéologues et plongeurs volontaires qui, formant une forte communauté, ont joué un rôle de premier plan dans l'invention de pièces uniques et de ruines de grande valeur, comme les lingots et déchets d'atelier de Rochelongue trouvés par André Bouscaras en 1964³⁹. Outre les clichés et les plaques honorant la mémoire de leurs grands anciens, le musée du Cap d'Agde présente une étonnante reconstitution de cloche à plongeur de l'époque moderne qui montre la difficulté

39 Odile Bérard-Azzouz (dir.), *Musée de l'Éphèbe. Archéologie sous-marine*, Agde, 2008, p. 144.

du travail de récupération sous-marin, avant que les progrès de la plongée autonome contribuent au développement de l'archéologie sous-marine à partir de la fin des années quarante. La simple gratitude imposait ici de valoriser le don et le donateur, ce que par ailleurs bien d'autres musées locaux pratiquent, ainsi à Martigues comme à Lattes où une demi-salle du musée Henri Prades est consacrée à la mémoire de son fondateur éponyme et de ses successeurs.

Si l'entre-soi est assez marqué dans les quatre musées héraultais, d'autres perspectives plus larges parcourent les salles et décuplent l'intérêt d'un visiteur étranger aux lieux. Ainsi, les origines ponantaises de la conchyliculture sont bien présentées au début de la visite du musée de l'Étang de Thau comme l'est, à mi-parcours, la commercialisation nationale des produits, avant que les interactions entre lagune et mer ne fassent l'objet d'un rappel pour conclure la visite.

206

Les objets exposés dans les musées maritimes, qui viennent souvent de loin, voire de très loin, sont autant d'invitations au voyage. Au Cap d'Agde, l'essentiel des pièces gréco-romaines, médiévales et modernes témoigne soit d'un cabotage de proximité régional (golfe du Lion – Méditerranée occidentale) soit d'un commerce plus lointain (Baltique-Méditerranée). Les pièces d'argent ou piastres frappées au Mexique, qui sont une des merveilles de l'exposition *Jeanne-Elisabeth*, illustrent également les trafics monétaires et commerciaux courants, associant depuis plus d'un siècle le monde sud-américain à l'Europe occidentale. Spectaculaire, la petite salle de l'Extrême-Orient au Musée agathois rassemble différentes pièces japonaises, indochinoises, mais également africaines qui, pour la plupart, ont été ramenées par des officiers de la marine marchande, de la « Royale » ou des troupes coloniales (voir la fig. 5). Mais quelle place accorder à ces mondes proches ou lointains qui ont entretenu des relations avec les côtes languedociennes ? À ces Phéniciens comme à ces Grecs, mais également à ces « Sarrasins » et à ces « Nordiques » qui, marchands, corsaires, prisonniers ou voyageurs ont fréquenté les abords du Languedoc, et parfois s'y sont implantés avant que d'autres étrangers ne leur succèdent ?

MONTRER (OU NON) L'ÉTRANGER SUR LA CÔTE ET QUE MONTRER DE CET AUTRE ?

Fort peu de salles sont consacrées aux populations venues d'ailleurs qui ont fréquenté, plus ou moins durablement, les côtes languedociennes. Sans surprise, le musée de l'Étang de Thau, muet sur le thermalisme, ne sort pas de son champ ethnographique local. Le Musée agathois contient quelques pièces sur la présence algérienne lors de la conquête de la Régence, mais séparées les unes des autres et sans thématique spécifique. Des salles explicitement dédiées aux Phocéens



6. Composition complexe associant un mannequin costumé en soldat garde-côtes à un diorama montrant une redoute du XVII^e siècle et des pêcheurs cabaniers que semble menacer un chébec maghrébin croisant au loin, musée du Patrimoine de Palavas (clichés Patrick Louvier & Léa Tavenne)

comme aux Romains n'étonneraient guère au musée de l'Éphèbe et feraient écho à l'exposition, présentée au Musée archéologique Henri Prades (Lattes), consacrée aux relations entre colons phocéens et populations locales de l'actuel Languedoc⁴⁰. Bien qu'il accorde une place importante à la période antique en montrant les civilisations méditerranéennes par le biais de tables interactives, le musée du Cap d'Agde est bien plus consacré au commerce maritime qu'aux colonisations grecque et romaine. Ses salles présentent des navires, leurs cargaisons et les pièces les plus spectaculaires qui ont été retrouvées par les archéologues.

Nous avancerons plusieurs hypothèses derrière cette approche thématique et matérielle, bien plus que civilisationnelle. Il manque à la ville des traces architecturales visibles qui permettraient de l'identifier à une fondation grecque ou romaine, même mythifiée. En outre, les fouilles fluviales, maritimes et terrestres ont largement dévoilé la vitalité d'une civilisation indigène avant et bien après

40 Diane Dusseaux, Éric Gailledrat & Rosa Plana-Mallart, *L'Aventure phocéenne. Grecs, Ibères et Gaulois en Méditerranée nord-occidentale*, Milan, Silvana editoriale, 2019.

l'implantation grecque⁴¹. C'est au musée de Palavas, pourtant le plus modeste en superficie et le moins riche en objets, que la plus grande attention est portée aux communautés étrangères.

Fondation récente, initialement vouée à la pêche, le port palavasiens a rapidement développé une activité balnéaire locale, mais également nationale. Son histoire est retracée sur un siècle dans la principale salle d'exposition. La reproduction d'affiches de la Belle Époque, les abondantes photographies des baigneurs et des touristes, quelques caricatures se moquant des « mossiou » parisiens sont autant d'indices d'une présence étrangère saisonnière, mais dont les flux, les volumes, les origines nationales et régionales ne sont pas signalés.

Quelques éléments troublent l'impression d'un paisible territoire de villégiature. Un beau diorama associe ainsi la représentation d'un chébec algérois courant au loin à un village de cabanes que protège une redoute. L'ensemble présente une image complexe d'un XVIII^e siècle incertain où le risque des incursions nord-africaines aurait exigé la construction de tours de guet et de points d'arrêt (voir la fig. 6). C'est ce que confirme la lecture du cartel, par ailleurs d'une grande sobriété : « 1794 – Grau de Balestras. Approche d'un chébec corsaire algérois. Les pêcheurs venus des étangs pour pêcher en mer, les douaniers et les garde-côtes s'abritent dans la redoute et avertissent la population et les autorités de l'arrivée de corsaires barbaresques ». À première vue, l'ensemble – cartel, diorama-maquettes – associe deux réalités bien distinctes. Sous le règne de Louis XV, la construction des tours de surveillance dont la redoute de Balestras est liée au souvenir des descentes anglaises de 1710, alors que les raids barbaresques, en déclin à la fin du XVIII^e siècle, menacent d'autres territoires bien plus exposés et rentables, telle que l'Italie méridionale⁴². Dans un premier temps, nous avons ainsi vu cette « saynète » de 1794 comme une forme d'allégorie de la vocation défensive de Palavas. Signalés en ville par des plaques commémoratives et autres lieux de mémoire, l'arrivée comme l'accueil de réfugiés et de fugitifs durant les deux guerres mondiales, mais également l'établissement des Pieds-noirs, nombreux dans la ville, auront contribué à développer l'image d'un port-refuge, menacé par un étranger ultra-marin. Nous avons renoncé à cette hypothèse pour une interprétation plus simple. Comme en témoignent les Archives départementales de l'Hérault,

41 Voir la présentation de l'exposition « L'Aventure phocéenne. Grecs, Ibères et Gaulois en Méditerranée nord-occidentale », Lattes, site archéologique Lattara – musée Henri Prades, 23 novembre 2019 – 6 juillet 2020, https://museearcheo.montpellier3m.fr/sites/museearcheo/files/lattara/medias/2019_flyer_expo_aventure_phocenne.pdf.

42 Voir en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Redoute_de_Ballestras; Didier Catarina, « Jacques Philippe Éléonore Mareschal et la défense du littoral languedocien (1740-1746) », dans Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XV^e-XX^e siècle)*, op. cit., p. 37-60.

la Révolution et l'annonce de l'entrée en guerre du Royaume-Uni, en 1793, ont combiné les souvenirs anciens des descentes anglaises et maghrébines en une menace d'attaque conjointe anglo-ottomane, l'hypothèse d'une contamination épidémique « pesteuse » volontaire étant même officiellement envisagée⁴³.

COMMENT MONTRER LE LITTORAL ET LES GENS DE LA CÔTE ?

Pour montrer l'environnement littoral, ses populations et leurs activités, les quatre musées héraultais disposent des moyens ordinaires à tous les établissements voués à la vulgarisation. Les objets premiers ou objets-sources, tels les tessons, les armes, les produits des fouilles, les peintures, forment le socle ordinaire des collections permanentes et des expositions. L'exception la plus notable est le Musée de Palavas qui, hormis les peintures des Rudel, contient fort peu d'outils et d'objets voués en outre, faute de cartels, à une fonction toute ornementale. Dans ce musée, ce sont les objets d'accompagnement – dioramas, maquettes, mannequins vêtus de vrais-faux maillots de bain d'époque – les reproductions iconographiques, agrandies ou non, et les cartels qui forment le socle documentaire essentiel⁴⁴. Dans une large mesure, on pourrait parler bien plus d'un centre d'interprétation. Dans les trois autres établissements, en revanche, l'objet premier domine mais avec des scénographies fort diverses selon les salles et donc selon les refontes.

UNE MÉDIATION TRÈS CONTRÔLÉE AU MUSÉE DE L'ÉPHÈBE

Au Cap d'Agde, la mise en scène initiale, au rez-de-chaussée du bâtiment principal, demeure telle qu'elle a été conçue au milieu des années 1980. Elle donne la priorité aux objets retrouvés par les fouilles subaquatiques et sous-marines⁴⁵. La scénographie passe par le rassemblement thématique des objets en vitrine, les amphores et les ancres, plus lourdes et spectaculaires étant accrochées et regroupées dans des espaces aménagés. La contextualisation des pièces est très marquée, le musée se trouvant entre les mains de professionnels de la muséologie et des archéologues. Les cartels, les fiches d'accompagnement et le guide vendu à l'entrée sont mobilisés pour comprendre la fonction des sondes, des ancres mais

43 Arch. dép. de l'Hérault : L 2151, « Guerre contre l'Angleterre [...] », An VII.

44 Pour la distinction entre objets sources et objets d'accompagnement, voir : Patrick Louvier, Julien Mary & Frédéric Rousseau (dir.), *Pratiquer la muséohistoire. La guerre et l'histoire au musée. Pour une visite critique*, Outremont, Athena éditions, 2012, p. 127-149.

45 Odile Bérard-Azzouz (dir.), *Guide du musée de l'Éphèbe. Grands thèmes du musée*, Agde, 2001, 32 p.

également des pompes et croix de corail retrouvées dans les navires fouillés⁴⁶. En revanche, très peu d'objets d'accompagnement n'aident à reconstituer l'usage de ces pièces, dont beaucoup sont sorties malmenées de deux millénaires d'immersion. Une seule maquette, construite à partir d'un bas-relief romain, permet de se représenter le commerce maritime antique⁴⁷. Peut-être faut-il voir dans cet usage limité de médiation le refus de reconstitutions erronées telles que l'archéologie nautique en a produit depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'à ces dernières décennies ? Si les fondateurs du musée mettaient l'objet au centre de leurs expositions, l'utilité de supports pédagogiques variés est, de toute évidence, comprise depuis assez longtemps.

210

Rassemblée, il y a quelques années au sous-sol, dans un espace dédié, l'exposition sur le commerce du métal à l'époque protohistorique présente la reconstitution à l'identique d'une forge avec une mise en scène réaliste du bas-fourneau, des lingots, des outils du forgeron. Nul doute que la présence d'un archéologue ou d'un médiateur spécialisé ne donne immédiatement à l'ensemble tout son dynamisme⁴⁸. Les clichés du guide actuellement en vente sont d'excellente qualité, les détails volontairement grossis, accompagnés de commentaires précis. Le travail des archéologues est illustré dans la salle « moderne » par un film bref, tournant en boucle, montrant les conditions très pénibles de l'investigation sur des fonds sableux et sédimentaires. Un petit film explique le fonctionnement d'une meule à main rotative de l'époque romaine que les mines de basalte proches fournissaient pour le marché local et régional. L'adjonction de tables interactives sur l'évolution des empires méditerranéens et la localisation des cités ainsi que des objets de médiation présentant le travail des archéologues complètent quelque peu le dispositif.

UN APPAREIL DE MÉDIATION ASSEZ ÉTOFFÉ À BOUZIGUES COMME AU MUSÉE AGATHOIS

Dans une certaine mesure, le Musée agathois et le musée de l'Étang de Thau tiennent la part égale entre le musée de Palavas, quasi privé d'objets premiers, et celui du Cap d'Agde, dont les supports de médiation se sont ajoutés au fil du temps. Conçu *ab ovo* comme un reliquaire de la vie traditionnelle locale, le Musée agathois a, suivant l'usage du temps, accumulé sous vitrine des dizaines d'objets et surtout d'effets personnels, ainsi protégés. Les salles de ce bâtiment de l'époque moderne ont permis des scènes de reconstitution à l'échelle où des mannequins vêtus, placés

46 *Ibid.*, p. 15-17.

47 *Ibid.*, p. 10.

48 Laisse à lui-même dans une spectaculaire demi-pénombre, propice certes à la rêverie, l'ensemble, privé de film d'accompagnement, tel qu'on peut en voir au musée de la Cloche et de la Sonnaïlle d'Hérépian, est assez statique.

ici dans une chambre reconstituée, là dans une cuisine, servent à imaginer la vie quotidienne des Agathois de la bonne société et de leurs domestiques. Inspirée des dioramas et des musées d'ethnographie du premier XX^e siècle, cette scénographie est absente de la principale salle dédiée à la marine moderne et contemporaine, où sont rassemblés des maquettes et divers objets. Si le guide de 2015 donne de précieux compléments d'information sur chacune de ces pièces, les cartels très sommaires enlèvent en revanche toute sa valeur à cette série de modèles réduits fort différents et disposant, hélas, d'un espace insuffisant. L'impression générale de cette escadre de maquettes, dont certaines dépassent le mètre de longueur, n'en est pas moins singulièrement touchante et fait penser aux grandes vitrines du Musée naval du Louvre pendant l'entre-deux-guerres. Plus élaborée, la salle dédiée à l'hydrographie, qui semble avoir été recomposée ces dernières années, retient quelques objets marquants – uniformes et lunettes – et reconstitue, avec bonheur, l'intérieur du logement d'un officier de la marine marchande du premier XX^e siècle. Malicieusement inséré dans un tableau « à la manière » des portraits magiques de l'école de Poudlard, un petit film tournant en boucle permet à un acteur, grimpé en loup de mer, de donner quelques compléments d'information⁴⁹. Les maquettes, réalisées de toute évidence par un marin pêcheur, mais également des boîtes à bateaux, destinées peut-être à la vente, donnent à la salle dédiée à la pêche le support dont ont bien besoin les photographies et les rares instruments de pêche rassemblés, dont un inévitable filet. Dans la salle dédiée aux *ex-voto* des églises de la ville, pourvus chacun d'un cartel, il manque une carte localisant les naufrages et les accidents, mais également la destination ordinaire des croisières plus chanceuses. Celle-ci permettrait de prendre la mesure des entreprises méditerranéennes, coloniales et ultra-marines des marins du commerce agathois.

Conçu comme un musée ethnographique d'une société lagunaire, le musée de Thau dispose d'atouts dont est privé le Musée agathois. L'espace d'exposition considérable a été conçu pour un parcours thématique centré sur les ressources halieutiques. La première salle, où les effets d'éclairage et de pénombre sont très marqués, sert à la reconstitution des parcs d'élevage, au conditionnement et à la commercialisation des coquillages. La reconstitution d'un atelier portuaire et d'un casier d'élevage, le cheminement incurvé sur une forme de caillebotis, la pénombre relative, sont favorables à une immersion dans ce que fut la conchyliculture du premier XX^e siècle. Objets premiers et seconds y cohabitent bien. La reconstitution d'un atelier des années 1950, où passe en boucle la voix d'un acteur parlant de ces années-là, succède à ce premier contact. Une étonnante et assez impressionnante suite d'aquariums, de dioramas et d'objets divers

49 Voir en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Objets_magiques_de_Harry_Potter.

permet ultérieurement de se faire une idée très précise des ressources halieutiques lagunaires et des pêches actuelles et anciennes, licites ou illicites, oubliées ou non (voir la **fig. 1**). Revenant en pleine lumière face à l'étang, après avoir cheminé dans un couloir obscur, le visiteur peut enfin replacer ses impressions sur une échelle plus ample grâce à des cartes et à un bloc-relief simplifié. Un film sur le métier de la conchyliculture et des expositions temporaires complètent efficacement sur les femmes et les hommes de la lagune le dispositif d'immersion.

*

212 Les quatre musées étudiés ici, qui sont un échantillon des établissements susceptibles de rentrer dans cette étude, montrent, avec des scénographies et des moyens fort différents, presque toutes les activités générées par et sur la mer et les lagunes depuis l'Antiquité jusqu'au XXI^e siècle. Singuliers et complémentaires, ils sont un heureux mariage de raison et de passion entre des savoirs universitaires, très présents à Palavas comme au Cap d'Agde, et des usages locaux, populaires ou non, cette association générant de riches scénographies, assez dédaigneuses d'un minimalisme auquel les visiteurs sont moins sensibles que certains aiment à le croire. Finalement, si ces quatre musées, et de nombreux autres, font la part belle aux étangs, aux plages et à la mer, le Languedoc maritime et lagunaire n'a pas de musée dédié, et sans doute n'en aura-t-il pas. Les causes sont multiples et les raisons budgétaires doivent évidemment y être pour quelque chose, tout comme les volontés politiques et surtout municipales. On peut ainsi y voir la place récurrente, mais secondaire, que tiennent la mer et les mondes lagunaires dans la culture, l'histoire et l'actualité du Languedoc qui sont tournées vers « l'intérieur », particulièrement les villes, les bourgs et les vignes de la plaine littorale.

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)

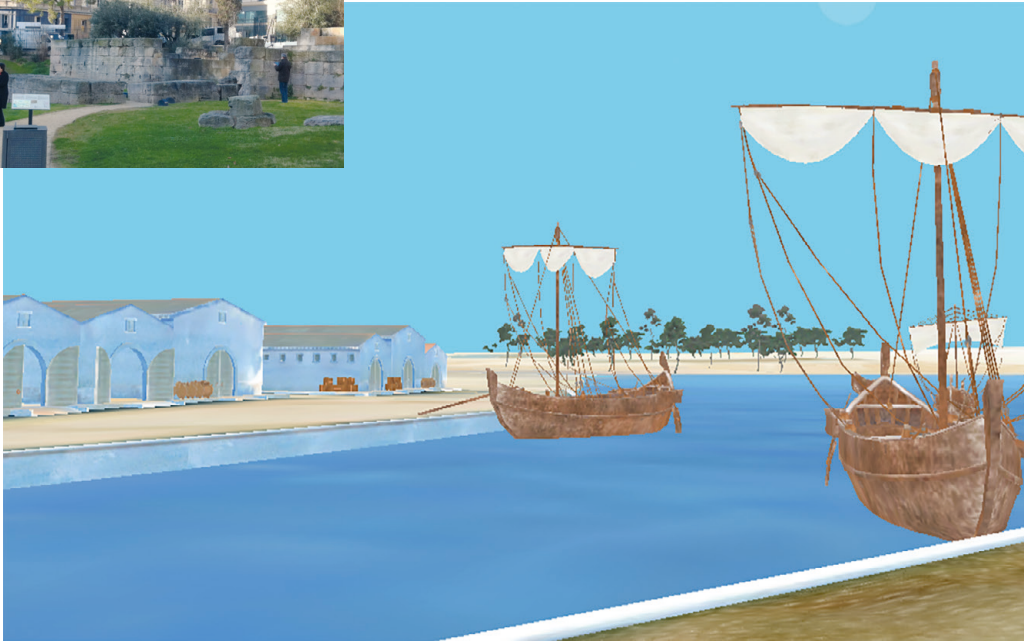
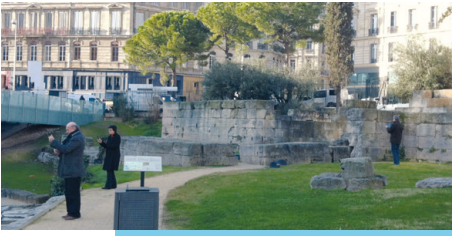
233

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 1^{er} 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.

DU MUSÉE NAVAL AU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE : LE MUSÉE DE TOULON EN QUÊTE D'IDENTITÉ ?

Cristina Baron
musée national de la Marine de Toulon

Gilbert Buti
Aix-Marseille Université – MMSH-TELEMMé

239

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 31-32 • SUP • 2022

Le musée national de la Marine de Toulon, aujourd'hui membre du réseau des établissements régionaux du musée national de la Marine (MnM, Palais de Chaillot), est dès son origine associé à la fonction militaire de son port d'attache. Le goût de l'art naval et la volonté de responsables locaux ayant rassemblé des « curiosités » au sein de l'arsenal rendent compte de sa création afin d'écrire, dès le début du XIX^e siècle et avant même l'établissement parisien, une « encyclopédie de marine en relief ». Les changements de point d'ancrage du musée au sein de la cité rappellent assurément qu'il est « [...] objet vivant, évoluant au rythme des régimes mémoriels, des fondations et des refontes¹. » Placé au sein de l'arsenal dès son ouverture, le « musée naval » de Toulon a connu une certaine errance dans la ville pendant plus d'un siècle, une errance ponctuée de ponctions dans ses collections. Au vrai, ce traitement pointe un manque de reconnaissance du musée considéré encore comme un « cabinet de curiosités » sans véritable identité.

À la fin du XX^e siècle, l'attribution d'un lieu spécifique qui donne au musée une large visibilité dans l'espace, et non plus une présence annexe dans des locaux de différentes institutions, correspond à une réflexion nouvelle quant à ses objectifs, voire à ses missions. Il s'agit non seulement de conserver et de valoriser des œuvres mais aussi de renouveler sans cesse le discours afin de répondre aux interrogations de publics, de plus en plus variés, ainsi que d'exposer le fait maritime dans toutes ses composantes en privilégiant néanmoins le milieu local. Car en mettant en

1 Frédéric Rousseau, « Préface », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p.6.

récit le passé maritime et naval de Toulon, le but est aussi de dessiner les contours de son proche territoire et de réfléchir à ses plus lointaines ramifications, y compris mémorielles.

« UNE ENCYCLOPÉDIE DE MARINE EN RELIEF »

En 1818, le ministre de la Marine propose la renaissance à Paris de la « Salle de marine » de Duhamel du Monceau sous le nom de « musée ». Mais ce n'est que presque dix ans plus tard, en décembre 1827, que sa création est ratifiée. Le Musée naval ou « Musée Dauphin », placé sous le patronage du Dauphin de France, grand amiral de la flotte, est inauguré en décembre 1829 et ouvre ses portes l'année suivante. Installé au Louvre, il contient² :

240

[...] les modèles des bâtiments de guerre de tout rang, et, autant que possible, ceux des navires de commerce de diverses grandeurs ; les plans en relief des ports et de nos principaux établissements maritimes ; les appareils et machines spécialement en usage dans les arsenaux ; les instruments employés pour la navigation, et les produits curieux des contrées nouvellement découvertes. À cette collection, déjà fort intéressante par elle-même, se joindront les statues de nos marins les plus célèbres, ainsi que les tableaux destinés à conserver le souvenir des combats honorables pour le pavillon français.

Toutefois, dès la fin de l'année 1814 un musée, tout aussi ambitieux quant à sa volonté de rassembler les chefs-d'œuvre du passé en matière de construction et de décoration navale, a ouvert ses portes au public dans l'arsenal de Toulon. Ce premier musée maritime français sur le territoire national résulte de la volonté encyclopédiste, scientifique et pédagogique du capitaine Charles Dupin (1784-1873), polytechnicien, ingénieur du Génie maritime, savant géomètre, professeur au Conservatoire national des arts et métiers, propagandiste des méthodes statistiques dans l'analyse économique et sociale³. Membre de l'Académie des sciences et de l'Académie des sciences morales et politiques, député dans toutes les assemblées parlementaires de 1827 à 1870, mais aussi philanthrope pénétré de la question sociale, Dupin a su convaincre le contre-amiral Lhermitte (1766-1828), préfet maritime de Toulon, de la richesse d'un patrimoine exceptionnel lié à la culture technique de l'arsenal et à la décoration navale. Au vrai, Charles Dupin a été sensibilisé à cette richesse par un état des sculptures que lui avait adressé, en

2 « Musée naval », *Annales maritimes et coloniales*, partie non officielle, vol. 1, 1828, p. 198-200. Géraldine Barron, « Le musée de Marine du Louvre : un musée des techniques ? », *Artefact*, n° 5, 2017, p. 143-162.

3 Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine militaire française au XIX^e siècle*, thèse inédite, Paris, 2001.

1796, le maître-sculpteur Félix-Brun (1763-1831). En recherche de modèles, ce dernier avait pris l'initiative de rassembler les œuvres entreposées dans les divers ateliers et magasins de l'arsenal, le nom de Pierre Puget (1620-1694) étant attaché aux plus anciennes. Après avoir découvert ces pièces exceptionnelles dans l'arsenal de Toulon, Charles Dupin, ébloui avant Augustin Jal (1795-1873) par le luxe avec lequel les galères étaient décorées⁴, expose sa vision d'un musée maritime dans une lecture publique donnée à l'Institut dans la séance de la section des Beaux-arts du 10 juin 1815⁵:

Tous les arts de la Marine doivent apporter leur tribut au musée. Cet établissement doit être le dépôt des types de modèles, soit de leurs matières premières, soit de leurs instruments, de leurs outils et de leurs machines, soit de leurs produits [...]
L'ensemble des collections relatives à ces divers arts doit être une encyclopédie de marine en relief. »

Bien avant les protagonistes parisiens, Charles Dupin, imprégné par les Lumières et notamment par l'héritage de Vial du Clairbois, de Duhamel du Monceau et de leur « encyclopédie papier⁶ », a souhaité intégrer un volet pédagogique et artistique au musée. En 1848, ses propos sont repris mot pour mot par l'ingénieur Lebas (1797-1873) dans sa lettre adressée au directeur des Musées nationaux⁷. Pour répondre à ses objectifs, Dupin mentionne dans son projet à côté de la création d'un conservatoire des modèles de navires, des machines et de l'outillage, l'ouverture d'une bibliothèque ainsi que d'une école et d'un atelier de sculpture. Ce rôle de diffusion des techniques, de promotion de « l'art naval », et plus largement des savoirs, est fondamental chez les premières générations de polytechniciens, héritiers des ingénieurs-constructeurs du siècle précédent⁸: « Ce sont à la fois des savants, des hommes de la technique et des hommes de pouvoir⁹. »

4 Charles Dupin, *Mémoires sur la Marine et les ponts et chaussées de France et d'Angleterre*, Paris, Bachelier, 1818, p.97-112.

5 « Description du musée maritime, institué dans l'arsenal de Toulon [...]; lue à la classe des beaux-arts de l'Institut de France, le 10 juin 1815 », *Annales maritimes et coloniales*, 1818, p. 117-120.

6 Honoré-Sébastien Vial du Clairbois, *Encyclopédie méthodique. Marine*, Paris, Panckoucke, 1783-1798.

7 Arch. Musées nationaux: EM1, Note de Lebas au directeur des musées nationaux, 25 juillet 1848.

8 Liliane Hilaire-Perez, *L'invention technique au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 2000.

9 Géraldine Barron, « Le Musée de la Marine du Louvre : un musée des techniques ? », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, n° 5, 2016, « Musées éphémères, musées imaginaires, musées perdus », p.143-162.

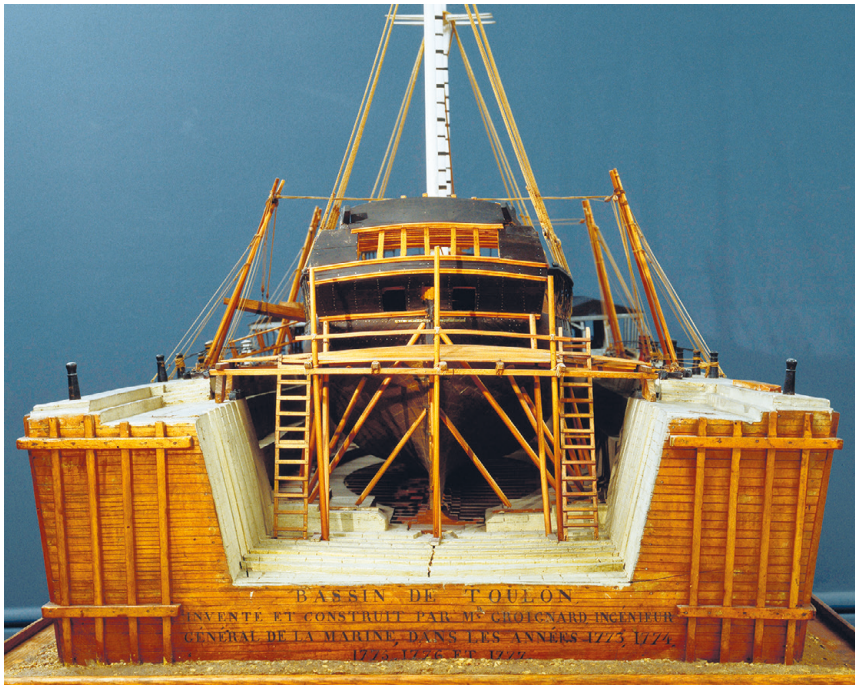
C'est donc par un arrêté du 3 septembre 1814 que le préfet maritime décide de la création, à Toulon, d'un établissement spécialement affecté au dépôt des ouvrages de sculpture et d'architecture navales, chargeant l'ingénieur Dupin de diriger l'exécution de ce projet. Le musée naval est placé à côté de l'atelier des sculpteurs situé, tout comme celui des peintres, dans une des ailes des bâtiments sud du pavillon de l'Horloge construit en 1776. Il se trouve en bordure d'un quai d'honneur où accostent par la mer toutes les personnalités accueillies à Toulon. Ainsi, le musée est visité en 1852 par le prince-président Louis-Napoléon Bonaparte et son épouse, par les présidents de la République ou du Conseil, par les dignités étrangères, mais aussi par des écrivains comme Flaubert ou Hugo. L'existence de l'établissement toulonnais est saluée par le *Guide indispensable à l'étranger pour visiter avec fruit l'arsenal de la Marine*. Dès 1828, on peut y lire que « [...] le musée n'offre pas seulement l'image complète de ce qui se fait aujourd'hui, il reproduit encore une idée de ce qui se faisait autrefois. Ces modèles, noble héritage du temps qui n'est plus et de celui qui s'écoule, classés dans un ordre méthodique et lumineux, permettent aux marins et aux savants de suivre avec fruit le progrès de l'Art naval¹⁰. » Le Musée naval est ainsi destiné à un public averti de « marins et savants ».

Édouard Burgues de Missiessy (1756-1837), qui succède à l'amiral Lhermitte comme préfet maritime puis commandant de la Marine à Toulon¹¹, complète l'œuvre de Dupin en ordonnant que soient fabriqués par les maquettistes de la salle, les modèles des principaux navires se référant aux directives déjà établies par l'ordonnance de Colbert. Dès 1679, elle avait prescrit aux intendants des arsenaux « [...] qu'il soit fait, en chaque arsenal, des modèles en petit d'un des vaisseaux de chacun des cinq rangs. » Cependant, des ponctions faites dans les collections tendent à réduire les richesses qui pouvaient éclairer l'histoire de l'arsenal et, plus largement, celle des entreprises engagées à partir de Toulon. Ainsi, l'ingénieur Pierre Zédé (1791-1823), premier conservateur du Musée naval du Louvre, est envoyé dans les ports de Brest, Cherbourg, Lorient, Rochefort et Toulon afin de collecter des modèles de navires, de machines et d'appareils « [...] enfin tout ce qui lui semblerait digne de figurer dans le musée parisien¹². » Vers 1825, à Toulon, il jette son dévolu sur les ornements sculptés de la *Réale de France*, mais également sur d'autres pièces. Cette dépossession, qui s'inscrit dans la volonté de construire

¹⁰ Arch. mun. Toulon : Manuscrit de François Rossi sur le musée naval, 1919, 3R1115.

¹¹ Le 1^{er} janvier 1816, la fonction de préfet maritime est supprimée au profit d'une autorité duale dans les ports de guerre. La gestion administrative est confiée à un intendant de la Marine et le commandement militaire à un commandant de la Marine. Cette réforme n'a d'autre but que de marquer une rupture avec l'organisation administrative de l'Empire. Les préfets maritimes seront restaurés en 1827.

¹² Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine au Louvre (1827-1939). Une histoire mouvementée. Première partie », *Neptunia*, n° 287, septembre 2017, p. 7.

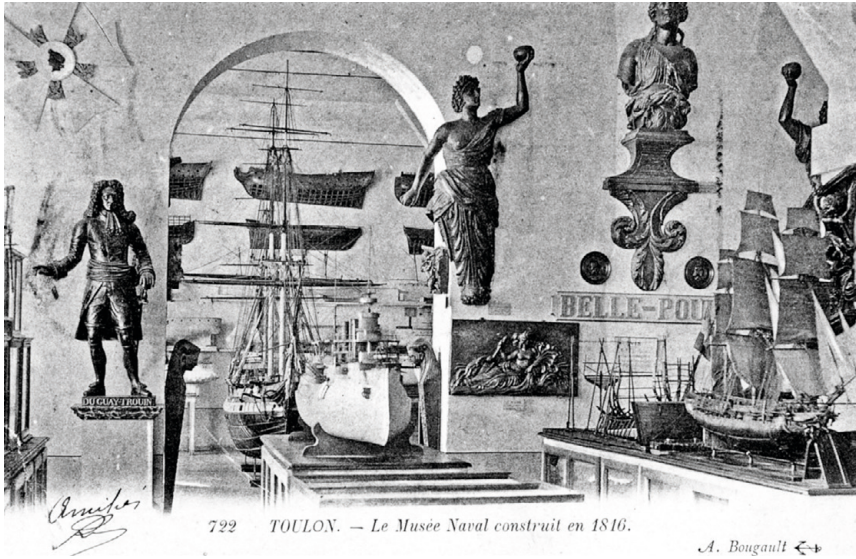


1. Bassin de radoub n° 1 de Toulon (1774-1778), sur les plans d'Antoine Groignard (1727-1799), ingénieur de la Marine, modèle au 1/48^e, inv. 1 PA 7, musée national de la Marine

une mémoire maritime nationale, a des échos dans la presse locale qui condamne des envois « [...] de plusieurs morceaux de sculptures de l'école de Puget¹³. » Parmi les décors et œuvres sculptées « empruntés », il est en effet intéressant de constater que les plus belles pièces sont systématiquement attribuées à Pierre Puget, comme ces deux tritons vraisemblablement exécutés plus tard par ses élèves. À la dizaine de sculptures « réquisitionnées » s'ajoutent une trentaine de modèles de navires, de documents techniques liés à la construction navale et notamment la reproduction du bassin de radoub de Groignard (fig. 1). Certaines pièces qui attestent de l'activité associée aux explorations du port de Toulon, à l'instar de la présence de quelques objets ethnographiques comme cette herminette indienne provenant de Caroline du Nord, rejoignent aussi les collections parisiennes.

Les ministres successifs demandent à compléter la liste de Pierre Zédé. Les collections toulonnaises enrichissent ainsi, jusqu'au début du xx^e siècle, les vitrines et salles parisiennes avec les souvenirs de l'amiral Courbet (1885), ceux liés à la visite de l'escadre russe à Toulon (1893), ou encore aux cuirassés *Liberté* (1911) et *Léon Gambetta* (1915).

13 Arch. mun. Toulon : Manuscrit de François Rossi sur le musée naval, 1919, 3R1115.



2. Musée naval de Toulon vers 1900, musée national de la Marine

ERRANCE D'UN MUSÉE AUX COLLECTIONS INSTABLES

Pendant une cinquantaine d'années, le musée installé dans l'enceinte de l'arsenal occupe les locaux du bâtiment de l'Horloge. Mais en 1866, la direction des constructions navales se trouvant trop à l'étroit dans les bureaux situés à proximité obtient son déplacement au sud-est du premier étage de la Corderie royale. L'attribution de cet espace est de courte durée car, en 1873, le musée est à nouveau déplacé dans la partie est du même étage, dans l'emplacement occupé jusqu'en 1827 par la manufacture de toiles (fig. 2). Il est néanmoins clairement identifié dans la mesure où, au-dessus de sa porte d'accès située à quelques mètres de l'entrée principale de l'arsenal, on peut lire le nom de « Musée naval » avec les horaires de visite. Il jouit alors d'une très bonne réputation étant considéré, en 1876, comme « [...] le plus visité des musées ou des salles de modèles de la Marine¹⁴. » Cependant, son emplacement est encore changé lorsque la Marine estime que le musée de la ville de Toulon est désormais l'endroit idéal pour accueillir les collections du Musée naval. En les sortant de l'arsenal, il s'agit de leur donner un meilleur accès au public, avec une fréquence d'ouverture de cinq jours par semaine. La véritable raison est en fait que l'amiral Lacaze (1860-1955)¹⁵

14 Alain Niderlinder, « Le Musée de la Marine et ses collections. Éléments chronologiques », *Neptunia*, n° 195, 1994, p. 46.

15 Qui est alors préfet maritime. Voir : Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002 [1^{re} éd., 1982], p. 284-285.

trouvant alors ses bureaux trop à l'étroit dans la préfecture maritime, située sur la place d'armes, souhaite récupérer pour ses services les espaces du Musée naval... Le musée est donc déplacé de la corderie vers les salles du rez-de-chaussée du nouveau musée de la ville de Toulon, dans le bâtiment conçu par l'architecte Stanislas Gaudensi Allar (1841-1904) pour accueillir un musée des beaux-arts, un musée d'histoire naturelle et une bibliothèque. Ce transfert n'interrompt par ailleurs pas les prélèvements effectués au sein des collections « navales » montrant ainsi un certain désintérêt de la Marine. En 1908, ce sont trois superbes éléments de décors sculptés de la frégate *Amphitrite* qui rejoignent le musée de la Marine du Louvre¹⁶ : « Naïade sur les eaux », « Amphitrite sur son char » et « Amphitrite soutenue sur les flots par des dauphins ».

L'inventaire réalisé en 1918 et le procès-verbal de prêt qui stipule les conditions de la cession font état d'un ensemble assez hétéroclite. Les objets qui « [...] peuplent actuellement deux salles du rez-de-chaussée du Musée communal et placés le plus possible en vue du public » ne présentent que des liens avec l'histoire de Toulon : à côté d'un bas-relief présentant « [...] les Nations attachées au char de la France victorieuse », provenant de la poupe d'une des galères réales du XVII^e siècle, et d'une statue de bois peint de la déesse Bellone, par Hubac l'ancien (1716-1761), maître sculpteur toulonnais, on trouve surtout des médailles (Légion d'honneur, Croix de guerre...), des armes (hallebardes, tromblons, longs fusils de rempart, pierriers, canons, mortiers, mitrailleuses...), huit mannequins d'hommes d'armes « couverts de fer de la tête aux pieds¹⁷ ».

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale à Toulon, comme on peut l'observer également à Paris dans le nouveau musée du palais de Chaillot sous la houlette du capitaine de vaisseau Jacques Vichot, l'histoire tend à se figer, à transmettre un discours hérité des doctrines du XIX^e siècle en présentant un certain âge d'or de la Marine. Il est également l'heure à Toulon de panser les blessures, de restaurer les collections, notamment les plus grands modèles qui n'ont pas pu être évacués et qui ont souffert des bombardements (fig. 3 & 4). Si certains combats de la Marine pendant ce conflit sont évoqués, des événements douloureux sont occultés comme le désastre de Mers el-Kébir et le sabordage de la flotte.

Par ailleurs, il n'est pas question pour le musée de réintégrer l'arsenal. La Marine cherche un nouveau lieu pour ses collections alors qu'en 1947, par décision ministérielle, le musée ainsi que ceux des ports militaires sont rattachés directement au ministre et le « directeur du musée [à Paris] est chargé de l'organisation des musées navals des ports¹⁸. » Un décret du 2 août en précise les missions à savoir

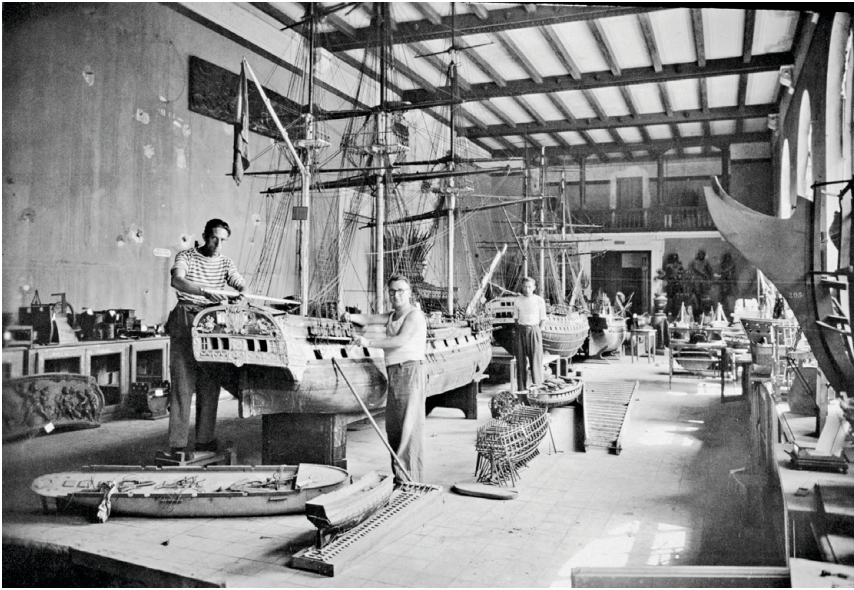
16 Respectivement : inv. 41 OA 5.4; inv. 41 OA 7.2; inv. 41 OA 7.1.

17 Arch. mun. Toulon : Manuscrit de François Rossi sur le musée naval, 1919, 3R115.

18 Alain Niderlinder, *Neptunia*, n° 197, 1995, p. 36.



3. Figure de proue du buste d'Henri IV en restauration à Toulon vers 1946, musée national de la Marine



4. Restauration de collections au sein du musée municipal par des marins dans les années 1950, musée national de la Marine

la conservation, l'exploitation et la présentation de leurs collections. Une des tâches prioritaires consiste à sauvegarder le patrimoine historique et artistique de la Marine. En 1949, après quatre ans de restauration des œuvres, le Musée naval de Toulon rouvre ses portes dans les mêmes salles du rez-de-chaussée du Musée de la ville de Toulon, boulevard de Strasbourg, en attendant un lieu idoine pour ses collections.

Plusieurs projets sont alors étudiés par la Marine. L'un d'eux datant de 1947 prévoit de l'affecter dans le pavillon de la Santé ou Consigne, sur la darse vieille, devant un quai ouvert sur la mer. Mais le bâtiment est dégradé et la Marine souhaite utiliser cette parcelle pour la nouvelle préfecture maritime. La Tour Royale ou Grosse Tour, site historique et prestigieux, première tour défensive de la rade du XVI^e siècle, est aussi envisagée mais le projet est abandonné étant donné les coûteux travaux de réfection à prévoir pour l'édifice. Il n'offre par ailleurs pas les conditions de sécurité suffisantes pour les collections. En attendant, le musée s'installe sur trois niveaux dans les locaux de la mairie d'honneur, reconstruite après les bombardements de 1943-1944, en bordure de la darse vieille, quai de Cronstadt. Les salles, partagées avec l'École de droit, sont inaugurées en 1962 par le chef d'état-major de la Marine et le préfet maritime. L'exiguïté des lieux rend difficile l'accueil de certaines pièces associées au passé maritime toulonnais. Ainsi

en est-il d'un canon annamite¹⁹ d'une dizaine de tonnes offert par l'empereur Thiêu Tri (1807-1847)²⁰ au général Nguyen Văn Chương (1806-1873), provenant de la direction de l'Artillerie. Versé aux collections du Musée de la Marine en 1951, il doit, faute de place, intégrer la Tour Royale qui sert de lieu de réserve. Il est rejoint par une coulevrine en bronze aux armes de François I^{er} et de Louise de Savoie²¹ qui faisait partie de l'armement de la *Sainte Marie Bonaventure*, dite la *Grande Maîtresse*, foudroyée lors d'un orage et coulée bas dans le port en 1533.

248

Toujours à l'étroit dans les locaux de la municipalité, le Musée naval de Toulon, statutairement rattaché depuis 1975 à l'établissement public du Musée de la Marine²², profite d'un projet immobilier sur un terrain vague proche de l'arsenal, à savoir la construction d'un bâtiment destiné à compléter la préfecture maritime (édifiée en 1956). Ce « nouveau » musée est inauguré le 25 mai 1981, place Monsenergue. Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement de cette zone, la monumentale porte d'entrée de l'arsenal a été déplacée en 1976. Par une spectaculaire translation de quelques dizaines de mètres et une rotation à 90 degrés, elle devient la porte d'entrée du musée (fig. 5). Avec cette opération, sinon prouesse technique, le monument le plus emblématique de l'activité maritime de Toulon assure au musée une visibilité nouvelle dans l'espace urbain, en deçà des grilles qui limitent l'arsenal, mais non loin de la tour de l'Horloge et de son espace originel. La fin de l'errance dans la cité marque la reconnaissance de ce lieu d'histoire et inscrit son identité dans le patrimoine urbain et maritime.

Cet établissement reste cependant un « musée naval » auquel la Marine accorde des mètres carrés supplémentaires et surtout un patio central de presque neuf mètres de hauteur où sont accueillis les deux grands modèles d'instruction, respectivement au 1/12^e et au 1/10^e, le vaisseau le *Duquesne* et la frégate la *Sultane*, trésors de la collection toulonnaise²³ (fig. 6).

En outre, quelques deux cents œuvres et pièces d'artillerie intègrent des locaux flambants neufs d'un bâtiment en béton sur deux niveaux. Il devient une jolie vitrine « à la gloire de la Marine », pour des moments de convivialités, d'intermèdes musicaux où les officiers côtoient les élus et les personnalités toulonnaises dans un décor « de rêve ». Prévu pour une superficie d'environ

19 Inv. 5 AR 38.

20 Troisième souverain de la dynastie des *Nguyễn*, fils aîné de l'empereur *Minh Mang* et le père de l'empereur *Tự Đức*. Il régna de 1841 à 1847.

21 Inv. 5 AR 38.

22 Comme ceux de Brest, Port-Louis, Rochefort ou les petits musées municipaux, comme celui Saint-Tropez.

23 Inv. 13 MG 30 et inv. 13 MG 29.



5. Porte d'entrée du musée national de la Marine de Toulon en 2013

2 000 m² dans le projet d'origine²⁴, le musée ne bénéficie finalement que de 1 300 m². Si une rampe handicapée et un monte-charge pour les collections et les fauteuils roulants sont installés, le bâtiment est dépourvu d'une salle d'expositions temporaires et d'un auditorium, de bureaux et de réserves, moins encore d'une boutique. Dimensionnés pour accueillir les œuvres entassées dans l'ancien musée du quai Cronstadt, les espaces demeurent également insuffisants pour répondre à l'accroissement d'un patrimoine qui doit, ou devrait, refléter la production économique, industrielle, sociale et culturelle de son territoire. Les collections ne s'enrichissent plus. Elles se fossilisent alors que le goût des publics évolue. Le versement dans les collections du « tableau de manœuvre des machines arrières » du porte-avions *Clemenceau*²⁵ lors de son démantèlement en 1998, dernier témoin de ce type de matériel, illustre la prise de conscience d'un patrimoine local à sauvegarder.

En suivant les consignes du directeur du Musée de la Marine, François Bellec, pour engager une modernisation en phase avec les mutations que connaissent les

24 Un troisième étage prévu pour des bureaux et des réserves lui est enlevé, jugé « superflu » par la Marine.

25 Inv. 17 CN 50



6. Le *Duquesne* et la *Sultane* dans le patio central cliché Janis Brossard

250

musées dans le monde, le musée est invité à être attentif au « fait maritime » en prenant en compte les ressources locales et à se tourner vers toutes les marines (pêche, guerre, commerce, plaisance, scientifique), rappelant qu'il n'est pas le musée de « la » Marine mais celui « des » marines de France. En 1981, « le musée consacré à l'histoire de Toulon et aux galères méditerranéennes » est considéré comme un musée d'un « nouveau style [...] le prototype de nos musées navals rénovés [pour] un public plus soucieux de retrouver un patrimoine à sa mesure que d'observer de loin un passé trop majestueux dans lequel il ne trouve pas sa place²⁶. » Bien qu'un peu à l'étroit derrière la porte monumentale de l'ancien arsenal, le musée de Toulon constituerait en 1993 « [...] le plus important musée maritime de Méditerranée²⁷. » Toutefois, il s'agit davantage d'ambitions affichées que de réalités. Le musée est une institution bien atypique, gérée jadis par les préfectures maritimes en région, puis par le ministère de la Marine et des Colonies, ou par l'administration des Beaux-arts, avant son retour définitif dans le giron de la Marine, puis du ministère de la Défense, jusqu'au rattachement des musées des ports et la création de l'Établissement public (1971), aujourd'hui des Armées (EPA). Jusqu'à la fin du xx^e siècle, l'EPA fonctionnait avec un seul maître à bord : le directeur, représentant de son ministère de tutelle, et d'anciens militaires et civils. En 1997, un conservateur du Patrimoine devient directeur adjoint et représente la Culture, ses institutions et ses pratiques professionnelles. Cette arrivée coïncide avec un premier Projet scientifique et culturel (PSC) rédigé

²⁶ François Bellec, *Neptunia*, n° 144, décembre 1981, p.51-52.

²⁷ François Bellec, « Le musée de la Marine ». Association des amis du musée de la Marine, sd. (v. 1993), p.6.

en 1998²⁸. La démarche collaborative destinée à « accompagner la découverte par nos concitoyens du fait maritime français » porte l'« espérance d'un grand musée des *cinq* marines et de l'aventure maritime qui, en relation avec les musées des ports et les autres musées maritimes littoraux, permettrait d'inculquer aux Français la fierté d'appartenir à une nation maritime, le respect de cet héritage et les promesses du futur²⁹. » C'est à ce moment-là que le Musée de la Marine, dénomination des années 80, anciennement « musée naval », devient le musée national de la Marine.

REPENSER LES OBJECTIFS ET LES LIEUX AU DÉBUT DU XXI^e SIÈCLE

Au début des années 2000, une première réflexion est engagée sur le site toulonnais, sur ses atouts, ses contraintes et sur ses collections. Mais l'essentiel porte surtout sur les publics et la médiation culturelle car jusque-là ce sont les collections qui ont défini le musée. Elles en ont fait une vitrine de la construction navale en général, sans thématique particulière, avec le souci de valoriser l'héritage technique d'un passé « glorieux » mais sans lien avec le territoire : la Seconde guerre mondiale oubliée, quelques photos en vrac du sabordage reléguées dans un petit coin de vitrine, une histoire de la Marine s'arrêtant au *Clemenceau* évoquée à la suite d'une poignée de maquettes³⁰. Ainsi, le porte-avions à propulsion nucléaire *Charles-de-Gaulle*, dont le port d'attache est Toulon, ne figurait pas dans les collections sous quelque forme que ce soit (film, photographie, maquette). Le musée se voulait le dépositaire d'une mémoire mais force est de reconnaître qu'il était déconnecté de son environnement. Ses prestigieuses collections suffisaient à déclencher des visites d'un public averti, d'amateurs de maquettes et modèles réduits, mais peu de marins ressentaient le besoin de découvrir ses richesses et les visites scolaires étaient marginales. Le désintérêt pour le musée était également lié à la désaffection progressive pour une ville à l'image ternie par des affaires politiques et, probablement, par la création en 1965 de l'escadre de l'Atlantique faisant de Brest la plus grande base navale de la marine française³¹.

28 Projet scientifique et culturel (PSC), réalisé sous la direction de l'amiral Georges Prud'homme, directeur du musée et de Jean-Marcel Humbert, conservateur du Patrimoine, directeur adjoint, Paris, décembre 1998, 294 p.

29 *Ibid.*, p. 4.

30 Sur les avancées et blocages de représentations d'un passé douloureux voir : Christophe Cérino, « Représentation de la bataille de l'Atlantique. Enjeux patrimoniaux et problématiques muséographiques dans les bases de sous-marins de Lorient et de Saint-Nazaire », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée*, *op. cit.*, p. 131-153.

31 Pierre Gras, *Le Temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010.

La réflexion est approfondie à partir de 2008, sous la direction de l'amiral Jean-Noël Gard, en privilégiant une approche plus pédagogique des collections avec un projet culturel explicite, qualitatif et économe. C'est dans cet esprit que le musée prépare sa réorganisation, affichant clairement un discours axé sur la contextualisation des collections, l'impact de la présence d'une marine d'État sur le territoire, sur le patrimoine bâti et sur son implantation dans une des plus belles rades du monde. Il s'agit d'expliquer pourquoi Toulon, qui entretient une des deux grandes escadres de la France maritime, est aujourd'hui le premier port de guerre d'Europe, sans pour autant devenir l'outil d'une communication institutionnelle et de « propagande ». Ce changement s'inscrit dans l'actuel « tournant communicationnel » des musées qui exige un renouvellement permanent de leurs discours³². Ainsi, il est important pour les visiteurs de faire du musée national de la Marine de Toulon un lieu de compréhension et d'interprétation de l'arsenal d'hier et d'aujourd'hui, de l'insérer dans le territoire, et d'aborder ses diverses dimensions technique, politique, militaire, scientifique, urbaine, commerciale, sociale et sociétale. Mais aussi artistique, même si le musée n'est pas considéré, malgré la richesse de ses collections, comme un musée à dominante beaux-arts.

Le musée rappelle légitimement 400 ans de présence de la Marine à Toulon, les événements qui s'y sont déroulés, comme le siège de 1707 ou l'accueil des escadres russes en 1893. Il regroupe pour la première fois depuis plus d'un siècle des éléments de sculpture navale dans un espace dédié à la décoration navale à Toulon et à Pierre Puget. Cela permet de rappeler que l'atelier de sculpture employait sous Louis XIV plus d'une cinquantaine de personnes affectées essentiellement à la magnificence des navires du roi. Quoique plus modestes, les artefacts issus de la culture populaire ou de l'histoire de l'arsenal ne sont pas négligés, témoignages du travail des bagnards ou de la vie à bord. Enfin, de nombreux objets sont liés aux activités industrielles, depuis de classiques outils jusqu'aux nouvelles technologies utilisées pour la construction navale. Avec, dans tous les cas, un lien direct avec le territoire en suivant un parcours axé sur le contexte local marqué par des repères identitaires culturels, naturels, artificiels et immatériels. Dans chaque thématique abordée sont soulignés des liens avec l'arsenal, le port, la ville, le paysage, mais aussi la mémoire³³.

Dans cet esprit, le musée de Toulon s'est attaché les compétences d'un spécialiste de l'infrastructure et du patrimoine militaire, Bernard Cros, ainsi que de bénévoles, amis du Musée de la Marine et maquettistes, afin de lancer

32 Daniel Jacobi « La maquette, entre reconstitution savante et récit imaginaire dans les expositions archéologiques », *OCIM (Observation, Coopération, Information, Muséales)*, n° 123, mai-juin, 2009, p. 15-23.

33 Ainsi dans l'espace dédié à « Toulon et la deuxième guerre mondiale ».

un programme de construction d'une famille d'objets clairement pédagogiques et complémentaires : des plans-reliefs de l'arsenal et du port. Une maquette d'architecture « ouverte », réalisée en 2014 par les Amis du musée de Toulon pour commémorer les deux cents ans du musée maritime et présentée lors des Journées du Patrimoine, rappelle l'emplacement du musée lors de son installation, fin 1814, tandis que des plans de la corderie, conservés au Service historique de la Défense permettent d'observer les changements de lieu dans la ville. D'un côté, les maquettes d'instruction, les modèles du temps, les peintures de marine, les décors et artefacts prélevés des navires qui témoignent de l'intense activité de l'arsenal de Toulon. D'un autre, toutes sortes de reconstitutions conçues pour transposer au plan muséographique des recherches inédites et des études sur l'infrastructure de l'arsenal, son histoire, son évolution. Ces dispositifs matériels en 3D, vivants, construits pour les besoins du parcours et du discours, sont destinés soit à susciter chez les visiteurs des émotions, soit à leur permettre de s'approprier des connaissances plus fines sur leur environnement, soit encore à comprendre d'un seul coup d'œil les enjeux d'une évolution pour le territoire. L'ajout de personnages pour certaines maquettes, de navires pour d'autres, construits par un navibotteliste, confère de l'attractivité et apporte une dimension narrative. Malgré l'absence de dispositif numérique pour l'instant, les visiteurs trouvent leur place au musée, quelles que soient leurs envies d'apprendre, de découvrir, de comprendre ou de prendre du plaisir.

Parallèlement, a été mise en place une programmation culturelle riche et variée afin de pouvoir aborder ou développer des sujets à peine effleurés, comme les expéditions scientifiques et coloniales qui partaient du port de Toulon au XIX^e siècle, ou encore la plongée sous-marine en Méditerranée. Une attention particulière est portée pour cela aux expositions temporaires. Le point de départ a été le succès rencontré par l'exposition « Vauban à Toulon » programmée en 2007, lors du tricentenaire de la mort de l'ingénieur général des fortifications de Louis XIV. En 2012-2013, une exposition sur « Le baigne portuaire de Toulon » rappelant « 125 années de présence au cœur de la cité, marquant à jamais les esprits et la mémoire collective toulonnaise » rencontre un semblable succès. Cette politique s'est poursuivie avec des expositions qui privilégient les liens directs avec le territoire (« Photographier le port, Toulon 1845-2016 » en 2016, avec des clichés inédits – **fig. 7a**), élargi à la Méditerranée (« La Grande Guerre en Méditerranée, marins au combat » en 2015), voire au-delà (« Touché-Coulé, Bateaux-jouets » en 2014). Des expositions ont également été consacrées à des peintres officiels de la Marine (André Hambourg en 2008, Charles Lapicque en 2009) et à un jeune créateur, Hubert Campigli alias Chanouga, ouvrant une réflexion « De l'histoire à la bande dessinée » avec « L'édifiante histoire de Narcisse Pelletier, l'aborigène blanc » (2017-2018 – **fig. 7b**). Le musée

Photographeur **LE PORT.** Toulon 1845 | 2016



12
OCTOBRE
2016

29
MAI
2017



**MUSÉE DE
LA MARINE**
musee-marine.fr

TOULON
PLACE MONSENERGUE

7a. Affiche d'exposition 2016-2017,
musée national de la Marine



7b. Affiche d'exposition 2017-2018,
musée national de la Marine

s'est ainsi orienté vers une forte identité non seulement territoriale mais aussi communautaire avec la Marine nationale.

Il a également construit une programmation culturelle qui fidélise certains publics avec des cycles de conférences sur des sujets variés, à forte coloration maritime, pour grand public, ainsi que des cycles plus spécialisés avec l'accueil de la délégation Méditerranée de la Société française d'histoire maritime ou de la commission histoire de l'Académie du Var. Cette attractivité a été renforcée grâce à une attention portée aux outils de promotion que sont les journées de formation à destination des enseignants, la participation à des salons (livres, films...) et à une bourse d'échanges de documentation touristique.

Alors que le musée a accueilli environ 25 000 visiteurs en 2001, sa fréquentation a connu une forte croissance dès que les collections ont été revisitées et que la programmation a été élargie. En 2019, près de 67 500 visiteurs ont poussé ses portes soit, avec 8 310 visiteurs supplémentaires, une progression de 14 % par rapport à 2018. Ce record de fréquentation s'inscrit dans un contexte touristique favorable au territoire varois comme le montre notamment une légère poussée de la fréquentation de l'hôtellerie en 2019³⁴. Elle a également bénéficié cette année-là de la programmation d'une exposition qui a suscité beaucoup d'intérêt avant sa présentation au Musée du service de Santé (Val de Grâce, Paris) : « Raymond Depardon, photographe militaire, 1962-1963³⁵ ». Par ailleurs, les partenariats renouvelés avec des événements locaux ont permis d'attirer de nouveaux publics autour des concepts originaux à l'image de ces journées « Compositrices au long cours » du festival « Présences féminines » et la participation au Palais du jeu et du jouet. À l'échelle du réseau des musées de la Marine, le public de celui de Toulon représente près d'un quart de la fréquentation globale (23,6 %). En 2019, près de neuf visiteurs sur dix de ce musée étaient français³⁶ et parmi eux les deux-tiers originaires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les visiteurs étrangers, qui ne représentent encore qu'une minorité, viennent essentiellement de l'Union européenne, anglo-saxons compris, et très attachés au fait maritime. Comme sur le site de Brest, le public masculin est légèrement majoritaire, *a contrario* de ce qui est observé à Port-Louis et Rochefort et, d'une manière générale, dans les musées

34 Agence de Développement Touristique du Var : *Baromètres trimestriels et mensuels de l'hôtellerie varoise*.

35 « Raymond Depardon, photographe militaire, 1962-1963 », musée national de la Marine de Toulon, 17 mai-31 décembre 2019.

36 Ces proportions de visiteurs étrangers et français sont très éloignées de celles observées dans l'ensemble des musées français ayant participé à l'enquête initiée en 2019 par le ministère de la Culture et de la Communication « À l'écoute des visiteurs » (50 % de Français et 50 % d'étrangers) notamment en raison du poids des établissements parisiens tels que le musée du Louvre, le musée d'Orsay et de l'Orangerie, le Centre Pompidou...

français³⁷. Par ailleurs, la médiation « sur mesure » préalablement travaillée avec les enseignants est un des atouts du musée dont 75 % des groupes proviennent d'établissements scolaires³⁸. L'offre s'est également développée auprès des publics « empêchés » en ne se limitant plus à la seule amélioration de l'accueil physique. La collaboration avec les équipes du service de Psychiatrie de l'hôpital d'instruction des Armées (HIA) a ainsi donné lieu à des actions de médiation fructueuses en 2018 et en 2019. La production des patients de l'HIA a été exposée au sein du musée pour capter l'attention des visiteurs dans leur ensemble et mettre à l'honneur les patients et le personnel hospitalier.

*

Comme les autres musées, celui de Toulon n'attire plus les publics sur ses seules richesses ou sur le prestige de ses collections. Il se doit de raconter des histoires avec celles-ci et non les exposer de manière « passive », sans interaction. On va aujourd'hui au musée pour être surpris, découvrir quelque chose d'inconnu et enrichir ses connaissances. Le Musée de la Marine de Toulon essaie de répondre à ces attentes en renforçant le lien entre le passé et le présent du territoire sur lequel se sont développées les marines. Il réfléchit également à son avenir, au sein d'un projet scientifique et culturel orchestré par le musée national de la Marine à l'échelle du territoire, en accentuant certains traits de son identité comme ceux qui sont liés aux domaines sous-marins et aux nouvelles technologies, avec la Méditerranée pour champ d'action. Mais désormais les lieux ne permettent pas d'accueillir plus de visiteurs. Les animations telles que les conférences ou les concerts se déroulent le jour de sa fermeture (mardi) dans un espace qui, dépourvu d'auditorium, exige d'incessants aménagements pour assurer l'accueil. Par ailleurs, bien que situé près de la mer, le musée en est séparé par des grilles qui marquent le périmètre de l'arsenal. Aussi ses responsables songent à le rapprocher de la mer en changeant de site mais avec désormais pour cela le soutien des acteurs locaux et des pouvoirs publics conscients de la charge identitaire que contient cet établissement pour la région et au-delà. Constitué au cours des siècles, ce patrimoine, qui porte à la fois un discours pédagogique, technique, politique, est non seulement un référent identitaire mais également un enjeu mémoriel. Car venir au musée de la Marine doit aussi être « une manière de prendre la mer³⁹. »

257

37 60 % de femmes dans l'édition 2019 de l'enquête « À l'écoute des visiteurs ».

38 En 2019, sur 440 groupes accueillis 328 ont été des scolaires, ce qui fait du site toulonnais le musée du réseau le plus fréquenté par ce public, 91 % venant en visite guidée ou en atelier et 9 % en visite libre. Il y a quinze ans, c'était l'inverse.

39 Extrait de la déclaration de Jean-Yves Le Drian, ministre de la Défense, 6 octobre 2015, Paris, Palais de Chaillot.

L'IDENTITÉ D'UNE CITÉ ET DE SES HABITANTS
AU CŒUR DU PROJET SCIENTIFIQUE ET CULTUREL
DU MUSÉE D'HISTOIRE MARITIME DE SAINT-TROPEZ

Laurent Pavlidis
musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez

Qui n'a pas entendu parler de Saint-Tropez ? Mais qui connaît vraiment son histoire ? N'a-t-on pas pu lire récemment que Brigitte Bardot aurait créé Saint-Tropez¹ ? Chaque année, la ville accueille, le plus souvent le temps d'une journée, entre quatre et six millions de visiteurs venus découvrir une cité vieille de plus de cinq cents ans et qui surtout espèrent voir des stars, des yachts et de belles voitures. Beaucoup pensent que la cité n'existe réellement que depuis la fin du XIX^e siècle, avec le passage de Maupassant et la longue escale de Paul Signac. Cette ignorance de l'histoire est au centre de distorsions cognitives. Nous faisons nôtre cette expression employée par les psychologues et les psychiatres pour définir une façon erronée de traiter l'information à partir de pensées prévisibles, et qui a souvent pour conséquence d'entretenir et de développer des pensées et des émotions négatives. En effet, Saint-Tropez en est bien là. De nombreux visiteurs repartent déçus. Ils n'ont pas vu de stars, ne distinguent pas les belles villas masquées par de hautes clôtures ou seulement de loin, à partir des bateaux promenades. Quant à ceux qui ont une certaine idée de son histoire, elle se résume le plus souvent à un ancien petit port de pêche dans lequel ils essayent tant bien que mal de replacer le bailli de Suffren, dont la statue trône sur les quais, ainsi qu'à une certaine activité corsaire, rappelée régulièrement par la presse qui utilise sans retenue l'expression *cité corsaire*². Ainsi, en saison estivale, beaucoup de vacanciers sont frustrés et

259

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 31-32 • SUP • 2022

- 1 Article de Dorothée Duparc paru dans *ParisMatch.com* le 7 juillet 2017. La journaliste ignore sans doute que Saint-Tropez était très connue durant l'entre-deux-guerres. Il s'y tournait alors un à deux films par an. En 1932, Jean Gabin avait joué le rôle d'un pêcheur dans le film *Pour un soir*, qui racontait justement l'histoire d'une starlette faisant la fête à Saint-Tropez. Colette ne quitta-t-elle pas Saint-Tropez en 1936 parce qu'il y avait trop de monde ?
- 2 Gilbert Buti, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 45-73.



1. Vue aérienne du port et de la ville de Saint-Tropez (D.R.)

gardent une mauvaise image de la ville submergée par le nombre de visiteurs et où tout est cher.

En 2008, lorsque le maire nouvellement élu, Jean-Pierre Tuveri, a entamé son premier mandat, la question de la refonte du musée naval dans la citadelle a été d'emblée posée. Tout en souhaitant conserver une thématique maritime au sein de la citadelle, mais qui soit à l'inverse de l'ancien musée, l'identité maritime passée et présente de la cité devait être mise en avant. L'objectif culturel était de proposer un espace où l'on allait offrir aux visiteurs les clefs de lecture d'une ville qui a abrité, à la fin du XVIII^e siècle, le troisième port français de Méditerranée, aussi bien en nombre d'hommes que de navires³. La ville a ensuite joué un rôle important dans la construction navale traditionnelle au XIX^e siècle et est aujourd'hui un des ports de plaisance les plus courus du monde⁴.

L'objectif de tout musée est de proposer un lieu d'enseignement et de culture, qui allie le plaisir à la découverte. Pour l'équipe chargée de réaliser ce projet, la question principale a porté sur les modalités pour permettre aux visiteurs de

3 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Saint-Tropez : petit port méditerranéen (xvii-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010. Le professeur Buti a très largement contribué à renouveler la connaissance de l'histoire de la ville en étudiant le quartier maritime de Saint-Tropez au xviii^e siècle dans le cadre de sa thèse soutenue en 2000.

4 Laurent Pavlidis, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence (fin xviii^e-début xx^e siècle)*, thèse sous la direction de Gilbert Buti, Aix-Marseille Université, 2012.

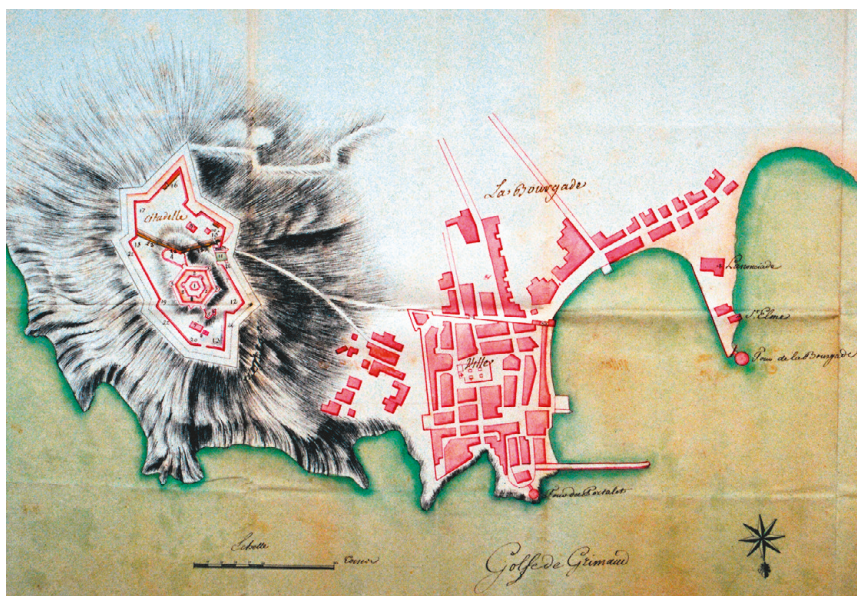
comprendre le riche passé maritime de Saint-Tropez (fig. 1), tout en saisissant son identité et celle de ses habitants : avec quelle méthodologie de travail, quelle mise en scène, et quelles limites ?

L'IDENTITÉ, UN INVARIANT AU CENTRE DES THÉMATIQUES DU MUSÉE

Il y a eu au départ un état des possibles, croisé avec le recensement des activités des gens de mer. Le possible, c'était avant tout une surface d'exposition restreinte, d'environ 400 m², répartie en vingt-trois espaces variant de 6 à 35 m² environ. C'est dans ce cadre contraint, celui d'un donjon du début du XVII^e siècle, classé monument historique, qu'il fallait traiter des multiples activités maritimes du port.

La pêche côtière, tout d'abord, et aussi celle du corail ont fait la fortune de la ville durant tout le XVI^e siècle et les premières années du siècle suivant. N'oublions pas la pêche à la madrague également, dont le nom évoque pour la plupart des touristes la maison de Brigitte Bardot... Il y a eu le petit cabotage, ensuite, depuis le XVI^e siècle, jusqu'au milieu du XX^e siècle, mais aussi le grand cabotage effectué dans toute la Méditerranée sur la même période. La navigation au long cours, plus rare au XVIII^e siècle, était très pratiquée au XIX^e et durant toute la première moitié du XX^e siècle. Parallèlement, comme dans tous les ports français, les marins étaient soumis au service de l'État par le système des Classes, avant celui de l'Inscription maritime. D'un point de vue administratif, Saint-Tropez était, du milieu du XVII^e siècle à la Révolution, un siège d'amirauté (fig. 2) et, de la fin du XVII^e siècle au début du XX^e, le port principal du quartier maritime éponyme. Nous retrouvons de fait les marins tropéziens sur les bâtiments de guerre. Mais l'intensité de l'activité des gens de mer ne se mesure pas seulement aux navigations et il convient d'y inclure la construction navale qui a été importante jusqu'à la fin du XIX^e siècle, avant de se transformer par la suite en activité de réparation, d'entretien et de gardiennage. Les chantiers navals du golfe de Saint-Tropez génèrent de nos jours plus d'emplois qu'à l'âge d'or de la construction navale au milieu du XIX^e siècle, moment où les constructeurs mettaient à la mer les flamboyants trois-mâts des grands armateurs marseillais ! Il y avait aussi deux industries aux destinées différentes. La première, l'usine des câbles sous-marins des Canebiers, a eu une brève existence⁵. En revanche, la seconde, créée en 1912, appelée communément l'usine des torpilles, existe encore aujourd'hui. Elle

5 Daniel Faget, *Une Entreprise de la métallurgie du cuivre en région lyonnaise : les Établissements Grammont (1890-1929)*, Mémoire de DEA, université de Provence, 2002. L'usine de Saint-Tropez a été active entre 1892 et les années 1920.



2. Plan du port de Saint-Tropez au XVIII^e siècle
(SHD Vincennes : Série V, article 8. Dossier Saint-Tropez)

compte parmi les établissements de *Naval Group*⁶. Saint-Tropez a également accueilli une école d'hydrographie. Ouverte en 1791, elle était une des dernières à fermer en 1914, avant le regroupement général de l'enseignement à Marseille. Elle a formé près de mille capitaines. Enfin, les activités de plaisance et de régates sont apparues, très tôt au XIX^e siècle⁷ ; la Société nautique de la ville, fondée en 1862 était même une des plus anciennes de France⁸.

Comment, donc, restituer une telle diversité thématique, qui mériterait une déclinaison par période, pour mettre en relief les évolutions ou les permanences ? Les choix opérés ont découlé d'un postulat de départ : puisque l'image du passé maritime de la ville se résume principalement à sa seule activité de pêche, autant évoquer tous les thèmes plutôt que d'en traiter certains de manière, sinon exhaustive, du moins approfondie. Le défi consistait à faire en sorte que les visiteurs comprennent la richesse, la variété et le temps long de l'histoire maritime tropézienne, en faisant ressortir les aspects identitaires essentiels de la ville. Il a également fallu renoncer à traiter d'événements ponctuels, parfois marquants,

6 Son histoire reste à écrire.

7 Gilbert Buti, « Naviguer pour son plaisir à Saint-Tropez au XIX^e siècle. Contribution à l'histoire de la plaisance », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région*, n° 129, 2007, p.437-455.

8 Jacques Taglang, *La Société nautique de Saint-Tropez depuis 1862*, Saint-Tropez, SNST, 2014.

mais qui n'ont pas eu d'impacts durables sur la vie maritime de la cité. Nous renonçâmes ainsi à aborder le passage du prince Hasékura, premier Japonais à avoir mis le pied en France en 1615. De la même façon, nous ne traitons pas de l'attaque de la ville par les Espagnols en 1637, ou du débarquement de Provence en août 1944⁹.

Il a été par ailleurs décidé que la collection aurait autant d'importance que l'histoire à raconter, et que la scénographie. Cette dernière ne devait pas viser uniquement à être organisationnelle et à rendre les espaces agréables, mais devait aussi être vectrice d'informations, au service de la collection et de l'histoire. Le fil narratif historique devait, pour sa part, permettre d'établir un lien entre les objets. Il ne s'agissait en aucun cas de les juxtaposer, aussi intéressants pouvaient-ils être, mais de faire en sorte qu'ils participent totalement au récit. Ainsi, la collection a été, et demeure, constituée à partir de l'histoire à raconter. Avouons-le, lorsque le projet de musée a débuté, elle ne comptait qu'une dizaine d'objets. Le pari consistait donc à en rassembler autant que nécessaire au récit, en profitant du temps que laissaient les cinq années requises pour la restauration du donjon et le travail muséographique préparatoire¹⁰.

DES HISTOIRES FAMILIALES AU SERVICE D'UNE HISTOIRE COLLECTIVE ET D'UNE COLLECTION

Comment traduire l'identité d'une ville et d'une population maritime dans un musée, en sachant que les objets de marine sont souvent communs à tous les ports ? Esthétiquement, il n'existe pas de sextant avec des caractéristiques propres à Saint-Tropez. De même, il n'existe pas de productions artistiques particulières des gens de mer tropéziens. Il n'y a point d'œuvres en ivoire comme à Dieppe, point de travail du corail comme en Corse, point d'artisanat de bagnards comme à Brest ou à Toulon. Toutefois, l'absence d'un artisanat des gens de mer propre à la ville, qui aurait pu être un marqueur fort, n'a pas été pénalisante. Nous nous sommes mis en quête de rechercher, contacter et convaincre les familles qui possédaient encore des objets d'accepter de les prêter ou d'en faire le legs. L'accueil, qui a toujours été très favorable, s'est traduit le plus souvent par des dons. Les familles, peu nombreuses, qui avaient initialement opté pour une mise en dépôt d'objets, ont fini, avec le temps, par les céder au musée. Le projet est ainsi devenu le musée des Tropéziens, et non celui d'une collectivité territoriale. La population s'est approprié le lieu, le laissant ainsi en dehors des querelles politiques propres à toute démocratie.

9 Ce parti pris assumé génère encore parfois, il est vrai, quelques critiques de la part de certains visiteurs.

10 La scénographie est une création de l'agence Le Conte et Noirot.

Retenons ici un exemple de recherche qui éclaire parfaitement l'état d'esprit qui nous animait lors de la constitution de la collection. Au cours de nos recherches, nous avons découvert que le cap-hornier détenteur du record de traversée entre l'Europe et le Chili était un Tropicain du nom de Léon-Ignace Gardanne. Celui-ci était cité dans toutes les histoires sérieuses sur les cap-horniers, mais sans que ne soit jamais mentionnée son origine. Il a battu le record de traversée en 1903, reliant l'île de Wight à Iquique en cinquante-six jours à bord de la *Valentine*. Nous avons commencé à rechercher la famille bien avant le projet du musée, dans le cadre de nos recherches sur les capitaines tropéziens des XIX^e et XX^e siècles, en vain. Lors de la préparation du musée, faute d'avoir retrouvé les descendants, nous nous étions résignés à acheter une canne de cap-hornier en vertèbre de requins et de préciser que Léon-Ignace Gardanne avait dû en recevoir une similaire de la part de son équipage après la remarquable traversée. La chance couplée à un réseau d'amis chercheurs a permis que, six mois avant l'inauguration du musée, nous soyons enfin mis en contact avec les descendants, qui ne portaient plus le même patronyme. Le rendez-vous avec la famille dans une maison de la campagne varoise, à une heure de Saint-Tropez, a été un des moments les plus émouvants de ces années de création du musée. À peine entrés dans la bâtisse, la canne de Léon Ignace est apparue, posée sur une patère, avec des parapluies. Aux murs étaient accrochées ses cartes de l'Atlantique et du Pacifique, avec les points effectués lors de chaque traversée. Une photo du capitaine en tenue permettait de mettre un visage sur un des plus grands marins de la marine marchande française. Les scénographes ont ensuite retravaillé l'espace dévolu aux cap-horniers. C'est ainsi que les visiteurs peuvent aujourd'hui découvrir à Saint-Tropez, loin des traditionnels ports ponantais des cap-horniers, une canne, des cartes marines, un portrait de navire et le doux visage du capitaine Gardanne. Saint-Tropez est aussi un lieu de mémoire de l'armement Bordes, dans lequel travailla durant une dizaine d'années Léon-Ignace.

En termes de collection, près de 40 % des objets exposés ont réellement appartenu à des marins tropéziens. Grâce aux cartels, qui indiquent non seulement le nom du donateur, mais aussi celui du marin auquel l'objet a appartenu, celui-ci est replacé au sein d'une famille et situé précisément dans le temps. Le visiteur qui porte son attention sur les armes d'honneur du capitaine Sibille sait qu'il regarde des pistolets ayant appartenu à un capitaine de vaisseau né à Saint-Tropez et qui a servi sous la Révolution et le Consulat. Il n'admire donc pas seulement une belle réalisation de la manufacture de Versailles. Il perçoit également un fragment d'histoire, un fragment de vie. Cet exemple illustre la façon dont nous avons travaillé. L'autre partie de la collection provient d'acquisitions faites chez des antiquaires ou en salle d'enchères, en restant particulièrement attentifs à la



3. La *Sainte-Julie* peinte par Joseph-Antoine Roux, musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez

vente d'objets propres à l'histoire tropézienne. Le musée a acquis, par exemple, un petit tableau du célèbre peintre marseillais Joseph-Antoine Roux, qui représente un bâtiment construit à Saint-Tropez (fig. 3). Le fait que le peintre indique dans le cartouche le lieu du lancement, daté de 1821, suffit à replacer l'œuvre dans l'histoire de la ville.

Il est néanmoins vrai que chaque objet acquis par le musée n'a pas forcément été en possession des marins de la cité ; notre sélection retient aussi du matériel qui a effectivement été en contact avec eux, sans pour autant qu'ils en aient été propriétaires. Par exemple, lorsque nous nous sommes mis en quête d'un baromètre, notre choix s'est porté sur un modèle ayant appartenu aux *Messageries maritimes*, car cette compagnie employait près d'une quarantaine de capitaines au long cours tropéziens, qui se sont retrouvés officiers ou commandants de modestes cargos ou de grands paquebots¹¹. Chaque objet a donc une double vocation : il est là pour lui-même, pour ce qu'il représente en tant qu'objet, mais il est également porteur d'une partie de l'histoire que le musée raconte. Il participe de cette façon à l'identité du lieu. Cela signifie que nombre d'objets relèvent du quotidien, et non de l'extraordinaire. Dans cette optique identitaire, n'y a-t-il pas plus d'intérêt

11 La chapelle Sainte-Anne abrite un grand nombre d'*ex-voto* peints. Près de 10 % des *ex-voto* conservés se rapportent à cette compagnie de navigation. Sainte-Anne est sans aucun doute le premier lieu de mémoire des *Messageries maritimes*, loin devant Notre-Dame de la Garde de Marseille, pourtant principal port d'attache des navires de la compagnie.

à présenter une modeste longue-vue en carton du XVIII^e siècle plutôt qu'un globe terrestre prestigieux d'un grand prince mais qui n'a été vu d'aucun marin ? Tel est le sens de la collection, qui s'inscrit dans une histoire du sensible.

LA MISE EN SCÈNE DE L'IDENTITÉ MARITIME DANS LE MUSÉE

La démarche adoptée est semblable à celle du musée national de l'Histoire de l'Immigration, qui ne disposait d'aucune collection préexistante à son ouverture, en avril 2007. Tous les objets rassemblés à Saint-Tropez devaient illustrer l'histoire des marins tropéziens tout comme, à Paris, la collection montre deux siècles d'immigration en France. Le travail des muséographes a donc été de mettre en scène une collection et une histoire. L'équipe scientifique a orienté sa sélection en fonction de l'intensité des activités passées et présentes. Ainsi, une salle entière a été consacrée aux voyages au-delà du cap Horn, parce que des Tropéziens, certes une minorité, ont fréquenté les eaux de ce célèbre et redoutable cap au XIX^e et au début du XX^e siècle. En effet, comme nous l'avons raconté plus haut, c'est un Tropézien employé par le célèbre armement Bordes, Léon-Ignace Gardanne, qui détient le record de traversée entre l'Europe et l'Amérique du Sud (fig. 4). De même, le capitaine Bonifay, du même armement, passait deux fois le cap Horn par voyage.

266

Mais il y avait également ceux qui empruntaient une autre route et passaient le cap une seule fois lors du voyage retour. À l'aller, ils franchissaient les trois caps pour se rendre en Nouvelle-Calédonie afin de charger du nickel. Tel était le cas du capitaine de la *Suzanne*, Jean Condroyer, employé de l'armement *Brown et Corblet*. La salle présente les cas de plusieurs autres capitaines, qui ont des parcours parfois différents à l'image d'Astegiano, qui s'est rendu sur la côte Pacifique des États-Unis pour aller charger du bois et du blé à quelque 120 km à l'intérieur des terres, en remontant le fleuve Colombia. Pour les Tropéziens, comme pour tous les marins, le cap-hornier représentait l'élite de la marine marchande. Il n'est donc pas étonnant de rencontrer quelques matelots ou capitaines qui ont voulu passer, au moins une fois, le cap Horn pour dire qu'ils l'avaient fait. Ce fut le cas de Dol qui s'est engagé vers la fin de sa vie professionnelle dans la *Société des voiliers marseillais*, au commandement du *Mistral*. À son bord, il n'a fait qu'un voyage à destination du Chili, uniquement pour pouvoir passer le cap mythique. On trouve également quelques mousses, envoyés par leurs pères sur les navires cap-horniers, pour qu'ils se forment au métier de marin en affrontant les pires conditions de navigation. Enfin, les plus anciens exemples retrouvés de Tropéziens cap-horniers concernent deux matelots, embarqués dans les années 1820 à Nantes pour aller pêcher la baleine dans le Pacifique. Il s'agit sans aucun doute de cas isolés. Le thème n'est donc traité dans le musée qu'avec un seul objet, un *scrimshaw* fait par



MALFAIT



19. RUE DU SUD
DUNKERQUE

4. Portrait de Gardanne, musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez



5. Salle illustrant le thème de la cave d'un pêcheur
(cliché musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez)

un Français. Le nombre total de marins originaires de Saint-Tropez à avoir doublé le cap Horn n'est pas connu. Mais les recherches qui se poursuivent nous révèlent régulièrement de nouveaux noms qui justifient pleinement ce choix thématique. De plus, nous avons constaté que ces voyages prestigieux, tout autant que difficiles pour les marins, étaient restés dans la mémoire des familles jusqu'à nos jours. En abordant ce sujet dans le musée, il est alors possible de révéler un pan peu connu de l'identité maritime locale. Les visiteurs qui sont confrontés à des objets cap-horniers ayant appartenus aux familles sont souvent étonnés et heureux de découvrir cet aspect des activités maritimes tropéziennes (fig. 5).

En outre, la mise en scène se veut immersive, le public étant placé au cœur d'une histoire ou d'un thème. Il en est ainsi de la salle consacrée à la petite pêche côtière. Il n'y avait pas de sens à ce que des filets ou des nasses se trouvent dans des vitrines. L'espace dédié à ce thème évoque donc une cave de pêcheurs, d'autant que l'architecture de la pièce, petite et voûtée, rappelle les caves des maisons de village. Il ne s'agit pas de faire la reconstitution d'une véritable cave, ce qui est une démarche scientifique particulière, mais plutôt de proposer une ambiance tout en ayant un discours rigoureux, bien que synthétique. Les visiteurs peuvent en outre toucher des objets qui ne sont pas fragiles, le sens tactile participant de l'immersion. Cela ne pose aucun problème de conservation, y compris sur le long terme : après le passage de 700 000 visiteurs, aucun objet n'a été ni déplacé ni dégradé. La beauté de l'espace pousse même les visiteurs à respecter totalement le lieu. Finalement, très peu osent toucher les instruments de pêche qui sont pourtant à portée de mains.



6. Le Musée maritime de Saint-Tropez installé dans la citadelle
(cliché musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez)

LES LIMITES DE L'EXERCICE

Le pari de réaliser un nouveau musée dans la citadelle, sans collection préexistante, a été tenu, après six années de travail (fig. 6). Plus de deux cents objets y sont aujourd'hui exposés, dont près de la moitié ont appartenu à des marins tropéziens. L'identité maritime de la ville est révélée aux visiteurs. Toutefois, il convient de porter un regard modeste sur cette question. Le musée ne présente, en effet, pas réellement toutes les facettes de l'histoire maritime tropézienne.

Les descendants retrouvés qui ont accepté de participer à cette belle aventure muséale sont presque tous issus de familles de capitaines. Ces derniers rapportaient de leurs voyages au long cours des souvenirs des pays traversés. Ils avaient également les moyens de commander à des peintres les portraits de leurs navires. Enfin, ils ont souvent conservé des cahiers de cours de l'École d'hydrographie, leurs brevets de capitaines et quelques livres de navigation, plus rarement des cartes. Mais la collecte, bien que fructueuse, ne concerne que des éléments partiels de tout ce qui a été ramené des voyages. Beaucoup d'objets restent encore dans des familles non localisées. Beaucoup d'autres ont disparu. Nous savons que la première phase de destruction intervient à la mort du capitaine. Si les portraits sont généralement conservés, nombre de chinoiseries disparaissent en même temps que leurs propriétaires. Quant à ce qui a été conservé, à chaque héritage, les partages dispersent les objets. Le bilan reste toutefois positif. Mais l'on ne peut pas en dire autant pour les matelots qui pratiquaient le petit cabotage le long du littoral provençal, pour ne prendre que cet exemple. Ces marins ne possédaient pas d'objets particuliers. On note ainsi un déséquilibre dans la collection. Ce déséquilibre ne concerne pas uniquement les différentes catégories de gens de mer. Il est aussi chronologique. Il n'y a aucun

objet des XVI^e et XVII^e siècles. Quant à ceux du XVIII^e siècle, sans être inexistantes, ils restent rares et concernent toujours les capitaines. En effet, ces hommes qui naviguaient, au long cours ou au cabotage, qui les a interrogés ? Qui a noté leurs récits de voyages ? Personne n'a songé à recueillir les souvenirs de navigations des marins tropéziens de leur vivant, excepté Jean Saccone qui a enregistré son grand-père, le commandant Albert Roubaud, au début des années 1960. Nous avons pu sauver cet enregistrement et offrons de l'écouter dans le musée. Pourtant, si certains marins n'aimaient pas parler, de nombreux autres racontaient bien volontiers et, sans doute, avec nostalgie et fierté leurs voyages. Il est probable que l'on écoutait plus à l'époque ceux qui partaient vers des terres lointaines que ceux qui voyageaient le long des côtes comme caboteur ou borneur. Il n'était ainsi pas difficile de trouver quelques marins pour vous conter leurs histoires extraordinaires. Le capitaine Elzéar Peironet, né en 1818 et breveté capitaine au long cours en 1844, avait tiré son bateau à terre sous l'ormeau des Lices et aimait conter ses voyages, ses aventures de marin et ses invitations chez Béhanzin, futur roi d'Abomey. C'était avant 1881, date du décès de ce capitaine¹². D'autres se retrouvaient à l'ombre des platanes de la place des Lices qu'ils arpentaient de long en large en se remémorant tel ou tel voyage¹³. Ce sont ainsi des milliers d'histoires et d'anecdotes qui nous échappent. Il s'agit donc bien ici d'une identité reconstituée, qui ne révèle que partiellement ce que fut l'histoire maritime de ces hommes. Si nous reprenons Stefan Zweig, lorsqu'il écrit que l'histoire n'est que trace de ce qui a existé, nous pouvons ajouter que le musée n'est que le reflet de ce qui a été conservé¹⁴. Toutefois, le récit muséal, à travers les activités passées et présentes qu'il décrit, éclaire les marqueurs identitaires bien présents sur tout le territoire tropézien et qui passent pourtant inaperçus des visiteurs, comme de la plupart des habitants. De fait, dans l'espace du *célèbre petit port de pêche*, on peut encore voir les cales de lancement des grands trois-mâts des chantiers navals du XIX^e siècle, les mascarons de Barbaresques sur les clefs d'arc d'une maison du XVII^e siècle, la sculpture d'une tartane de pêche sur l'ancienne maison des madragues du quartier de la Ponche, les tombes de capitaines au long cours du cimetière marin, ou encore la remarquable collection d'*ex-voto* marins du XIX^e siècle de la chapelle Sainte-Anne, pour ne retenir, ici, que les marqueurs les plus spectaculaires.

12 Le capitaine Joseph Cocoz nous a laissé quelques pages intitulées *Capitaines au long cours de Saint-Tropez de 1750 à 1900*. Ces notes précieuses, écrites au début du xx^e siècle, nous renseignent de manière souvent anecdotique sur quelques marins issus de « familles éteintes ou disparues ».

13 L'anecdote est connue grâce à un dessin légendé fait sur le vif par un Tropézien. Collection privée.

14 Stefan Zweig, *Magellan. Der Mann und seine Tat*, Wien, Reichner, 1938; *Magellan*, v.f. Alzir Hella, Paris, B. Grasset, 1938.

Pour conclure, après six années d'ouverture, quel bilan pouvons-nous tirer du travail accompli ? Concernant la fréquentation, cette refonte apparaît comme une réussite. Alors que l'ancien musée naval recevait en moyenne 36 000 visiteurs par an dans les années 1990, le nouveau musée d'histoire maritime accueille chaque année environ 100 000 visiteurs, avec un record en 2019 de plus de 116 000 visiteurs. Il se place en deuxième position des musées les plus visités du département du Var, derrière celui de la Gendarmerie et celui du Cinéma de Saint-Tropez. Plus encore, le taux de satisfaction révélé par les sites Internet sur lesquels l'on peut donner son avis dépasse les 90 % ! Comment expliquer une telle réussite ? Certes, le travail des muséographes, de l'équipe du musée et des scientifiques a été remarquable. De même, la collection est d'une très bonne tenue, même si elle ne peut rivaliser avec les trésors du musée national de la Marine. Ces deux aspects contribuent à l'évidence à la réussite du musée. Mais deux autres caractéristiques participent également au succès du lieu. D'une part, l'étonnement des visiteurs qui ne s'attendent pas à découvrir une histoire de la ville aussi riche et diversifiée, comme en témoigne un commentaire laissé sur Internet par une visiteuse en juillet 2019 : « Le musée de l'histoire maritime de Saint-Tropez permet d'avoir une compréhension de l'identité de ce village assez différente de l'image d'Épinal que l'on en a habituellement. » D'autre part, c'est l'humanité que dégage le musée qui touche le plus les visiteurs. Ils rapportent très fréquemment que la présence des marins à travers les bustes, les portraits peints ou photographiés, les enregistrements ou, plus simplement, sous la forme de silhouettes ou de noms, participe fortement à la réussite d'un musée bien ancré dans son territoire, sa population et son histoire. Le musée d'histoire maritime est perçu comme un musée incarné. Il ne s'agit en effet pas ici de traiter d'un thème particulier, l'histoire maritime, mais de présenter avant tout une société de gens de mer. C'est en cela qu'il individualise les marins tropéziens dans la grande histoire maritime partout rappelée dans les salles d'exposition.

L'identité apparaît donc bien comme l'invariant du musée. Elle était au cœur de la réflexion durant la phase de conception du projet, et notamment à l'origine de la recherche des familles de descendants de marins qui ont permis la constitution d'une grande partie de la collection. Elle se retrouve tout naturellement dans le parcours muséal et est ainsi révélatrice d'une histoire locale peu connue, dans un musée qui refuse le qualificatif de généraliste. C'est en cela que les Tropéziens se sont approprié le musée, devenu *leur musée* !

Pour sa part, l'objectif de proposer un point de vue différent sur la ville aux touristes qui la parcourent chaque année doit assurément être nuancé au regard de la fréquentation, car, si le musée se place bien parmi les vingt plus visités de la région Sud, Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec sa centaine de milliers de visiteurs, celle-ci ne pèse pas bien lourd (2 %) par rapport au cinq millions de touristes de passage ou en villégiature à Saint-Tropez...

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Gilbert BUTI, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010, 500 p.

—, « Naviguer pour son plaisir à Saint-Tropez au XIX^e siècle. Contribution à l'histoire de la plaisance », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région*, n° 129, 2007, p. 437-455.

—, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 45-73.

Serge CHAUMIER, « L'identité, un concept embarrassant, constitutif de l'idée de musée », *Culture et musées*, n° 6, Arles, Actes Sud, 2005, p. 21-42.

Daniel FAGET, *Une Entreprise de la métallurgie du cuivre en région lyonnaise : les établissements Grammont (1890 - 1929)*, mémoire de DEA, université de Provence, 2002.

272

Bernard LAMIZET, *La Médiation culturelle*, Paris, L'Harmattan, 2000, 448 p.

Patrick LOUVIER (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014, 226 p.

Laurent PAVLIDIS, « Le futur musée d'histoire maritime de Saint-Tropez », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014, p. 207-218.

PAVLIDIS, Laurent, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence (fin XVIII^e -début XX^e siècle)*, thèse sous la dir. de Gilbert Buti, Aix-Marseille Université, 2012.

Dominique POULOT, *Musée et muséologie* [2^e éd.], Paris, La Découverte, 2009.

Jacques TAGLANG, *La Société nautique de Saint-Tropez depuis 1862*, Saint-Tropez, SNST, 2014.

LA PLACE DES IDENTITÉS MARITIMES DANS LES PROGRAMMES MUSÉOGRAPHIQUES DU NORD DE L'ESPAGNE¹

Guy Saupin
université de Nantes, CRHIA

La côte cantabrique espagnole est bien pourvue en musées puisque chacun de ses territoires historiques, redéfinis actuellement en autonomies, dispose d'un tel équipement culturel. D'est en ouest, nous rencontrons le Musée maritime basque (*Euskal Itsas Museoa*), ancien Musée naval (*Untzi Museoa*) localisé à Saint-Sébastien, qui coopère depuis peu avec l'association maritime *Albaola Faktoria* implantée à Pasaia ; le Musée maritime de la ria de Bilbao (*Itsas Museum*), au cœur de la ville éponyme ; le Musée maritime du Cantabrique, situé à Santander ; le Musée maritime des Asturies, localisé dans la petite ville de Luanco, entre les deux grands ports historiques d'Avilés et de Gijón, et le musée de la Mer de Galice installé sur la ria de Vigo. Pour la plupart, ils ont émergé au cours des quarante dernières années, ce qui nous oriente, sans surprise, vers le concept de nouveau patrimoine².

Né en 1914, dans la foulée du centenaire de la destruction de la ville par le feu lors de la reconquête des troupes anglo-portugaises contre l'occupant français en 1813, le Musée naval de Saint-Sébastien est intégré dans un Palais de la mer en 1928. Il en sort, en 1991, pour s'abriter dans un des rares bâtiments historiques ayant échappé à l'incendie de 1813, une tour-maison, élément d'un plus grand ensemble édifié pour le Consulat (1682) au milieu du XVIII^e siècle. À l'origine, il n'était envisageable qu'une exposition permanente sur deux niveaux, qui est ensuite devenue thématique et de longue durée en 2007. Depuis 2016, le

- 1 Par recherche d'efficacité, nous nous sommes focalisés sur les musées dont les noms évoquent explicitement la mer, en laissant de côté ceux, plus généraux, dont certaines pièces de collection viendraient enrichir notre propos. Il en est ainsi du musée San Telmo de Saint-Sébastien, consacré à la société basque, et du musée du Peuple des Asturies de Gijón, à l'orientation anthropologique et ethnographique marquée.
- 2 Guy Saupin, « Les nouveaux patrimoines au regard des sciences humaines et sociales », dans Jean-René Morice, Guy Saupin, Nadine Vivier (dir.), *Une Nouvelle culture patrimoniale*, Rennes, PUR, 2015, p. 13-54.

rythme de rotation s'est accéléré³. Son travail muséal, appuyé sur une collection de 6 000 pièces, est relayé par une activité éditoriale qui valorise la recherche scientifique⁴. Au début de 2019, des travaux d'aménagement de la mansarde ont permis de dégager un troisième niveau, ouvrant ainsi la récupération du rez-de-chaussée par un atelier pédagogique de fabrication d'équipements maritimes, animé par *Albaola*, une association qui se consacre à la construction de répliques de bateaux historiques.

Une initiative pionnière était venue du port de pêche de Luanco (Asturies), où un musée de la mer à orientation ethnographique avait ouvert en 1948. Après deux décennies d'intense activité, un épuisement progressif a été sanctionné par sa fermeture en 1990. La mobilisation de nouveaux acteurs a permis sa réouverture dans de nouveaux locaux en 2001. Une convention, passée en 1972, entre la *Diputación* de Cantabrie et l'Institut espagnol d'océanographie, s'est concrétisée par l'ouverture à Santander, en 1981, d'un premier musée consacré à la biologie marine. Cet établissement limité a été complètement repensé et agrandi en 2003, avec une structuration en quatre sections : biologie marine, pêche, histoire et technologie. Le musée de Vigo, installé dans une ancienne conserverie en bord de ria, a été inauguré en juillet 2002. Il donne la priorité à l'histoire de l'activité halieutique, tout en s'intéressant au monde sous-marin, à la biologie marine et à la construction navale. Il revendique une vision globale de la mer.

Après la fermeture du grand chantier naval *Euskalduna*, en 1984, puis le réaménagement total de la zone industrielle ancienne de la ria, le Musée maritime de la ria de Bilbao a ouvert en novembre 2003, fort de ses 27 000 m², dont 7 000 intérieurs et 20 000 extérieurs, qui correspondent à l'ancienne implantation portuaire du chantier. Plusieurs types de bateaux construits en ce lieu sont exposés dans les cales, sans accès public. Les espaces intérieurs déclinent la ria selon trois grands thèmes : le port maritime, le commerce et l'industrie, les chantiers navals.

3 José María Unsain Aspiroz, « Untzi Museoa – Museo Naval, 25 años de andadura (1991-2016) », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 8, 2016, p. 939-947.

4 *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* : revue thématique, au calendrier irrégulier, avec *varia* et présentation des collections du musée. Il faut souligner la très grande richesse de chaque volume. Outils essentiels pour la connaissance de la vie maritime basque espagnole et pour sa patrimonialisation : n° 1, « État de la question sur les études maritimes au Pays basque », 1996 ; n° 2, « La construction navale au Pays basque », 1998 ; n° 3, « La pêche au Pays basque », 2000 ; n° 4, « Transport et commerce maritime au Pays basque », 2003 ; n° 5, « Guerre maritime, course et piraterie au Pays basque », 2006 ; n° 6, « Patrimoine maritime et fluvial au Pays basque », 2009 ; n° 7, « Histoire portuaire au Pays basque », 2012 ; n° 8, « Patrimoine immatériel, mémoires et sources orales au Pays basque », 2016.

L'exposition de 2013 intitulée « Les gens de mer⁵ » et son activité éditoriale soulignent l'intérêt pour le patrimoine immatériel⁶.

Tous ces musées affirment témoigner de la profonde maritimité de leur région et définir leur stratégie dans une approche globale de cette relation. À partir de l'analyse de leurs collections, de leurs expositions permanentes et temporaires et de leurs animations d'ampleur, le classement le plus parlant distingue quatre entrées : les pêches et la chasse à la baleine, la construction navale, la société portuaire dans la mondialisation et la biodiversité marines. L'équilibre entre celles-ci est variable sur chaque site. Cependant, les musées de la côte nord de l'Espagne n'ont ni la même histoire, ni la même taille, ni la même position dans un dispositif muséal régional. Ils sont porteurs de consciences identitaires anciennes, qui sont à la base de la construction constitutionnelle espagnole actuelle. Les différences entre les intitulés ouvrent une variation d'échelles depuis l'entrée métropolitaine de Bilbao, jusqu'à la couverture large du Cantabrique à Santander, en passant par la référence régionale classique dans les Asturies et en Galice et la prééminence de l'horizon basque à Saint-Sébastien.

Afin de relever les éléments les plus signifiants d'une construction identitaire qui inclut les variations de sites, nous avons retenu deux grands axes : le portrait des gens d'une mer vivrière et *l'agentivité* séculaire des sociétés maritimes.

- 5 Présentation du travail de collecte orale réalisée par l'Institut Culturel Basque (EKE ou *Euskal Kultur Erakunda*) en 2010 auprès de vingt-six locuteurs basques de la filière de pêche de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure dans le cadre du programme *Eleketa*. Quatorze panneaux présentent un panorama complet : flotte, arts et lieux de pêche, ports, poissons de chaque saison, pêcheurs et leurs épouses, décharge et vente, industrie du poisson, formation professionnelle, aquaculture et gastronomie. Il y est fait une belle part aux témoignages oraux à partir des six heures de films réalisés. Voir la présentation du programme *Eleketa*, en ligne : <https://www.eke.eus/fr/ethnopol-basque/themes-de-recherche/oralite/eleketa>, consulté le 23 octobre 2019.
- 6 Juan Antonio Rubio Ardanaz, *Antropología y maritimidad, entramados y constructos patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao*, Bilbao, Itsas Museum, 2014; Isusko Vivas, *Identidad marítima, iconocidad y patrimonio*, Bilbao, Itsas Museum, 2015; José Ignacio Homobono Martínez, *Fiestas marítimas populares*, Bilbao, Itsas Museum, 2016; María Olga Macías Muñoz, *Estructuras ferroviarias y desarrollo portuario de la Ría de Bilbao*, Bilbao, Itsas Museum, 2017.

LES GENS D'UNE MER VIVRIÈRE

LA CHASSE À LA BALEINE :

UNE PRÉPONDÉRANCE BASQUE DEVENUE RÉFÉRENCE CANTABRIQUE

276

L'évocation de l'histoire multiséculaire de la chasse à la baleine franche ou noire (*eubalaena glacialis*) s'inscrit au premier plan, car elle prend la figure d'une épopée, avec son dispositif d'héroïsation collective. Une véritable chorégraphie organise la représentation, assimilée au ^{xx}^e siècle à une *corrida* de mer. Face à l'animal aux dimensions gigantesques, des chaloupes légères montées par quelques rameurs, un barreur et un harponneur se lancent à l'assaut, dans une intense rivalité, afin de réussir la première saisie, avec le risque que l'embarcation soit engloutie ou détruite lors des submersions et des mouvements violents du cétacé blessé. L'intrépidité, l'adresse du harponneur, la solidarité humaine de la chaloupe, les blessures fréquentes, la mort trop courante sont autant d'éléments de dramaturgie qui nourrissent les récits et la transmission orale comme leur traduction artistique. Après sa mort par épuisement, suite aux blessures infligées par les harponnages successifs, la baleine, tirée sur le rivage par les chaloupes, se montre généreuse. La récupération de son huile par fonte dans des fours sert à l'éclairage, à la fabrication de lubrifiant, de savon, de cosmétiques, de margarine. Ses fanons sont employés pour les armatures de corset ou de parapluie, le montage de panache de plumes, la fabrication de brosses, etc. Et sa langue est un plat de choix pour les élites sociales⁷.

Avec des références documentées depuis, au moins, le ^{ix}^e siècle, la chasse aux cétacés a connu son apogée sur les côtes cantabriques aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles. La concurrence avec l'afflux des navires hanséates, anglais, et flamands, a fait quasi disparaître la ressource du golfe de Gascogne, ne laissant qu'une descente de plus en plus marginale et irrégulière qui a suffi à entretenir un imaginaire appuyé sur une production graphique et picturale célébrant l'événement⁸. L'effondrement

7 Miren Koro Campos Santacana, Mauro Peñalba Otadoy, « La caza de la ballena. Su influencia en los usos y costumbres desde la Edad Media », *Zainak. Cuadernos de Antropología y Etnografía*, n° 15, 1997, p. 251-262.

8 Eduardo Angulo, *Eran nuestras ballenas*, en ligne : <http://culturacientifica.com/2017/11/26/>, consulté le 25 octobre 2019. Sur la côte cantabrique, la dernière prise dans les règles de l'art fut celle de 1878 qui vit s'affronter les équipages de Getaria et de Zarautz. Le premier harponnage décisif revint à une chaloupe de Getaria, mais les péripéties de la lutte s'achevèrent devant le rivage de Zarautz. Il y eut un procès pour attribuer la prise remorquée à Saint-Sébastien, mais le cadavre pourrit avant que le jugement ne soit rendu. Son squelette fait l'attraction de l'Aquarium de Saint-Sébastien. En 1901, une baleine ayant dérivé devant Orio fut abattue par les marins locaux au harpon et à la dynamite, ce qui n'empêcha pas un succès de foule autour de son cadavre sur la plage. De nombreuses liaisons de chemin de fer durent être ouvertes à partir de Saint-Sébastien.



1. Squelettes de baleine et baleineau
(musée du Cantabrique, Santander)

de l'activité littorale a été largement compensé pendant deux siècles par une projection atlantique menant de l'Irlande, puis l'Islande, aux côtes du Labrador. Au XVI^e siècle, Pasaia était le premier port baleinier du monde⁹ : la geste est donc avant tout à la gloire des marins basques qui ont étendu leur activité sur toute la côte cantabrique, dans un calendrier menant d'octobre pour le fond du Golfe, à mai pour la Galice, ce qui en a fait une référence commune dans la mémoire collective, comme l'illustre la fréquence iconique sur les blasons des villes¹⁰.

La présentation de squelettes plus ou moins complets est le plus souvent la base de cette évocation¹¹ (fig. 1). Il en est ainsi aux musées de Santander et de Vigo (cachalot de Sanxurxo). Le musée de Luanco doit se contenter de quelques os placés dans une vitrine. Il est à noter que la communication parle de « baleine basque du Cantabrique » et reconnaît ainsi sa prééminence. Saint-Sébastien jouit, avec Copenhague et Naples, du privilège de disposer d'un squelette complet de baleine franche, mais celui-ci est exposé dans l'aquarium, à quelques pas de

- 9 En ligne : <http://www.albaola.com/fr/site/pasaia> consulté le 20 novembre 2019. En 1525, les archives citent quarante et un navires montés par 1 475 hommes d'équipage.
- 10 Rafael González Echegarray, *Balleneros cantábricos*, Santander, Instituto Cultural de Cantabria, 1978, p.60-72, 102-126, 148-162. José Antonio Azpiazu, « Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 3, 2000, p.77-97.
- 11 Le musée de Bilbao n'a pas cette chance. Il compense par des expositions comme celle intitulée « Baleines de Santurtzi dans le golfe de Biscaye », à partir de la collection du naturaliste Gorka Ocio. Depuis 2008, Santurtzi est devenu, avec Bermeo, une place majeure pour l'organisation de sorties en mer pour l'observation de cétacés. En ligne : <http://www.elcorreo.com/biscaia/diez-anos-ballenas-201807>, consulté le 29 octobre 2019.

l'ancien Musée naval qui a consacré à ce sujet sa troisième grande exposition thématique sous le titre : « Chasseurs de baleines¹² » (d'avril 2011 à juin 2013). Dans sa toute nouvelle définition comme « Musée maritime basque », il a transformé son rez-de-chaussée en atelier de travail sous le nom d'« entrepôt (*Lonja*) travaillant pour la mer », un clin d'œil aux fonctions du Consulat décrites dans les ordonnances de 1766. Dans cet atelier animé par l'association *Albaola*, les adultes intéressés et les groupes scolaires vont pouvoir s'initier à la fabrication de rames, de mâts, mais surtout de barriques à huile de baleine¹³, objet emblématique.

LA PÊCHE À LA MORUE : UNE PRIMAUTÉ BASQUE

278

Les priorités muséales sont un fidèle reflet de la prépondérance basque, particulièrement du Guipuzcoa et tout spécialement du port de Pasaia. L'ancien Musée naval de Saint-Sébastien lui a consacré une imposante et remarquable exposition (de décembre 2014 à décembre 2015) prolongée, en 2018, par la publication d'un ouvrage¹⁴ par les deux commissaires. La dimension supérieure de ce travail vient de ce qu'il révèle les ressorts identitaires de cette grande pêche lointaine : l'ancienneté, l'importance économique jusqu'à la fin du XX^e siècle avec ses cycles d'essor et de crises, la dureté des conditions de travail des équipages à Terre-Neuve et des femmes dans les ports basques, la dimension sociétale globale à travers les grandes entreprises – principalement la PYSBE¹⁵ – et le mouvement social, sans oublier la gastronomie où l'art basque domine toutes les autres recettes provinciales espagnoles.

Dans les années 1960, Pasaia disposait d'une centaine de bateaux morutiers montés par quelque cinq mille hommes d'équipage, composés d'une ossature de marins basques expérimentés, mais surtout d'immigrants galiciens, suite à l'exode rural du Guipuzcoa et de Navarre. Les récits, les gravures, les tableaux et les photographies rendent palpables la dureté et la dangerosité du travail dans des conditions climatiques extrêmes à cause du brouillard et du froid. L'espace compté, le travail dans le sel conservateur, la répartition rigoureuse des tâches, le maniement d'outils tranchants, les vêtements de travail aux capacités protectrices limitées,

12 José María Unsaín, *Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*, Donostia, Untzi Museoa, 2012. L'auteur a été codirecteur du Musée naval pendant 25 ans.

13 N'oublions pas les nombreuses barriques de cidre embarquées, qui a beaucoup mieux protégé les marins basques du scorbut que leurs homologues d'Europe du Nord.

14 José María Unsaín Aspiroz & Peio Urrutia Ochoa, *Los Vascos y la pesca del bacalao*, s. l., Ediciones Biscaye Seafood, 2018.

15 PYSBE : *Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España*. Maria Teresa Tolosa Bermudez, « La pesca del Bacalao en el siglo XX : el caso de la compañía PYSBE », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2000, n° 3, p. 363-382.



2. Affiche d'exposition sur la pêche à la morue (musée naval de Saint-Sébastien, cliché G. Saupin)

sont autant de risques cumulés, dont le caractère menaçant est concrétisé par la présentation d'outils réels, originaux ou refaits, ainsi que de documents visuels¹⁶.

L'accent a aussi été mis sur le travail des femmes (charge et décharge sur le port, séchage, vente ou travail en conserveries), particulièrement à travers deux expositions complémentaires : l'une de presque un an, dans un enchaînement quasi immédiat (janvier-novembre 2016), intitulée « Les femmes et la mer » ; l'autre sur « Les travailleuses de la mer », plus courte (octobre-novembre 2018) et plus resserrée, qui fut présentée à l'extérieur devant le musée (fig. 2). La valorisation de l'identité populaire à travers les luttes sociales était un volet fort de l'exposition¹⁷. En 1936, la firme PYSBE a édité un livre de plus de deux cents recettes de préparation de morue, dont quarante-deux en sauce et les autres au four, frite ou en ragoût. Dans une Espagne où presque toutes les provinces historiques ont leur recette régionale de morue, les références basques sont naturellement au premier rang : *al pilpil*, en sauce verte ou à la *Vizcaína*, ou l'*ajuarriero* d'origine navarraise.

16 Peio Urrutia Ochoa, « El Gran Banco de Terranova : mareas, mitos y miserías », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 4, 2003, p. 595-618.

17 Principalement celles ayant dressé ces gens de mer contre la grande entreprise PYSBE de Pasaia, symbole d'un capitalisme internationalisé, dont le fondateur français est Louis Lagasse (1870-1939), surnommé « le baron du poisson », et ses actionnaires sont membres de l'aristocratie espagnole, y compris de la famille royale.

Les pêches ont le plus souvent une dimension prépondérante dans l'orientation muséale, à l'exception du Musée maritime de la Ria de Bilbao¹⁸. Dans ceux de Luanco, Santander et Vigo, tous les types de pêche sont présentés. Du point de vue de la contribution à l'identité régionale, la pêche côtière est davantage sollicitée, car elle permet de mieux mettre en scène les rapports intimes et complexes entre l'homme et son environnement naturel. C'est d'autant plus vrai lorsque l'activité halieutique a fortement régressé, laissant place au processus de patrimonialisation, comme en Cantabrie et dans les Asturies. C'est toutefois aussi l'orientation dominante au musée de Vigo à cause de la spécificité de la Galice et ses 25 rias¹⁹.

280

Le procédé muséographique le plus utilisé est celui qui relie les divers types de techniques de prise aux genres de crustacés, mollusques et poissons. En sus des instruments de la pêche à pied pour les coquillages, le visiteur apprend à distinguer les arts de l'hameçon avec la ligne et la palangre, les arts du filet avec les mailles de différentes tailles selon les poissons ciblés, les arts du piège en bois ou en osier ou en grillage de fer, surtout pour les crustacés, et les arts de la traîne pour les coquillages. C'est une orientation prépondérante du musée de Luanco²⁰, riche d'une collecte ancienne qui a démarré dès les années 1940²¹. Le musée du Cantabrique de Santander y consacre une de ses quatre sections (fig. 3). L'effort pédagogique de présentation au public y est remarquable. Outre les objets réels exposés, de nombreuses maquettes avec embarcations, outils et personnages miniaturisés permettent de donner à voir l'ensemble de la logique de travail de manière concrète, tout spécialement les opérations sous l'eau. L'importance de la collecte des crustacés et des mollusques établit la spécificité galicienne de Vigo.

Le marquage régional passe aussi par la reconstitution de toute la filière pêche, à travers l'extraction, la conservation et la commercialisation – pour reprendre les titres choisis dans la présentation de Vigo. L'évocation des familles de pêcheurs, de l'importance du rôle des femmes, des processus d'apprentissage, de l'esprit communautaire accentué et des rituels spécifiques entretenant une culture solidaire, nourrit une approche sociétale de l'identité maritime régionale. La Cantabrie semble trop proche des provinces basques pour avoir pu développer

18 Guy Saupin, « La pêche dans les musées : une comparaison entre la Bretagne et la côte nord de l'Espagne », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La Pêche : regards croisés*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2017, p. 63-82.

19 En ligne, consulté le 24 octobre 2019 : <http://museodomar.xunta.gal/en>.

20 En ligne, consulté le 25 octobre 2019 : <http://www.museomaritimodeasturias.com>.

21 En ligne, consulté le 22 octobre 2019 : <https://www.museosdecantabria.es/maritimo>.



3. Présentation de la pêche littorale au musée maritime du Cantabrique (Santander): mise en relation d'instruments de la collection avec leur utilisation via la photographie (cliché G. Saupin)

une originalité culinaire marquée à partir de la mer. Elle partage aussi avec les Asturies la prééminence de la montagne sur ce sujet. En revanche, la Galice a trouvé dans sa gastronomie de mer un fort signe identitaire, sociologiquement très partagé et très apprécié de l'extérieur. Au-dessus de tout, il y a le poulpe (*a feira*), omniprésent dans l'espace public quotidien et festif, suivi de la seiche à l'encre (*choco en su tinta*) et des *empanadas* fourrées aux nombreux produits de mer, sans compter les préparations de poisson à la galicienne.

UNE PATRIMONIALISATION ÉCOLOGIQUE

282

La découverte de la biodiversité marine du Cantabrique est une mission très partagée. L'existence du Musée océanographique et de son aquarium depuis 1928, avec une refonte majeure en 1998-2008, explique que le Musée naval de Saint-Sébastien ait soutenu d'autres priorités. *A contrario*, l'héritage des collections de la station maritime expérimentale de zoologie et de botanique, installée à Santander en 1889, et la convention de 1972 prévoyant le transfert des collections, expliquent que la première mission du musée du Cantabrique, en 1989, ait concerné la biologie marine. Après son agrandissement et sa redéfinition en 2003, elle conserve une de ses quatre entités, d'où la présence de seize aquariums présentant deux cent cinquante espèces sur 1 000 m², dans le sous-sol de l'édifice, dont la priorité est de donner à comprendre le fonctionnement des écosystèmes marins cantabriques²². Le petit musée de Luanco y consacre une de ses quatre sections, depuis la préhistoire (riche collection de fossiles) jusqu'à nos jours, qui insiste sur les mollusques et les crustacés (éponges, étoiles de mer, etc.). Les oiseaux nichant dans les falaises sont aussi très présents. Dans le musée de Vigo, l'océanographie couvre trois des neuf intitulés de repérage : un panorama de vingt-cinq siècles, la présentation d'un cabinet de curiosité et la conquête du monde sous-marin. L'accent est mis sur l'environnement local avec les écosystèmes des rias galiciennes et la proximité géographique des îles Cíes, joyau du Parc national des îles atlantiques²³.

22 En ligne, consulté le 23 octobre 2019 : <https://www.museosdecantabria.es/maritimo>. Le plan stratégique de 2019-2023 prévoit d'y inclure une présentation nouvelle sur les méduses, une rénovation de celle sur la vie en profondeur dans les canyons sous-marins du Cantabrique et un remodelage de la station historique de biologie marine (1898-1914) en valorisant le travail de deux scientifiques. Une meilleure valorisation de la biodiversité dans l'univers marin est attendue d'une réforme des unités de présentation quant aux formes anatomiques, aux modèles trophiques et aux variations des habitats. Sur les huit objectifs de modernisation muséographique, quatre concernent la biologie marine.

23 En ligne, consulté le 24 octobre 2019 : <http://www.turismodevigo.org/fr/iles-cies>.

Cet engagement écologique de l'activité muséale au service de la protection de la biodiversité marine et du développement durable se vérifie dans son positionnement frontal vis-à-vis des questions, pourtant hautement polémiques, de la surpêche et de la protection des ressources²⁴. Le danger de la disparition des baleines à l'échelle mondiale est durement ressenti sur la côte cantabrique²⁵. L'exposition *Gyotaku Directo* (2019) au musée de Bilbao associe art et biodiversité²⁶.

L'IDENTITÉ CANTABRIQUE DANS L'ÉCONOMIE DES LOISIRS

La côte nord de l'Espagne est une illustration très parlante de la transformation fonctionnelle des littoraux européens depuis le début du XIX^e siècle, avec toutes ses étapes classiques : le tourisme balnéaire aristocratique, celui de masse à partir des années 1970, puis le tourisme vert de notre époque. Saint-Sébastien s'est érigée en capitale pionnière de ce mouvement, en rejetant, vers 1860, ses activités industrielles dans la ria de Pasaia afin de réserver sa *Concha* à la nouvelle économie de villégiature estivale. La fréquentation de la famille royale et de l'aristocratie lui a conféré ce style de station balnéaire de luxe, capitalisée aujourd'hui en richesse patrimoniale paysagère²⁷. La villégiature a nourri l'inspiration de nombreux artistes soutenus par une clientèle intéressée, dans une approche très variée de la vie maritime et littorale²⁸. L'ancienneté de ce courant a enrichi les collections des

- 24 La grande exposition sur la pêche à la morue du Musée naval de Saint-Sébastien présentait clairement le pic de la surpêche et l'effondrement des prises de la fin du XX^e siècle, en soulignant la révolution mentale nécessaire pour envisager la durabilité d'une pêche et le maintien d'une tradition culinaire identitaire.
- 25 Le musée de Luanco y a consacré une exposition (décembre 2013-février 2014), avec comme titre « De la chasse à la conservation » et comme sous-titre « Une histoire d'hommes et d'animaux ». Le musée du Cantabrique de Santander a repris la même problématique en décembre 2014-janvier 2015, sous l'intitulé *Supervivientes* (Survivants), en puisant dans ses collections depuis le XVIII^e siècle.
- 26 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/gyotaku-directo/>. Exposition temporaire sur une technique traditionnelle japonaise qui utilise les poissons comme matrice pour le papier, l'encre et la trace. Elle permet de valoriser la diversité des espèces du golfe de Biscaye.
- 27 Carlos Larrinaga, « Patrimonio del sector turístico: los balnearios. El caso guipuzcoano », *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, n^o 29, 2010, p. 91-101 ; *Id.*, « El turismo y la ciudad de San Sebastián en la Edad Contemporánea. Un análisis en el largo plazo », dans Patrizia Battilani & Donatella Strangio (dir.), *Il turismo e le città tra XVIII e XIX secolo. Italia e Spagna a confronto*, Milan, Franco Angeli, 2007, p. 108-126 ; *Id.*, « Guerra, neutralidad y turismo. San Sebastián, capital estival de España », dans Yves-Marie Evanno & Johan Vincent (dir.), *Tourisme et Première Guerre mondiale*, Ploemeur, éd. Codex, 2019, p. 73-83.
- 28 Laura Mier Valerón, *Iconografías portuarias: miradas artísticas del litoral asturiano*, thèse de doctorat en histoire, sous la dir. de María Soledad Álvarez Martínez, Oviedo, université d'Oviedo, 2017.

musées qui ont aujourd'hui l'opportunité d'offrir une lecture de l'évolution de la représentation artistique du rivage, entre nature et occupations humaines²⁹. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, l'essor commercial et industriel de Bilbao trouve sa traduction sociale dans l'affirmation d'une grande bourgeoisie, qui établit les normes de la sociabilité culturelle dominante, celle-ci s'épanouissant dans des espaces réservés de loisirs liés à la mer³⁰.

L'émergence des régates de *traineras* est ce qui permet le mieux de saisir la transmission d'un patrimoine immatériel pour l'établir comme patrimoine vivant. Alors que les affrontements de vitesse des chaloupes baleinières et des traînières à sardines étaient ancrés dans une compétition économique entre les équipages autour de la ressource – premier sur le lieu pour les cétacés, premier au port pour le poisson –, ils se sont mués en compétition sportive lorsque l'introduction de la vapeur et de nouvelles techniques de pêche ont périmé cette forme de travail. De l'établissement du droit ou du profit par la vitesse, on est passé à la réglementation d'une course sportive, dans un spectacle organisé par les clubs maritimes de l'élite sociale pour l'ensemble de la population. Les premières régates de Pasaia sont datées de 1854, celles de Saint-Sébastien de 1879. Le Musée maritime basque se fait l'écho de cette transmission. Depuis 2017, il puise dans ses collections pour illustrer les régates traditionnelles (*Kuntxa*) des deux premiers dimanches de septembre, avec une exposition qui renvoie le public cent ans en arrière³¹. Si les régates de *traineras* sont identitaires de toute la côte cantabrique, en alliant celles de baie ou rias et celles de mer, avec plusieurs ligues hiérarchisées à échelle de la côte nord³², elles sont plus vivement vécues au Pays basque, où il existe une ligue spécifique, à cause du prestige de la *Bandera de la Concha* de Saint-Sébastien qui déplace chaque année plus de 100 000 personnes³³.

284

29 Quatre expositions temporaires à Saint-Sébastien depuis 2016, une exposition à Bilbao en 2011 (catalogue : José Luis Merino Gorospe, *El Mar en el Arte, el Arte del Mar*, Bilbao, Museo Marítimo Ría de Bilbao, 2011). Huit entrées : « Marines » ; « Personnages de mer » ; « Fruits de la mer » ; « La mer rêvée » ; « Le travail sur mer » ; « Les loisirs de mer » ; « La peur de la mer » ; « Nostalgie et progrès ».

30 Le *Real Sporting Club* est fondé en 1898, le Club maritime de l'Abra en 1902.

31 Dans la rénovation de la cloche de sa tour posée en 1799, le Musée maritime basque a inscrit, en 2019, une sonnerie en l'honneur des vainqueurs de la régate de la Concha, à côté d'une sonnerie de réception des voiliers patrimoniaux qui font escale dans la baie.

32 En ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <http://www.eitb.eus/es/deportes/remo> ; en ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/regatas-de-traineras/ar-102442/>.

33 En ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <http://www.sansebastianturismoa.eus/es/blog/basque/1891/regatas-de-sansebastian/>. La compétition réunit les sept meilleures équipes de la côte nord et une équipe de Saint-Sébastien, malgré son infériorité. Depuis 2009 s'est ouverte en parallèle une compétition féminine : succès d'Orío, en 2019.

L'AGENTIVITÉ MARITIME DE LA CÔTE NORD

LA TRADITION D'UNE PUISSANTE CONSTRUCTION NAVALE

Le Musée maritime de la ria de Bilbao est celui qui accorde la plus grande importance à ce volet du patrimoine maritime. Son implantation sur le site de l'ancien chantier naval *Euskalduna* en est la première raison. Sur ses 27 000 m² de surface, 20 000 en plein air sont constitués par l'ensemble des quais et des cales de constructions (fig. 4). Divers types d'embarcations, construites à Bilbao et placées à sec dans les cales, sont offerts à l'observation du public, sans accès possible à bord³⁴. Dans l'exposition intérieure, un très grand nombre de tableaux et surtout de maquettes rend compte de la puissance de l'activité de construction navale au long des siècles, principalement à la fin du XIX^e et au XX^e siècle, avec son apogée dans les années 1960³⁵.



4. Exposition de bateaux dans les anciennes cales du chantier Euskalduna, Bilbao (cliché G. Saupin)

- 34 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Galerie de photographies. *Portu, La Gabarra, Antxustegui, Auntz, Bizkaia 1, Aduanas*. Un bateau pilote, un bateau de servitude, un bateau de pêche (anchois, sardines, thonidés), un remorqueur, un voilier de course, une vedette des douanes.
- 35 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Galerie de photographies. La communication muséale valorise ainsi le voilier *Cuauhtemoc*, un vapeur à roues à aubes, et les vapeurs *Alu Mendi, Artagan Mendi* et *Infanta Maria Teresa*.

La charpenterie de marine littorale est toutefois l'activité la plus présentée sur l'ensemble de la côte nord. Le Musée asturien de Luanco lui accorde la prépondérance en étroite relation avec la pêche en lui réservant sa grande halle centrale, où quelques embarcations en taille réelle jouxtent la reconstitution d'un atelier de charpenterie. Le Musée maritime de Bilbao a même réservé une section à cet art tant il le considère comme identitaire de tous les municipes littoraux de Biscaye. Sous l'appellation *Erain*, il présente ainsi tous les instruments utilisés, en insistant sur les spécificités locales, tout en les replaçant dans une culture plus globale reliée aux mondes du bois et du fer, deux richesses naturelles elles-mêmes symboliques de la région. Le visiteur est donc informé du choix des bois, des techniques de coupe, du travail des pièces de bois et des compléments métalliques jusqu'au calfatage et au lancement³⁶. Le musée du Cantabrique ne marque pas un intérêt spécifique pour la charpenterie navale, mais celle-ci est traitée au fil de la visite. Son originalité tient dans un effort pédagogique d'explications à travers des maquettes où sont associés les travailleurs et les embarcations. Son programme de rénovation a retenu l'exposition de deux modèles de navires militaires sortis de l'arsenal royal de Guarnizo aux XVII^e et XX^e siècles.

Le rapprochement très récent entre le Musée naval de Saint-Sébastien et l'association *Albaola*, basée à Pasaia, constitue certainement une évolution majeure. Depuis sa fondation en 1991, le musée s'était donné comme mission la sauvegarde patrimoniale de la diversité des embarcations du Guipuzcoa, encouragé par les autorités provinciales en 2009³⁷. Il n'a cependant pas été possible d'envisager un musée à flot.

Albaola est une association fondée au début des années 1990 par Xabi Agote, originaire de Saint-Sébastien, formé à l'*Apprenticeshop* de Bath (Maine, États-Unis) dirigé par Lance Lee, dans la perspective de construire des répliques de bateaux anciens avec une éthique d'authenticité absolue³⁸. La première réalisation fut une traînière de pêche à neuf bancs à partir d'un plan de formes reconstitué avec l'aide du dessinateur bayonnais Jean-Louis Boss, qui s'est basé sur une épure retrouvée dans un chantier d'Orio. À défaut d'avoir obtenu localement les soutiens financiers nécessaires, l'opération a eu lieu à l'*Apprenticeshop* grâce à l'appui de la diaspora basque. Ramené à Bilbao par cargo en 1998, l'*Ameriketatik* (Venue des Amériques) fit un voyage patrimonial à succès le long de la côte basque. Dans la mesure où Pasaia lui avait réservé le meilleur accueil et que le directeur de l'agence de développement de la Communauté urbaine comprenait le potentiel

36 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Voir *Erain*. Photographies commentées.

37 Sur les six bateaux restaurés, trois unités de pêche de 1930, 1950 et un bateau à merlu de 1965.

38 En ligne, consulté le 15 octobre 2019 : <http://www.albaola.com/fr>.



5. La charpenterie de marine littorale : atelier, outillage et embarcations
(Musée maritime des Asturies, Luanco; cliché G. Saupin)

d'attractivité de ce type de patrimonialisation, le premier atelier s'implanta dans un ancien petit chantier naval de San Juan. Sept unités y ont vu le jour avant le déménagement des ateliers, en 2009, à l'extrémité du quartier San Pedro situé de l'autre côté de la ria³⁹, dans un ancien chantier naval plus grand. Ce dernier servait déjà à abriter des bateaux traditionnels récupérés par *Albaola* ou issus de la collection du Musée naval de Saint-Sébastien⁴⁰.

39 En 2000 est livrée une yole de service du xx^e siècle de 9,30 m, suivie de deux grands canots (*battelak handi*) de 6,87 m puis, en 2004, d'une pirogue monoxyle de 5,5 m creusée à la hache et à l'herminette, comme son modèle exposé au Musée ethnographique de Bayonne, et d'une embarcation de pêche à neuf rameurs (*Kalerua*) de 7,37 m. En 2005 et 2006 sortent deux chaloupes baleinières du xvi^e siècle, longues de 8 m pour 2 m de large, sur le modèle d'un vestige retrouvé en 1978 par les archéologues de Parcs Canada à Red Bay sur les côtes du Labrador, dans un état exceptionnel parce qu'enfoui dans le sol fangeux sous l'épave engloutie du baleinier *San Juan*, construit à Pasaia en 1563 et naufragé après écrasement par la glace en 1565.

40 Xavier Mevel, « Albaola, éveilleur de mémoire », *Le Chasse-Marée*, n° 232, mai 2011, p. 18-27. Disponible en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.chasse-maree.com/pays-basque-albaola-veilleur-de-memoire/>.



6. Le chantier de construction du baleinier *San Juan*, Albaola Faktoria, Pasaia (cliché G. Saupin)

C'est alors que murît le projet d'une reconstruction à l'identique du baleinier *San Juan*⁴¹ en respectant le plus fidèlement possible les techniques anciennes (fig. 6). La construction, lancée en 2014, a reçu le label de l'UNESCO un an plus tard ainsi que le soutien de Saint-Sébastien, capitale européenne de la culture en 2016. Le site est ouvert au public ; le chantier lui-même est entouré d'un centre d'interprétation où tous les éléments de la construction d'un baleinier du XVI^e siècle et de sa campagne de pêche sont remarquablement mis en scène et commentés⁴².

LES BASQUES ET L'OUVERTURE DE LA PREMIÈRE MONDIALISATION

La valorisation du rôle des Basques dans l'exploration des nouvelles routes maritimes de la première mondialisation passe par la célébration de grandes figures. La commémoration du cinquième centenaire de la première circumnavigation réalisée par la nef *Victoria* (1519-1522), commandée par Juan Sebastián Elcano (1487-1526), originaire de Getaria, fournit l'actualité. Le musée naval de Saint-Sébastien a pris les devants, entre octobre 2017 et février 2018, en présentant tous les plans retrouvés et restaurés de l'architecte canarien rationaliste Miguel Martín Fernández de La Torre, vainqueur du concours pour l'érection d'un monument à Getaria à l'occasion du quatrième centenaire⁴³. De décembre 2008 à mars 2011, le musée naval de Saint-Sébastien avait déjà consacré une grande exposition à Andrés de Urdaneta⁴⁴, sous l'intitulé « Les Basques et le Pacifique », en hommage au découvreur de la route de retour du galion reliant Manille à Acapulco.

- 41 Navire de 200 tonneaux, long de 22 m pour 7,5 de large, avec un creux de 5,5 m, portant cinquante-cinq hommes d'équipage.
- 42 Gwendal Jaffry, « *San Juan*, une histoire de rencontres », *Le Chasse-Marée*, n° 295, mai-juin 2018, p. 72-81, en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.chasse-maree.com/san-juan-une-histoire-de-rencontres/>.
- 43 Ce projet n'aboutit finalement pas. Dans son ouvrage présenté en octobre 2019 au Musée maritime basque, Daniel Zulaika établit la participation de trois nefs basques, 22 marins de Biscaye, trois du Guipuzcoa et deux de Navarre, dont sept Basques parmi les dix-huit survivants revenus à San Lucar de Barrameda sur les 240 hommes au départ. On peut télécharger l'ouvrage de Daniel Zulaika, *Elcano, los Vascos y la primera vuelta al mundo*, s. l., Fundación Elcano 500, 2019, sur le site de la fondation, en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://elkanofundazioa.eus/fr/recursos/libro-elcano-los-vascos-y-la-primera-vuelta-al-mundo/>.
- 44 Natif d'Ordizia (Guipuzcoa), Urdaneta, d'abord militaire parce qu'orphelin, a étudié les mathématiques et l'astronomie. Présent sur le navire d'Elcano dans l'expédition malheureuse de Loaysa, en 1525-1526, il demeure onze ans aux Célèbes, accumulant des connaissances sur les îles et la jonction entre les océans Indien et Pacifique. De retour au Mexique, il entre dans l'ordre monastique des Augustins. En 1559, sur ordre du roi Philippe II, le vice-roi Velasco prépare une grande expédition pour la saisie des Philippines et souhaite en confier le commandement au religieux qui décline l'offre tout en acceptant d'être du voyage pour la partie scientifique. Après le succès de l'expédition dirigée par le basque Miguel López de Legazpi, Urdaneta

Pour sa part, le Musée maritime basque a commandé pour sa réouverture, en avril 2019, une exposition originale en forme de dialogue entre un artiste, Juan Aizpitante, et le conquistador basque Lope de Aguirre, célèbre pour sa descente exploratoire de l'Amazone à la recherche du mythique *El Dorado*.

Par ailleurs, entre juin 2019 et juin 2020, une grande exposition, intitulée « *Elcano tras la huella* » (derrière la trace), s'est tenue au Musée maritime de Bilbao⁴⁵. Elle a pris soin de valoriser l'apport basque dans les deux premières expéditions chargées d'ouvrir la route des Indes orientales et des épices par l'ouest, c'est-à-dire l'océan Pacifique. La seconde fut préparée en partie à Bermeo avant de s'élaner de La Corogne, en 1525.

En revanche, les musées maritimes de la côte nord de l'Espagne n'ont pas consacré, jusqu'à présent, beaucoup de place à l'émigration vers le continent américain, phénomène social et culturel pourtant de grande ampleur, avec le rôle essentiel des compagnies de navigation transatlantique opérant à partir de Santander, Gijón et surtout La Corogne. Le patrimoine architectural *indiano*, si présent sur le littoral cantabre et asturien, n'a pas plus retenu l'attention. Cela peut s'expliquer par l'implication d'autres musées, surtout celui de l'émigration situé à Colombres (Asturies)⁴⁶. Celui de Luanco a toutefois monté, début 2019, une exposition sur la diaspora américaine des émigrés de son municipe.

290

L'AGENTIVITÉ DE LA CÔTE NORD : L'ESPRIT D'ENTREPRISE ET LA FORCE DE RÉSILIENCE

Au sein de leurs priorités thématiques, tous les musées sont attentifs à valoriser l'esprit d'innovation des habitants de la région dont ils se veulent le miroir. Le Musée maritime de Galice le fait à travers l'océanographie et surtout le dynamisme de la filière pêche dans le premier pôle espagnol de cette activité. Le musée du Cantabrique a intitulé « Avant-garde technologique face à la mer »

est chargé de découvrir la route du retour, ce qu'il fait en remontant très au nord le long des côtes du Japon pour profiter des grands flux d'ouest ramenant vers les côtes américaines en contournant l'anticyclone d'Hawaï. Son navire a parcouru 10 800 milles nautiques (20 000 km) en cent trente jours. Quatorze marins sont décédés et le reste de l'équipage est arrivé exténué. Mais il a fondé la route de retour du circuit commercial reliant les Philippines et l'Extrême Orient (Chine) à la Nouvelle Espagne, cœur des Indes de Castille.

45 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/j-s-elcano-tras-la-huella/>. Au total, sept des douze navires envoyés en deux vagues vers les Moluques étaient d'origine basque, mais de nombreux équipements locaux, spécialement de nature métallurgique, furent intégrés dans l'ensemble des flottes.

46 En ligne, consulté le 29 octobre 2019 : <http://archivodeindianos.es>. La petite ville de Colombres, bel ensemble patrimonial issu des investissements de riches *Indianos*, accueille dans l'un des édifices le musée de l'Émigration de toute l'Espagne du Nord et les Archives des *Indianos*.

l'une de ses quatre sections. Les illustrations sont prises aussi bien dans le rôle pionnier de la station d'océanographie que dans la motorisation des bateaux de pêche ou les techniques de commercialisation de cette filière, avec, par exemple, une exceptionnelle machine aux cuillères, lointaine ancêtre du marché au cadran de la criée⁴⁷. Dans sa dernière exposition sur le tailleur Juan de Alcega, auteur d'un manuel de pratique et de traçage publié à Madrid en 1580, le Musée maritime basque présente un bel exemple de l'esprit d'entreprise des Basques du XVI^e siècle, au cœur de réseaux commerciaux entre l'Europe du Nord, l'Espagne et ses Indes. Sa collaboration avec *Albaola* l'a orienté vers l'association anglaise *The Tudor Tailor*, spécialiste reconnue dans la reconstitution de vêtements historiques du XVI^e siècle, qui utilise le manuel de travail du tailleur basque⁴⁸. Outre des vêtements de cour, le public a pu apprécier des répliques de vêtements féminins populaires basques et surtout des vêtements de travail des marins de baleiniers, du même type que ceux qui seront portés par l'équipage lors des futures sorties maritimes du San Juan.

Par sa situation d'établissement de grande ville industrielle et portuaire, le Musée maritime de la ria de Bilbao est celui qui s'investit le plus dans cette direction à travers l'évocation de la riche trajectoire mouvementée du port du Nervión au cours des siècles. Dans l'enchaînement de sections intitulées « Port commercial », « Port industrie », « Ria de Bilbao-Port maritime », « *Port center* de l'Abra », le visiteur est invité à suivre le destin d'une communauté d'habitants qui a dû plusieurs fois redéfinir son orientation pour rebondir dans des contextes différents. Après avoir gagné son autonomie par l'obtention, en 1511, d'un consulat pour se soustraire à la domination financière de Burgos, grand centre des affaires de toute la moitié nord de la Castille à la fin du XV^e siècle, Bilbao a dû batailler contre Laredo et Santander pour s'imposer dans les exportations de laine de Castille vers les marchés d'Europe du Nord à travers Anvers, puis Amsterdam⁴⁹. Cette prééminence, acquise dans la seconde moitié du XVII^e siècle, fut remise en question par la monarchie des Bourbons, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, au profit de Santander. L'attachement aux privilèges foraux, repoussant la frontière douanière à la frontière avec la Castille, fut sanctionné par la non-admission au privilège de l'ouverture du libre commerce avec les Indes de

47 Guy Saupin, « La pêche dans les musées », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La Pêche : regards croisés*, op. cit., p. 78-79.

48 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://itsasmuseoa.eus/fr/des-expositions/expositions-pasees/juan-de-alcega-jostun-unibertsala/> ; en ligne, consulté le 22 octobre 2019 : <https://baskulture.com>.

49 Cette importance du Consulat est illustrée par la présentation de sa *Falúa*, gondole d'honneur qui sert à transporter ses membres lors des grands rituels civiques et religieux de la cité portuaire.

Castille, en 1778. La crise commerciale née de la concurrence des laines étrangères et la préservation du rôle d'intermédiaire entre le marché intérieur espagnol et le monde extérieur obligèrent les élites commerçantes à une révolution mentale qui fut au cœur des tensions internes basques au sein de la première guerre carliste, sanctionnée par le transfert des douanes sur le littoral basque en 1841.

Exportateur de minerai et de fer semi-ouvré depuis longtemps, le port de Bilbao connut une explosion avec l'invention du convertisseur Bessemer en Angleterre, en 1855, puisque cette nouvelle technologie exigeait un minerai le moins phosphoreux possible. Ce fut la chance de la Biscaye dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Avec la modernisation de la place financière (Banco de Bilbao, 1856), la ria du Nervión se transforma en importante zone de métallurgie lourde (*Altos Hornos* de Vizcaya, 1902), relayée par la construction navale (*Euskalduna*, 1900). Le revirement des années 1970 fut terrible, avec le cœur de la ville envahi par les friches industrielles et une avancée des installations portuaires hors de la ria. On connaît la saga de la renaissance urbaine de la ria de Bilbao autour de l'implantation emblématique du musée Guggenheim, érigé en modèle urbanistique à l'échelle internationale, ce dont rend compte le musée dans une animation audiovisuelle interactive nommée « Peau de lumière⁵⁰ ». À l'extérieur, la grue de type cigogne *Carola*, qui fait trente tonnes et soixante mètres de haut, montée en 1957, fut en son temps la plus puissante d'Espagne et la première à permettre une préfabrication et un montage par blocs dans les cales⁵¹. Elle fut la seule à être conservée et devint l'icône du musée.

292

Chaque région autonome de la côte nord de l'Espagne dispose ainsi de son musée maritime, et même de deux au Pays basque pour le Guipuzcoa et la Biscaye. Sous des intitulés variables, tous affirment se faire l'écho d'un profond rapport identitaire à la mer. La révélation des traits les plus caractéristiques s'exprime à travers deux entrées fondamentales : le rapport à la mer nourricière et l'agentivité dans la maritimité. Dans la première approche, les Basques se sont distingués par leur rôle de premier plan dans la chasse à la baleine – ce qui impose le terme de « baleine basque » – et plus encore dans la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. En contraste, l'identité asturienne, cantabre, et surtout galicienne, est plus attachée à la pêche côtière, dans une profonde intimité entre les populations et la ressource où les crustacés et les mollusques comptent autant que les poissons. Le paysage singulier des entrelacements de la terre et de la mer des rias galiciennes en

50 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/eu/ezagutu/erakusketa-iraunkorra/argizko-larruazala/>.

51 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/en/discover/permanent-exhibition/carola-crane/>.

favorise assurément l'exacerbation. Partout, cette relation forte à la mer vivrière est sociétale ; elle réunit hommes et femmes dans les filières de production et de commercialisation, dans les aléas des revenus familiaux et dans les crises sociales. Même le glissement progressif vers une économie de loisirs n'efface pas cette matrice identitaire comme le montre le succès des régates de *traineras*, des équipages de pêche aux équipes sportives. La gastronomie et les fêtes sont un trésor de références identitaires. Les crises affectant les ressources marines sont ressenties avec la plus grande intensité, d'où l'éducation écologique du citoyen prise en charge par les musées.

Dans la seconde approche, la valorisation de la construction navale, et spécialement la charpenterie de la marine en bois, occupe le premier rang. La dernière est la plus transversale, même si la synergie récente entre l'association *Albaola* de Pasaia et le Musée maritime basque de Saint-Sébastien confère au Guipuzcoa une nouvelle ampleur singulière. L'ancien site de travail d'*Euskalduna* à Bilbao porte la dimension industrielle. L'évocation des explorations lors de la toute première forme de mondialisation au XVI^e siècle est au profit des Basques, comme conséquence de leur implication dans la pêche lointaine et de la puissance de leur construction navale, même si d'autres figures de la côte nord pourront être évoquées dans l'avenir. La singularité du musée de la ria de Bilbao, qui en fait plus un musée de ville portuaire atlantique qu'un musée proprement maritime, offre l'occasion de développer en détail un discours sur ce qui est en filigrane partout ailleurs : l'esprit d'entreprise et la force de résilience de communautés portuaires face aux modifications de conjoncture sur le temps long.

Ensuite, les traits de synthèse qui pourraient être retenus pour un portrait collectif portent sur : mer nourricière, savoir-faire marin, double perspective côtière et hauturière, intimité littorale, dureté et intrépidité, projection extérieure, capacité à rebondir. Quels sont ceux qui seraient porteurs de spécificités pour les gens de la côte nord de l'Espagne parmi les populations du littoral atlantique ? Dans le discours muséal étudié, les Basques sont plus projetés vers l'extérieur, tandis que les populations orientales, plus liées à leur environnement littoral.

Varia

JOHN GILLIS, HISTORIEN DES MONDES TERRAQUÉS

Romain Grancher¹

CNRS – Université Bretagne-Sud, TEMOS (UMR 9016)

Réputé dans le monde anglophone pour ses travaux sur l’histoire globale des îles et des littoraux, John R. Gillis (1939-2021) reste un auteur assez largement méconnu en France. On aurait pu s’attendre à ce que ses deux livres les plus importants, *Islands of the Minds: How the Human Imagination Created the Atlantic World* (2004) et *The Human Shore: Seacoasts in History* (2012), retiennent au moins l’attention des spécialistes d’histoire maritime ou environnementale, mais leur réception est demeurée confidentielle². C’est pour y remédier, mais aussi pour rendre hommage à John Gillis qui s’est éteint au mois de décembre dernier, que la *Revue d’histoire maritime* propose aujourd’hui à ses lecteurs et lectrices de découvrir la traduction de l’un de ses articles. Ouverture théorique d’un ouvrage collectif consacré à l’histoire environnementale de l’Île-du-Prince-Édouard, cet article, paru initialement en 2016, offre en effet un condensé de ses réflexions sur les espaces insulaires et littoraux.

Pour Gillis, le choix de ces terrains de recherche, relativement éloignés ou excentrés par rapport aux continents, s’impose au regard d’une vision « enclavée » de l’histoire, dont il entend dénoncer le « terracentrisme³ ». Comme nombre d’historiens et d’historiennes qui s’intéressent à la mer – soit qu’ils se réclament de l’histoire maritime, soit qu’ils lui préfèrent l’histoire atlantique, la *thalassographie*, l’histoire environnementale de la mer (*marine environmental history*) ou l’histoire littorale (*coastal history*), soit encore qu’ils

- 1 Chargé de recherche au CNRS / romain.grancher@univ-ubs.fr / TEMOS (UMR 9016) – maison de la Recherche – 4 Rue Jean Zay, 56100 Lorient. Ce travail d’édition et de traduction a reçu le soutien de l’université Bretagne-Sud. Je tiens à remercier Isaac Land qui m’a encouragé à mener à bien ce projet et m’a fait parvenir une copie du texte de Gillis en un temps où l’accès aux bibliothèques était loin d’être évident.
- 2 John R. Gillis, *Islands of the Minds: How the Human Imagination Created the Atlantic World*, London, Palgrave Macmillan, 2004; *id.*, *The Human Shore: Seacoasts in History*, Chicago, University of Chicago Press, 2012. À ma connaissance, aucun n’a fait l’objet d’une recension dans une revue francophone.
- 3 John R. Gillis, *The Human Shore: Seacoasts in History*, Chicago, University of Chicago Press, 2012, p.5.

ne revendiquent aucune appartenance particulière à l'un de ces sous-champs de recherche –, Gillis considère que les récits historiques ont été très majoritairement écrits non seulement à propos, mais à partir de la terre ferme⁴. Cette vision biaisée aurait d'ailleurs entraîné la formation au cœur de l'historiographie de ce qu'il identifie comme un vaste « *blue hole* », dont les dimensions lui apparaissent d'autant plus disproportionnées que les mers et les océans couvrent environ 70 % de la superficie de la planète Terre⁵.

C'est avec l'objectif explicite de corriger ce biais historiographique que les tenants d'une histoire maritime ont œuvré à son institutionnalisation à partir de la fin des années 1980, en se dotant à la fois d'une association internationale, l'*International Maritime History Association* (créée en 1990, d'abord sous le nom d'*International Maritime Economic History Association*), et d'une revue, l'*International Journal of Maritime History* (lancée en 1989), dans laquelle on pouvait encore lire il y a quelques années un dossier spécial intitulé « *Closing the "blue hole"*⁶ ». L'enjeu de l'histoire maritime, on le sait, est d'étudier les usages des ressources marines, la navigation commerciale et les grands voyages d'exploration, la construction navale, les ports ou la puissance maritime des États afin de replacer les mers et les océans au cœur des récits historiques⁷. Cependant, s'il s'agit d'abord

298

- 4 Voir par exemple Marcus Rediker, « Toward a people's history of the sea », dans David Killingray, Margarette Lincoln & Nigel Rigby (dir.), *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, Rochester & New York, Boydell & Brewer / National Maritime Museum, 2004, p. 195-206; Kären Wigen, « Introduction », dans Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal & Kären Wigen (dir.), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2007, p. 1-20; et Lincoln Paine, *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*, New York, Knopf, 2013.
- 5 John R. Gillis, « Filling the Blue Hole in Environmental History », dans Kimberley Coulter & Christof Mauch (dir.), *The Future of Environmental History*, Munich, Rachel Carson Center, « RCC perspectives », 2011, p. 16-18.
- 6 Ingo Heidbrink, « Closing the 'blue hole': Maritime History as a core element of historical research », *International Journal of Maritime History*, vol. 29, n° 2, 2017, p. 325-332. Cette dynamique internationale s'est par ailleurs accompagnée de la création de revues et de réseaux de recherche à l'échelle nationale, à l'instar de la *Revue d'histoire maritime* (1997) et du GIS Histoire & Sciences de la mer (2005) en France. Pour un parallèle intéressant avec le sous-champ de l'anthropologie maritime, qui s'est structuré dans les mêmes années, voir Hélène Artaud, « Anthropologie maritime ou anthropologie de la mer ? », *Revue d'ethnoécologie* [En ligne], n° 13, 2018, p. 1-8. <http://journals.openedition.org/ethnoecologie/3484>, consulté le 30 mars 2022.
- 7 Un texte programmatique, un bilan historiographique et une note critique, parmi d'autres : Frank Broeze, « From the Periphery to the Mainstream: The Challenge of Australia's Maritime History », *The Great Circle*, vol. 11, n° 1, 1989, p. 1-14; Gelina Harlaftis, « Maritime History or the History of *Thalassa* », dans *id. et al.* (dir.), *The New Ways of History*, Londres, IB Tauris, 2009, p. 211-238; Daniel Vickers « Beyond Jack Tar », *The William and Mary Quarterly*, vol. 50, n° 2, 1993, p. 418-424.

de redonner une profondeur et une épaisseur temporelles à ces territoires liquides, longtemps regardés comme des espaces sans passé ; il s'agit également de les investir comme des observatoires pour bénéficier d'un point de vue différent sur le cours de l'histoire⁸. En jouant sur la dimension heuristique de ce qui est à la fois son terrain et son objet de recherche, l'histoire maritime peut alors se présenter comme le pendant d'une histoire qui serait par défaut *terrestre*, en quelque sorte, et se montrer ainsi capable de produire des récits alternatifs à ceux produits par l'historiographie continentale, en ce sens qu'ils sont écrits depuis la mer⁹.

S'il dénonce avec vigueur le « terracentrisme » dominant et partage un goût semblable pour les effets de décentrement (il écrit pour sa part depuis les îles ou depuis le rivage), Gillis se montre néanmoins critique à l'égard de l'histoire maritime, à laquelle il adresse deux principaux reproches. Comme l'historien des pêches Jeffrey Bolster, il considère en effet que les directions prises au sein de ce sous-champ de recherche n'ont pas vraiment permis d'engager une rupture significative avec la vision réductrice d'un océan éternel et inaltérable, à l'abri des effets du temps et des atteintes humaines¹⁰. Cet océan trop longtemps privé de vie, de profondeur historique et même de profondeur tout court – puisque réduit, à de rares exceptions près, à une simple surface d'échange connectant une côte à une autre –, Gillis propose donc de le considérer, à l'inverse, comme un environnement en trois dimensions, peuplé d'espèces non humaines, organisées dans le cadre d'écosystèmes complexes et sujettes à des changements d'origine naturelle ou sociale documentés par les sources historiques ; en bref, comme l'objet privilégié d'une histoire environnementale de la mer (ou *marine environmental history*), dont il a été l'un des promoteurs, parmi bien d'autres¹¹.

- 8 Bernhard Klein et Gesa Mackenthun, « Introduction. The Sea is History », dans Bernhard Klein & Gesa Mackenthun (dir.), *Sea Changes: Historicizing the Oceans, c. 1500-c. 1900*, Londres / New York, Routledge, 2004, p. 1-12.
- 9 Peter N. Miller (dir.), *The Sea: Thalassography and Historiography*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2013. Citons, à titre d'exemples, l'histoire de la France « vue du grand large » proposée par Olivier Chaline, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, p. 9 ; ou les propositions de Michael S. Reidy et Helen M. Rozwadowski, « The Spaces in Between: Science, Ocean, Empire », *Isis*, vol. 105, n° 2, Chicago, The University of Chicago Press, 2014, p. 338-351, qui visent à repenser l'histoire des sciences à partir des espaces maritimes.
- 10 W. Jeffrey Bolster, « Opportunities in Marine Environmental History », *Environmental History*, vol. 11, n° 3 2006, p. 567-597 ; *id.*, « Putting the Ocean in Atlantic History: Maritime Communities and Marine Ecology in the Northwest Atlantic, 1500-1800 », *The American Historical Review*, vol. 113, n° 1, 2008, p. 19-47.
- 11 John Gillis & Franziska Torma (dir.), *Fluid Frontiers: New Currents in Marine Environmental History*, Cambridge, White Horse, 2015. Pour une première approche de l'histoire environnementale de la mer, voir Kathleen Schwerdtner Máñez & Bo Poulsen (dir.), *Perspectives on Oceans Past. A Handbook of Marine Environmental*

L'autre reproche qu'il adresse à l'histoire maritime, c'est de s'être trop souvent focalisée sur le grand large et les voyages au long court, d'avoir privilégié les eaux bleues et limpides des océans au détriment des eaux plus troubles qui baignent les côtes et les estuaires¹². Ce faisant, l'histoire maritime aurait tenu pour acquise une vision dichotomique du monde et ne se serait pas donné les moyens théoriques de repenser les catégories de terre et de mer ni leurs interactions¹³. De fait, l'enjeu pour Gillis n'est pas de contrebalancer le « terracentrisme » en promouvant des recherches qui seraient *maricentrées*, si l'on peut dire, mais d'imaginer des approches « amphibies », permettant d'aller au-delà d'un grand partage entre la terre et la mer qui, d'une part, n'est pas universel et, d'autre part, ne permet pas de rendre compte des phénomènes de continuité, d'interpénétration et de circulation entre ces deux environnements. Contre cette partition, qui continue de configurer en profondeur l'histoire et les sciences sociales, il propose ainsi de développer une histoire qui ne soit ni strictement maritime, ni strictement terrestre, mais « terraquée », à l'image du globe ou des mondes insulaires et littoraux¹⁴. C'est en effet dans cette optique précise que Gillis s'intéresse aux îles ou aux rivages, qu'il propose de regarder comme des « écotones », c'est-à-dire des environnements-lisières façonnés par la rencontre entre la terre et la mer¹⁵.

History, Dordrecht, Springer, 2016. En France, ce sous-champ de recherche s'est développé dans les années 2000 à partir de la Méditerranée, en particulier grâce aux travaux de Daniel Faget, notamment *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (xviii^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011.

- 12 Ce second reproche est toutefois à nuancer au vu du recentrage de l'histoire maritime sur les littoraux, les petits ports et les activités côtières (comme la pêche, le cabotage ou la contrebande) engagé à partir de la fin des années 2000. Sur ce point, voir Gérard Le Bouëdec (dir.), *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », 2010.
- 13 John R. Gillis, « Filling the Blue Hole », art. cit., p. 17.
- 14 *Id.*, « Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer », *Revue d'histoire maritime*, *infra*, p. 303. Pour d'autres réflexions en ce sens, voir Alison Bashford, « Terraqueous histories », *Historical Journal*, vol. 60, n° 2, 2017, p. 253-272 ; et Romain Grancher & Michael W. Serruys, « Changes on the Coast: Towards a Terraqueous Environmental History », *Journal for the History of Environment and Society*, vol. 6, 2021, p. 11-34.
- 15 De ce point de vue, ses travaux s'inscrivent dans un sous-champ de recherche en plein essor que l'on identifie désormais sous le label de *coastal history*. Celui-ci s'est organisé en réseau international (le *Coastal History Network*) à la faveur du confinement du printemps 2020 : il dispose désormais d'un blog régulièrement alimenté par Isaac Land (le *Coastal History Blog* : <http://porttowns.port.ac.uk/coastal-history-blog/>, consulté le 30 mars 2022) et d'une revue interdisciplinaire (la revue *Coastal Studies and Society*). Quelques noms et travaux représentatifs pour se repérer dans ce nouveau sous-champ : Michael N. Pearson, « Littoral Society: the Concept and the Problems », *Journal of World History*, vol. 17, n° 4, Hawaï, University of Hawai'i Press, 2006, p. 353-373 ; Isaac Land, « Tidal waves: the new Coastal History », *Journal of Social History*, vol. 40, n° 3, Oxford, OUP, 2007,

p. 731-743; David Worthington, *The New Coastal History. Cultural and Environmental Perspectives from Scotland and Beyond*, Cham [Switzerland], Palgrave Macmillan, 2017; Joanna Gaspar de Freitas & João Alveirinho Dias, « A Historical View on Coastal Erosion: The Case of Furadouro (Portugal) », *Environment and History*, vol. 23, n° 2, Cambridge, White Horse Press, 2017, p. 217-252, <https://doi.org/10.3197/096734017X14900292921761>, consulté le 30 mars 2022; Giacomo Parrinello, Renaud Bécot, Marco Caligari & Ismael Irigoy, « Shifting Shores of the Anthropocene: The Settlement and (Unstable) Stabilisation of the North-Western Mediterranean Littoral Over the Nineteenth and Twentieth Centuries », *Environment and History*, vol. 28, n° 1, 2019, en ligne : <https://doi.org/10.3197/096734019X15740974883816>, consulté le 30 mars 2022; Romain Grancher, « Les communs du rivage. L'État, les riverains et l'institution juridique des grèves de la mer (Manche, xviii^e-xix^e siècle) », dans Fabien Locher (dir.), *La Nature en communs. Ressources, environnement et communautés (France et empire français, xvii^e-xx^e siècle)*, Ceyzérieu, Champs Vallon, 2020, p. 145-165; Elsa Devienne, *La Ruée vers le sable. Une histoire environnementale des plages de Los Angeles au xx^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2020.

TROUBLER LES EAUX DE L'HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE :
L'ÎLE, UN ÉCOTONE ENTRE TERRE ET MER

John R. Gillis
Rutgers University
Traduction de Pauline Tardieu-Collinet

Cet article a été publié en version originale sous le titre : « Muddying the Waters of Environmental History: Islands as Ecotones », dans Edward MacDonald, Joshua MacFayden & Irené Novaczek (dir.), *Time and a Place. An Environmental History of Prince Edward Island*, Montreal/Kingston, McGill-Queen's UP, 2016, p. 19-35.

Les îles diffèrent des autres terres, car elles sont définies par l'eau. Comme cela a pu être souligné à maintes reprises, « le concept d'île implique l'existence d'une relation intense et privilégiée entre la terre et l'eau¹ ». Le terme anglais *island* vient d'ailleurs du vieil anglais *igland*, *ig* signifiant « eau » et *land*, « terre ». Amphibies par définition, les îles sont des *écotones* : elles abritent non pas un, mais plusieurs écosystèmes imbriqués, qui coexistent dans une sorte de tension créative. Contrairement aux représentations ordinaires, les îles ne sont pas des entités clairement circonscrites et de fait, comme l'a souligné Rachel Carson, « les limites de la mer demeurent une frontière mouvante et indéfinissable² ». Il importe donc de cesser de considérer les environnements insulaires de manière exclusivement territoriale, comme des continents en miniature, pour parvenir à mieux les comprendre³.

En dépit de leur rôle essentiel dans l'éveil de la conscience environnementale moderne, les îles ont été éclipsées par les continents. Les premiers explorateurs européens ont d'abord considéré les îles tropicales comme des paradis perdus

- 1 Gillian Beer, « The Island and the Aeroplane: The Case of Virginia Woolf », dans Homi K. Bhabha (dir.), *Nation and Narrative*, Londres, Routledge, 1990, p. 271.
- 2 Rachel Louise Carson, *Là où finit la mer. Le rivage et ses merveilles*, trad. Anne de Cambiasy, Paris, Amiot-Dumont, 1957, p. 7.
- 3 Patrick D. Nunn, « Island Origins and Environments », dans Godfrey Baldacchino (dir.), *A World of Islands: An Island Studies Reader*, Charlottetown [Canada], Institute of Island Studies, 2007, p. 132.

– l'emplacement de l'Éden originel. Mais à l'époque moderne, les ravages causés par la déforestation et les espèces invasives à Madère, Sainte-Hélène, Maurice et sur les îles à sucre des Caraïbes ont été à l'origine d'une première prise de conscience environnementale. Comme l'a souligné Richard Grove, « les îles sont rapidement devenues [...] les allégories du monde pris dans sa globalité. Les observations faites par les témoins de la dévastation des écosystèmes insulaires ont tout naturellement été lues a posteriori comme prémonitoires d'un désastre environnemental à plus grande échelle⁴ ». Les îles servaient déjà de laboratoires pour les sciences de la nature avant le passage de Charles Darwin aux Galápagos en 1835. En raison de leur prétendue finitude et de leur isolement supposé, elles constituaient un lieu idéal pour toutes sortes de fantasmes religieux et de spéculations scientifiques. D'après Grove, l'île et le jardin, dans leurs « formes symboliques (voire totémiques), semblent ainsi avoir joué un rôle essentiel dans la conceptualisation de la nature et de la relation qu'entretient l'Occident avec elle⁵ ».

304

Les biologistes, pour leur part, ont envisagé les îles comme des écosystèmes isolés. Plus tard, il est apparu aux anthropologues qu'elles se prêtaient tout particulièrement à une étude scientifique de la nature humaine, selon l'idée que les sociétés insulaires, préservées des influences extérieures et du changement historique, auraient constitué des formes sociales pures, fossilisées en quelque sorte⁶. L'idée d'une insularité des îles a été remise en question ces dernières années par des travaux qui ont bien montré que leur histoire et leur géographie ne se confondaient jamais strictement avec leurs frontières physiques⁷. Pour autant, la théorie de la biogéographie insulaire, développée dans les années 1960, reste influente. Ainsi David Quammen considère encore, dans *The Song of the Dodo*, que « les îles sont particulièrement instructives, car leur espace limité et l'isolement qui les caractérise contribuent à faire ressortir clairement les schémas évolutifs, de sorte qu'elles offrent une vision clarifiée de l'évolution⁸ ». De même, les îles restent représentées comme des entités sociales et politiques circonscrites

4 Richard H. Grove, *Green Imperialism: Colonial Expansion, Tropical Island Edens and the Origins of Environmentalism (1600-1860)*, Cambridge, CUP, 1995, p. 9; Alfred W. Crosby, *Ecological Imperialism: the biological expansion of Europe (900-1900)*, Cambridge, CUP, 1986, p. iv.

5 *Ibid.*, p. 13. Sur les Galapagos, voir Edward J. Larson, *Evolution's Workshop: God and Science on the Galapagos Islands*, New York, Basic Books, 2001.

6 Paul Rainbird, « Islands out of Time: Towards a Critique of Island Archeology », *Journal of Mediterranean Archeology*, vol. 12, t. 2, 1999, p. 216-232.

7 John Gillis, *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*, New York, Palgrave Macmillan, 2004, chap. 6; Cyprian Broodbank, *An Island Archeology of the Early Cyclades*, Cambridge, CUP, 2000, chap. 1.

8 David Quammen, *The Song of the Dodo: Island Biogeography in an Age of Extinction*, New York, Scribner, 1996, p. 19.

et isolées qui existeraient hors du temps. Cet isolement en ferait des lieux parfaits pour accueillir les projets les plus divers, de la colonie pénitentiaire à l'utopie⁹. Les Occidentaux ont toujours considéré les îles comme de simples terres et non comme des *terres entourées d'eau*, conférant ainsi « au paysage terrestre bien délimité une prépondérance sur le paysage marin, plus ouvert¹⁰ ». Les environmentalistes se sont inscrits dans cette même tradition en considérant soit la terre, soit la mer, mais jamais ce qui les relie. C'est pourtant ce lien qui a fait émerger des champs d'études tels que « l'histoire atlantique ».

Dans l'ensemble, les sciences de l'environnement ont été et restent des disciplines enclavées. L'océanographie, l'une des dernières-nées des sciences modernes, essaie toujours de rattraper son retard. Même l'histoire environnementale a longtemps ignoré les 70 % de la surface de notre planète qui sont recouverts d'eau – soit 98 % de la biosphère. La civilisation occidentale ignore souvent la mer, sauf à la considérer comme un obstacle à franchir, contrairement à certaines sociétés, notamment celles des îles du Pacifique, qui s'y sentent chez elles. L'Occident a systématiquement défini la mer comme un lieu *autre* et exotique. La tradition cartographique consistant à la colorier d'un bleu monotone suggère d'ailleurs une vacuité que l'on associe rarement aux espaces terrestres.

Les traditions occidentales chrétiennes et païennes envisagent la mer comme une présence mystérieuse, la « Grande Inconnue », pour reprendre l'expression d'Henry Gosse. Les Grecs associaient la terre à l'ordre, la mer au chaos. La culture judéo-chrétienne a également contribué à cette identification de l'humanité à la terre en situant ses origines dans un paradis terrestre et en ignorant toute preuve d'ascendance aquatique. Dans l'Europe médiévale s'est perpétuée l'idée héritée des Anciens que les continents ne forment qu'une seule île terrestre continue, *l'Orbis Terrarum*, entourée d'une rivière létale nommée *Oceanus*. Ce n'est qu'au xv^e siècle que l'on a commencé à comprendre que cette rivière était en réalité un ensemble de mers navigables. Mais là encore, ces mers ne suscitaient pas l'intérêt pour elles-mêmes, mais pour l'accès à d'autres terres qu'elles étaient susceptibles de permettre.

Jusqu'à la fin du xix^e siècle, l'Occident n'a eu qu'une compréhension unidimensionnelle des océans. Perçue comme une simple surface, sans profondeur historique ni profondeur, tout court, la mer était bien le théâtre d'une histoire maritime ou navale, mais elle-même restait hors du temps,

9 John Gillis, *Islands of the Mind*, *op.cit.*, chap. 4.

10 Paul Rainbird, « Islands out of Time », art. cit., p. 232. Ndt : L'anglais *waterland* rend bien mieux que l'expression *terre entourée d'eau* l'idée que les îles sont des environnements inséparablement maritimes et terrestres.

comme privée de son histoire environnementale¹¹. Même lorsque le rôle des environnements terrestres dans le façonnement des destinées humaines a commencé à être pris en compte, on s'est refusé à regarder la mer comme un acteur historique à part entière. L'historiographie contemporaine est ainsi restée largement focalisée sur les continents. La plupart des historiens considèrent en effet que leur territoire commence et s'arrête au rivage. Même l'histoire maritime s'est principalement intéressée à ce qui se passe *sur* et non *dans* la mer. « Les habitants d'un continent ont l'habitude de considérer l'océan comme la fin du voyage, le point final du périple », écrit Jonathan Raban. Mais les îles ouvrent sur une autre perspective, qui prend en compte l'eau. Citons encore Raban : pour « les habitants d'une île, surtout d'une petite île, l'eau est toujours le commencement. [...] Les insulaires savent également que la mer continue encore et encore, dans une boucle ininterrompue de rive et de vie, sans fin¹² ». Malheureusement, l'histoire et la géographie des îles sont trop souvent envisagées à partir des continents. Lorsque les impérialistes européens et américains sont arrivés dans le Pacifique au XVIII^e siècle, ils ont établi autour des îles des frontières dont le sens échappait totalement aux peuples indigènes habitués à percevoir l'eau, non comme une barrière, mais comme l'élément unificateur d'une vaste « mer d'îles¹³ ».

Renouveler et revitaliser l'histoire environnementale suppose non seulement de prendre le large, mais aussi de suivre l'eau à l'intérieur des terres. Il faut s'intéresser davantage aux bassins versants et aux estuaires, aux eaux troubles tout autant qu'aux eaux limpides. Nous devons suivre les espèces migratrices, y compris les hommes, de part et d'autre du rivage, car l'histoire environnementale des îles doit être une histoire sans frontière ; une histoire en trois dimensions dans laquelle la terre, le vent et l'eau, constamment en mouvement et en interaction, jouent un rôle essentiel, au même titre que les humains. Une telle histoire sera inévitablement plus liquide, tout en restant ancrée dans le vécu des îles et de leurs habitants. Ses eaux troubles réuniront la terre et la mer, l'homme et la nature.

11 Helen Rozwadowski, *Fathoming the Ocean: The Discovery and Exploration of the Deep Sea*, Cambridge, Harvard University Press, 2005, chap. 1.

12 Jonathan Raban, *Coasting: A Private Voyage*, New York, Simon and Schuster, 1987, p. 300.

13 Epeli Hau'ofa a été le premier à utiliser cette expression pour désigner le Pacifique Sud dans « Our Sea of Islands » (1993), reproduit dans *id.*, *We Are the Ocean. Selected Works*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2008, p. 27-40.

LES ÎLES COMME CO-CONSTRUCTIONS DE L'HOMME ET DE LA NATURE

Il est essentiel de comprendre que l'histoire des îles est une construction conjointe des hommes et de la nature. Si les hommes ont été façonnés par les îles, celles-ci portent également la marque de leurs habitants¹⁴. Si les îles sont si séduisantes, c'est qu'elles nous apparaissent comme des objets clairement délimités que notre esprit peut embrasser dans leur globalité. D'un point de vue métaphorique, la topographie insulaire est peut-être la plus puissante de toutes. Les concepts d'*île* et d'*îlot* sont d'ailleurs utilisés pour décrire toutes sortes d'endroits – un groupe de maisons, une partie du cerveau, un terre-plein routier – dès lors que l'on veut suggérer la division et la séparation¹⁵. Mais cette représentation nous rend aveugles à la réalité des îles, qui ne sont en rien déconnectées du vaste monde.

Les îles sont perçues différemment selon les cultures et les époques. Si la vision qu'en ont les insulaires est très différente de celle des habitants de l'intérieur des terres, elle se rapproche en revanche de celle des populations littorales, qui entretiennent un rapport à la mer similaire. Tout comme la faune et la flore dont elles dépendaient, les populations insulaires et littorales du passé étaient de véritables *espèces de lisière*, capables d'exploiter les possibilités offertes par l'écotone qu'elles occupaient. Cela dit, les insulaires maîtrisaient toutes les autres marges de leur territoire et tiraient profit d'environnements multiples – du moins avant que les écotones situés dans les terres ne se réduisent ou disparaissent en raison d'une agriculture et d'une sylviculture industrielles privilégiant toujours plus la monoculture¹⁶. Par ailleurs, au sein des habitants des littoraux, il importe de distinguer ceux qui vivent simplement *sur* la côte, de ceux qui, en franchissant le rivage pour pratiquer la cueillette, la pêche ou la navigation, vivent littéralement *avec* elle. Si, aujourd'hui, les premiers sont de plus en plus nombreux, les seconds, en revanche, se font plus rares.

Notre environnement n'est pas une entité qui serait détachée de nous ; bien au contraire, nous participons pleinement à sa construction. L'échelle d'un environnement insulaire est partiellement déterminée par la nature, par la trajectoire des vents et des vagues qui l'affectent, mais aussi par la distance parcourue par ses habitants vers l'intérieur ou vers le large, à la recherche de

14 Cyprian Broodbank, « Insularity of Island Archeologists: Comments on Rainbird's 'Islands out of Time' », *Journal of Mediterranean Archaeology*, vol. 12, n° 2, 1999, p. 234.

15 Thomas Hylland Erikson, « In Which Sense Do Cultural Islands Exist? », *Social Anthropology*, vol. 1, n° 1-b, 1993, p. 133-147.

16 Wendell Berry, *The Unsettling of America: Culture and Agriculture*, San Francisco, Sierra Club Books, 1986, chap. 9.

ressources. Les habitants de Terre-Neuve étaient traditionnellement experts en chasse et en cueillette, à la fois sur terre et sur mer. L'été, ils tournaient le dos à la terre ; mais l'hiver, ils chassaient des orignaux, cueillaient des baies et coupaient du bois. Si l'on s'intéresse à la pêche, ce ne sont pas seulement les parcours migratoires des espèces ciblées qu'il faut prendre en compte, mais également la variété des pratiques : un cueilleur d'huîtres ou de palourdes opère dans un environnement relativement réduit, alors qu'un pêcheur hauturier peut exploiter différents écosystèmes au cours d'un seul voyage. C'était le cas des baleiniers de Nantucket, par exemple, qui étaient confrontés à des environnements d'une extrême diversité lorsqu'ils sillonnaient l'Atlantique et le Pacifique. Habitué à mener une existence écotonale, les insulaires sont particulièrement sensibles aux variations de leur environnement aussi bien terrestre que marin. Ils font preuve d'une grande capacité d'adaptation, sans que leur rapport à la nature soit pour autant passif. Bien au contraire, ils ont façonné leur environnement au fil des millénaires.

308

Les îles, on le sait, sont en perpétuelle mutation. Leur côte étant fractale et non linéaire, leurs dimensions exactes sont très difficiles à déterminer¹⁷. Le visage d'une île change à chaque marée, à chaque tempête ou séisme de quelque importance. Nos ancêtres avaient raison de croire qu'elles se déplaçaient ou qu'elles flottaient, comme dotées de vie, car, tout comme les côtes, elles sont mouvantes et indéfinissables. Dans les régions d'activité sismique intense, des îles jaillissent sans prévenir du plancher océanique et disparaissent tout aussi vite. Les océans Atlantique et Pacifique regorgent d'îles disparues, certaines réelles, d'autres mythiques¹⁸. Les marins ne connaissent que trop bien le phénomène du mirage supérieur, qui donne l'impression qu'une île s'élève dans les airs au-dessus de la mer¹⁹. Les îles ont une emprise puissante sur notre imagination. Les Européens de l'Ouest ont rêvé des îles de l'Atlantique bien avant de les découvrir, de les cartographier et de s'y installer²⁰. Aujourd'hui encore, à l'heure du géopositionnement par satellite, nous cherchons des îles mythiques et continuons à être surpris lorsqu'une île surgit là où l'on ne l'attendait pas.

Par ailleurs, la relation qu'entretiennent les insulaires avec leur environnement a considérablement varié à travers les époques. L'Île-du-Prince-Édouard en est

17 Benoît Mandelbrot, « How Long Is the Coast of Britain? Statistical Self-Similarity and Fractional Dimension », *Science*, vol. 156, n° 3775, 1967, p. 636-638.

18 Patrick D. Nunn, *Vanished Islands and Hidden Continents of the Pacific*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2009 ; Henry Strommel, *Lost Islands: The Story of Islands That Have Vanished from Nautical Charts*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1984.

19 John Gillis, *Islands of the Mind*, *op. cit.*, p. 143.

20 *Ibid.*, chap. 2.

un exemple frappant²¹. Jusqu'à très récemment, ses habitants appréhendaient la mer comme une ressource et comme un lieu de labeur et de danger ; ils l'évitaient donc à leurs heures de loisir. Ils construisaient leurs habitations loin du rivage et dos à la mer. On disait de ceux qui s'y rendaient souvent qu'ils « pourchassaient le rivage » – pratique excentrique longtemps associée aux touristes venus du continent, ceux-là mêmes qui construisaient en bord de mer, terrasses et baies vitrées tournées vers le large. Toutefois, ces derniers temps, les insulaires se sont mis à pourchasser le rivage eux aussi. Au fur et à mesure qu'ils se sont détachés des activités traditionnelles de pêche et de navigation, leur attachement affectif à la mer a grandi. David Weale décrit le rivage comme un espace rituel, « un lieu de pouvoir et de révélation. [...] Plus d'une personne m'a raconté que lorsqu'elle se sentait abattue, elle cherchait un coin tranquille, fermait les yeux un court instant et s'imaginait en train de "pourchasser le rivage"²² ».

ENVIRONNEMENTS INSULAIRES PRÉHISTORIQUES

Des millions d'années ont été nécessaires à la formation des îles et des côtes qui les circonscrivent. Ce n'est que très récemment que les êtres humains ont commencé à contribuer à leur façonnement, plus précisément lorsque l'*Homo sapiens* d'Afrique a rejoint la mer, il y a quelque 160 000 ans, avant d'entreprendre de peupler le reste du globe vers 50 000 av. J.-C. Pour accomplir cet exploit migratoire, il a principalement longé les côtes et est passé d'île en île, à une époque où le niveau des océans était beaucoup plus bas qu'aujourd'hui. En 14 000 av. J.-C., les chasseurs-cueilleurs de la mer avaient atteint l'extrémité sud de l'Amérique. Certains points hauts des plaines côtières qu'ils avaient traversées sur leur trajet sont devenus plus tard des îles proches du rivage, lorsque les eaux ont monté jusqu'à ce que les mers prennent leur forme actuelle, aux environs de 7 000 av. J.-C. Les hommes avaient alors acquis des compétences de navigation leur permettant d'atteindre et d'occuper certaines îles, qui sont rapidement devenues de précieux refuges à la fois pour la sécurité qu'elles offraient et pour l'abondance de ressources qu'elles recelaient.

L'être humain a été un chasseur-cueilleur pendant 95 % de son histoire ; et pourtant, cette période a été reléguée sous le nom de « préhistoire », traitée au mieux comme un prélude primitif à la civilisation. La convention veut que l'on fasse coïncider les débuts de la civilisation avec l'apparition des sociétés

21 Edward MacDonald, Joshua MacFadyen & Irené Novaczek (dir.), *Time and a Place. An Environmental History of Prince Edward Island*, Montreal / Kingston, McGill-Queen's University Press, 2016.

22 David Weale, *Chasing the Shore: Little Stories about Spirit and Landscape*, Charlottetown, Tangle Lane, 2007, p. 10.

agraires de l'intérieur des terres, où nous, Modernes, situons nos origines. Le fait que de nombreux chasseurs-cueilleurs de la mer ont mené une vie prospère et culturellement riche jusqu'à une période avancée de l'époque moderne n'est pas encore reconnu par la communauté des historiens, qui persiste à les considérer comme des peuples sans histoire voués à disparaître. Leurs contributions au développement humain, y compris à l'agriculture, ont été systématiquement ignorées. La population des chasseurs-cueilleurs de la mer fait partie de celles qui ont le plus souffert du mépris des générations suivantes. Anthropologues et archéologues se sont surtout intéressés aux habitants de l'intérieur des terres, et ce n'est que récemment que les traces laissées par ces populations ont été étudiées, notamment sous l'angle des migrations côtières et de la colonisation littorale. L'anthropologie est presque aussi terrienne que l'histoire. Ainsi, bien qu'elle ait accordé une grande attention aux populations insulaires du Pacifique, ce fut souvent en les traitant comme des peuples arriérés par rapport aux continentaux et en leur accordant un statut exotique plutôt qu'une place centrale dans l'histoire de l'humanité²³.

Tant que la culture occidentale situera les origines de l'humanité à l'intérieur des terres et organisera son grand récit autour du mythe d'un jardin d'Éden coupé de la mer, la véritable histoire, celle de l'émergence de l'humanité au bord de l'eau, restera inaccessible. Cela fait maintenant un demi-siècle que Carl Sauer, géographe de l'école de Berkeley, a avancé l'idée que le littoral était le berceau de l'humanité, l'endroit « où notre chemin s'est séparé de celui du primate commun en rejoignant la mer. Il n'y a pas de cadre plus séduisant pour les débuts de l'humanité. La mer, et plus particulièrement le rivage soumis à la marée, offre les meilleures conditions pour se nourrir, s'installer, s'accroître et apprendre²⁴ ». L'archéologie a récemment confirmé que l'*Homo sapiens* a développé les talents techniques et cognitifs que nous associons aux hommes modernes lorsqu'il a migré jusqu'au cap sud du continent africain et qu'il a commencé à récolter des fruits de mer. L'ajout à son régime alimentaire d'huiles de poisson contenant des acides gras aurait été un facteur déterminant du développement de ses facultés mentales, par rapport à celles de ses ancêtres installés dans les terres²⁵. Curtis Marean, qui a dirigé les fouilles des grottes de Pinnacle Point, dans la région du Cap, a démontré

23 Patrick D. Nunn, « Island Origins and Environments », art. cit., p. 132.

24 Carl O. Sauer, « Seashore: Primitive Home of Man », dans John Leighly (dir.), *Land and Life: A Section from the Writings of Carl Otwin Sauer*, Berkeley, University of California Press, 1963, p. 309.

25 Michael A. Crawford, « A Role for Lips as Determinant of Evolution and Hominid Brain Development », dans Ole G. Mouritson & Michael A. Crawford (dir.), *Polyunsaturated Fatty Acids: Neural Function and Mental Health*, Copenhagen, Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2007, p. 7-32.

que les premiers occupants des côtes non seulement fabriquaient des couteaux en pierre, mais pratiquaient également la peinture corporelle, ce qui constitue la plus ancienne trace jamais trouvée d'activité humaine symbolique. Être capable de tirer sa subsistance de l'éstran requiert une sagacité remarquable. Marean émet l'hypothèse selon laquelle une telle aptitude aurait supposé la maîtrise du calendrier lunaire, prouesse non moins considérable que la compréhension du fonctionnement du système solaire²⁶.

On commence tout juste à s'intéresser sérieusement au rôle prépondérant joué par les populations littorales et insulaires au cours de la période dite *préhistorique*, mais aussi dans les civilisations antiques de la Méditerranée et jusqu'aux époques moderne et contemporaine. Comme nous le rappelle Wendell Berry, le changement, lorsqu'il survient, vient des marges²⁷. Il semblerait que nous devions renverser notre perception de l'évolution humaine et reconnaître ce que cette dernière doit aux littoraux et aux îles. Aujourd'hui, alors que nous assistons partout dans le monde à une migration massive des populations vers les littoraux, il devient possible de retrouver un peu de la signification perdue qu'ont eu pour l'évolution humaine les environnements amphibies. Le regain d'intérêt pour les îles, qui sont les plus maritimes des formes terrestres, s'inscrit dans cette tendance et constitue un signe encourageant du fait que l'humanité remet en question ses fables continentales pour porter un regard nouveau sur ses origines aquatiques.

L'aspect d'une île résulte de millions d'années d'évolution géologique et biologique. Les îles dites *continentales* faisaient partie à l'origine de continents plus vastes, dont elles ont été séparées par la montée des eaux ou des modifications d'altitude. Leur faune et leur flore sont souvent similaires à celles des continents. En revanche, les îles dites *océaniques* ont émergé sous l'effet d'une activité sismique ou volcanique. D'abord dépourvues de vie, elles ont été colonisées par des plantes, des oiseaux, des insectes et d'autres espèces animales apportés par le vent ou l'eau. Dans le Pacifique, la vie arrivait sur les îles par l'intermédiaire de carcasses de baleines ou de morceaux de bois, ou prise au piège d'amas de pierre ponce²⁸. Les humains arrivèrent bien plus tard, d'abord sur les îles continentales, puis sur les îles océaniques. Ce fut parfois par accident – des navigateurs détournés de leur trajectoire par le vent ou par des courants puissants –, mais nous avons désormais toutes les raisons de penser que l'occupation de la plupart des îles du Pacifique fut intentionnelle, résultant d'un choix délibéré de la part de peuples littoraux ou insulaires de tirer parti d'environnements plus riches encore que ceux qu'ils

26 Curtis W. Marean & al., « Early Human Use of Marine Resources and Pigment in South Africa during the Middle Pleistocene », *Nature*, vol. 449, 2007, p. 905-908.

27 Wendell Berry, *The Unsettling of America*, op. cit., p. 174.

28 Patrick D. Nunn, *Vanished Islands*, op. cit., p. 59.

connaissaient sur leurs propres rivages. Ces migrations se firent par vagues, parfois très espacées et en partie motivées par des changements environnementaux.

Il est probable que la colonisation des îles océaniques du Pacifique ait été causée par des élévations périodiques du niveau de la mer qui inondèrent certaines îles et poussèrent leurs habitants à se déplacer vers d'autres. La période de réchauffement accompagnée d'une élévation du niveau de l'océan qui commença dans le Pacifique oriental vers 1 330 av. J.-C. et dura environ mille ans aurait encouragé ces déplacements. Une seconde vague de migrations intenses se produisit dans le Pacifique occidental entre l'an 650 environ et l'an 1 200, date du peuplement de la Nouvelle-Zélande²⁹. Il semblerait que les périodes de réchauffement aient été propices aux migrations sur de longues distances et à un accroissement de la population, mais vers 1 300 se produisit une crise environnementale d'un autre genre qui marqua le début d'une phase de refroidissement ; le climat se fit plus humide et orageux, le niveau de l'océan baissa. Comme l'a montré Patrick Nunn, les environnements intertidaux furent affectés et les insulaires, privés d'accès aux fruits de la mer, se retirèrent vers l'intérieur des terres dont ils se disputèrent les maigres ressources, ce qui provoqua des guerres d'une intensité inédite. Les déplacements d'île en île en furent considérablement réduits, et la population déclina dans de nombreuses régions du Pacifique. L'un des exemples les plus célèbres de ce processus est celui des habitants de l'île de Pâques, qui se replièrent sur eux-mêmes et perdirent tout contact avec l'océan qui les entourait³⁰. Ailleurs, notamment dans l'Atlantique, les changements climatiques incitèrent les insulaires à étendre le périmètre de leurs expéditions de pêche et à coloniser des espaces jusqu'alors inoccupés³¹.

Ce sont peut-être d'autres changements climatiques qui poussèrent les Chumash de Californie, qui vivaient sur la côte au niveau de Santa Barbara, à s'installer sur les îles Channel, toutes proches, vers 7 500 av. J.-C. Ils y développèrent des formes de pêche beaucoup plus élaborées dans le cadre d'une société plus complexe, commerçant avec le continent pour se procurer ce que les îles ne pouvaient leur fournir. En 1 500 av. J.-C., ils étaient devenus maîtres de techniques de pêche très sophistiquées et construisaient notamment des bateaux cousus. Le niveau de coopération exigé par la pêche favorisa l'essor de sociétés sédentaires complexes. Les chasseurs-cueilleurs s'implantèrent, créèrent des groupes plus importants

29 *Ibid.*, chap. 5.

30 Patrick D. Nunn, « The AD 1300 Event in the Pacific Basin », *Geographical Review*, vol. 97, n° 1, 2010, p. 1-23 ; *id.*, « Environmental Catastrophe in the Pacific Islands, AD 1300 », *Geoarchaeology*, vol. 15, n° 7, 2000, p. 715-740 ; *id.*, « Island Origins and Environments », art. cit., p. 124-125.

31 *Id.*, « Environmental Catastrophe », art. cit., p. 732-733.

et plus hiérarchisés, et développèrent des techniques inconnues de leurs voisins du continent³².

Si les continents ont colonisé les îles, l'inverse est tout aussi vrai. Les îles ont joué le rôle de relais à partir desquels des continents auparavant peu peuplés ont été occupés. Des milieux insulaires ont également été transplantés sur des continents. Par exemple, l'agriculture à ses débuts s'est transmise du Proche-Orient aux îles Égéennes, puis en Grèce continentale, d'où elle s'est répandue jusqu'en Europe du Nord au Néolithique. Dans le nord-ouest de l'Europe, les littoraux et les îles ont joué un rôle primordial à l'âge de pierre, puisque les chasseurs-cueilleurs se sont déplacés le long de la côte atlantique. Ils se sont installés dans des estuaires d'une grande richesse écologique avant de pénétrer dans les terres en suivant les cours d'eau. Mais ce sont sur des îles que les Européens de l'Ouest se sont sédentarisés pour la première fois, associant l'agriculture à la pêche et à la cueillette des fruits de mer. Comme le formule Barry Cunliffe, « c'est la mer qui a donné le rythme³³ ».

L'historiographie occidentale voudrait nous faire croire que tout commence sur la terre ferme alors que c'est loin d'être le cas. Au nord de l'Écosse s'étend l'archipel des Orcades, battu par des vents si féroces qu'aucune forêt n'y a jamais poussé. C'est pourtant là que se sont établies les plus anciennes colonies permanentes d'Europe du Nord. Les Orcades néolithiques recèlent quantité de chambres funéraires et de cromlechs de l'âge de pierre, ainsi que la plus ancienne habitation connue d'Europe, le Knap of Howar, sur l'île de Papa Westray. Mais le site le plus impressionnant, classé au patrimoine mondial de l'Unesco et antérieur aux pyramides d'Égypte comme à Stonehenge, est Skara Brae, qui comprend un village de l'âge de pierre presque intact malgré ses 5 000 ans. La construction de Skara Brae, qui se fit en deux phases, commença en 3 100 av. J.-C. ; le village fut abandonné vers 2 500 av. J.-C. Aujourd'hui, le groupe compact de dix maisons de pierre est visible au bord de la baie de Skaill, sur la côte ouest de la plus grande des Orcades, connue sous le nom de Mainland. Lors de sa construction, le village était retiré dans les terres et entouré de prairies, à proximité d'un lac d'eau douce. Les habitants avaient amené des bovins, des porcs et des moutons depuis l'autre côté du détroit de Pentland et cultivaient de l'orge et du blé, tout en continuant à chasser et à se regrouper sur le littoral comme le faisaient leurs ancêtres. Dans un premier temps, ils continuèrent de se déplacer d'un endroit à un autre en laissant derrière eux des monceaux d'os, de coquilles et autres déchets. Puis ils se

32 Douglass J. Kennet, *The Island Chumasch: Behavioral Ecology in a Maritime Society*, Berkeley, University of California Press, 2005, chapitres 5 à 8.

33 Barry Cunliffe, *Europe between the Oceans: Themes and Variations, 9000 BC-AD 1000*, New Haven, Yale UP, 2008, p.89-139.

sédentarisèrent et bâtirent ces demeures en pierre si bien conçues, car enfoncées dans des monticules qui les protégeaient de la violence du vent³⁴.

L'archéologue V. Gordon Childe, qui mit au jour les vestiges de Skara Brae en 1928, comprit immédiatement ce qui avait attiré les premiers Orcadiens sur ce site qu'il décrivit avec justesse comme un écotone situé aux marges d'une « baie sablonneuse abritée, dotée d'un arrière-pays fertile et herbu, [...] attrayant aussi bien pour le pêcheur que pour l'éleveur et le cultivateur³⁵ ». Il s'avère que les habitants de Skara Brae pratiquaient ces trois activités – la pêche, l'élevage et la culture – de façon saisonnière. Plus tard, lorsqu'une gigantesque tempête de sable eut enseveli les maisons de pierre, ce mode de vie se perpétua ailleurs. Les Orcadiens restèrent des paysans-pêcheurs jusqu'au xx^e siècle, vivant dans ce que l'on appelle les *black houses* (maisons noires), dont la structure est similaire à celle des habitations ancestrales de Skara Brae. Leur économie, comme celle de tant d'autres communautés insulaires, était fondamentalement écotonale, et la remarquable continuité sociale et culturelle qui les caractérise ne peut être attribuée qu'à l'abondance des ressources disponibles à l'endroit où se rencontrent la terre et la mer.

314

Si tous les insulaires avaient utilisé la pierre comme matériau de construction, il ne fait aucun doute qu'il y aurait sur les littoraux du monde entier beaucoup d'autres sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Les archéologues ont pendant longtemps rechigné à se mouiller les pieds, mais les sites sous-marins révèlent désormais la richesse des civilisations côtières. Alors que les communautés qui dépendaient d'une monoculture étaient régulièrement confrontées à des périodes de famine et d'inondations, les populations littorales et insulaires étaient mieux armées pour affronter les changements environnementaux, puisqu'il leur suffisait de se déplacer le long du rivage et de passer d'un côté ou de l'autre du trait de côte selon leurs besoins.

En 1500, 15 % de la population mondiale était encore constituée de chasseurs-cueilleurs, vivant pour la plupart sur une île ou un littoral. Sur la côte correspondant à l'ouest du Canada et au nord-ouest des États-Unis actuels, s'est développée une culture littorale particulièrement riche qui a tourné le dos à l'intérieur des terres sans pour autant embrasser la haute mer. Les Haïdas occupaient un environnement amphibie qu'ils appelaient « Xhaaydla », qui n'était ni terrestre ni marin, mais constituait un type spécifique de monde littoral – un monde autre, qui possédait sa propre temporalité, soumise aux rythmes quotidiens, mensuels et saisonniers

34 David Clarke & Patrick Maguire, *Skara Brae: Northern Europe's Best Preserved Neolithic Village*, Édimbourg, Historic buildings and Monuments (Great Britain), coll. « Historic Scotland », 2000.

35 V. Gordon Childe, *Skara Brae: A Pictish Village in Orkney*, Londres, Keagan Paul, Trench, Trubner, 1931, p. 2.

de l'océan³⁶. Ils ne se contentaient pas de vivre *au bord* de la mer, mais vivaient véritablement *avec* elle, forts d'un savoir largement perdu aujourd'hui. Comme le rappelle Rowan Jacobsen dans son excellente étude de l'ostréiculture de cette région, l'homme a été pendant la majeure partie de son histoire « fait pour – et par – ce monde étroit où la terre rencontre la mer³⁷ ».

UNE VIE PASSÉE À MOITIÉ SUR TERRE, À MOITIÉ SUR MER

À la fin de l'âge de pierre, les Européens sont déjà tournés vers l'intérieur des terres et les côtes perdent de leur importance. Pendant la majeure partie du Moyen Âge, les besoins des hommes en protéines sont comblés par la pêche en eau douce ; mais lorsqu'à partir de 1300, la pollution des lacs et des cours d'eau devient trop importante, les Européens regagnent la mer avec une ardeur redoublée. Ils retournent au large des côtes et des îles de la mer du Nord et de la Baltique pour pêcher le hareng ; une fois ces ressources épuisées, ils s'aventurent plus loin des terres, dans ce qui s'apparente à une transhumance marine, suivant les poissons selon les saisons, poussant de plus en plus loin vers le large pour répondre aux demandes d'un marché européen particulièrement avide de morues et d'autres espèces. Au XVI^e siècle, la pêche migratoire mène les paysans-pêcheurs européens au Nouveau Monde, où ils établissent des stations de pêche, le plus souvent sur des îles. Au départ, les pêcheurs européens, qui arrivaient au printemps et repartaient avant l'hiver, « n'avaient aucune intention de devenir des colonisateurs – et encore moins des colonisateurs ratés. Ils restaient des membres à part entière de leurs communautés d'origine, qu'ils ne quittaient que le temps d'une saison. Ils envisageaient les territoires nord-américains en fonction des besoins de leurs communautés, et non comme un espace où en bâtir de nouvelles³⁸ ».

Les peuples véritablement marins – ceux qui passent la majeure partie de leur vie en bateau – sont rares ; on les trouve principalement en Asie³⁹. Pour les Européens, peuples des côtes, la mer a toujours été un espace à traverser plutôt qu'à occuper. Comme la plupart des populations littorales, ils pratiquaient à la fois l'agriculture et la pêche, cette dernière n'étant qu'une activité saisonnière. On disait des Suédois de l'époque moderne qu'ils avaient « une botte dans le

36 David Leeming & Margaret Leeming (dir.), *Dictionary of Creation Myths*, Oxford, OUP, 1994, p. viii.

37 Rowan Jacobsen, *The Living Shore: Rediscovering a lost World*, New York, Bloomsbury, 2009.

38 Elizabeth Mancke, « Spaces of Power in the Early Modern Northeast », dans Stephen J. Hornsby & John G. Reid (dir.), *New England and the Maritime Province*, Montréal, McGill-Queen's UP, 2005, p. 35.

39 John Mack, *The Sea: A Cultural History*, Londres, Reaktion, 2011, introduction.

bateau et l'autre dans le champ », tandis que les fermiers des Shetland étaient des « pêcheurs à charrues⁴⁰ ». Lorsque Lewes Roberts décrit les pêcheurs allant à Terre-Neuve au début du XVII^e siècle, il remarque que « leur vie ressemble à celle de la loutre, qu'elle passe à moitié sur terre, à moitié en mer⁴¹ ». La rupture brutale entre la terre et la mer causée par la mécanisation de la pêche ne surviendra qu'à la fin du XIX^e siècle⁴².

316

Sur les rivages américains, les paysans-pêcheurs européens rencontrèrent d'autres peuples qui pratiquaient la transhumance maritime. Les Amérindiens pêchaient et chassaient la baleine le long des côtes depuis des siècles et entretenaient un rapport aux îles assez semblable à ce qu'avait été celui des Européens. Connaisseurs des secrets de l'écotone, les nombreux peuples qui vivaient le long du littoral américain étaient relativement prospères et puissants. Ils exploitaient eux aussi des territoires situés de part et d'autre du rivage et se déplaçaient pour suivre les migrations saisonnières des poissons anadromes (les éperlans en mars, les gaspareaux, les saumons et les esturgeons en avril) ou profiter en mai de l'arrivée des poissons démersaux, notamment de la morue. On estime que la moitié des provisions annuelles des Amérindiens du Maine provenait de ces ressources ; ils se déplaçaient « d'un endroit à un autre selon la richesse du site et la saison⁴³ ». Ils avaient appris à modifier leur environnement en aménageant des « jardins à palourdes » et en brûlant des espaces boisés pour créer « un habitat attirant une grande variété d'espèces sauvages⁴⁴ ».

Dans un premier temps, Européens et Amérindiens entretenirent des relations amicales, voire d'entraide. Tant que les nouveaux venus ne s'installèrent pas véritablement sur les terres amérindiennes, les ressources furent suffisamment abondantes pour les partager. Cette coopération se poursuivit même après l'établissement des premières colonies littorales européennes. Mais les Européens

40 Orvar Loefgren, « From Peasant Fishing to Industrial Trawling: A Comparative Discussion of Modernization Processes in Some Northern Atlantic Regions », dans John Maolo & Michael Orban (dir.), *Modernization and marine Fisheries Policy*, Ann Arbor, Ann Arbor Science, 1982, p. 154. Voir également Liv Schei et Gunnie Moberg, *The Orkney Story*, Londres, Hippocrene Books, 1985, p. 147.

41 Lewes Roberts, *The Merchants Mappe of Commerce*, Londres, 1638, cité dans Peter Pope, *Fish into Wine: The Newfoundland Plantation in the Seventeenth Century*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2004, p. 234.

42 John Stilgoe, *Alongshore*, New Haven, Yale UP, 1994, chap. 13. Voir également Matthew McKenzie, *Clearing the Coastline: The Nineteenth Century Ecological and Cultural Transformation of Cape Cod*, Hanover, University Press of New England, 2010.

43 William Cronon, *Changes in the Land: Indians, Colonists, and the Ecology of New England*, New York, Hill & Wang, 1983, p. 39, 53.

44 Rowan Jacobsen, *The Living Shore*, *op. cit.*, p. 102-128 ; William Cronon, *Changes in the Land*, *op. cit.*, p. 51.

apportèrent un ennemi invisible et mortel contre lequel les populations locales n'avaient aucun moyen de défense. Les maladies, associées aux guerres et à la traque des populations indigènes, eurent tôt fait de vider la zone littorale, ce qui aboutit à une situation inédite, à savoir que les Amérindiens ne côtoyèrent bientôt plus l'océan que de façon saisonnière et se replièrent dans les terres pour faire le commerce des fourrures – un commerce qui, en décimant certains mammifères, allait participer à la transformation des environnements intérieurs et côtiers du Nouveau Monde⁴⁵.

QUAND LE MONDE ÉTAIT ARCHIPÉLAGIQUE

Pendant la majeure partie de l'époque moderne, l'Europe du Nord-Ouest et l'Amérique du Nord-Est sont restées des sociétés littorales où les îles jouaient un rôle sans proportion avec la superficie qu'elles occupaient. En effet, l'Atlantique était devenu une mer d'îles, guère différente en cela du Pacifique, où l'économie de plantation, les échanges interinsulaires et l'activité halieutique contribuaient grandement à l'accumulation de richesses et de pouvoir. Sur le pourtour atlantique, l'influence combinée des activités protomaritimes et protoindustrielles modifiait en profondeur les environnements côtiers et insulaires. Ni reculées ni isolées, les îles ont été au cœur de l'expansion du capitalisme moderne.

Au Moyen Âge, la terre était encore considérée comme une seule grande île comprenant l'Afrique, l'Asie et l'Europe, entourée d'une mer infranchissable. Après les voyages de Colomb et des autres découvreurs, ce territoire unique se fragmenta en plusieurs îles, dont les plus vastes furent finalement qualifiées de « continents ». Toutefois, jusqu'au XVIII^e siècle, on voyait ces derniers comme les îles d'un vaste archipel. À la grande époque de la navigation à voile, c'est l'eau qui assurait les connexions et la distinction que nous faisons aujourd'hui entre îles et continents n'existait pas. Ce n'est qu'au milieu du XIX^e siècle que le cœur de la vie politique et économique se déplaça vers l'intérieur. Les îles devinrent alors lointaines et marginales. Les liens archipélagiques se défirent, et les populations insulaires commencèrent à migrer en direction des continents⁴⁶.

C'est à ce moment-là que l'on commença à considérer les environnements insulaires comme statiques, voire originels et dépourvus d'histoire – une perception assez commune, qui trouva un écho dans les sciences alors naissantes qu'étaient l'anthropologie et la biologie. Appliquée rétrospectivement à des

45 Philip Conkling, *Islands in Time: A Natural and Cultural History of the Islands of the Gulf of Maine*, Rockland, Island Institute, 2011.

46 Elaine Stratford & al., « Envisioning the Archipelago », *Island Studies Journal*, vol. 6, no 2, 2011, p. 120.

périodes antérieures, cette vision tendit à faire oublier le dynamisme passé des environnements insulaires. Or, pendant toute la période moderne, les paysages des îles comptèrent probablement parmi les plus anthropisés, davantage touchés par la déforestation que les continents et colonisés par toutes sortes d'espèces animales et végétales exogènes. Ces faits, qui étaient bien ancrés dans la conscience environnementale de l'époque moderne, furent oubliés dès lors que les îles cessèrent d'être le siège d'une activité économique intense⁴⁷. Les environnementalistes du XIX^e siècle se préoccupèrent avant tout des continents ; mais dans les années 1970, les îles ressurgirent au cœur de la toute nouvelle discipline qu'était la biogéographie. S'inscrivant dans la lignée des travaux précurseurs d'E. O. Wilson et de R. H. MacArthur, qui ont considéré les îles comme des systèmes clos afin d'expérimenter diverses théories, les scientifiques ont largement échoué à envisager les îles comme les anciennes parties interconnectées d'un écotone beaucoup plus vaste, composé tout autant d'eau que de terre⁴⁸.

318

QUAND LES ÎLES DEVIENNENT INSULAIRES

Il est évident que la nature du lien existant entre la terre et l'eau varie selon les îles. Les plus vastes s'apparentent presque à des continents ; elles possèdent leurs propres écosystèmes intérieurs et sont moins soumises à l'influence de la mer. Sur les îles de taille réduite, en revanche, le climat, la flore, la faune et la population humaine sont indissociables de l'eau qui les entoure. Les êtres humains peuplant les petites îles ont toujours été, pour reprendre le vocabulaire des écologues, une *espèce de lisière*, qui effectue des va-et-vient de part et d'autre du trait de côte et exploite simultanément la terre et la mer. Ils font partie de cette « boucle de rive et de vie » dont parle Raban, tirant profit, à travers leurs gestes cycliques, des changements quotidiens, mensuels et saisonniers, pour récolter les richesses terrestres et maritimes⁴⁹.

Aujourd'hui, partout dans le monde, la boucle a été brisée, et les habitants des côtes, qu'elles soient insulaires ou continentales, n'ont plus rien d'une espèce de lisière authentique, si ce n'est leur localisation. À de rares exceptions près, les îles sont devenues beaucoup moins écotoniales. Les côtes sont de plus en plus aménagées et beaucoup des anciennes zones humides ont disparu, de sorte que le lien physique entre la terre et la mer est désormais rompu. D'ailleurs, les habitants des îles eux-mêmes n'en font plus guère l'expérience. Hormis dans les pays du Sud,

47 Richard Grove, *Green Imperialism*, *op cit.*, introduction et chap. 1.

48 Edward O. Wilson & Robert MacArthur, *The Theory of Island Biogeography*, Princeton, Princeton UP, 1967.

49 Jonathan Raban, *Coasting*, *op.cit.*, p.300.

rare sont les cultivateurs qui pêchent ou les pêcheurs qui cultivent encore. Les flottes de pêche industrielle n'ont plus de point d'ancrage, leurs équipages sont internationaux. De nombreux bateaux sont immatriculés à l'étranger, parfois dans des pays sans accès à la mer. Ils n'ont plus de port d'attache. À l'heure des porte-conteneurs et des supertankers, rares sont les hommes qui franchissent encore le rivage pour gagner leur vie.

Il n'y a pas que l'environnement naturel des îles qui a changé : leurs habitants, comme ceux des continents, entretiennent un rapport nouveau à la terre comme à la mer. Les insulaires, en particulier ceux de l'Atlantique et de la Méditerranée, sont devenus plus continentaux dans leurs modes de vie et dans leurs façons de voir. Ils sont confrontés à l'eau de façon plus épisodique. Seuls les ouragans, les tsunamis et les marées noires leur rappellent qu'elle est un élément constitutif de leur environnement amphibie. Au Japon, les habitants des côtes ont depuis des siècles pleinement conscience de vivre non seulement *de* la mer, mais aussi *avec* la mer. Dans cette région d'activité sismique intense, les tsunamis sont fréquents et sèment mort et destruction sur leur passage. Les habitants ont donc pris l'habitude au cours des siècles d'ériger des « pierres de tsunami », qui indiquent le niveau maximal atteint par les inondations afin d'encourager leurs successeurs à bâtir au-delà de cette zone à risque. Si ces avertissements ont parfois eu l'effet escompté, ils ont souvent été ignorés, notamment du fait d'un désir de rivage accru. La construction de digues géantes a suscité un sentiment de sécurité illusoire, et lors de la catastrophe provoquée par le tsunami de 2011, seuls les habitants qui avaient gardé la mémoire des précédents désastres savaient qu'il fallait se réfugier sur les hauteurs. Ceux-là ont survécu, même si leurs villages ont été détruits⁵⁰.

Bien qu'une partie croissante de l'humanité réside désormais au bord de la mer, seule une minorité de plus en plus réduite a ne serait-ce qu'une idée de la façon dont on vit *avec* elle. Les derniers arrivants, qui ont rejoint la mer pour leur confort de vie plutôt que pour y travailler, ignorent tout de la façon dont les générations précédentes ont dû affronter l'océan. De nombreuses populations littorales ont tourné le dos à leur propre histoire, préférant, pour faire face aux dangers actuels, les solutions technologiques à la mise à profit de l'expérience historique. Les sociétés modernes sont aveugles à leur propre responsabilité dans des catastrophes trop facilement qualifiées de *naturelles*. Le terme japonais *tsunami* signifie « vague de port », ce qui dit bien le rôle joué par les chenaux et les bassins construits par l'homme, qui produisent un effet entonnoir accentuant la vitesse et la puissance destructrice des déferlements d'eau. À La Nouvelle-Orléans, l'ouragan Katrina a lui aussi révélé que l'aménagement des zones humides naturelles, notamment l'élimination des marécages tampons et la canalisation en ligne droite des cours

50 Ian Jared Miller, « Bitter Legacy, Injured Coast », *New York Times*, 20 mars 2011, p. 12.

d'eau, renforçait le caractère destructeur des catastrophes dans les zones littorales. Il est temps de reconnaître que notre environnement est le produit des actions de l'homme tout autant que de la nature⁵¹.

Aujourd'hui, cette rupture entre l'homme et la nature est devenue inacceptable. Même la mer, considérée depuis le XIX^e siècle comme le dernier refuge d'une nature sauvage et intemporelle, s'avère subir l'influence des hommes depuis des millénaires. La déforestation a modifié l'écosystème méditerranéen dès l'Antiquité, et au Moyen Âge, la construction de barrages et la pollution des cours d'eau a rendu impossible la pêche en eau douce et forcé les Européens à chercher leurs apports en protéines toujours plus au large. Nous savons désormais que la pêche pratiquée par les Amérindiens et les Européens a eu d'importantes conséquences sur les réserves de poissons et de baleines, et ce, bien avant la naissance de la pêche industrielle⁵². Au XIX^e siècle, la consommation d'une grande quantité de combustibles fossiles a provoqué l'augmentation de la concentration en dioxyde de carbone dans l'eau tout autant que dans l'air. Les océans sont devenus de vastes décharges, et la mécanisation de la pêche a soumis presque toutes les populations de poissons à une énorme pression, aboutissant à la situation désastreuse actuelle⁵³.

Rachel Carson rejette la vision qu'a Alexander Pope de l'existence de l'homme sur terre : « son temps n'est qu'un moment, son espace qu'un point ». Elle nous encourage au contraire à étudier les environnements dans la longue durée et à grande échelle, y compris les îles⁵⁴. Le défi à relever, pour les historiens des environnements insulaires, est de parvenir à établir un cadre spatial et temporel approprié, à redéfinir les frontières de l'objet afin de ne pas confondre des phénomènes locaux et éphémères avec les vastes processus qui ont eu des conséquences si profondes sur la vie des îles. Ces environnements sont affectés par des pollutions atmosphériques

51 La prise de conscience que l'environnement naturel résulte davantage de l'action de l'homme que nous ne le pensions date des années 1950, mais elle a été confirmée récemment par John McNeill, dans *Something New Under the Sun: An Environmental History of the Twentieth-Century World*, New York, Norton, 2000. Voir également Clarence Glacken, « Changing Ideas of the Habitable World », dans William L. Thomas (dir.), *Man's Role in Changing the Face of the Earth*, Chicago, University of Illinois Press, 1956, p. 73.

52. W. Jeffrey Bolster, « Opportunities in Marine Environmental History », *Environmental History*, vol. 11, n° 3, 2006, p. 567-597; *id.*, « Putting the Ocean in Atlantic History: Maritime Communities and Marine Ecology in the Northwest Atlantic, 1500-1800 », *American Historical Review*, vol. 113, n° 1, 2008, p. 19-47. Voir également John F. Richards, *The Unending Frontier: An Environmental History of the Early Modern World*, Berkeley, University of California Press, 2005, chap. 15.

53 Callum Roberts, *The Unnatural History of the Sea*, Washington DC, Island Press, 2007. Voir aussi Edward MacDonald & Boyde Beck, « Lines in the Water: Time and Place in a Fishery », dans Edward MacDonald, Joshua MacFadyen & Irene Novaczek (dir.), *Time and a Place*, *op. cit.*, p. 218-245.

54 Carol B. Gartner, *Rachel Carson*, New York, Frederick Unger, 1983, p. 64.

et marines, des tempêtes et des tsunamis – phénomènes qui trouvent leur origine à des milliers de kilomètres et subissent l'influence d'un passé lointain. Le déclin des populations de poissons ne s'est pas produit en un jour. La diminution actuelle de la taille moyenne des individus résulte de la pêche des plus gros spécimens par les générations passées. La pollution s'accumule pendant des décennies, voire des siècles, sans même que les contemporains s'en aperçoivent parfois ; l'absence de points de comparaison historiques fait qu'il est très difficile de prendre la mesure de ce que subit l'environnement marin aujourd'hui.

Le Pacifique est un bon point de départ pour revisiter l'histoire environnementale des îles. Alors que les explorateurs européens se concentraient presque exclusivement sur les caractéristiques terrestres des îles, les populations indigènes en avaient une vision beaucoup plus « terraquée⁵⁵ ». L'eau leur était aussi familière que la terre. Leurs talents de nageurs et de plongeurs fascinaient les explorateurs européens du XVIII^e siècle qui, s'ils étaient à l'aise *sur* l'eau, ne l'étaient guère *dans* l'eau. Le missionnaire américain William Ellis disait des Hawaïens qu'ils étaient « presque une race d'êtres amphibies⁵⁶ ». Pêcheurs accomplis en haute mer, ils concentraient toutefois leur activité dans les eaux côtières, qui constituaient les écosystèmes les plus riches. Leur appropriation reposait sur un système de tenures dans le cadre duquel la frontière entre la terre et la mer était relativement poreuse dans la mesure où elles pouvaient appartenir, l'une comme l'autre, à des familles et à des groupes particuliers, dont les droits fonciers ou halieutiques étaient régulièrement contestés⁵⁷.

En Occident, la tradition veut que le peintre de marines tourne le dos à la terre pour peindre ce qu'il voit à la surface de l'eau. Les artistes du Pacifique, en revanche, représentent à la fois la terre et l'eau, y compris sous la surface. Cette représentation d'un monde terraqué était également répandue en Europe à l'époque moderne ; ce n'est qu'aux XIX^e et XX^e siècles que l'on a commencé à concevoir l'eau et la terre comme deux mondes séparés, dans les arts comme dans les sciences. Aujourd'hui, cependant, ressurgit le besoin de penser ces deux espaces comme un continuum⁵⁸. Partout dans le monde s'opère un rapprochement avec la mer, particulièrement marqué dans le Pacifique Sud, où les traditions indigènes de pêche et de navigation suscitent un grand intérêt. Tandis que les effets du changement climatique s'imposent avec force, les petites îles de basse altitude recommencent à avoir recours aux techniques de construction et d'aménagement

55 Paul D'Arcy, *The People of the Sea: Environment, Identity, and History in Oceania*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2006.

56 Paul D'Arcy, « Maritime History in the Age of Sail from a Pacific Perspective », Communication lors de l'Age of Sail Conference, Vancouvers, 2010.

57 Paul D'Arcy, *The People of the Sea...*, *op. cit.*, p. 16, 98-99.

58 *Ibid.*, p. 168.

qui leur ont permis de survivre aux précédentes périodes d'élévation du niveau de l'océan.

Ceux qui côtoient la mer aujourd'hui vivent cette expérience très différemment des populations littorales et insulaires du passé. Le touriste typique, remarque John Stilgoe, « veut *regarder*, et non pas faire⁵⁹ ». Aux yeux des continentaux, les paysages côtiers sont unidimensionnels, destinés à être vus et non vécus, comme c'était le cas au quotidien pour ceux qui gagnaient leur vie grâce à cet écotone. Contrairement à nos autres sens, la vue met la nature à distance⁶⁰. En bien des endroits, la mer est mise à l'écart derrière des murs ou des palissades. Avant le terrible tsunami de 2011, les pêcheurs japonais se plaignaient déjà des immenses digues qui les empêchaient d'observer son comportement et de repérer les signes avant-coureurs d'une possible catastrophe⁶¹. Dans l'ensemble, la mer est beaucoup plus étrangère aux populations insulaires et littorales qu'elle ne l'était par le passé, lorsque celles-ci l'appréhendaient par le toucher, l'ouïe, le ressenti. Lorsque les habitants des îles Marshall, dans le Pacifique, partaient en mer, ils laissaient leurs cartes à bâtonnets (ou *stick charts*) à terre, préférant s'orienter grâce aux étoiles, au soleil, aux nuages, aux oiseaux, aux vagues et à de nombreux autres éléments, y compris leur propre corps nu⁶².

322

Aujourd'hui, nous dépendons à ce point de la cartographie pour nous orienter que nous voyons des lignes dans la nature là où elles n'existent pas. « L'étranger qui se rend sur le rivage à pied ou en voiture [...] y voit toujours des divisions, remarque l'écrivain Paul Theroux, résident du cap Cod, tandis que l'habitant ne distingue pas la terre de l'eau et avance en voyant, littéralement ou mentalement, des bancs de sable et des tourbillons, des épaves et des rochers qui ne sont exposés qu'à marée basse – autant de repères, mais pas de barrière⁶³. » Pour ceux qui vont au-delà du rivage pour gagner leur vie, le cap Cod n'a pas de véritable limite. Il est bien plus vaste qu'il ne le semble aux yeux des touristes, englobant un paysage marin d'une étendue presque infinie. Son environnement est tout aussi dépourvu de bornes, ce qui le distingue des terres de l'intérieur. Et ce qui est vrai du cap Cod l'est à plus forte raison des îles : leur véritable étendue dépasse toujours leurs limites territoriales. Leur petitesse (car les îles sont presque systématiquement

59 John Stilgoe, *Alongshore*, *op. cit.*, p. 407.

60 Martin Jay, « Scopic Regimes of Modernity », dans Hal Foster (dir.), *Vision and Visuality*, Seattle, bay Press, 1988, p. 3-28.

61 Norimitsu Onishi, « Japanese Town's "Great Wall" Provided a False Sense of Security », *New York Times*, 2 avril 2011.

62 John Mack, *The Sea...*, *op. cit.*, p. 105. Les navigateurs s'asseyaient nus sur le pont et percevaient grâce à leurs testicules le moindre mouvement de la mer.

63 Paul Thérout, « The True Size of Cape Cod », dans *id.*, *Fresh Air Friend*, Boston, Houghton Mifflin, 2000, p. 148.

qualifiées de *petites*) réside dans l'œil de celui qui les voit, d'autant plus si ce dernier est un terrien sans lien particulier à la mer.

Les contours des îles se sont rigidifiés récemment, littéralement et métaphoriquement. Les constructions s'avancent jusqu'au bord de la mer et dans le même temps, face à la menace de la montée des eaux, on fortifie les côtes en construisant des brise-lames toujours plus imposants. Ce n'est pourtant qu'une solution à court terme qui accélère encore l'érosion des plages ; à long terme, la seule solution sensée serait d'accepter la mer et ses dangers, de construire plus loin du rivage et d'opérer une retraite stratégique – ce que les propriétaires et les gouvernements dépendants des impôts fonciers rechignent à faire. Il n'y a pourtant guère d'autre solution si nous voulons nous adapter efficacement aux changements climatiques qui commencent déjà à affecter nos vies⁶⁴.

APPRENDRE À VIVRE DANS UN MONDE TERRAQUÉ

Voilà plus de dix ans que Martin Lewis et Karen Wigen ont exploré le mythe des continents⁶⁵. Celui des îles est remis en question de la même façon depuis quelques années, bien que cette entreprise ne semble pas avoir mis à mal, comme on aurait pu s'y attendre, la notion à la fois commune et scientifique d'isolement insulaire⁶⁶. L'histoire globale nous a appris à nous méfier de la matérialisation des frontières politiques, et nous devons être disposés à considérer les frontières naturelles comme tout aussi fluides. Nous l'avons vu, la terre et la mer forment un continuum écologique. L'histoire de la haute mer, parfois qualifiée de « *blue-water history* », a considérablement exagéré l'importance du large aux dépens des eaux côtières, qui ont toujours accueilli la majeure partie des activités de pêche et de navigation. Peut-être est-il temps d'accorder la place qu'elle mérite à ce que l'on pourrait appeler la « *brown-water history* », afin de mieux appréhender ces espaces écotoniaux où terre et mer deviennent indissociables. Une fois que nous en aurons mieux saisi la nature, nous serons plus à même de comprendre les environnements insulaires passés et présents. Il est vital, en ces temps de crise écologique, de connaître ces lieux faits de terre et d'eau. Nous devons apprendre à vivre *avec* les îles, et non simplement *sur* elles. De cela, dépendent notre survie et la leur.

64 Voir Orrin H. Pilkey & Rob Young, *The Rising Sea*, Washington DC, Island Press, 2009.

65 Martin W. Lewis & Karen Wigen, *The Myth of Continents. A Critique of Metageography*, Berkeley, University of California Press, 1997.

66 Voir, par exemple, Rosemary G. Gillispie & David A. Clague (dir.), *Encyclopedia of Islands*, Berkeley, University of California Press, 2009, où les îles sont encore présentées comme des entités clairement délimitées.

LORIENT AU CŒUR DU RÉSEAU DE SPÉCULATION
COMMERCIALE MONDIALE (1769-1794)

*

NÉGOCIANTS, ARMATEURS, BANQUIERS, ACTIONNAIRES,
INDIENNEURS, CORRESPONDANTS

Gérard Le Bouëdec
université de Bretagne Sud, Lorient

À la mémoire de Philippe Haudrière

325

Lorient est un port de dimension mondiale dans les années 1780-1790. L'ensemble des navires atteint les deux mille bâtiments en 1783-1784, avec une pointe autour de trois mille en 1786-1787. Les tonnages sont généralement supérieurs à cent mille tonnes et l'on constate des pics entre 140 000 et 150 000 tonnes en 1785-1786, tandis que les entrées, habituellement de sept cents à huit cents unités, doublent quasiment. Lorient est alors le septième port français et ses trafics sont portés par les échanges ultramarins. Cette croissance prend son envol au tournant des années 1770.

Le port même de Lorient a vu son statut se complexifier. Depuis 1770, c'est la Marine qui a hérité des installations de la compagnie des Indes, dont le privilège est suspendu. Mais elle doit laisser le commerce libre de l'océan Indien utiliser les anciens équipements de la deuxième compagnie, et notamment le magasin des Indes et l'hôtel des ventes. Lorient n'est plus le seul port à armer pour l'océan Indien, mais il est le plus important et demeure le port obligatoire des retours, le seul qui soit habilité à organiser les ventes. L'implication de ce site hybride dans la guerre d'Indépendance américaine va se traduire par l'implantation d'une ligne transatlantique de Lorient à New York, avec un départ chaque mois, de 1783 à 1787, et d'un port franc pour favoriser les échanges entre la France et les États-Unis. À cet enchevêtrement de fonctions s'ajoute, en 1785, la concession du monopole des échanges avec l'océan Indien au-delà des Mascareignes par le contrôleur général Calonne à un groupe financier et industriel. Cela prend la forme d'une troisième compagnie des Indes qui laisse donc subsister les armements du commerce privé vers les îles de France et de Bourbon – devenues des plateformes

logistiques de marchandises du commerce d'Inde en Inde – et des négriers vers le Mozambique et les Antilles. Au Blanc, en amont, rive droite, du site du Scorff, se trouve le port, également chantier et site d'armement et d'affrètement, de Nicolas Arnoux Dessaulsays qui fournit en fait à cette troisième compagnie des Indes la flotte qu'elle n'avait pas et qu'elle ne pouvait construire sur le site de l'arsenal, propriété de la Marine. En effet, cette création commerciale ne s'accompagne pas d'une rétrocession des anciennes installations de la deuxième compagnie des Indes. Le port marchand de la ville se trouve au quai de l'Aiguillon, entre la cale Orry et la place d'Éprèmesnil, en avant du front immobilier de rivière, que les négociants ont fait construire entre le port, désormais propriété de la Marine, et le théâtre. Lorient est devenu une place commerciale où convergent négociants et armateurs nationaux et internationaux, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants, chargeurs. Certains s'installent, d'autres ne font que passer, mais tissent des réseaux où le port de Lorient occupe une place centrale¹.

326

LORIENT ET LE COMMERCE DE L'OCÉAN INDIEN (1769-1776)

Pour Herbert Luthy², l'histoire des expéditions privées et officieuses dans l'océan Indien s'appuie sur les dépouilles de la deuxième compagnie, jusqu'à la création de la troisième compagnie en 1785, et des entreprises de Panchaud et de sa caisse d'escompte que Turgot autorise enfin à s'établir dans l'hôtel même de la compagnie en liquidation. Vu de Lorient, l'après-1769 est effectivement aux mains des anciens de la deuxième compagnie et voit naître une coalition d'intérêts entre le négoce, la banque et le monde de l'indiennage. Cela modifie la composition des élites lorientaises, qui s'enrichissent de nouveaux acteurs attirés par les nouvelles perspectives de profit.

Le privilège de la deuxième compagnie des Indes au-delà du cap de Bonne Espérance est suspendu et non supprimé, ce qui permet de la ressusciter en 1785, même si c'est dans un format plus restreint. L'administration de la compagnie demeure pour la liquidation de ses affaires, non achevée en 1793, et pour continuer à percevoir les revenus rentiers, que lui garantit le roi, et la distribution des dividendes qui en résulte. En outre, pour l'exercice de certains droits, elle conserve une dimension commerciale. En effet, c'est le bureau de Paris qui délivre jusqu'en 1785 les passeports obligatoires pour l'accès des vaisseaux des armateurs privés aux comptoirs de l'océan Indien. La deuxième compagnie perçoit le droit

- 1 Gérard Le Bouëdec & Hiroyashu Kimizuka, « Lorient, grand port de dimension mondiale de la façade atlantique française (1783-1787)? », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 126, n° 1, 2019, p. 103-125.
- 2 Herbert Lüthy, « Necker et la compagnie des Indes », *Annales Économies, sociétés, civilisations*, Paris, 1960, p. 852-881.

d'indult de 5 % sur toutes les marchandises de l'Inde et de la Chine, et de 3 % sur celles des îles de France et de Bourbon, dont l'introduction pour la vente par le port de Lorient restait obligatoire. Ses agents ainsi que ceux de Fermes appliquent leurs plombs sur les marchandises, pour attester le paiement des droits d'entrée.

Mais les années 1769-1771 sont confuses. D'abord, le commerce des Indes depuis Lorient n'est pas interrompu, car dans l'urgence il faut assurer d'une part le ravitaillement des comptoirs – ce qui explique la continuation des armements qui passent de 5 320 tonneaux en 1769 à 2 650 en 1770 et seulement 650 en 1771 pour la seule Compagnie – et trouver des liquidités, d'où les ventes du 6 novembre 1769 qui rapportent 16 millions de livres. L'arrivée au contrôle général des finances de l'Abbé Terray, ancien syndic de la compagnie et opposant à Maynon d'Inveau, est à l'origine d'une rumeur sur la restauration de la compagnie des Indes. Mais la page était tournée.

Le règlement des comptes de la compagnie reste en suspens jusqu'à ce que l'Abbé Terray, devenu contrôleur général des finances, arrange les choses en faveur des créanciers. Pour permettre à la compagnie de payer ses échéances immédiates, dont 7 millions de livres en février 1770, qui proviennent en grande partie de l'emprunt loterie de 1768, il autorise par lettres patentes du 7 février 1770 d'ouvrir une nouvelle loterie au capital de 12 millions, dont le coût de 10 % est également remboursable en rentes viagères. Les arrêts du 17 février et du 18 avril 1770 règlent la situation entre la compagnie et l'État. La compagnie lui cède tous ses établissements, biens meubles et immeubles, la cité marchande de Lorient, sa flotte et son personnel. En contrepartie, le trésor royal assure à la compagnie une rente annuelle de 1,2 million de livres, qui représente un capital de 30 millions de livres, dont le roi se reconnaît débiteur. Quant aux actionnaires, ils doivent mettre la main au porte-monnaie ; chaque action coûte 400 livres, moyennant quoi le capital nominal peut être fixé à 2 500 livres et la rente à 125 livres. Finalement, la deuxième compagnie subsiste comme une société financière et administrative d'une masse d'intérêts considérables. Ses actions, qui assurent un revenu de 10 à 12 %, continuent de faire l'objet d'un trafic intense.

L'indécision sur le sort de l'actif et des dettes de la compagnie, laissé en suspens entre l'abandon du projet de caisse d'escompte, en août 1769, et les arrêts de février et avril 1770, favorise par ailleurs les spéculations sur les effets de la compagnie. De violents heurts éclatent entre Terray et le comte de Lauragais – devenu porte-parole de l'opposition suite à la radiation de Panchaud pour faillite –, au sujet de la vente publique des marchandises de la compagnie à Lorient, à laquelle plusieurs actionnaires tentent de faire barrage en justice, ainsi que de la livraison de ses vaisseaux à des armateurs privés, dont l'ancien directeur de la compagnie Roth. Le grand livre de la banque Mallet fait écho pour l'exercice du 1^{er} juillet 1770 au 30 juin 1771 à des transactions importantes sur les actions de la compagnie.

Ce nouveau format du commerce de l'océan Indien entre 1769 et 1776 se présente de deux manières. Durant cet intervalle, Lorient accueille non seulement, à l'automne, pour la vente annuelle, tous les navires habilités par l'ancienne compagnie pour le commerce libre dans l'océan Indien, mais elle demeure aussi, et ce très largement, le plus important port de départ avec 61 % des armements, soit 60 % du tonnage, quand ces mêmes taux chutent aux alentours de 30-31 % au cours des deux périodes qui suivent (tableau 1). On peut aussi mesurer la reprise rapide des retours avec l'envol des ventes qui se déroulent à l'hôtel des ventes de Lorient.

Tableau 1. Les armements pour l'océan Indien de 1769 à 1793 (d'après Philippe Haudrère)³

Les ports	1769-1776		1777-1784		1785-1793	
	Armements	Tonneaux	Armements	Tonneaux	Armements	Tonneaux
Lorient	105	50 175	48	19 971	103	42 781
Nantes	23	9 850	21	8 080	20	7 473
Saint-Malo	17	8 170	16	5 930	36	9 637
Le Havre	7	2 200	3	9 100	16	8 58
Dunkerque	1	400	1	3 50	1	300
La Rochelle	17	9 830	11	7 350	19	5 630
Bordeaux	3	1 000	37	17 420	139	45 307
Marseille	7	2 800	16	6 300	84	25 015
Total	170	84 225	153	74 502	334	137 000

Tableau 2. Valeur des importations par le commerce libre de 1771 à 1776 en millions de livres tournois⁴

Année	Valeur
1771	12 602 289
1772	17 129 677
1773	24 385 636
1774	20 205 234
1775	29 884 148
1776	32 846 226

Les anciens membres de la compagnie restent en outre très actifs. Ils appartiennent à une petite élite d'Irlandais catholiques, qui constitue un véritable lobby jacobite et qui a donné à la deuxième compagnie trois directeurs (Duvelaer, Roth et Clonard) et trois gouverneurs généraux (Lally-Tollendal, Law de Lauriston

3 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du xviii^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (xviii^e siècle-xix^e siècle)*, Rennes, PUR, 2014, p. 87-93.

4 Gérard Le Bouëdec, *Lorient ville portuaire, Une nouvelle histoire des origines à nos jours (1666-2016)*, Rennes, PUR, 2017, p. 80.

et Convoy⁵). Les deux frères Roth, François et Edmond, nés à Wexford, sont des partisans forcenés de Charles Stuart, indique Guy Chaussinand-Nogaret. François passe douze ans à Canton et devient chef du conseil de Canton et principal marchand. Il gardera un intérêt particulier pour le commerce de Chine. Il devient directeur de la compagnie au port de Lorient de 1760 à 1764. En 1769, il reprend à son compte le trafic asiatique. Les frères Roth, le beau-frère de François (Pierre Bernier), Le Ray-Chaumont et Jacques Alexandre Goulade, rentré d'Inde en 1768 et que nous retrouverons ultérieurement, forment une compagnie semi-officielle avec la bénédiction du gouvernement et la collaboration du gouverneur de l'Inde, Law de Lauriston. Edmond Roth embarque lui-même avec deux vaisseaux, *Le Pondichéry* et *Le Duc de Duras*. François Roth, Bernier et l'armateur lorientais Foucaud en arment deux autres en 1771. En 1772, François Roth et son beau-frère Pierre Bernier arment à nouveau *Le Duc de Duras* (deuxième voyage) et *Le Massiac*. Après la mort d'Edmond, c'est l'autre beau-frère de François Roth, Joseph-Marie Hay, qui prend le relais pour les expéditions jusqu'en 1777. Thomas Sutton, comte de Clonard, est un membre très important, aussi né à Wexford, du clan jacobite. Deux de ses fils sont officiers du comte d'Estaing pendant la guerre d'Indépendance et commandant en second de l'expédition Lapérouse. Thomas Sutton avait acquis un nombre important d'actions de la compagnie, ce qui lui avait permis de devenir syndic de la compagnie des Indes en 1766 et de diriger sa liquidation. En 1770, avec comme commandant son propre fils, le chevalier Jean de Clonard, officier de la marine du roi, il expédie *Le Duc de Praslin* puis, en 1772, *Le Bretagne*, avec des co-investisseurs bretons comme Pierre Beaugard, trésorier des États de Bretagne, dont les lettres de noblesse, en 1777, faisaient référence à treize participations à des armements pour les Indes. Les frères Antoine et Joseph Delaye, neveux du négociant bayonnais Arnaud Lamaignère⁶, présents à Paris et à l'île de Bourbon, sont les hommes du comte de Clonard (décédé en 1782) et s'installent à Lorient pour s'occuper de ses affaires. Or ces jacobites ne se cantonnent pas aux seules affaires de la compagnie des Indes. Thomas Sutton acquiert une habitation à Saint-Domingue d'une valeur de 7,8 millions de livres. Il s'est associé au banquier parisien Isaac Panchaud dans la Cristallerie de la Reine achetée en 1777 et il est un des initiateurs de la caisse d'escompte. L'acquisition de la société d'exploitation des mines argentifères de Guadalcanal en Estrémadure, en Espagne, en 1768 (liquidée en 1778), montre une grande fusion des élites. Le groupe Clonard-Roth de la compagnie des Indes, avec Pierre Bernier, contrôleur

5 Guy Chaussinand-Nogaret, « À propos d'une entreprise française en Espagne au XVIII^e siècle, les sociétaires de la compagnie de Guadalcanal », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1973, vol. 20, n° 2, p. 185-200.

6 Madeleine Dupuy, *Les Lamaignère, une famille de négociants à Bayonne, Le Havre, aux Isles (1650-1850)*, Rennes, PUR, 2010.

des guerres, et Claude Marie Digoïn de Varigny, caissier de la compagnie des Indes puis contrôleur de la caisse d'escompte, est associé à des agents supérieurs de l'administration royale – sept receveurs généraux, cinq secrétaires du roi, deux intendants de la maison du roi, un grand audencier de France, un intéressé dans les affaires du roi – et la grande banque parisienne Panchaud, Pache et Montguyon. Cette composition se retrouve dans deux sociétés de mines bretonnes, les mines de Châtelaudren et de Poullaouen, avec, aux côtés de François Roth, des officiers royaux, des agents de la compagnie des Indes, comme Pierre de Mory et Leray-Chaumont, et des membres de la noblesse.

330

C'est à cette période que la fratrie des Monneron⁷, qui s'inscrit dans l'histoire de la deuxième compagnie, s'affirme. Le père est lié à la famille Duplex, qui compte le frère du gouverneur général. Quand ce dernier rentre en France, l'aîné de la fratrie, Claude Ange, entre au bureau des livres ausiège parisien de la compagnie. En 1757, après la victoire de Clive, il entre au bureau de la compagnie à Pondichéry ; il n'a alors que vingt-deux ans. Prisonnier puis libéré, il rentre en France avant de repartir de Lorient en 1764 pour prendre son poste auprès de Jean Law de Lauriston, le gouverneur général des Indes orientales à Pondichéry, comme commissionnaire, sous-marchand puis secrétaire, et accède en 1769 au conseil supérieur de Pondichéry. Ses frères l'ont rejoint. Louis fait la navette entre Chandernagor, où il est installé comme négociant, et Port-Louis de l'île de France, où il s'engage dans un intense commerce d'Inde en Inde avec des extensions entre la mer Rouge et Canton. Antoine, capitaine-armateur à l'île de France en 1767, entre en 1771 au service de l'intendant de Chandernagor avant de se faire naturaliser portugais, la neutralité servant les affaires du country Trade. Louis était entré en 1767 également au service de la compagnie. La fratrie est en place pour se déployer dans le monde du commerce asiatique libéré.

La revendication de la liberté du commerce de l'océan Indien coïncide avec le moment où le grand commerce a la capacité financière suffisante pour s'aligner sur les routes qui nécessitent les mises hors les plus élevées. Les Lorientais ont voulu s'engouffrer dans cette brèche. Certains ont tenté une fois les Mascareignes ; d'autres ont eu plus d'ambition, comme René Yves Foucaud ou les Frères Arnoux. Nicolas Arnoux, propriétaire et armateur, finance sept armements, soit 1 850 tonneaux, et prend des participations sur *Le Gange*, *Le Marquis de Castries* et *L'Aquilon* tout en construisant et en armant au cabotage. Foucaud, armateur associé dans onze armements, soit 4 150 tonneaux, semble faire le pari de l'océan Indien en abandonnant le cabotage. Henry de la Blanchetais, Monistrol,

7 Jean François Klein, « Un chainon manquant impérial. Les Monneron, une fratrie d'armateurs », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot, *Les Européens dans les ports en situation coloniale (xvi-xx^e siècles)*, Rennes, PUR, 2014, p. 43-70.

Gérard, Picquet et Saint-Pierre n'hésitent pas à tenter une fois l'aventure vers les Mascareignes. Mais ils ont surestimé leurs capacités financières ; en mars 1773, Arnoux et La Blanchetais signent un mémoire où ils affirment que la fortune des négociants lorientais « n'est pas assez considérable pour qu'ils puissent prétendre à ces armements dont la mise hors est trop forte ». Arnoux dès octobre 1772 se tourne vers les Antilles. Une première faillite de Arnoux frères en 1773 sonne le glas de cette *hybris* lorientaise⁸.

Dans la grande bataille que vont se livrer les grands consortiums d'armements après 1770, les négociants lorientais, qui relevaient la tête et s'émancipaient de la compagnie des Indes, sont pour la plupart voués à devenir les commissionnaires et les correspondants des nouveaux maîtres du commerce de l'océan Indien. Un certain nombre d'acteurs du négoce et du port de la deuxième compagnie vont continuer à œuvrer au développement du commerce de l'océan Indien. Jacques Pierre Lavigne-Buisson, capitaine de vaisseau en 1747, commandant successivement de *L'Espérance*, du *Saint-Malo*, du *Treize cantons*, du *Maurepas* et du *Saint-Contest*, qu'il coule volontairement dans le port de Chandernagor en 1757 pour défendre le comptoir contre l'attaque anglaise, rentre ensuite à Lorient pour prendre les fonctions de capitaine de port en 1760 et succède ensuite à François Roth en juillet 1764, comme directeur de la compagnie des Indes à Lorient. Lors de la remise des installations portuaires au roi, il conserve sa fonction initiale de commandant du port, tout en suivant l'extinction des affaires de la deuxième compagnie jusqu'en 1776-1782, comme en atteste sa correspondance. Anobli en 1776 par lettre de noblesse, il laisse sa place de commandant en 1779, au Malouin Antoine Thévenard. Ce dernier épouse une sœur des deux frères Esnoul-Deschâtelès, de l'élite négociante lorientaise, en 1768. Il entre au service de la compagnie des Indes en 1758. Il commande en second puis devient capitaine du port de Lorient en 1764. Capitaine de vaisseau de la compagnie des Indes en 1767, il est admis dans la Marine royale en 1769 lors de la cession du port au roi. Capitaine de frégate en 1770, il est capitaine en second du port de Brest puis capitaine du port de Brest en 1772. Devenu capitaine de vaisseau en 1773, il est nommé sous-directeur du port de Brest par Sartine en 1776, puis commandant de la Marine à Lorient, de 1779 à 1791, succédant à Jacques Pierre Buisson de La Vigne. Brigadier des armées navales en 1782, chef d'escadre en 1784, ministre éphémère de la Marine en 1791, vice-amiral en 1792, il revient à Lorient de 1801

8 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750-1794) », dans Philippe Haudrière (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, V^e journées franco-britanniques d'Histoire de la Marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996-1997, p. 133-148.

à 1808 comme préfet maritime⁹. La famille Monistrol est arrivée à Lorient avant l'ère de la seconde compagnie. Julien Louis Monistrol (deuxième génération, né en 1730) reprend la fonction de directeur des postes de son père, puis devient contrôleur des ventes de la compagnie en 1765. Après 1770, durant la période du commerce privé de l'océan Indien, il est l'intermédiaire local incontournable des groupes d'affaires qui spéculent sur le commerce asiatique, notamment les consortiums Bernier-Gourlade, Leray-Chaumont-Chevalier-Bourdieu ; Bouffe-Dangirard-Pache-Panchaud. Il a des relations étroites avec la société suisse d'Indiennes Plantamour et Rilliet, et les maisons de l'Inde Lagrénée à Pondichéry et Monneron à Chandernagor. Pensionné à 6 000 livres de la deuxième compagnie, il est encore là pour occuper un poste de sous-directeur de la troisième compagnie, poste que son fils François-Louis (troisième génération) occupe ensuite pour peu de temps à partir de 1791¹⁰.

332

Bien que le relais ait été pris par des investisseurs issus de l'ancienne compagnie, le monde du négoce se précipite à Lorient. Les Malouins sont très présents avec les maisons Le Breton du Blessin, Des Saudrais Sébire et Bécard. Lorient accueille la maison lyonnaise des frères Bérard. Parmi les nouveautés, on compte une forte présence de banquiers¹¹, qui se déploient entre les différents consortiums d'armement qui se recomposent : la banque parisienne (Pache frères, dans le sillage de Panchaud, ou avec Dangirard, Bouffé père et fils, mais aussi Girardot et Haller), la banque suisse avec les Genevois Condolle et Lavit, le Bernois Panchaud, banquier des frères Sutton, les Bâlois Mark, Lavabre et Dorner, que l'on voit derrière les Bérard, le consortium des frères Roth-Pierre Bernier-Alain Du Blessin et Guy Jean Dessaudrais-Sébire, et les alliés amsterdamois du banquier Grant (Hornecca-Hogguer et Fizeaux qui s'engagent auprès de Jacques Donatien Le Ray de Chaumont, Pierre Bernier, Jacques Alexandre Gourlade et Jean Baptiste Chevalier). On remarque aussi un grand nombre de manufacturiers indienneurs, notamment suisses, de Neufchâtel (Pourtales) et de Genève (Labat et Plantamour). Ces consortiums d'armement conservent des pratiques traditionnelles, ce qui, théoriquement, signifie la sous-capitalisation d'une place commerciale – ce qui est le cas de Lorient. Cependant, cela offre la possibilité de faire de juteux profits, comme avec le prêt à la grosse qui atteint des sommes très élevées ou d'autres méthodes nouvelles, bien qu'expérimentées au lendemain de la guerre de Sept Ans. Les armements Roth, associé à Bernier et

9 Nous lui devons la seule évaluation disponible sur le trafic de la rade de Lorient pour les années 1786-1787, dans Antoine Thévenard, *Mémoires relatifs à la Marine*, Paris, Éd. Laurens jeune an VIII, 1799, t. 3, p. 135.

10 Gérard Le Bouëdec, *Les Famille de l'élite lorientaise. Des origines à la seconde guerre mondiale, stratégies sociales et matrimoniales*, Lorient, Archives municipales de Lorient, « Histoire et mémoire », 2022.

11 Herbert Lüthy, *La Banque protestante, op.cit.*

aux Malouins Le Breton de Blessin et Des Saudrais Sébire, des deux navires en 1772, *Le Duc de Duras* et *Le Duc de Penthièvre*, reçoivent le soutien des banquiers Marck et Lavabre de Bâle et des Genevois De Condolle et Lavit, sous forme d'un prêt à la grosse aventure de 100 000 livres tournois. C'est à peu près le même consortium d'armement qui reçoit de Marck et Lavabre 200 000 livres tournois pour l'armement du gros porteur de 1200 tonneaux, *Le Sévère*. Pourtales et Cie prête 96 000 livres à 23 % sur deux ans aux Malouins Pierre Beaugard et Des Saudrais Sébire, pour leur armement du *Fitzjames* en 1775. Mais ces groupes d'armements emploient aussi de nouvelles formes de drainage de capitaux, expérimentées au lendemain de la guerre de Sept Ans. En 1776, la mise hors de plus de deux millions de livres tournois du vaisseau *Le Terray* de 900 tonneaux de la Maison malouine Le Breton de Blessin et Des Saudrais Sébire se décompose en 631 363 livres déboursés réellement, et 1 407 165 livres en fonds de crédits et lettres de change sur Madras et Calcutta. En 1777, pour *L'Aquilon*, Pache frères emprunte par l'entremise de Bourdieu et Chollet, très proches de l'East India Company, à Londres, 1,3 million de roupies du Bengale, soit 3,2 millions de livres tournois en lettres de change sur Madras et Calcutta. André Lespagnol¹² souligne que ce circuit, innovation majeure des banquiers genevois – la Maison Thellusson et Necker de Paris et son partenaire londonien Bourdieu et Chollet – permet, d'une part, aux agents de l'East India Company de rapatrier en Europe leurs fonds personnels, acquis notamment dans le commerce d'Inde en Inde, et d'offrir aux armateurs une capacité d'achat de marchandises aux Indes, d'autre part, de réduire les transferts de piastres vers l'Inde. Les liens avec la finance suisse et les indienneurs de la confédération apparaissent très nettement à Lorient dans la Société Bérard frères. Les frères Bérard, Thomas Simon, l'aîné et Jean Jacques, dit le cadet, n'ont que 31 et 21 ans quand ils arrivent à Lorient en 1772. Leur objectif majeur est d'investir dans le commerce de l'océan Indien, et, on le remarque, de profiter de toutes les opportunités qu'offre alors le port de Lorient. Ce sont des huguenots lyonnais d'origine cévenole, proches du lobby genevois de la nation suisse de Lyon. Le père, Simon Bérard, marchand toilier – marié à Suzanne Féronce, une Suisse originaire de Genève, dont la famille est influente de la nation suisse à Lyon – est décédé en 1763¹³. En 1772, ils réunissent

12 André Lespagnol, « Armements et compagnies des Indes et armements privés français : deux modes de financement », dans Philippe Haudrière (dir.) *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 327-338.

13 Ils s'étaient installés d'abord à Honfleur, avant de faire le choix de Lorient. C'est l'association avec la maison Pourtales qui lance la maison Bérard qui dispose de comptoirs aux Indes. Les deux frères font le voyage des Indes. Jean Jacques, en particulier, est subrécargue sur leur navire *Le Carnate* puis prend la tête de la maison Bérard à Pondichéry. En 1780, c'est lui qui prend la direction de la maison Bérard à Lorient, son frère, Thomas Simon, préférant la proximité des lieux de pouvoir parisien. Voir Gérard Le Bouëdec, *Bérard et compagnie*, Paris, mémoire de maîtrise, 1981.

un capital de 800 000 livres tournois pour l'armement de l'*Hercule* avec l'appui des banques huguenotes où apparaissent les banquiers lyonnais de la nation suisse, Henry Schérer, Hogguer et Cannac. Le succès de cet armement attire les indienneurs neuchâtelois. La Maison Pourtalès et Cie, à la recherche de matières premières (des toiles de coton blanches) pour son industrie d'impression, s'associe à Bérard. Le nouveau groupe Bérard et Pourtalès arme, en 1776, *Le Normand*, *Le Carnate*, *Le Guerrier* et *La Ville d'Arkhangelsk* et s'affirme comme un rival, d'une part du consortium qui a armé *Le Turgot* et *Le Sartine* – Gabriel Julien Bouffe père et fils, Jean François Dangirard, Pache frère et compagnie, Panchaud –, d'autre part de celui constitué par Le Breton De Blessin, Des Saudrais Sébire, Bécard, Bernier, les banquiers Pache, Bouffe, Lavabre et Dorner pour les armements du *Pondichéry*, du *Terray* en 1776 et de *L'Aquilon*. À Marseille, les indienneurs et les banquiers suisses sont aussi présents très rapidement dans les premiers armements de Jacques Rabaud et de Solier, qui envoient en 1771 *Le Conquérant* sur les côtes de Coromandel et du Bengale. On retrouve ces derniers dans la quinzaine d'armements de la société Rabaud Solier, puis Rabaud et Cie et Solier Martin Salavy, effectuée entre 1771 et 1785.

Ainsi la suspension du privilège de la compagnie n'a pas réduit à néant le commerce de l'Inde. Après quelques hésitations, la valeur des importations va croître rapidement, dépassant dès 1773 les 20 millions de livres. Ainsi, Lorient retrouve sa place, mais les acteurs majeurs sont des capitalistes extérieurs à Lorient qui voient dans cette ouverture une opportunité de faire de gros profits¹⁴.

LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE ET L'ÉLARGISSEMENT DES HORIZONS DE LA SPÉCULATION

LORIENT, PORT DE L'AIDE AUX INSURGÉS AMÉRICAINS

Le port de Lorient est instrumentalisé par un lobby franco-américain durant la guerre d'Indépendance. C'est du moins ce que suggère l'étude des Benjamin Franklin Papers, qui fournissent les correspondances entre le Congrès américain, Benjamin Franklin, qui s'installe à Passy, les gentlemen américains en résidence dans les ports et tous les acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans le port de Lorient¹⁵.

14 Louis Dermigny, *La Chine et l'occident. Le commerce de Canton au XVIII^e siècle (1719-1833)*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1964; Gérard Le Bouëdec, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours (1666-2016)*, Rennes, PUR, 2017, p. 78-80.

15 Gérard Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 265-279.

La correspondance américaine¹⁶ met en lumière deux grands noms de l'armement asiatique : Jacques Alexandre Gourolade et les frères Bérard. Alexandre Gourolade fait partie de ces personnes de la compagnie qui ont fait fortune dans l'océan Indien. Il rentre en 1768 en Europe, notamment à Lorient, où il affirme avoir ensuite armé trente-deux navires formant « un capital d'importations-exportations de 40 millions qui ont produit plus de 4 millions de droits ». Dans les années 1775-1777, les Bérard sont plus en vue. Ils ont armé six navires pour l'océan Indien, trois au titre de *Bérard et Pourtales* et trois sous la raison sociale Bérard frères. Ils ont prêté à la grosse pour 158 000 livres en 1776 et eu recours à l'emprunt à la grosse pour une somme de 278 000 livres, mais sont touchés par la faillite Girardot à hauteur de plus de 200 000 livres. Jacques Alexandre Gourolade et les frères Bérard (Thomas Simon, Jean Jacques) se retrouvent associés au second semestre 1777 avec Pierre Victor Constant de Montigny de Montplaisir, négociant et subdélégué, sous la raison sociale Gourolade, Bérard frères et Montplaisir. Lorient est d'abord une base commerciale. C'est l'entrepôt d'approvisionnement des comptoirs français de l'Inde qui dispose, à ce titre, de stocks de munitions, de vivres et d'équipements de soldats. Mais c'est aussi l'entrepôt du commerce désormais libre de l'océan Indien. Les Bérard font remarquer dans la même correspondance que les Américains peuvent trouver à Lorient tous les articles des colonies. Les Américains veulent acquérir des munitions et des armes contre leurs marchandises et celles de leurs prises. Le 2 décembre 1776, les Bérard font savoir qu'ils sont prêts à acquérir des cargaisons de tabac en payant *cash or indraft* à Paris, Amsterdam ou Londres et à des tarifs supérieurs à ceux des fermiers généraux. Dès janvier 1777, Jacques Donatien Leray-Chaumont, qui héberge dans son Hôtel de Valentinois à Passy les représentants du Congrès, fait savoir à ceux-ci qu'il peut leur procurer du salpêtre en provenance d'Inde. Plusieurs navires de commerce avec des chargements d'indigo ou des corsaires avec leurs prises, qui contiennent notamment des marchandises antillaises, viennent chercher des acquéreurs. L'arsenal, à l'activité très limitée, offre surtout des opportunités pour les radoubs, les carénages, les réparations ou le changement de pièces de cordages. Les Américains disposent à Lorient de résidents permanents : James Moylan, correspondant du Congrès, Jonathan Nesbitt, James Cuming, William Macarty et des antennes de Jonathan Williams, installé à Nantes. Lorient est un poste de transit pour les courriers officiels destinés à Passy où séjournent les correspondants du Congrès en France. C'est aussi un port de transit de passagers officiels. C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. En effet, comme on l'a vu

¹⁶ Voir les Benjamin Franklin Papers sur <https://franklinpapers.org/>, consulté le 10 avril 2022.

en 1777, Lorient fut une destination immédiate des corsaires américains avec leurs prises. Bérard, Gourlade et Puchelberg prennent en charge la liquidation des prises en assurant les liaisons avec les autorités de l'amirauté. James Moylan assure pour John Paul Jones l'escompte de lettres de change et des avances sur la liquidation des prises pour payer les équipages. Mais à côté de ces corsaires, le port de Lorient accueille des navires marchands qui viennent vendre leurs cargaisons pour financer l'acquisition de matériel militaire. Deux types de marchandises dominant : d'une part des cargaisons du Sud, avec de l'indigo et du riz de Charlestown, d'autre part, et ce, dès 1778, puis en 1779 et 1780, des cargaisons de tabac de Virginie.

336

C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones en 1779, car Lorient, avec les flottes du commerce de l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. Le port militaire est au service de la base de Brest. Lorient n'est pas un chantier de construction prioritaire. Sa mission est autre. En effet, après avoir armé dix-huit bâtiments de la Marine entre 1778 et 1780, qui transportent à Brest des munitions, des troupes, des vivres et des recharges de vaisseau, l'essentiel de l'activité du port arsenal militaire est d'assurer l'adaptation technique des navires particuliers, mobilisés jusqu'en 1780 sur la base du volontariat ou réquisitionnés, après 1781, pour la guerre, et transformés en navires de combats ou de transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du Nord. Ils rejoignent le plus souvent Brest, d'où partent flottes et convois. Lorient est devenu un marché pour les propriétaires de navires marchands, qui trouvent dans les affrètements royaux une activité alternative. Jusqu'en 1780, les contrats avec le roi prévoient la prise en charge des frais d'armement par le propriétaire, celle de la solde et des vivres de l'équipage par le roi. Le propriétaire reçoit une somme forfaitaire de 300 livres par tonneau. À partir de 1781, Castries, secrétaire d'État de la Marine, mais ancien syndic de l'ancienne compagnie des Indes, décide de réquisitionner tous les navires de 300 tonneaux et plus pour les affréter d'autorité. Le tarif forfaitaire est de 160 livres par tonneau en direction de l'Amérique du Nord et 350 livres vers l'Inde, la Marine assurant la protection d'une escorte. Lorient est particulièrement mobilisée pour la destination de l'Inde, en 1781 : douze bâtiments pour l'île de France, via l'île d'Aix, vingt-trois navires pour Pondichéry, via Brest, et vingt et un navires pour assurer le transport de recharges et de vivres pour permettre la prolongation de la campagne de Thomas d'Orves et de Suffren dans l'océan Indien¹⁷. Les besoins sont tels que le roi a recours à des affrètements de navires neutres. Bérard, à Lorient, en tant que consul général de

17 Philippe Haudrère, « La Révolution de l'Inde n'aura pas lieu » dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes, *La France et l'Indépendance américaine (1778-1783)*, Paris, PUPS, 2005, p 153-168.

Suède en Bretagne, devient l'interlocuteur privilégié de l'État pour mobiliser du tonnage de neutres. Il réussit à mobiliser plus de 4 000 tonneaux grâce à huit navires impériaux et huit navires suédois. Le roi a une autre possibilité : acquérir les navires marchands. Or le marché lorientais est bien pourvu. On note parmi les vendeurs les noms de Gourlade et Bérard. Il en achète quatre en 1778, cinq en 1779 et onze en 1781, dans une fourchette de prix qui oscille entre 250 et 400 000 livres, somme atteinte par le *Malborough*, *Les deux Hélène*, et le *Pérou*. Finalement, la guerre est avant tout une opportunité de profit pour la communauté franco-américaine à travers la liquidation des prises, les approvisionnements des insurgés et le marché des produits américains. C'est aussi le cas pour le monde de l'armement qui affrète ses navires au roi pour le transport de troupes. C'est également une opportunité pour les chantiers privés, notamment le chantier Arnoux-Dessauls du Blanc qui accroît ses constructions pour des armateurs privés. La participation active à la guerre d'Indépendance américaine se traduit à Lorient par la création d'une ligne de paquebots qui assure une liaison mensuelle entre Lorient et New York, dès 1783, et par la création d'un port franc en 1784. C'est une société d'économie mixte qui gère la liaison Lorient-New York, présidée par le banquier parisien Le Couteulx de la Noray. La Marine fournit les navires et leurs équipages ; les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le groupe bancaire parisien prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportés. Le siège est à Paris ; Lorient n'est que le port opérationnel, suivant le modèle classique¹⁸.

Le lien entre la guerre d'Indépendance et le commerce des Indes se niche dans les cargaisons des navires marchands, qui sont pris à fret par le roi pour ravitailler l'escadre de l'océan Indien, protégés par des bâtiments de guerre, et qui, au retour, passent aux Mascareignes pour charger les produits des Indes issus du commerce d'Inde en Inde. Mais les capitaux investis dans le commerce asiatique se portent maintenant sur les pavillons neutres¹⁹. Ainsi, le comte de Clonard arme en 1782, à La Rochelle, *Le Fier* avec une cargaison de retour de 800 000 livres, sous pavillon hollandais avec comme destination fictive Le Cap, alors qu'il fait voile vers le Port-Louis de l'île de France. Entre 1777 et 1782, Les Rochelais et les Bordelais arment au moins cinq navires sous pavillon hollandais, et les Marseillais, deux sous pavillon sarde. Mais il faut mesurer l'importance des Pays-Bas autrichiens pendant cette guerre. Les armements soi-disant impériaux sont d'ailleurs encouragés par

18 Gérard Le Bouëdec, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *les Marines de guerre pendant la guerre d'Indépendance*, Paris, PUPS, 2013, p. 265-279.

19 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du XVIII^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (XVII^e-XIX^e siècle)*, op. cit., p. 87-96.

le gouvernement français. Ainsi celui du *Prince de Kaunitz*, en 1779, qui serait en fait *Le Superbe* de Lorient²⁰, a été commandité par le banquier Charles de Proli d'Anvers²¹ pour le compte du Chevalier de Borrekens et de Dominique Nayel d'Anvers. Il le finance par douze emprunts à la grosse soit 712 000 livres dont 351 000 proviennent de six emprunts à Thomas Simon Bérard, 351 000 de cinq emprunts à Arnaud François Delaville et un de 10 000 à Dominique Deurbrouck de Nantes. Les sommes ne sont pas versées au comptant, comme dans la plupart des contrats de grosse, mais en lettres de change payables à Cadix en piastres, qui sont alors chargées par le navire pour acquérir les produits asiatiques. Les risques commencent à courir non pas au départ à Lorient, mais à partir du moment où les piastres sont chargées à Cadix. Le lieu de remboursement est Paris chez Pierre Bernier. D'ailleurs, tous les actes, sauf un, se font sous le cautionnement de Pierre Bernier. Sa destination est la Chine pour un retour à Trieste²². Mais les réseaux informels sont activés, comme celui des frères Monneron²³. Claude Ange, qui est devenu inspecteur des manufactures de tabac depuis son retour à Paris en 1771, sert de relais bancaire parisien à l'intendant général Lagrenée de Mézières pendant la guerre. Lagrenée emploie parallèlement Janvier Monneron comme relais avec Londres et les maisons de commerce anglo-indiennes de Madras et Calcutta, où Louis Monneron opère régulièrement jusqu'en février 1780, quand les Anglais comprennent qu'il travaille pour la France. Antoine, rentré aussi au service de Lagrenée, tisse des liens avec les Hollandais. Profitant de son pavillon portugais, il est envoyé auprès du gouverneur des Indes néerlandaises pour tenter de briser la poussée britannique. Ange Monneron revient alors en 1781 à Pondichéry, comme ordonnateur des ports arsenaux de la Marine aux Indes orientales. Il est, en outre, nommé intendant général du comptoir en février. Il arme avec ses frères une flotte de corsaires pour aller piller les navires de l'East India Company, dans le but de ravitailler Pondichéry, l'île de France et d'affaiblir l'Angleterre.

20 Louis Dermigny a publié les mémoires de Charles Constant sur le commerce de la Chine (Paris, S.E.V.P.E.N., 1960) qui avait embarqué sur *Le Prince de Kaunitz*, qui n'était autre que l'ancien *Superbe* de François Roth (et Foucaud et Cie), expédié à Canton en 1774.

21 Ostende s'est mué en centre de commerce clandestin très tôt. Ainsi, en 1775, est créée la société asiatique de Trieste, qui n'est qu'une domiciliation fallacieuse. Derrière cette société, se trouve Proli et William Bolts, un transfuge de la compagnie anglaise.

22 Ce sont les actes de pacotilles des archives notariales qui révèlent que Proli l'armait au nom de la compagnie impériale de Trieste, sous la direction de Maugendre, le capitaine effectif, et Marquay, officier de la compagnie des Indes en France. Mais Louis Dermigny précise que le capitaine nominal est Angelus Leeps d'Ostende, «qu'un faux certificat fabriqué pour la circonstance donne comme natif de Vienne». Nous devons de nombreuses informations notariales à l'amabilité de Yann Le Barh.

23 Jean François Klein, «Un chaînon manquant impérial», art.cit.

Ils mêlent aux flottes des opérations financières interlopes en traitant avec les Danois, les Hollandais et les Portugais. Louis est diplomate en poste à Ceylan et reste inscrit comme marchand de Chandernagor. Il investit dans l'armement de *La Marguerite*, de la firme Lucas Anneau de Chandernagor. En 1780, il utilise un navire danois *Le Frédériknagor*, qu'il conduit jusqu'à Djedda pour y charger une importante cargaison de moka qu'il revend ensuite à Calcutta par l'intermédiaire de la maison juive Da Costa avec laquelle il spéculé sur des échanges en direction du Caire. L'affaire de la mer Rouge illustre cette volonté d'étendre l'interlope indienne. Louis Dermigny signale le projet de Proli qui fonde une société de la mer Rouge avec un pavillon sarde et toscan et celui, en 1784, des Marseillais Seimandi et Audibert d'une société pour le commerce de l'Inde par Suez, avec un soutien initial de Castries et Vergennes.

La maison de commission Delaville-Leroulx²⁴ de Gand, aux Pays-Bas autrichiens neutres, qui va ensuite s'installer à Lorient, est un miroir de la spéculation qui est sur le point de se déchaîner. En effet, il faut d'abord se transporter à Gand et à Hambourg, où naissent certains réseaux. Le jeune Joseph Delaville Leroulx passe ses jeunes années à voyager, avant de se marier le 24 novembre 1771, à Amsterdam, avec Marie Thérèse Lefebvre, issue d'une famille huguenote installée à Scheld, près d'Anvers, propriétaire à Nordköpping, en Suède, d'une manufacture de cuivre et bronze. Presque polyglotte, il parle hollandais, italien, anglais et un peu allemand, bien que sa langue de commerce soit le français. Si le voyage est indissociable de l'apprentissage du métier de négociant, c'est au comptoir chez Jean Texier et Cie d'Amsterdam, pendant quatre ans et demi, comme commis-négociant, qu'il parfait sa formation et apprend notamment à maîtriser la comptabilité à partie double, avant de s'installer à son compte à Gand, à trente-quatre ans, en 1778.

Son métier consiste à recevoir en consignation des marchandises, à les stocker dans son entrepôt pour une certaine durée, avant leur simple transfert ou expédition et vente sur des navires, le plus souvent sous pavillon neutre, qu'il

24 Le fonds Delaville Leroulx, acquis par le Service Historique de la Défense de Lorient, comprend les registres de factures (1777-1785), de comptabilité (1780-1785) et de correspondances (1781-1785) qui couvrent la période gantoise de l'activité de Delaville-Leroulx. La période lorientaise n'est couverte qu'à partir de 1793 : Le livre Magasin (1793-1797), *Le Grand livre des marchandises* (1797-1801) – dont seules soixante-neuf pages sont utilisées –, le livre des factures d'achats, comptes et ventes, comptes et frais (1793-1797). Le recours aux rôles d'armement et de désarmement (2P 18, 19, 52, 53) du Service historique de la défense de Lorient, les actes notariés des séries 17 C et 6^e et les archives révolutionnaires de la série L 1075 et 1080 des archives départementales du Morbihan ont permis de compléter les sources primaires. Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroulx, Entre Négoce et politique, ou la carrière du premier parlementaire lorientais », *Annales de Bretagne et des Pays de L'Ouest*, 2017, t. 124, n° 2, p. 75-99.

doit affréter. Sa rémunération à la commission est de 1 à 2 % *ad valorem*. Il exerce ce métier de commissionnaire entre 1778 et 1784-1785, soit pendant la guerre d'Indépendance américaine où les Pays-Bas autrichiens bénéficient du statut favorable de neutres, pour devenir une plateforme du commerce international de temps de guerre. Ses registres de comptabilité font apparaître un réseau de 296 partenaires répartis sur neuf pays, où dominent deux espaces préférentiels : d'une part les ports français (42,5 %), d'autre part l'ensemble Pays-Bas et Provinces-Unies (43,1 %). Les principaux ports d'importation sont Nantes, en tête très largement, Le Havre, Ostende, La Rochelle, Gand, Lorient, mais aussi Brest, Marseille, Bordeaux, Lisbonne, Cadix, Amsterdam, Hambourg, Elbing, avec une concentration des exportations vers Amsterdam, Bruges, Ostende, Gand, Cadix, Le Havre. Les produits coloniaux occupent une place majeure : les cuirs (Buenos Aires, Pernambouc), le coton (notamment de Guadeloupe), la cochenille, l'indigo (Saint-Domingue), le tabac (Saint-Vincent et la Virginie), le café de Bourbon et Saint-Domingue, le clou de girofle, la noix de muscade, le poivre (Lisbonne, Amsterdam), le sucre (Jamaïque, La Havane, Martinique, Port au Prince au Saint-Domingue), le thé chinois. Ces produits dominent les commissions de vente. Joseph Delaville Leroulx affrète au total trente-sept navires, pour cinquante-deux voyages entre 1780 et 1785. Il possède en propre un caboteur, *Le Mercure de Gand*, sous pavillon impérial. Il affrète surtout des navires neutres, usant de faux ou de doubles connaissements, pour échapper aux navires anglais. Les navires hollandais dominent, mais après la prise de Saint-Eustache et l'entrée en guerre des Provinces-Unies, il se tourne vers les Danois et les Ostendais. L'étude de sa correspondance met en valeur l'importance de plusieurs places commerciales qui jouent un rôle majeur dans le fonctionnement de sa maison de commerce. Ses plus gros commettants sont à Amsterdam (Les maisons Strekeesen, Jean Neel et Fils, Jean Pierre Saint-Martin, Jean Texier et Cie). La veuve Lambert de Ronquier de Bruges lui fournit des navires à affréter dans le cadre de commissions d'expéditions. Quand il s'agit de voitures, pour des transports terrestres, il s'adresse à J. B. Champon et Flamant Frères, de Lille. Jean de Vette est son correspondant à Ostende. Il a recours à plusieurs maisons d'assurance, surtout hambourgeoises, où domine la société Pope de Chapeau Rouge. Il dispose à Londres des services du consul impérial, Antonio Bartolomeo Songa, pour récupérer les marchandises au moins, sinon les navires, en cas d'arraisonnement par la course britannique – d'autant qu'il n'est pas impossible que les cargaisons ne se limitent pas aux seuls marchandises et matières premières en ces temps de guerre. Or ce négociant va bientôt migrer vers Lorient en 1785. Que s'est-il passé ? Pour y répondre, il faut faire le détour par Hambourg, où, en 1784, il recherche plutôt activement une maison avec magasin à proximité du port, précisant à Charles Lemesle Oursel Isambert et Cie : « Je saurais parler allemand avant de partir d'ici parce que

j'apprends aisément les langues étrangères. » Pourquoi ? Il donne une explication dans sa correspondance : « Le gouvernement désirant établir des maisons françaises dans le nord ayant écrit à ce sujet à toutes les chambres de commerce de France, j'ai été choisi et par les négociants les plus distingués des ports, et par le gouvernement pour former la maison d'Hambourg où je me rendrai [...] avec un demi-million, quatre navires (de 300 tonneaux) et les commissions de la Marine, voilà les raisons qui me font quitter ce pays. » C'est une nouvelle tentative pour reprendre pied sur les routes du grand cabotage du nord, d'où le pavillon français est largement absent. Il a donc la délicate mission de diriger le comptoir d'Hambourg, l'une des places majeures du commerce européen, pour redonner au pavillon français sa place sur le trafic de la grande rocade européenne. C'est un projet conjoint avec la Marine (il fait référence à Castries) et un groupe d'investisseurs. Il cite en particulier les actionnaires principaux, Le Coulteux de la Noray de Paris et Armand François Delaville, de parenté nantaise, que nous avons rencontrés dans le montage du *Prince de Kaunitz*, et des actionnaires minoritaires, Périer (deux actions), de Vizille et Lorient, Walwein (trois actions) de Bruges, les banquiers parisiens Mallet père et fils (une action), Ribard et Levieux (deux actions). L'ensemble de ces actionnaires sont déjà des partenaires commerciaux de Joseph Delaville-Leroux. Derrière les noms de Le Coulteux et Mallet, c'est la grande banque parisienne que l'on peut identifier et que l'on retrouve dans ses livres de comptes : Girardot Haller et Cie, Deshaumet père, Le Coulteux de La Noray, Lavabre Doerner et cie, Mallet père et fils, Thelluson. Son frère René, proche de Le Coulteux, connaît Necker. C'est donc un projet solide, auquel sont fortement associés le pouvoir et la Marine, et doté de moyens importants : un demi-million de livres et quatre navires de 300 tonneaux (payables sur cinq ans). Joseph Delaville Leroux précise à Girardot Haller et Cie que la mission est primordiale pour l'État français certes, mais c'est d'abord un projet commercial avec des commissions d'achat de cuivre, bois, laine, toiles, des commissions de vente de sucre, café, indigo, tabac, vins, thé de l'Inde, poivre, fruit, etc., des commissions d'armement, des commissions d'assurances et des commissions du gouvernement *en temps calme*.

Or dans ce projet et dans le réseau de Joseph Delaville-Leroux se retrouve un certain nombre d'acteurs majeurs proaméricains et de la troisième compagnie des Indes, ceux de la banque parisienne : Girardot Haller, Deshommet père, Mallet père et fils, les Anglais Thelluson et Herries. Ce dernier est l'un des banquiers de la future troisième compagnie et du constructeur lorientais Arnoux Dessaulsays. On retrouve aussi les deux clans Bérard, celui de Paris (Simon) et celui de Lorient (Jean Jacques), Augustin Périer, le frère de Claude – l'indienneur de Vizille dont la femme est la sœur de Carié, associé de Joseph Delaville Leroux dans une société d'armement qu'il crée à Lorient en 1787. Les protagonistes du

projet hambourgeois renoncent à se frotter à la concurrence européenne du grand cabotage pour jeter leur dévolu sur la franchise du port de Lorient et le commerce asiatique, bien plus juteux. Delaville-Leroux quitte alors Hambourg et arrive à Lorient²⁵.

LORIENT UN PORT AUX HORIZONS ASIATIQUE ET AMÉRICAIN, UN POTENTIEL DE SPÉCULATION MONDIALE

LORIENT « PORTE DES ÉTATS-UNIS » ET PLATEFORME DE CONTREBANDE²⁶

342

L'implication de ce site hybride dans la guerre d'Indépendance américaine se traduit en retour par l'implantation, certes, d'une ligne transatlantique Lorient-New York, avec un départ par mois de 1783 à 1787, mais aussi d'un port franc. Les échanges avec les États-Unis, dominés par les importations de tabac, ont comme effet collatéral le commerce de contrebande avec les îles britanniques. Le trafic avec les États-Unis, c'est d'abord les vingt-neuf rotations complètes Lorient-New York entre septembre 1783 et mai 1787 sur les courriers de l'Europe, de l'Amérique, du Port-Louis, de New York et de Lorient, qui transportent passagers et courriers et les échanges entre les ports américains de la côte Est et le port franc de Lorient.

Tableau 3. Le mouvement des navires marchands américains au port de Lorient

Années	Entrées	Relâches	Sorties	Total
1783	8	4	18 congés (22)	30 (34)
1784	12	1	10 congés (14)	23 (27)
1785	35	3	26 congés (17)	62 (65)
1786	59	4	108 congés (49)	171 (112)
1787	21	2	43 congés (41)	66 (64)

C'est ensuite, entre 1783 et 1787, le mouvement de navires américains (dont l'évaluation à la sortie est incertaine) qui atteint un sommet en 1785 et 1786 en provenance de vingt-six ports de la côte est situés dans les états du Massachusetts (Salem et Boston), de Rhode Island, du Maryland (Baltimore), de Pennsylvanie (Philadelphie), de Virginie (Alexandrie) de Caroline et Géorgie. Même si l'éventail des cargaisons paraît diversifié, c'est le tabac qui domine. Le port de Lorient importe 9 947 boucauds de tabac, soit 45 % environ du total de l'importation

25 Cécile Haroche, *Joseph Delaville-Leroux, négociant à Gand (1777-1785)*, mémoire de maîtrise, Lorient/Vannes, université de Bretagne Sud, 2001.

26 Gérard Le Bouëdec & Hiroyashu Kimizuka, « Lorient, grand port de dimension mondiale de la façade atlantique française (1783-1787) », art. cit., p. 103-125.

française, depuis le premier janvier 1786 jusqu'au 3 septembre 1787²⁷. Plus tard dans les années 1790-1795, Lorient, en difficulté pour son approvisionnement alimentaire, accueille des flottes américaines de grains.

Les cargaisons de tabac à 84 % américaines ne font que transiter par le port franc, où la Ferme des tabacs les réceptionne, avant d'être réacheminées vers les manufactures de Morlaix, Bordeaux, Rouen, Le Havre et Dieppe. À ce trafic, s'est greffé un gros trafic de *smooglage* (contrebande), où le tabac occupe une place majeure à côté des alcools, thés, cafés, et textiles de l'océan Indien, sous le contrôle d'Anglais, et surtout d'Irlandais de Dublin et de Cork, qui arrivent avec leurs caboteurs de 50 tonneaux environ, souvent sur lest, et qui repartent avec un connaissance où figure la destination fictive de Nord-Ferrow. D'après les congés délivrés à l'amirauté de Lorient en 1787²⁸, à part trois bâtiments (*La Henriette* de Philadelphie, *Le William & Jonel* de Londres et *Le Peggy* de Falmouth), tous les bâtiments, sortant de ce port de Lorient à destination de Nord-Ferrow en cette année, sont issus des ports irlandais, tels que Cork (767 tonneaux), Dublin (742 tonneaux), et autres ports (145 tonneaux). Une lettre de Lanchon frères & C^{ie}, maison du négoce lorientaise, à Thomas Jefferson, nous traduit également l'importance de cette fraude. 4 000 à 5 000 *hogsheads* de tabac sont transportés annuellement de Lorient en Irlande par le *smooglage*²⁹. Comme le montre le **tableau 4**, le rythme du *smooglage* coïncide avec celui des entrées des navires américains.

Tableau 4. Nombre annuel de navires avec faux connaissance, tonnage moyen et marchandises transportées

Années	Nombre de navires avec faux connaissance/tonnage moyen	Marchandises
1783	3/30	Tabac
1784	8/15-50	Tabac, alcool, thé
1785	16/3-52	Tabac, Thé, Café
1786	29/4-121	Tabac, Thé, Café
1787	44/7-50	Tabac, Thé, Café

Mais, assez rapidement, l'avenir de la frontière maritime américaine déçoit. La conception spéculative d'une opération – dont les financeurs attendaient des profits qui ne sont pas au rendez-vous –, une perception trop optimiste de ce que pouvaient être les États-Unis, la position trop excentrée de Lorient, éloignée

27 Julian P. Boyd (éd.), *The Papers of Thomas Jefferson*, vol. 12, Princeton, Princeton UP, 1955, p. 212.

28 Archives Départementales du Morbihan, 10B19.

29 Julian P. Boyd (éd.), *The Papers of Thomas Jefferson*, op. cit., p. 378. Les relations familiales des négociants irlandais-américains avec les clients irlandais contribuent au développement du commerce licite et illicite du tabac à Lorient ; voir n. 26, p. 120-121.

des clients parisiens avant tout, expliquent l'échec de ligne Lorient New-York. Le port franc va rapidement se transformer en véritable boulet. En étendant la franchise à toute la ville, et non au seul port, sous la pression américaine, le port franc transforme Lorient en ville étrangère au reste du royaume du point de vue fiscal. Le port franc, pensé pour permettre aux Américains de vendre leur tabac qui, après avoir transité par des commissionnaires, finit dans les entrepôts de l'entreprise monopolistique qu'est la ferme générale, n'a pas de réel impact positif sur l'économie lorientaise. Les tabacs sont réexportés vers la manufacture de tabac de Morlaix tandis que la contrebande du tabac prospère. Les Français ont, de leur côté, largement surestimé les capacités de l'économie américaine tandis que les Américains ont surestimé la capacité du port à leur fournir un fret de retour, ce qui conduit les navires américains, après leur déchargement à Lorient à poursuivre vers leurs anciennes destinations anglaises. Fallait-il un port franc pour le seul tabac américain ? Du côté lorientais, les armements sont restés peu nombreux, quatorze de 1783 à 1787, dont huit sont le fait de deux armateurs, Mazois et Bérard, très engagés aux côtés des Américains dans l'ouverture de cette nouvelle voie maritime sur l'Atlantique nord. Mazois n'est autre que le directeur de la ligne transatlantique et Bérard a soutenu financièrement l'escadre de Paul Jones et fait pression pour la zone franche plus large. Son navire ne s'appelle-t-il pas, précisément, *Le Port Franc* ? À partir du 29 décembre 1787, l'intérêt de la franchise lorientaise est obsolète pour les Américains, dans la mesure où tous les ports ouverts au commerce des colonies disposent alors d'un privilège d'entrepôt. Son maintien n'a plus que des inconvénients. Mais c'est surtout parce que la création de la troisième compagnie des Indes, le 14 avril 1785, en mettant fin au commerce libre des marchandises des Indes – même si son monopole ne s'exerce qu'après l'île de France qui devient alors un *supermarché des produits asiatiques* –, enlève le seul fret de retour qu'auraient pu charger les Américains, en sachant que ces produits de luxe chers et peu volumineux ne pourraient pas remplir les cales des navires américains.

LE COMMERCE DE L'OCÉAN INDIEN, ENTRE TROISIÈME COMPAGNIE ET COMMERCE LIBRE

Après la guerre d'Indépendance, le gouvernement veut éviter que les armements sous pavillon de complaisance n'offrent trop de facilité à l'évasion fiscale. Dès les préliminaires de paix (janvier-février 1783), une campagne d'armement pour la Chine est organisée sous prétexte d'approvisionner le marché français en produits d'Asie. L'opération est montée par des armateurs proches du pouvoir, les Malouins Grandclos-Meslé. Cet armement comprend trois navires prêtés par le roi, qui représentent un capital de six millions de livres avancés par tous les ports

de royaume, chacun se voyant imposer une partie du paquet des 1 200 actions de 5 000 livres, avec des lots plus importants pour Marseille (400) et Bordeaux (320). Une opération similaire est renouvelée en février 1785 avec un armement. Ces armements, sous la protection de l'État pour relancer les échanges avec l'océan Indien, annoncent la création de la troisième compagnie des Indes. Ainsi, le commerce privé des Indes va connaître la même évolution que lors de la période malouine de la première compagnie. À l'origine, un rapport confidentiel préparé à la demande du contrôleur général par le financier armateur Jacques Alexandre Goulade, que nous avons sans cesse retrouvé, suggère que seule une compagnie à monopole est apte à concurrencer les Anglais sur les routes commerciales de l'Inde et de la Chine³⁰. En effet, Calonne prend la décision le 14 avril 1785 de créer une troisième compagnie des Indes orientales et de Chine³¹ avec le monopole pour sept ans, puis porté à quinze ans le 21 septembre 1786, sur les échanges asiatiques au-delà de l'île de France, avec, comme port de départ et de ventes, Lorient. Elle ne dispose pas de la puissance publique sur les comptoirs³² qui sont sous autorité royale. Le dossier de ce nouveau virage permet de confronter les différents arguments. Le commerce libre est accusé de faire monter les prix en Inde et de les avilir en France. L'éventail des marchandises vendues en France serait moins large. Les armements auraient manqué de capitaux alors que les sociétés d'armements privés ont mieux réussi que les compagnies non seulement l'internationalisation du commerce de l'océan Indien, mais également l'intégration du capitalisme bancaire et industriel dans ce commerce. Les bénéficiaires du commerce libre avant la guerre s'expliqueraient uniquement par une conjoncture favorable, car dans la réalité les négociants achetaient en Inde à des prix plus élevés, de 20 à 30 %, que ce qu'une compagnie aurait obtenu en provoquant des transferts plus importants de numéraire. Cet argument est fallacieux, car le commerce libre, dont nous avons vu que 40 % des destinations sont l'île de France, finançait ses achats avec 45 % de piastres et de lettres de change et 55 % de marchandises, alors que l'ancienne compagnie le faisait avec 13 % de marchandises et 87 % de piastres. Les défenseurs du commerce libre n'avaient aucun mal à montrer qu'ils servaient les intérêts de l'économie nationale. Le dossier des relations avec l'Angleterre est plutôt chargé. Les opposants au commerce libre se placent sur le terrain de la morale et de la

30 Philippe Haudrère, « Quelques aspects du commerce entre la France et l'Asie à la fin du XVIII^e siècle (1765-1793) », dans Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien (XVII^e-XIX^e siècle)*, op. cit., p. 87-96.

31 Jules Conan, *La Dernière compagnie des Indes, 1785-1875*, Paris, Rivière, 1942. Gérard Le Bouëdec, « Commerce libre et compagnie de Calonne », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard / Ministère de la Défense (DMPA), 2013, p. 240-249.

32 Elle ouvre des comptoirs dans les établissements français à Canton, Pondichéry, Chandernagor, Mahé, Moka, l'île de France.

politique pour dénoncer la trahison des intérêts nationaux. Les armateurs ne font-ils pas appel aux lettres de change sur Madras et Calcutta, permettant ainsi aux capitaux anglais d'être rapatriés en Europe³³ ? Leurs navires servent les intérêts anglais et ramènent des marchandises à fret pour le compte des Anglais sur Lorient comme l'ont fait *Le Bretagne*, *La Chancelière de Brabant* ou *Le Notre Dame de Carmel*. Or, la troisième compagnie est créée dans une certaine proximité avec les dirigeants de l'East India company, que les circuits de financement avaient déjà établie et que rencontrent, à la demande de Calonne, Guillaume Sabatier et Pierre Desprez, deux des futurs directeurs en 1784. Cela fait suite aux négociations lancées dès 1783 par le banquier Haller sous le patronage de Castries, mais contre l'avis de Vergennes, qui aurait voulu en faire une arme contre l'Angleterre. Le poids de la maison écossaise Herries, qui a pris le relais de James Bourdieu, paraît assez considérable dans le montage et le fonctionnement de la compagnie. Lié par ses filiales aux Pays-Bas et en Espagne aux milieux financiers de l'entourage de Calonne, très proche de Jean Jacques Bérard, Charles Herries est à la fois l'un des banquiers de la compagnie et de Arnoux, correspondant à Londres pour ses approvisionnements, acquéreur d'un des navires, *Le Hussard*, doublé et chevillé en cuivre fourni par Grenfel de Liverpool, assureur et prêteur à la grosse avec Hope et Cie d'Amsterdam et LeCouteulx de la Noray.

La réalité est plus prosaïque. Le commerce des Indes est au cœur d'un affrontement entre deux groupes financiers, bancaires et industriels qui souhaitent faire main basse sur ce commerce asiatique, en dissimulant leur véritable objectif derrière une rhétorique dialectique sur les vertus du monopole et les défauts du commerce libre. Or les deux groupes liés à la grande banque et à l'indiennage sont représentés à Lorient d'une part par Gourlade, Bernier, en lien avec Jacques Augustin Périer, dont le frère Claude est indienneur à Vizille, et James Bourdieu à Londres, proche de l'East India et qui semble avoir été le mieux placé ; d'autre part par les Bérard associés à l'industrie huguenote de l'indiennage de Neufchâtel. Les Bérard prétendent avoir les reins assez solides pour faire fonctionner le monopole

33 L'organisation des transferts de fonds Europe-Inde est réduite par le rapatriement des fortunes des agents accumulées grâce au commerce d'Inde en Inde. De 1770 à 1785, cela fonctionne des trois façons suivantes : achat des lettres de change émises par les compagnies anglaise, danoise, hollandaise et françaises payables en Europe ; placement à la grosse aventure sur des vaisseaux armés à Copenhague, Ostende, Lisbonne ; chargement de fonds sous formes de marchandises sur des bâtiments qui vont à l'île de France et en Europe, sur des bâtiments étrangers (clandestins), dont les Français sont exclus, et sur des bâtiments américains. La troisième compagnie s'appuie sur les liens tissés avec Herries, Bourdieu et Chollet : achat de traites sur l'Inde à Londres ou à Pondichéry, à Madras, au Bengale, ou tirées sur Sabatier et Desprez, banquiers à Paris et directeurs de la compagnie, et qui se font ensuite payer à Londres.

à partir de Lorient. Vergennes, qui a mis son veto à une solution sous tutelle de l'East India, impose un compromis : la direction à douze de la compagnie, avec Gourlade Jacques Alexandre, Bérard Thomas Simon dit L'Aîné ; Périer Jacques Augustin ; Bernier Pierre ; Bézard Jacques ; Demars Étienne François, Dodun Jacques ; Sabatier Guillaume, Desprez Pierre, Montessuy Denis, Bérard Jean Jacques dit Le Cadet, Moracin Jean François ; et Gougenot Louis Georges. Mais cette composition cache mal les tensions entre la direction parisienne, présidée par Thomas Simon Bérard et le comité lorientais de Jean Jacques Bérard, qui est de plus en plus dominé par Gourlade et Bernier. Sur les douze directeurs et actionnaires, six ont été très actifs à Lorient pendant toute la période 1770-1793 : Bernier, Gourlade, Thomas Simon Bérard et Jean Jacques Bérard, Jacques Augustin Périer et plus tardivement Etienne Demars. Jean Jacques Bérard et Jacques Augustin Périer ont été les plus lorientais de cette direction de la compagnie. Finalement, cette troisième compagnie est parisienne à 59 % et suisse à 30 %. Le réseau de Gand se reconstitue au service de la compagnie des Indes. Celle-ci s'installe dans l'hôtel de Massiac, place des Victoires, et non dans l'hôtel Tubeuf de la deuxième compagnie des Indes.

Jacques-Augustin Périer est le fils de Jacques II Périer, issu d'une famille qui a bâti dans le Dauphiné sa fortune sur le commerce des toiles de chanvre tissées par les paysans voironnais. Elle élargit son champ d'activité en s'intéressant aux toiles blanches de coton et aux indiennes ; c'est dans cette perspective que Jacques-Augustin est envoyé à Lorient, comme en atteste cette lettre adressée à son père Jacques, le 19 décembre 1773³⁴. Les Périer³⁵ font effectivement de gros achats aux ventes de Lorient, pour 850 177,17 livres en 1768 et 479 081,7 livres en 1769, soit 3 % de l'ensemble des ventes de la compagnie pour cette année-là. Son frère Claude ouvre une manufacture d'indiennes à Vizille. Lorient, port du commerce libre vers l'océan Indien, importe des toiles blanches pour l'impression. Claude, via Marseille, s'est aussi engagé dans le commerce atlantique et acquiert une plantation de canne à sucre à Saint-Domingue. Mais c'est autour de la création, en 1785, de la troisième compagnie des Indes, dont Jacques-Augustin est actionnaire à hauteur

34 Lettre d'Augustin Périer à son père, à propos d'un voyage en Chine, datée de Lorient le 19 décembre 1773 : « Puisque vous me demandez les motifs qui me déterminent si fortement à ce voyage, les voici : [...] celui de former mes connaissances dans la branche du commerce à laquelle je me suis attaché [...], l'accroissement de ma fortune qui doit être compté pour beaucoup en raison du peu de soin que j'y sacrifie », Archives départementales de l'Isère, II J 28/27, dans Robert Chagny (dir.), *Une dynastie bourgeoise dans la Révolution : les Périer*, Château de Vizille, Conseil Général de l'Isère / musée de la Révolution française, 1984, cat. exp., p. 28-31.

35 Robert Chagny (dir.), *Une dynastie bourgeoise dans la révolution : les Périer*, op. cit.

de 500 000 livres et administrateur³⁶, que l'on mesure mieux l'environnement lorientais de Jacques-Augustin Périer et ses relations avec les Carié et Joseph Delaville-Leroulx. Depuis 1775 (ou 1777), Jacques-Augustin est marié avec Marie Charlotte Carié, sœur d'Henri Liévain Carié, fils de Nicolas Carié, du négoce parisien, et d'Anne Marie Braeckman, originaire de Gand. Henry Liévain Carié se marie en 1795 à Eulalie Gabrielle Bézard, fille de Jacques Bézard, directeur de la compagnie en 1785, qui sera guillotiné quelques mois avant le mariage de sa fille avec Henri Liévain. Il faut se transporter justement à Gand où Joseph Delaville Le Roulx, qui y était commissionnaire pendant la guerre d'Indépendance, se voit proposer de prendre la direction d'un comptoir français à Hambourg, bien doté en capital et en flotte, pour tenter de réintroduire le commerce français en Baltique. Les Périer font partie des actionnaires minoritaires de ce programme, qui ne verra jamais le jour, les protagonistes reportant leur intérêt et leur capital sur quelque chose de plus sûre, à savoir la confiscation du commerce asiatique au profit d'une nouvelle compagnie à monopole. Joseph Delaville-Leroulx installe sa maison de commerce à Lorient, 48, rue de Luzançais, avec comme associé Clément-Hercule Carié, qu'il a connu comme négociant à Gand et qui n'est autre que le frère de Marie Charlotte et d'Henri Liévain Carié. Ainsi, Joseph Delaville-Leroulx se trouve proche de Jacques-Augustin Périer, beau-frère de Clément-Hercule Carié, dit Carié de Saint-Clément³⁷. Ce dernier se marie à Lorient le 19 janvier 1790 avec Catherine Barbe Singler de Welle, originaire de Lauterbourg, dont la sœur, Marie Thérèse, membre de la loge *L'heureuse alliance* qui accueille les femmes, est l'épouse de François Daniel Dufay de La Branchère, d'une famille de capitaines de la deuxième compagnie des Indes. Ce n'est donc pas un hasard si la société Delaville-Leroulx se porte garante d'Henri Dufay de La Branchère, sous-lieutenant en 1789 sur le navire *Le Royal Élisabeth* qui contracte un emprunt à la grosse de 21 000 livres à 25 %, pour une durée de 18 mois, auprès de Michel Postier et de Fourché de Quéhillac. Augustin Périer est assez discret par rapport à Delaville-Leroulx et Carié dans la vie politique de 1788-1789. Toutefois, il s'engage bientôt dans la défense de la Révolution et devient colonel des Dragons jusqu'en février 1791³⁸. Son suicide dans un hôtel de la rue du Port à Lorient, le 30 mai 1794, coïncide avec l'enquête sur la liquidation de la troisième compagnie, la ruine de la plantation Périer à Saint-Domingue et est peut-être dû à son soutien à la politique fédéraliste de la ville de Lorient. Sa femme et leur fille Élisabeth,

36 En effet, lors de la création de la compagnie, obligation fut faite à tous les directeurs de détenir chacun 500 actions de mille livres soit 20 % du capital porté à 30 millions par le décret de septembre 1786. Les dividendes sont de 18 % en 1788 et 16 % en 1789.

37 Clément-Hercule Carié, né le 21 août 1764, décède à Paris (Belleville) le 17 mai 1823.

38 Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroulx (1747-1803), premier parlementaire lorientais », art. cit., p. 75-99.

qui venaient de se rendre à Lorient pour régler la succession, sont assassinées par les chouans³⁹.

La recherche du profit par tous les moyens se trouve d'abord dans les méthodes. La recherche du prix le plus élevé à la vente se fait par une politique malthusienne des armements (dix par an)⁴⁰ qui ont en outre l'avantage de réduire les investissements de mises hors, quitte à s'approvisionner à Londres, Lisbonne et surtout Copenhague⁴¹ et Ostende⁴², véritables centres clandestins de *l'internationale gangétique*, dominée par les Danois et les Ostendais, qui essaie de faire baisser les prix pour acquérir des marchandises à bon compte, avant de les mettre à la vente à Lorient, voire au second marché de Lorient, alimenté par les armements du commerce privé vers l'entrepôt de l'île de France. En effet, en ayant autorisé le commerce privé jusqu'aux Mascareignes, le trafic avec ses îles, véritables *grandes surfaces* des marchandises de l'océan Indien, a changé de dimension. Mais il faut aussi évoquer la suspension des ventes, comme en 1787, quand les enchères sont trop basses, et les ententes préalables avec des acheteurs. L'arrêt du 10 juillet 1785, qui prohibe l'entrée en France des toiles blanches et imprimées étrangères, constitue un atout majeur pour la compagnie qui devient la seule entreprise pourvoyeuse de toile blanche par le port de Lorient. Cet arrêt frappe de front les indienneurs suisses, qui ont été les principaux soutiens financiers des armateurs du commerce libre, et les déterminent à changer de stratégie, en les incitant à s'installer en France, et en particulier à Lorient (Pourtalès, Labat et Cie puis Cathala et Cie; Plantamour et Cie; puis Plantamour-Rilliet-Rivier; et enfin le groupe Rivier⁴³, avec Jean Théodore, avant d'accueillir Senn et Biderman en 1790). Les investisseurs suisses, surtout genevois, détiennent 30 % du capital de la compagnie, d'abord de 20 millions, porté ensuite à 40 millions, ce qui montre

39 Gérard Le Bouëdec, *Les Élités lorientaises*, op. cit.

40 Jules Conan donne les résultats suivants pour les expéditions: 1785-1786, 11 de Lorient; 1786-1787, 11 de Lorient; 1787-1788, 7 de Lorient et 4 de Bordeaux; 1788-89, 6 de Lorient et une de Marseille; 1790-1791, 6 de Lorient. Jules Conan, *La Dernière compagnie des Indes*, op. cit.

41 La compagnie y envoie ses agents, Piquet et Sauvy, qui se lient avec De Coninche et Peschier pour acheter des Indiennes

42 Les maisons d'Ostende, qui ont des correspondants à Lorient: Granier et Cie (Jean Lanchon), Liebard Boerdeurdyn (Jean Louis Borne Bonnet), Dewinne (Jean et David Salomon), Hayoere et cie, Bouquet (Jean Jacques Bérard), Bower (Sachs), Romberg (Marcus Michel). Le groupe suisse d'indiennage Rivier a une succursale à Ostende. La société Senn et Bidermann, d'abord à Ostende, s'installe à Lorient après l'abolition du privilège de la troisième compagnie en 1790.

43 Le comptoir existe dès les années 1760 à Lorient et Jean Théodore Rivier y fait un stage en 1772. Jean Théodore Rivier s'y installe en 1784. En 1788, il fonde sa maison avec ses frères Etienne et Jean Louis et les frères Filliettaz, tout en restant lié à Plantamour et Rilliet.

leur intérêt pour la compagnie qui détient une des sources d'approvisionnement de leurs matières premières⁴⁴.

350 En fait, cette mainmise sur le commerce des Indes se fait alors que la compagnie ne dispose ni de flotte ni de chantier, ayant dû renoncer à celui de la rive gauche de Caudan de l'arsenal. Elle lui est fournie par le constructeur-armateur lorientais du chantier du Blanc, en amont du port sur la rive droite du Scorff, Arnoux-Dessaulsays⁴⁵. C'est à la fois l'explication de sa réussite et celle de sa faillite. La conjoncture internationale de la guerre d'Indépendance va d'abord servir ses intérêts et lui permettre d'obtenir le marché de construction de *Les États d'Artois*, un navire de 1 200 tonneaux destiné à la Marine. Même s'il arme au grand cabotage, pour la traite au Mozambique, mais aussi pour la compagnie hollandaise, ce ne sont pas ses armements qui peuvent constituer un plan de charge suffisant pour son chantier. Il va relever le défi, à savoir fournir une flotte à cette troisième compagnie qui n'en a pas. Il met alors en chantier un vaste programme de construction. Sur les 11 500 à 12 000 tonneaux qui sont mis sur cale, 5 080, soit sept navires, le sont entre 1785 et 1786. Parallèlement, il pratique une politique audacieuse d'acquisitions. En deux ans, il achète douze bâtiments, soit 7 000 tonneaux, qui sont ensuite radoubés. Il offre ainsi à l'affrètement de la compagnie dix-neuf bâtiments sur les deux premières années de son existence, ce qui nécessite de doubler les effectifs autour des cales, qui passent à deux cents charpentiers, calfats et perceurs, et des contrats à marcher avec des maîtres de l'arsenal militaire. Le port du Blanc, en amont de l'arsenal, est le véritable port de la troisième compagnie des Indes. Elle signe à cet effet un traité avec Arnoux le 5 août 1785, qui fixe le coût d'un affrètement à 400 puis 450 livres tournois par tonneau des navires qu'il arme pour la compagnie. Celle-ci est donc dépendante des affrètements, mais les sommes qu'elle verse (2 795 557 livres tournois) ne compensent pas les investissements – plus du double – du plus gros constructeur-armateur privé de Lorient qui se trouve finalement piégé par cette compagnie qui lui avait promis le soutien des banquiers, par la voix de Jean Jacques Bérard. Ce développement vertigineux est financé à coup d'emprunts et de prêts à la grosse, et pas seulement pour les armements, car il y a recours aussi pour financer le fonctionnement du chantier et la rétribution des salariés, qu'il va obtenir auprès du milieu lorientais, surtout malouin et auprès des banques parisiennes et de la banque écossaise Herries, recommandée par Jean Jacques Bérard, et devenue

44 Eugène Mottaz, « Le commerce entre la France et la Suisse en 1778, *Revue d'Histoire suisse*, 1945. Les produits coloniaux toiles blanches et cafés représentent 41% des importations française en Suisse.

45 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants et les compagnies des Indes. Les Arnoux du négoce du bois à la construction navale et à l'armements », dans Philippe Haudrère, *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 133-143.

incontournable. Il est contraint dès 1787 de négocier des prêts à court terme, couverts par des hypothèques sur les navires, touché par le naufrage de deux d'entre eux en 1788. En juin 1788, endetté, il est aux abois, comme le révèle le compte-rendu de la réunion avec Nicolas Arnoux, Jean Jacques Bérard et Charles Herries à Paris le 23 juin. Il n'a pu financer les armements de 1787 que grâce à un prêt à court terme de 200 000 livres sur deux à quatre mois, couverts par des hypothèques sur les navires. Celui qui avait contribué à doter la compagnie d'une flotte n'a plus d'autres alternatives que de la lui céder. Jean Jacques Bérard est encore l'intermédiaire principal des ventes de quatre à cinq bâtiments à la compagnie pour un demi-million de livres. Entre 1787 et 1792, Nicolas Arnoux doit se séparer de la totalité de sa flotte de onze navires. Dans le port de Lorient, les choses ne sont pas simples. Finalement, cette compagnie qui n'avait rien, ni flotte ni infrastructure, est une intruse dans le port arsenal hybride de la Marine. Elle ne peut pas hériter des installations de feu la deuxième compagnie. La Marine est le propriétaire des infrastructures et elle doit de plus laisser de la place, notamment pour les magasins de commerce privé, sans parler du port franc et de la liaison Lorient-New York. La compagnie n'est que tolérée. Elle dispose d'une partie du magasin des Indes pour le stockage des importations et d'une partie de l'hôtel des ventes. En outre, elle ne peut compter que sur neuf magasins et cinq caves, tandis qu'Arnoux, pour les armements, a accès à cinq magasins, un caveau et cinq petits bureaux. Malgré les interventions de Calonne, les secrétaires d'État à la Marine, Castries et La Luzerne, font la sourde oreille aux demandes supplémentaires de la compagnie, pour ne pas dire plus.

La compagnie ne peut pas empêcher des armements pour l'Inde, notamment des Marseillais et des Bordelais, sous *pavillons de complaisance* ostendais, anglais, suédois, savoyard, toscan, américain. Des maisons européennes peuvent s'approvisionner directement à Calcutta, Négapatam, Madras, Pondichéry, Yanaon. Le marseillais Rabaud à Calcutta et le Lyonnais-Lorientais Bérard, associé à Coulon, à Yanaon, sont directement implantés près de ce Bengale, qui est devenu le cœur du commerce d'Inde en Inde⁴⁶. Comment alors s'étonner que Copenhague ou Ostende soient devenus des centres du commerce clandestin asiatique où la compagnie ne rechigne pas à s'approvisionner directement ? La définition du périmètre du monopole laisse accessible au commerce libre l'île de France, vers laquelle 285 armements vont se faire entre juin 1785 et juillet 1790. L'escale est devenue une destination majeure à la fois comme base de traite en direction du Mozambique et comme entrepôt des produits asiatiques, alimentée par un commerce d'Inde en Inde qui s'est fortement internationalisé et permet

46 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes. Solier et Cie (1781-1793)*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1960.

d'acquérir des cargaisons complètes. Elle réunit toutes les conditions pour un circuit de traite directe vers les Antilles, avec en outre des cargaisons de café Bourbon, mais surtout d'indiennes. Deux indices sont révélateurs de cette promotion de l'île de France. Le négoce ne s'y est pas trompé. Auguste Toussaint a pu répertorier 751 négociants de tout type qui se sont installés sur l'île entre 1767 et 1810, avec quatre communautés plus nombreuses que les autres : les Bretons (16,7 %), les Languedociens et Provençaux (13 %), les Aquitains (10 %) et une colonie étrangère (8,2 %)⁴⁷. Les Bordelais non plus : ils représentent entre 32 % et 55 % des entrées dans l'océan Indien entre 1784-1785 et 1789. Le 28 août 1785, les directeurs de la chambre de commerce de Bordeaux indiquent que les armateurs ont investi 20 millions dans le commerce d'Asie. De 1780 à 1789, ce sont cent quatre navires bordelais qui gagnent l'île de France et quatre-vingt-cinq pendant la seule période 1785-1790. Les Mascareignes sont un débouché pour les cargaisons classiques de vin, eaux-de-vie, produits alimentaires et produits manufacturés, et permettent de reconstituer un autre commerce triangulaire en gagnant le Mozambique, où il est possible d'échanger des guinées bleues, qui sont abondantes à l'île de France, contre des captifs qui sont ensuite transportés aux Antilles, avec la certitude d'un profit élevé du fait de l'explosion de la demande dans les plantations. Paul Butel⁴⁸, citant Silvia Marzagalli⁴⁹, insiste sur l'importance des armements directs pour les Indes qui se font aussi à Hambourg avec des participations de capitaux du Sud-ouest (Bordeaux et Cognac) et américains.

La compagnie est attaquée dès sa création, dans un mémoire des principales villes de commerce, le 10 juin 1785, qui trouve un écho cinq ans plus tard dans le rapport Hernoux, le 18 mars 1790, qui demande l'abolition de son privilège. Entre-temps, la compagnie a affiché des chiffres plutôt flatteurs. Ses bénéficiaires entre 1785 et juin 1789 sont de plus de huit millions et elle a distribué des dividendes à deux chiffres en 1788 et 1789. Le bilan au 30 juin 1791 fait apparaître un excédent de l'actif de plus de huit millions. Les ventes de 1790 sont un succès. Celles du 3 juillet produisent 11 millions de livres, celles du mois de novembre dépassent les 35 millions, chiffre quelque peu gonflé par les problèmes monétaires. Les magasins des Indes regorgent de marchandises évaluées à 40 millions en 1791. Par décret des 3 avril et 2 mai 1790, soit quelques mois avant la clôture de la liquidation de la

47 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle. Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, PUR, 2011, p. 258-261.

48 Paul Butel, « Les Bordelais et l'Inde dans la première moitié du XIX^e siècle », dans Philippe Haudrère (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, op. cit., p. 327-338.

49 Silvia Marzagalli, *Les Boulevard de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental (1806-1813)*. Bordeaux, Hambourg, Livourne, thèse soutenue en 1993 à l'institut européen de Florence et publiée à Villeneuve d'Ascq, Presses du Septentrion, 1999.

deuxième compagnie le 14 août, la liberté du commerce au-delà du cap de Bonne Espérance est rétablie et le privilège de la compagnie est aboli, mais rien n'est totalement réglé. Il faut attendre le 19 juillet 1790, puis un décret du 20 juin et 6 juillet 1791, pour connaître la nouvelle configuration des échanges.

Si la liberté du lieu d'armement est rétablie pour tous les ports ouverts aux colonies françaises d'Amérique, celle du retour n'existe pas. Lorient reste le port de retour mais doit partager cette fonction avec Toulon. Comment ? En fait, si la compagnie perd son monopole, elle continue coûte que coûte, en tant que compagnie privée, ses activités à Lorient, comme l'avaient décidé, dès mai 1790, ses administrateurs ; or, c'est une chance pour Lorient. En effet, la compagnie des Indes y poursuit ses activités à destination de la Chine, du Bengale, de Pondichéry et de la côte de Malabar⁵⁰. En 1790, quatre départs et quatre retours sont enregistrés aux quais du Péristyle ; en 1791, respectivement deux et six. En 1792, s'il n'y a aucun retour, quatre vaisseaux sont armés ; et en 1793, un seul rentre au port. En 1790, les ventes de la troisième compagnie sont un succès. Celles du 3 juillet produisent 11 millions de livres ; celles du mois de novembre dépassent les 35 millions, bien que ce chiffre soit quelque peu exagéré. Les magasins des Indes regorgent de marchandises. Des négociants, et non des moindres, restent liés à celle-ci. François Louis Monistrol en est le sous-directeur. Il l'est toujours en mars 1792, avant que son fils ne lui succède, avec à ses côtés deux directeurs, Étienne François Demars et Augustin Périer, le négociant Bondeville et une quinzaine d'employés. Les ventes du 15 novembre de 1792 s'élèvent à plus de 12 millions de livres tournois (à relativiser avec une dévaluation de 25 %). Certes, les magasins et leur gardiennage se détériorent, comme le soulignent les frères D'Origny, successivement inspecteurs des magasins des ventes en 1792. La libération du commerce des Indes, depuis le 6 juillet 1791, se traduit dans le port de deux manières. L'imposition d'un droit de 50 sous par tonneau sur les cargaisons de marchandises de la compagnie, désormais sans privilège, l'entraîne à vouloir frauder sur la valeur exacte du tonnage débarqué. L'administration du district a confié à d'Origny aîné, comme inspecteur et contrôleur, la surveillance des magasins des Indes et ses hangars adjacents, du salon des ventes et des quais. Mais l'embargo sur les exportations de matières premières coloniales à partir du 1^{er} mars 1792 complique les échanges. Ainsi en février et mars 1792, des navires anglais entrés dans le port, chargés de cargaison de balles de coton destinés à l'exportation, se voient imposés le déchargement et la mise en magasins déclenchant des

50 Les actionnaires nomment en assemblée générale huit commissaires chargés de rédiger les statuts de la nouvelle compagnie des Indes, parmi eux, Augustin Monneron. Le capital est réduit à trente millions et le nombre de comptoirs ramené à sept : Pondichéry, Yanaon, Mahé, Canton, Surate, l'île de France et l'île Bourbon.

protestations des négociants anglais, et même l'intervention de l'ambassadeur auprès du roi. Finalement, les navires sont autorisés à partir sous le prétexte que les décrets d'application ne sont pas publiés. Joseph Delaville-Leroulx, pourtant si proche naguère du lobby de la compagnie, ancien député de Lorient à la Constituante, dénonce en fait une manipulation des négociants, avec l'aide de l'ambassadeur anglais, pour contourner l'embargo, car les cotons sont destinés à un trafic illicite en direction d'Ostende. En avril, on observe le même processus avec *La Princesse de Piedmont*, qui arrive de Pondichéry avec 18 500 balles de coton à la consignation de Senn et Bidermann. Dans le port, un caboteur hollandais, *Le Jeune Jan* d'Amsterdam, attend pour charger la cargaison au nom de Bérard et Guérard, avant de prendre la mer pour Ostende ; or, c'est le même argument qui lui permet d'échapper à l'embargo. D'Origny, pour lutter contre la tentation de la fraude, demande d'ailleurs à Demars et Périer, représentants de la compagnie des Indes, de lui donner les tampons qui servent à marquer leurs marchandises pour éviter des malversations qui visent à faire croire que certaines marchandises en magasins, arrivées récemment, seraient en fait issus d'anciennes ventes. La mission d'Origny est compliquée par le fait que la Marine s'arroge une partie des magasins pour caserner ses troupes. Ainsi quand le port reçoit 940 milliers de poivres de la côte de Malabar par *L'Indien* et le *Henri IV*, fin octobre 1792, il doit intervenir auprès de l'ordonnateur Gautier pour qu'on lui restitue des magasins. Mais la liquidation de la compagnie, inéluctable, suite décret de suppression, le 24 août 1793, des sociétés par actions, se fait dans un contexte de scandale politico-financier. En plein effondrement de l'assignat, le port de Lorient dispose d'un trésor : les marchandises de l'océan Indien stockées dans ses magasins, mais aussi dans ceux des particuliers au port ou dans la ville de Lorient. À Lorient, en octobre, les marchandises et navires estimés à 28 544 000 livres de la compagnie sont réquisitionnées et le 6 décembre 1793 les marchandises entreposées à Lorient sont mises à la disposition du comité de salut public. En janvier 1794, ce sont les négociants privés, parmi lesquels les Bérard, Rivier, Senn et Bidermann, qui doivent déclarer leurs crédits et leurs débits *en pays neutres* et *en pays ennemis*. Entre mars et mai, en vertu du décret du 13 mars 1794, 169 déclarations de négociants⁵¹ et de particuliers répertorient les marchandises qu'ils détiennent dans leurs magasins, notamment : 583 balles de coton en laine ; 133 862 pièces de cotonnades ; près de 9 900 balles de café de Bourbon et 731 de café moka ; 492 caisses, 17 caissons et 410 boîtes de thé ; 5 017 futailles, barriques, barils,

51 Parmi eux, trente-sept détiennent de grosses quantités d'indigo, de coton en laine, de coton imprimé, de café Moka, de café d'Amérique, d'épices, de thé et de cannelle. Les plus gros détenteurs sont Bonnet, Bisson, Delaville-Leroulx, Gougéard, Veuve Gérard et fils, les Monistrol, Puchelberg, Rivier, Senn et Bidermann.

caisses et sacs d'épices ; 71 caisses de cannelle. Les marchandises des Indes sentent la poudre. Certains font de la résistance. En avril 1794, les circuits financiers du commerce sont devenus difficiles. Ainsi Bérard, qui a expédié des thés à Ostende, à son correspondant Beauquet et Cie, attend en vain des nouvelles du paiement chez Parish et Cie d'Hambourg et ses contacts à Amsterdam (Hope et Cie, Hayaere et Cie), et à Londres (Herries et Cie) ne lui sont d'aucun secours.

Cambon fait supprimer la compagnie des Indes le 24 août 1793. Dès lors, des manœuvres occultes ont lieu entre le conseil d'administration et certains députés afin de sauvegarder au mieux les intérêts des actionnaires. Plusieurs députés sont chargés le 27 août 1793 de la liquidation de la compagnie. Mais pour échapper à l'impôt sur les dividendes, instauré en août 1792, les actionnaires se proposent de se charger eux-mêmes de la liquidation. Manipulation et corruption sont de mise. Chabot, député d'extrême gauche, extorque une signature à Fabre d'Églantine et fait publier un faux projet de décret, avant d'aller dénoncer l'ensemble à Robespierre. Neuf anciens administrateurs sont arrêtés et trois trouvent la mort. De nombreux banquiers et financiers sont condamnés à la guillotine, comme Jacques Bézard, directeur de la compagnie des Indes et banquier, administrateur de la caisse d'escompte. La Grande Terreur ne serait-elle que la conséquence du scandale de la liquidation de la compagnie des Indes ? C'est aussi dans ce contexte que Jacques-Augustin Périer se suicide rue du Port à Lorient. Mais avec le nouveau régime de la convention thermidorienne, la compagnie obtient la levée du séquestre. Les gros actionnaires réinvestissent leurs capitaux dans la société des mines d'Anzin. Claude Périer, le frère de Jacques-Augustin, devient en juillet 1795 l'un de ses actionnaires, puis fin 1798 un de ses régisseurs. Lui qui a financé le coup d'État de Brumaire de Bonaparte, devient en juin 1800 l'un des régents de la Banque de France, dont il avait rédigé les statuts. Il est le fondateur de la dynastie Périer qui rayonne au XIX^e siècle. Henry Liévin Carié, gendre de Jacques Bézard, prend comme dénomination, après l'exécution de son beau-père, Carié-Bézard. Il fonde une maison de banque Carié-Bézard et Cie et devient régent de la Banque de France. Ainsi, voilà deux familles très liées à la troisième compagnie des Indes qui se retrouvent à la tête de la Banque de France le 16 février 1800⁵².

Lorient, porte d'accès à l'océan Indien et au commerce de produits de luxe, devient une plateforme du commerce mondial et de la spéculation, qui s'est

52 Romuald Szramkiewics, *Les Régents et censeurs de la Banque de France nommés sous le Consulat et l'Empire*, Genève, Droz, coll. « Hautes études médiévales et modernes », n° 22, 1974; Louis Bergeron, *Banquiers, négociants, manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris, EHESS, 1999.

emparée des échanges des produits asiatiques, renforcée par l'ouverture des liaisons avec les États-Unis d'Amérique.

Le raz de marée spéculatif coïncide avec la libération du commerce vers l'océan Indien, à partir de 1769, et la mise en place d'un réseau d'acteurs à l'échelle européenne et asiatique. Les maîtres du jeu sont les négociants-armateurs, les banquiers et les indienneurs. Mais Lorient n'est qu'un port, ou pas, car les pôles émetteurs sont Paris, Genève, Berne, Neuchâtel, tandis que des pôles portuaires atlantiques et méditerranéens se précipitent sur ces échanges, même s'ils doivent accepter que leurs navires passent par Lorient au retour. Des pôles de contrebande émergent, notamment aux Pays-Bas autrichiens, à Anvers et à Ostende. En Asie, le commerce d'Inde en Inde et les réseaux interlopes s'intensifient. Mais avec la guerre d'Indépendance américaine, le réseau se complexifie. L'intérêt de la plateforme lorientaise est renforcé par le fait qu'elle devient un cordon ombilical des relations franco-américaines, dont le négoce et la finance s'emparent pour accroître les possibilités de profit. La conjoncture internationale offre de nouvelles alternatives en Inde, dans l'approvisionnement des flottes de la marine du front asiatique et dans la multipolarité des pavillons neutres, notamment autour d'Anvers, Gand et Ostende. Tandis que la toile européenne s'élargit, tout en laissant s'y confondre le licite et l'illicite, celle de l'océan Indien explose.

356

Après les déceptions d'après-guerre dans les relations franco-américaines, la spéculation se déchaîne sur le commerce de l'océan Indien. Un grand consortium confisque à son profit les échanges avec les comptoirs de l'Inde, en arrachant à Calonne la création d'une troisième compagnie des Indes, avec un monopole au-delà des Mascareignes, qui deviennent alors de grandes surfaces du commerce d'Inde en Inde, en pleine effervescence, et une base pour la traite sur les côtes africaines orientales, où se précipitent les armements privés de toute taille. Tous les acteurs transgressent les règles. Les pavillons de complaisance contournent le monopole ; les frontières sont bafouées d'abord dans l'océan Indien, où la spéculation s'étend de Canton à la mer Rouge, puis en Europe où la compagnie des Indes, au nom du profit maximum, n'hésite pas à s'approvisionner à Copenhague, Ostende, Londres et Lisbonne, tandis que les flux de piastres et de lettres de change se jouent des inimitiés franco-anglaises.

On assiste à une coagulation des élites de l'État, de la banque, de l'industrie, de l'armement et du commerce, bien au-delà des frontières du royaume. Mais cette spéculation sur les actions, le prêt à la grosse, les lettres de change, les marchandises assoient le pouvoir de la banque et de la finance. Quand la compagnie des Indes disparaît, les actionnaires qui échappent à la guillotine s'emparent des mines d'Anzin, avant de prendre la direction de la Banque de France, après avoir soutenu le coup d'État de Brumaire.

Mais ce serait oublier qu'à un niveau local plus modeste, à Lorient, la spéculation a gagné tous les acteurs lorientais à travers le financement des pacotilles⁵³ et de la contrebande. Les négociants-armateurs font le voyage de Paris⁵⁴ pour obtenir des prêts auprès des banques, pour tenter de participer à cette euphorie, avant, souvent, de plonger dans des faillites qui se multiplient dans les années 1787-1789. Cela les conduit à prendre la tête du mouvement révolutionnaire, pour demander l'abolition du port franc et du monopole de la compagnie des Indes, tout en exigeant que Lorient reste le port unique du commerce avec l'océan Indien. Leur meneur, Delaville-Leroulx, un député exemplaire venu de Gand pour devenir commissionnaire de la troisième compagnie des Indes, se fait élire sénateur après le coup d'État de Brumaire, en décembre 1799.

-
- 53 Voir la brillante thèse d'Eugénie Margoline-Plot, *Les Pacotilles d'indiennes, la boutique et la mer. Organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, qui fait une présentation saisissante de ce monde de l'illicite à Lorient et en Bretagne, Université de Bretagne Sud, 2014.
- 54 Ils eurent souvent recours aux banquiers parisiens comme le révèlent les papiers Delaye : Perrigeau, Tourton et Ravel, Sellonf, Girardot et Haller, Sartorius, Dutertre. Antoine Delaye croise à Paris les Godin, Bondeville, Corbun, Mancel, Arnoux, les frères Deschatelêts, Gérard, Bijotat, Mettrie et évoque « [...] la bande joyeuse de Lorient, car nous sommes une troupe ici ». Il évoque « le coup de patte [...] des administrateurs de la compagnie » dont a été victime Arnoux et la trop grande dépendance vis-à-vis de la banque Dutertre qui n'a pas bonne presse sur la place de Paris et dont la faillite va mettre en difficulté le milieu négociant second de Lorient. (Communiqué par Yannick Le Barh, le fond Delaye, AD56 E 2368.)

Nécrologie

PHILIPPE HAUDRÈRE †
(1940-2021)

Gérard Le Bouëdec
université de Bretagne Sud, Lorient

Le 22 mai 1987, dans une salle trop étroite de la Sorbonne pour accueillir tout le public, comme peut en témoigner l'auteur de ces lignes, Philippe Haudrère soutient sa thèse d'État sur la seconde compagnie française des Indes. Ce sont quinze ans de recherche que le professeur du lycée Louis Le Grand, qui avait débuté comme professeur agrégé à Madagascar, vient de clore avec succès, lui ouvrant une carrière universitaire de près de vingt-cinq ans qu'il passe entièrement à l'université d'Angers. Pierre Chaunu, dans *Le Figaro*, salue cet ouvrage majeur sur la place de la France « dans le désenclavement planétaire et l'expansion maritime et coloniale du XVIII^e siècle¹ » et Geneviève Bouchon, dans la *Chronique d'histoire maritime*, attend sa publication pour qu'il prenne place « parmi les grands classiques de l'Histoire de l'expansion européenne² », ce qui fut fait rapidement. Philippe Haudrère a ainsi consacré plus de quarante ans de sa vie aux compagnies des Indes, aux flottes et aux échanges avec l'océan Indien, qu'il connaît fort bien pour s'être rendu fréquemment aux Mascareignes et en Inde, sans oublier le Japon. 75 % de ses publications, que ce soit les ouvrages, les actes de colloques ou les articles, y sont consacrées. En véritable savant, il s'est affirmé dans le paysage international de la recherche comme le spécialiste français des compagnies des Indes.

Revenons à la fin des années 1960 pour éclairer cette trajectoire de recherche, au carrefour de l'histoire du grand commerce maritime et d'une nouvelle histoire navale. L'histoire du grand commerce maritime naît à partir des années 1950 de la conjugaison des grandes innovations les plus fécondes des deux décennies d'après-guerre : l'histoire de la conjoncture, abordée selon les méthodes de l'histoire sérielle avec Pierre Chaunu, membre du jury, et la géohistoire de Fernand Braudel. Ce couplage de l'histoire quantitative et sérielle et de la géohistoire engendre quelques œuvres majeures sur le commerce transocéanique, comme celle de Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident, le commerce de Canton au XVIII^e siècle*,

1 14 juin 1987.

2 15 décembre 1987.

qui guida les premiers pas de Philippe Haudrère dans l'océan Indien. Jean Meyer, qui a succédé à Michel Mollat à la tête du laboratoire d'histoire maritime de Paris-Sorbonne, promoteur d'un renouvellement de l'histoire navale par l'histoire économique et sociale, devient le codirecteur de fait de la thèse. En effet, ce renouvellement de l'histoire de la marine militaire débouche sur un ensemble de thèses et de travaux de recherches qui traitent des conditions politiques et militaires, certes, mais surtout économiques, techniques, financières et sociales qui pèsent sur la Marine. Ce sont des travaux sur les arsenaux et la mobilisation des moyens au service d'une politique d'expansion dans laquelle les compagnies des Indes jouent un rôle essentiel.

362

Cette exploration des compagnies des Indes, mais qui se focalise sur la seconde compagnie des Indes et sur le XVIII^e siècle, se confirme dans les deux décennies suivantes sous la direction de Philippe Haudrère. Il faut avoir entendu les conférences et les communications pour ressentir, grâce à sa verve, à sa voix puissante et à la clarté de ses propos, non seulement le talent, mais aussi l'immensité des connaissances du savant. Parmi les nombreuses publications, depuis la thèse, il faut retenir le colloque franco-anglais de 1994 à Lorient, qui réunit les chercheurs français, les Anglais et les Hollandais sur le thème des *Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)* et en 2006, l'ouvrage de synthèse sur *Les Compagnies européennes des Indes orientales*³. Ce livre de Philippe Haudrère constitue la première synthèse, avec notes et bibliographie, sur l'ensemble des compagnies des Indes européennes créées du XVI^e au XVIII^e siècle pour le contrôle du commerce asiatique. Il est organisé en trois grandes parties : « La création de compagnies des Indes », « La maîtrise navale des Occidentaux », « Du commerce à la domination coloniale ».

Les publications de Philippe Haudrère s'organisent en trois grands ensembles. Le premier est l'organisation des compagnies, leur administration, leurs directeurs, leurs ressources financières et les relations avec l'État. En effet, le commerce de l'Inde illustre le caractère structurel de l'économie mixte de l'économie maritime ultramarine, cette économie du privilège, ce compromis État-économie privée, qui se met en place dès la fin du XVII^e siècle et qui s'observe dans le financement de la course, dans l'organisation du système de l'exclusif qui régit le commerce antillais et que révèle le développement d'un secteur militaro-industriel au service de la Marine.

Les routes, les flottes, les cargaisons constituent le second ensemble de publications. Depuis Lorient jusqu'aux comptoirs de l'Inde et Canton puis le retour à Lorient pour les ventes, en passant par les escales de ravitaillement quasi obligatoires des Mascareignes, Philippe Haudrère trace les routes où les vents imposent la saisonnalité des mouvements de navires, présente les travaux des

3 Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes Orientales*, Paris, Desjonquères, 2006.

hydrographes et des cartographes, les contraintes de ces très longs voyages sur le coût de la mise hors, sur le tonnage des navires et l'effectif des équipages, les risques de naufrages et la lutte contre la mortalité à bord. Aux Indes, *tombeau des trésors de l'Amérique*, l'achat des thés, cafés, épices, cotonnades et soieries se fait au prix d'un transfert de piastres. Nous pouvons mesurer le succès de ce commerce de l'océan Indien, d'une part, à travers la diffusion des boissons asiatiques, comme le thé et le café, d'autre part, dans l'adoption de la mode des cotonnades indiennes. Mais cette fascination va jusqu'à vouloir capter le savoir-faire dans la fabrication des indiennes – le secret de la coloration par impression – pour l'acclimater en France.

L'organisation des comptoirs, les acteurs de la compagnie aux Indes, qu'ils soient directeurs, officiers, négociants, leurs fortunes ou leurs infortunes constituent le troisième volet des nombreuses publications, avec une place particulière pour Mahé de La Bourdonnais, avant Dupleix, qui permet d'aborder une question majeure. La monarchie avait-elle une stratégie pour l'océan Indien ? Comment conjuguer l'ambition commerciale des compagnies, chargées du commerce asiatique, et la politique territoriale et militaire censée la soutenir. Globalement, l'océan Indien n'a jamais été une priorité pour la Marine royale. Les compagnies n'ont jamais pu s'appuyer sur des bases militaires solides. Mais comme le soulignent Maxine Berg et Romain Bertrand, l'histoire des compagnies des Indes est et demeure, dans les pays qui en furent dotés, un champ de recherche spécifique qui est souvent resté en marge d'une historiographie dynamique des aires culturelles, et en particulier de celle de l'Asie, largement présentée au Rendez-vous de l'Histoire de Blois en 2011⁴. De la compagnie des Indes, outil de la puissance européenne, à l'étude de la rencontre de deux mondes et de l'apprentissage de l'Inde dans le cadre de la première mondialisation, cette évolution, nécessaire et inéluctable, est désormais possible en s'appuyant sur l'immense travail de Philippe Haudrère.

4 Auquel participa Philippe Haudrère.

Chronique

Fabien Bartolotti
Aix-Marseille Université,
CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence

Cette recherche doctorale est le fruit d'une série de rencontres, pour ne pas dire, d'un heureux concours de circonstances : en 2016, à l'occasion de la préparation d'un colloque destiné à commémorer le cinquantenaire du port autonome de Marseille (PAM), créé en 1966, deux anciens cadres de l'établissement ont incité la direction du grand port maritime de Marseille (GPMM) à ouvrir ses archives, toujours conservées au siège, place de la Joliette. Délibérations du conseil d'administration, rapports techniques, bilans financiers et autres études de prospection économique y sont rassemblés sur une quinzaine de mètres linéaires. De telles sources livrent des éléments inédits sur les évolutions portuaires de la seconde moitié du XX^e siècle, parce qu'elles éclairent le fonctionnement des processus décisionnels, révèlent l'étendue des stratégies d'acteurs et contiennent des données quantitatives qui permettent de reconstituer statistiquement les rythmes de l'économie maritime. En d'autres termes, la documentation offre la possibilité de porter un nouveau regard sur des phénomènes et une période méconnus des historiennes et des historiens, là même où les travaux des géographes et des sociologues ont été plus féconds.

La définition de la problématique a donc reposé sur une démarche simple : vérifier certaines conclusions répandues dans la littérature scientifique et, surtout, placer la focale sur des aspects qui n'avaient pas encore été étudiés à partir de sources primaires. Naturellement, une telle exigence a conduit à opérer des choix et à se départir de certaines tentations. Loin de se limiter à une histoire de l'institution de port autonome ou de s'engager dans une *business history* portuaire, l'enquête replace la documentation au sein d'un questionnement plus général sur les trajectoires économico-environnementales du port. Il ne s'agit pas non plus d'écrire une histoire sociale des quais, qui prendrait pour objet les travailleurs portuaires, même si les transformations des techniques de manutention y sont fréquemment évoquées. En effet, les gestes du travail et l'univers syndical des

dockers sont des sujets relativement bien connus dans l'historiographie – autour, entre autres, des travaux de Michel Pigenet et John Barzman. Enfin, cette thèse n'est pas une histoire des relations ville-port ou des enjeux urbains autour des aménagements littoraux, bien que les transformations touchant les espaces, les infrastructures et les paysages ne soient pas totalement négligées. L'objectif est plutôt de comprendre les adaptations d'un grand port de commerce – le premier de France – aux mutations de la conjoncture économique globale, aux recompositions des échanges maritimes et aux enjeux écologiques au cours de la seconde moitié du *xx^e* siècle.

368

Pour ce faire, la documentation issue du PAM ne peut être suffisante. En dépit de son caractère inédit, elle a dû être croisée avec d'autres sources : d'une part les archives des autorités portuaires qui ont précédé le PAM avant 1966, c'est-à-dire la chambre de commerce de Marseille et le service maritime des ponts et chaussées des Bouches-du-Rhône, d'autre part les dossiers de la direction des ports, des ministères de l'Équipement et de l'Environnement conservés aux Archives nationales (Pierrefitte-sur-Seine), mais aussi les archives filmiques, notamment celles de l'INA-Méditerranée et de Daniel Absil, réalisateur des films promotionnels produits par le port autonome entre les années 1960 et 1990, sans omettre les documents collectés auprès d'acteurs et de témoins contemporains de ces mutations.

Le dépouillement du corpus a permis de définir plus précisément les bornes chronologiques du second *xx^e* siècle marseillais. Les années 1945-1992 sont ainsi apparues comme un spectre cohérent. Elles sont jalonnées par la reconstruction d'après-guerre, les derniers soubresauts du commerce colonial, la reconversion pétrolière, l'extension occidentale des infrastructures avec l'éclatement des sites portuaires en trois pôles (Marseille-Lavéra-Fos), la création d'une vaste zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le golfe de Fos et la fondation du port autonome, établissement public de l'État, qui supplantent les anciens modes d'administration. Ce sont aussi des décennies ponctuées par des crises – le délitement des filières traditionnelles, les effets des chocs pétroliers, les critiques environnementales, les difficultés de la ZIP de Fos – qui amènent les décideurs portuaires à réagir et à se tourner vers d'autres horizons de croissance, en particulier dans le domaine de la logistique conteneurisée et du trafic de passagers. L'année 1992 se caractérise, quant à elle, par une série de ruptures structurelles (réforme de la manutention, lancement de l'opération d'aménagement « Euroméditerranée », entrée dans l'ère de Maastricht, avènement du développement durable) qui mettent un terme au cycle économique de l'après-guerre et ouvrent un nouveau chapitre dans lequel la thèse ne s'engage pas.

Les principaux résultats de l'exploration invitent à rectifier le regard traditionnel porté sur ces années de *transition*. Sans forcer le trait, la période 1945-1992 a suscité

de nombreux commentaires qui ont forgé l'image d'un lent déclin du monde maritime marseillais par rapport à la prospérité, souvent idéalisée, des décennies, sinon des siècles passés. La perte des marchés coloniaux et le tarissement des cycles commerciaux traditionnels, la déferlante pétrolière sur laquelle les milieux d'affaires locaux n'auraient pas eu de prise, l'irruption d'un État aménageur qui aurait fait main basse sur la gouvernance portuaire, au détriment des décideurs précédents, la faillite retentissante d'entreprises familiales, intimement liées à l'activité des quais, le *retard* de conversion à la conteneurisation, les désillusions de la réalisation fosséenne – la *damnation de Fos* – ou encore l'*abandon* des bassins *intramuros* sont autant de lieux communs qui scanderaient la trajectoire portuaire marseillaise d'après 1945. Or, certaines de ces affirmations méritent d'être nuancées ou réévaluées, en suivant trois axes distincts : les rythmes économiques, les stratégies d'acteurs et les enjeux environnementaux.

RYTHMES

La construction d'un corpus statistique a permis de définir trois séquences chronologiques. Elles révèlent la complexité des chemins de la reconstruction, de la reconversion et de la réinvention portuaire, oscillant entre moments de crise et phases de croissance, se projetant d'un avant-pays à un autre et se déployant entre anciens produits et nouveaux secteurs.

La première séquence (1945-1965) correspond à une lente transition du port colonial au port pétrolier. Après une remise en état des infrastructures littorales durement touchées par la guerre, le statut de port colonial ne s'effondre pas aussi rapidement qu'on a pu parfois l'écrire, tout comme le pétrole n'apparaît pas de façon aussi soudaine qu'on peut parfois le lire. En témoigne le devenir de deux produits phares du commerce colonial, présentés comme les piliers de la fonction traditionnelle du port de Marseille, depuis la thèse classique de Louis Pierrein : les oléagineux et le sucre. Le déclin des trafics d'oléagineux n'intervient qu'à l'issue d'une phase de résistance portée par les industriels de la branche huilière, tandis que le raffinage sucrier se maintient au lendemain des décolonisations. De plus, le choix des hydrocarbures n'a pas directement contribué à la « perte des marchés coloniaux », contrairement à ce que suggèrent les travaux de Jacques Marseille. En effet, l'augmentation des capacités de raffinage pétrolier dynamise les exportations de produits raffinés vers les territoires de l'Union française jusqu'à la fin des années 1950. Inversement, au lendemain des indépendances, c'est encore le pétrole qui contribue à reconfigurer les liens avec d'anciennes colonies – comme l'Algérie désormais pourvoyeuse d'hydrocarbures bruts sahariens – et à esquisser les contours d'une sorte d'économie postcoloniale.

Au cours de la seconde séquence (1966-1979) s'opère un changement d'échelle avec la naissance, à Fos-sur-Mer, troisième site du port de Marseille, d'un port en eaux profondes d'envergure européenne, capable d'accueillir les cargaisons de *supertankers* et de minéraliers géants, grâce à des infrastructures standardisées (*pipelines*, cuves, dépôts, déchargeurs). La construction d'une zone industrielle pétrosidéurgique attenante, selon le concept des pôles de croissance défini par François Perroux – emblématique du système productif des Trente Glorieuses –, concentre alors l'essentiel des investissements. Pourtant, les autres bassins ne sont pas délaissés et se spécialisent déjà dans les trafics de rouliers et de conteneurs, loin de l'image caricaturale d'une monodépendance aux trafics lourds et industrialisant.

Lors de la troisième séquence (1980-1992), les secteurs phares de l'après-guerre connaissent une crise profonde, car le modèle de croissance fondé sur le *tout pétrole* atteint ses limites. Là encore, certaines idées reçues sur les conséquences des chocs pétroliers doivent être nuancées. Au vrai, les effets de ces chocs se manifestent différemment en fonction des secteurs concernés. Alors que les activités industrielles – à l'instar de la réparation navale – sont affectées par le contexte récessif des années 1973-1975, c'est après 1979 que les trafics maritimes pâtissent du renchérissement de l'énergie et du ralentissement de la demande. Une relecture de la décennie 1980 est toutefois possible à la lumière des nouvelles orientations historiographiques relatives à la résilience des villes portuaires. Loin de rester passif, le port autonome élabore des stratégies de résistance qui l'amènent à soutenir des entreprises en difficulté, à saisir de nouvelles opportunités commerciales et à accélérer la diversification des trafics en misant sur la performance logistique.

ACTEURS

Le rôle des milieux d'affaires locaux face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 a souvent été présenté comme déclinant dans la seconde moitié du XX^e siècle, soit parce que ces acteurs subissent la crise des filières traditionnelles, soit parce qu'ils sont désormais soumis à la politique d'un État stratège et volontariste. Dans les deux cas, l'affaiblissement de leur influence est souvent mesuré à l'aune d'un critère de performance : les possibilités d'investissement. Or, ce critère ne reflète pas l'étendue des capacités d'action des hommes d'affaires. Les prises d'initiative, la force des espoirs et des imaginaires, le *lobbying*, l'*entrisme* dans les nouvelles instances de gouvernance sont, en fait, tout aussi déterminants. Sans minimiser la place de l'État et les stratégies des entreprises étrangères implantées dans la région, de nombreux indices pointent le rôle joué par le patronat local dans la reconversion et l'extension du port dès les années 1950. Dépasant un strict fonctionnement *top/down*, où les décisions sont unilatéralement élaborées par le

pouvoir central, les réalisations sont aussi anticipées, affirmées et relayées par une élite entrepreneuriale et des usagers portuaires.

En outre, la rupture imprimée par la création du port autonome en 1966 mérite d'être réévaluée. Lors des premières années de son existence, le PAM concrétise bon nombre de projets initiés par les entités qui l'ont précédé, la chambre de commerce et le service maritime des ponts et chaussées. Qu'il s'agisse de réaliser l'aménagement du golfe de Fos, de poursuivre les efforts de la conteneurisation ou de renforcer les équipements antipollution, la politique de l'établissement public semble s'inscrire dans une forme de *dépendance au sentier* (*path dependence*). À dire vrai, la loi d'autonomie de 1965 est à l'origine d'une autorité portuaire singulière et composite, où les intérêts locaux et nationaux se côtoient, s'enchevêtrent ou se heurtent dans un climat discursif. Pour mener à bien ses opérations d'aménagement du territoire aux accents modernisateurs et néo-colbertiens, l'État s'appuie sur des personnalités compétentes et influentes dans le milieu maritime. Réciproquement, anciens ingénieurs du service des ponts et chaussées, directeurs honoraires du port et membres de la chambre de commerce se fondent dans une nouvelle organisation dont les capacités de financement, les prérogatives et la force de projection nationale ou internationale sont accrues.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le croisement de l'histoire économique et de l'histoire environnementale se situe dans le droit fil du renouvellement historiographique au sujet des Trente Glorieuses où le productivisme et la rhétorique du progrès et de la croissance sont désormais envisagés au prisme des pollutions et des critiques portées par une écologie politique émergente. Le port de Marseille constitue un observatoire privilégié de ces dynamiques car l'extension des bassins vers le golfe de Fos, avec l'aménagement, en plein cœur des années 1960-1970, d'une vaste zone industrialo-portuaire, s'effectue *ex nihilo* sur la base d'un modèle polluant, érogivore et prédateur d'aménités naturelles.

Au début des années 1950, l'approche qui prévaut à l'égard des pollutions est encore héritée du siècle précédent : l'atteinte environnementale est d'abord associée à une nuisance perceptible, qui obère certaines activités économiques et pratiques sociales. Tandis que les pêcheurs pâtissent d'une baisse de la ressource, en raison des déversements d'hydrocarbures en mer, et que les entreprises de salines dénoncent la mauvaise qualité des récoltes, certaines compagnies maritimes se plaignent des corrosions de coques liées à l'insalubrité des plans d'eau. Comme l'ont montré de récents travaux, il faut attendre les années 1970 pour qu'émerge un discours global de défense de la nature, sous l'effet d'une écologie politique en pleine structuration qui promeut un autre modèle de croissance. Le complexe

industrialo-portuaire de Fos devient dès lors la cible privilégiée des critiques écologistes, car il incarne la démesure du *tout-pétrole* et la dangerosité de ses conséquences sanitaires.

372 La documentation rassemblée au cours de l'enquête a non seulement permis d'inventorier les nuisances maritimes et les rejets atmosphériques, mais aussi d'étudier les attitudes des autorités portuaires et des industriels face aux pollutions et à leurs contestations. Loin de faire fi de ces problématiques, la chambre de commerce puis le PAM ont construit un discours sur le respect du cadre de vie et ont tenté de prendre des mesures antipollution pour assurer le bon fonctionnement des quais. Si le port de Marseille apparaît comme un pionnier de la gestion environnementale en contexte maritime, dans un espace laboratoire des problématiques écologiques – la région Fos/étang de Berre, son action relève avant tout d'une *logique de verdissement*, c'est-à-dire d'une stratégie de *communication verte* qui vise à pérenniser les activités et à les rendre socialement acceptables face à la multiplication des critiques. Au gré des mesures prises, la dépollution des navires et le nettoyage des plans d'eau s'érigent en un véritable *green business*, dont l'autorité portuaire se saisit pour tenter de résister aux effets de la crise de 1979 et pour valoriser l'image d'un complexe propre à l'échelle internationale. La question environnementale qui, du point de vue des décideurs, constituait une contrainte au sortir de la guerre, est devenue, à l'orée des années 1990, un atout économique de premier ordre.

Ces résultats, qui proposent une autre lecture du second xx^e siècle portuaire marseillais, sont autant de jalons posés pour de possibles prolongements de la recherche. Ils invitent à compléter l'analyse de certains trafics, à explorer de manière plus fine la redistribution des produits dans l'*hinterland*, à comparer les trajectoires économique-environnementales marseillaises avec d'autres situations nationales ou internationales, à la faveur d'éventuelles ouvertures d'archives, à s'intéresser au rôle des autorités et aux élites portuaires dans des institutions ou associations, comme l'Union des ports de France ou l'association des grands ports français, ou à étudier la dialectique entre compétition et coopération portuaires qui se déploie à différentes échelles.

Comptes rendus

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, *Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.

Cet ouvrage vient enrichir les études consacrées aux trajectoires des territoires des petits ports sur le temps long. Le plus fréquemment, le cadre chronologique s'étend de la fin du XVII^e siècle à la Seconde Guerre mondiale. Cette étude de Royan et la mer débute à la fin du Moyen-Âge pour s'achever au tout début du XIX^e siècle.

Il faut souligner d'emblée la richesse d'une iconographie qui comprend 78 cartes et plans, le plus souvent en couleur, et qui renforce l'argumentaire très fouillé en quatre parties. Les auteurs invitent le lecteur à entrer en Gironde et à voir Royan en 100 pages et une trentaine de cartes pour parcourir la trentaine de kilomètres entre l'entrée dans les passes et Royan et franchir les multiples obstacles et dangers. Les auteurs ont exploité les premiers routiers et les cartes des XV^e, XVI^e et XVII^e siècles. Les guides nautiques de Garcie Ferrande, Alphonse de Saintonge, Herman Van der Herm, les témoignages de Martin de Oyarzabal et la Popelinière, *Le Petit Flambarde de la mer* de René Bougard et la carte de Nicolas de Clerville constituent des outils d'aide à la navigation pour affronter le dédale du chemin tortueux que les capitaines et pilotes vont progressivement maîtriser. Ils se guident à la fois sur des amers naturels (dunes, pointes, conches), des bâtiments (clochers, châteaux, moulins) et surtout, à partir de 1611, sur la tour de Cordouan, sentinelle de l'estuaire. Mais il faut attendre le XVIII^e siècle pour que se mette en place un véritable réseau, coordonné de tours et de balises, qui sécurise la navigation et pour qu'existent des cartes plus précises à la disposition des capitaines et pilotes qui, arrivés à la hauteur de Royan, sont toujours soulagés d'avoir franchi cette épreuve.

La seconde partie est consacrée au port lui-même qui s'intègre dans l'aire portuaire bordelaise. Le siège de 1622 et la destruction de la ville en 1631 constituent un tournant important. Les auteurs se sont penchés sur le *château-port* du Moyen-Âge et ont essayé de reconstituer ses plans. Le port était en effet sous le contrôle d'une seigneurie maritime et les marchands devaient s'acquitter d'un droit de coutume qui garantissait la protection de leurs biens en cas de naufrage dans les seigneuries de Royan et Didonne. Royan fait alors figure de bon port, doté d'une digue qui casse la houle venue du large. Royan est de plus en plus sous la tutelle de Bordeaux. D'ailleurs, le paiement de la coutume, avant d'être supprimé au XVI^e siècle, se faisait à Bordeaux. La destruction, en repréailles de l'État royal, des fortifications et la démolition de la jetée qui protégeait le port, privent Royan de sa fonction de sentinelle. Royan devient un port d'échouage, sans infrastructure, même si chantier de construction, magasins et chais arrivent à s'agripper sur le front de mer.

Malgré ces handicaps, Royan maintient, voire développe, ses activités maritimes (troisième partie). Fondamentalement, Royan est d'abord un petit port de cabotage de la façade atlantique. Escale technique, il va accueillir en 1760 une communauté de pilotes-lamaneurs, dotée d'une vingtaine de chaloupes, qui joue un rôle clef dans la sécurisation de la navigation vers et en provenance d'un des plus grands ports français. À l'échelle régionale, Royan est le port d'un intense cabotage estuarien avec Bordeaux et le chapelet de petits ports de l'estuaire. Il commande, par ailleurs, une route mixte terrestre et maritime, qui relie Bordeaux à Rochefort et La Rochelle et permet le franchissement de la Gironde pour gagner la rive gauche vers le reste de l'Aquitaine. Mais à certaines époques, son horizon s'est élargi. Ses navires se lancent au XVI^e siècle dans la pêche à la morue, dans le grand cabotage atlantique, jusque sous Louis XIV, et au XVII^e sa flottille est très active dans la pêche des sardines primeurs.

Mais, comme de nombreuses sociétés littorales, celle de Royan entretient des rapports pluriels à la mer (quatrième partie). Royan s'inscrit dans un territoire rural. Au Moyen-Âge, ses habitants vivent davantage adossés à la mer que véritablement tournés vers elle, d'autant que, la mer, c'est aussi la menace extérieure des agressions scandinaves, anglaises et espagnoles. Les activités agricoles dominent (vignes, cultures maraîchères, élevage, exploitations du bois), mais les sables volages vont contribuer à orienter davantage les Royannais vers les activités maritimes. De Louis XIV au début du XIX^e siècle, la communauté des gens de mer compte entre 200 et 250 hommes, matelots, maîtres de barques, capitaines, de plus en plus attirés par les embarquements à Bordeaux, et pilotes-lamaneurs, qui conservent tous un lopin de terre. Mais le poids de l'économie maritime ne se réduit pas à la seule communauté des gens de mer. De nombreuses professions en dépendent : journaliers manutentionnaires, ouvriers des constructions navales, artisans, marchands avitailleurs et aubergistes qui accueillent les voyageurs. Plus globalement, l'exploitation de l'estran, comme le sable de la conche et les rochers de Cordouan, et la collecte des coquillages et des chevrettes mobilisent de nombreuses familles. Entre polyactivité maritime et pluriactivité, c'est bien la mer qui constitue le dénominateur commun de ce bourg-port. Les auteurs ne le précisent pas, mais il est fort à parier que le financement quirataire de la flotte locale dépasse largement le cercle des navigants et maîtres au cabotage.

Les auteurs ont fait de l'émergence de la fonction balnéaire, évoquée en conclusion, la limite finale de leur étude. On peut le regretter, ne serait-ce que parce que cela eût permis de saisir comment les acteurs locaux s'adaptent à cette nouvelle réalité. Il est vrai que les études sur les stations balnéaires se sont multipliées et ont trop souvent occulté que ces villes-ports, devenues balnéaires, avaient une trajectoire très riche. Or, ce livre permet d'en mesurer les spécificités depuis le Moyen-Âge à Royan.

Guillaume Lelièvre, *La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.

Dans un récit haletant et bien écrit, avec un récapitulatif chronologique des voyages, leurs escales et leurs péripéties, Guillaume Lelièvre nous présente les quatre expéditions françaises vers les îles à épices, soit neuf navires, parties entre 1601 et 1619 des ports de la Manche (Saint-Malo, Dieppe, Honfleur).

La compagnie des marchands de Saint-Malo–Vitré–Laval arme deux navires (1601-1603) pour l’océan Indien à destination de Sumatra, *Le Croissant* et *Le Corbin*. Mais aucun ne reviendra. Les récits de voyage des rescapés, François Pyrad de Laval et François Martin de Vitré, sont réécrits à la demande du pouvoir royal afin de faire la promotion du commerce des épices et attirer les investisseurs. C’est, d’ailleurs, après la publication du texte de François Martin qu’est créée par Henri IV le 1^{er} juin 1604, la première compagnie des Indes orientales. On ne peut pas ne pas faire de parallèle avec *l’opération marketing* que Colbert orchestre à partir de l’opuscule de Charpentier en 1664, pour séduire le monde du négoce afin qu’il s’engage dans le capital de sa compagnie des Indes. Mais, en réalité, rien ne se passe entre 1604 et 1616, jusqu’à ce que trois expéditions successives reprennent les routes de Bantam entre 1616 et 1622. Il faut attendre 1616 pour que des protestataires contre l’inertie des dirigeants de la compagnie royale – sous la dénomination de Compagnie des Moluques, qui a hérité du monopole – n’arment en 1616 deux navires, *Le Montmorency* et *La Marguerite*, avec, d’ailleurs, la suspicion que ce soient des navires néerlandais sous pavillon français, dont seul le premier revient. Puis en 1619, ils arment trois navires : *Le Montmorency* à nouveau, *L’Espérance* et *L’Hermitage*, avec, au retour, encore le seul *Montmorency*. Mais, parallèlement, les Malouins associés à des marchands zélandais et anversois dans une compagnie indépendante, sur le modèle de l’armement de 1601, envoient dans l’océan Indien à nouveau deux navires (1616-1619), *Le Saint-Michel* et *Le Saint-Louis*. Ce dernier reviendra seul. Mais, les Malouins voulaient s’inscrire dans la durée ; les hommes laissés à Pondichéry en 1617 et à Bantam en 1618 signifiaient que d’autres expéditions devaient suivre. Ce qui ne fut pas le cas.

La réussite de cet ouvrage repose sur le croisement judicieux des sources françaises avec les sources néerlandaises et anglaises, pour présenter ce que furent ces expéditions et leur insertion dans la compétition, au détriment des Portugais, que se livrent les Anglais et les Hollandais, dont on voit qu’ils font tout pendant ces deux décennies pour étouffer les velléités françaises.

Ces expéditions partent toutes des ports de la Manche, centre de gravité de l’économie atlantique : deux de Saint-Malo, au cœur du triangle marchand Saint-

Malo-Vitré-Laval, en 1601-1603 et 1616-1619, les deux ports de la compagnie des Moluques qui ont hérité du privilège de 1604 et qui arment en 1616-1618 et 1619-1622, partent de Dieppe et Honfleur.

L'État ne peut qu'apporter son appui théorique, même s'il est très affirmé, car il n'a ni les moyens ni l'autorité pour fédérer les bourgeoisies portuaires rivales dans une compagnie unique comme la VOC¹. En 1604, quand le roi choisit Brest comme port de la compagnie royale, il est évident que les Malouins et les Rouennais ne pouvaient que la bouder. C'est d'ailleurs une question récurrente, et Colbert se heurtera aussi aux réticences des négociants. Quand les Malouins récupèrent à leur seul profit, en 1707, le monopole de la compagnie de 1664, oubliant les autres négoce portuaires, notamment nantais, ils se préparent à une mort politique et donc à une marginalisation lors de la création de la seconde compagnie des Indes par Law.

380

Ces expéditions vont souffrir d'une dépendance destructrice aux Néerlandais. Il est indéniable qu'il y a une connivence entre la flotte malouine de 1601 et deux Français issus de familles des bourgeoisies vitréennes et malouines, qui jouent alors un rôle majeur dans l'expédition néerlandaise de la flotte de Georges Spilberg : Balthazar de Moucheron (armateur) et Guyon Lefort, son neveu, qui commande l'un des trois navires néerlandais, *Le Béliet*. Ce dernier est lié par alliance avec François Martin et Michel Frotet de la Bardelière, capitaine du *Croissant*. Guyon Lefort revient juste de l'expédition néerlandaise à Sumatra de Cornélis de Houtman, où il a côtoyé le pilote anglais John Davies, qui est dorénavant au service de la flotte anglaise de Lancaster et que la flotte française va aussi rencontrer à Aceh. En réalité, les flottes française et hollandaise se rencontrent à plusieurs reprises et ce n'est pas seulement le fruit du hasard. En effet, Balthazar de Moucheron joue double jeu ; mais l'auteur nous raconte qu'il est passé du côté de la France dès 1600 et qu'on le soupçonne d'avoir comme objectif de détourner la flotte Spilberg vers Calais. En fait, ces jeux complexes reflètent les tensions aux Provinces-Unies face à la volonté des États-Généraux de créer la VOC (le 20 mars 1602), quand certains négociants-investisseurs cherchent à préserver leur indépendance, quitte à chercher ailleurs d'autres horizons. La corruption fonctionne dans les deux sens et l'on sait que Buzanval, l'ambassadeur français à Amsterdam, est à la fois actionnaire de la VOC et pensionné des États-Généraux, ce qui ne favorise pas les démarches d'Henri IV.

L'inflexibilité néerlandaise est totale dans les années suivantes. Ils ne confondent pas la diplomatie, au service des alliances, avec leur politique maritime. Les naïvetés d'Henri IV sont évidentes. Il a cru que le soutien à l'émancipation des Provinces-Unies, le traité d'amitié de 1608 et l'appui à la signature, en 1609,

1 *Verenigde Oost Indische Compagnie*: la compagnie des Indes orientales [NdE].

de la trêve de Douze Ans avec l'Espagne mettraient fin à l'aventure de la VOC et lui permettraient de bénéficier de l'aide néerlandaise en termes humains et financiers dans son projet de compagnie des Indes. Les États-Généraux sont sur une ligne dure. Ils interdisent à leurs marins d'embarquer sur des navires étrangers. Or, les équipages français ont besoin d'un fort contingent de marins et de pilotes hollandais. Il est alors facile d'appliquer cette loi au départ ou aux îles qui privent alors les navires français d'une partie des équipages comme sur *Le Saint-Michel*, en 1619, qui ne rentre qu'avec un apport de marins indigènes. Mais l'inflexibilité néerlandaise se traduit aussi par l'interception, voire la saisie, des navires français comme *Le Saint-Michel* et *L'Espérance*. Lors des trois dernières expéditions, les Néerlandais sont passés à une nouvelle étape de leur installation dans les îles à épices : le contrôle des échanges et de la conquête. Ainsi en 1619, le gouverneur général Coen s'est emparé de Jakarta, qui devient vite Batavia, la capitale de l'empire néerlandais, et Bantam est assiégée par la flotte néerlandaise, ce qui signifie que l'espoir d'accéder aux épices directement s'amenuise.

En tout cas, 1622 sonne l'arrêt pour des décennies de l'apprentissage de l'océan Indien. La France était initialement en retard sur les Anglais et les Hollandais, partis respectivement en 1591-1594 et 1595-1597. Entre 1600 et 1660, 367 navires anglais et 861 néerlandais ont fait voile vers l'océan Indien contre 24 pour les Français. On ne peut considérer que ces vingt ans ont constitué une période d'apprentissage, car quarante ans, c'est trop long : ce sont plusieurs générations de marins qui n'ont pas pu apprendre. Comme le montre Marie Ménard², c'est la première compagnie de Colbert de 1664, qui vient occulter celle d'Henri IV, qui permet de constituer cette période d'apprentissage et qui sert ensuite à l'épanouissement de la compagnie de Law.

L'auteur pose bien évidemment la question du pourquoi de l'échec et formule dans ces travaux des éléments de réponse : le manque de moyens humains, financiers, techniques, le manque d'expériences, qu'il fallait tenter d'obtenir auprès des Néerlandais, les rivalités des bourgeoisies portuaires. Face aux sollicitations d'Henri IV, qui espérait leur bienveillance, les Néerlandais sont dans une logique d'obstruction et de violence pour étouffer les tentatives françaises. Il faut aller plus loin et souligner l'absence de stratégie et de moyens financiers de l'État en construction et son incapacité à stimuler une boucle interactive entre marine de guerre, industrie navale, commerce maritime et colonial, et donc à fédérer les initiatives portuaires. Il faut dire parallèlement que les États-Généraux des Provinces-Unies étaient dans une double logique : affirmer la puissance de l'État en quête de reconnaissance internationale et assurer leur puissance maritime

2 Marie Ménard, *La Première Compagnie des Indes, apprentissages, échecs et héritages (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2016.

et militaire avec la création de la VOC, pour s'imposer au détriment des Portugais et des autres Européens en Asie du Sud-Est. L'auteur aurait pu trouver parmi les 75 articles du tome 3 de *La Mer dans l'Histoire*, co-dirigé par Christian Buchet et Gérard Le Bouëdec et paru en 2017 chez Boydell, plusieurs articles pour étoffer sa conclusion. Il n'en demeure pas moins, comme le souligne aussi André Lespagnol dans sa préface, que ce livre passionnant, qui s'adresse aussi bien aux universitaires qu'au grand public intéressé par l'histoire maritime, trouve toute sa place dans la bibliographie de l'histoire du commerce maritime français et, en particulier, de l'océan Indien.

Gérard Le Bouëdec

Gérard Le Bouëdec, *Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)*, Rennes, PUR, 2019, 140 pages.

382

Le professeur Gérard Le Bouëdec présente dans ce petit ouvrage l'implantation et le développement de la ville de Lorient, « corps étranger » imposé par l'État, sur la côte sud de la Bretagne. Ce véritable bouleversement dans l'organisation du territoire, qui correspond, depuis la révolution, au département du Morbihan, donne naissance à une rivalité durable entre Vannes, ancien centre administratif sur le déclin, et Lorient, nouveau pôle industriel ouvert sur le monde.

En 1666, le pouvoir royal prend la décision d'implanter le chantier de la compagnie des Indes sur la paroisse de Ploemeur, au lieu-dit du Faouëdic, qui appartient à la famille des Rohan-Guéméné, la direction locale de l'entreprise s'installant à Port-Louis. Cette implantation pose dès l'origine des problèmes de propriété. Après plus d'un siècle de conflits avec le pouvoir seigneurial des Rohan, l'affaire se règle en 1786, après la faillite de la grande famille de la noblesse bretonne, avec l'achat par le roi des terres concernées, désormais sous le contrôle de la Marine. Progressivement, le chantier donne naissance à une ville nouvelle qui prend le nom de Lorient et dont l'activité maritime s'affirme dans le commerce des Indes et comme base de repli de la Marine royale. Cette nouvelle concentration d'habitants est une ville-entreprise, peuplée majoritairement d'ouvriers, sans élite nobiliaire, ecclésiastique ou issue des métiers d'offices. Avec la disparition de la seconde Compagnie des Indes, Lorient s'ouvre aux négociants français et étrangers qui viennent s'y installer pour profiter du commerce libre et des opportunités offertes par la guerre d'Indépendance américaine. Cependant, à la fin de l'Ancien Régime, Lorient, qui est devenu le grand pôle démographique et économique de la côte sud de la Bretagne, aspire à disposer de pouvoirs administratifs, économiques ou judiciaires, qui sont encore détenus par les anciens centres institutionnels d'Hennebont et de Vannes. Après avoir rudement bataillé, la ville obtient finalement un consulat de commerce et une amirauté en 1782.

Les événements révolutionnaires donnèrent l'occasion à la ville de se doter des pouvoirs administratifs qu'elle convoitait depuis longtemps. Pour ceci, comme l'écrit Gérard Le Bouëdec, Lorient « se crée une image de ville révolutionnaire modèle dont les élites portent les valeurs d'un nouveau futur qu'elle veut contribuer à écrire quand Hennebont et Vannes n'ont que leur passé à brandir ». Le député Joseph Delaville-Leroulx, représentant de l'élite négociante du port breton, est très actif lors des États généraux et des débats de la Constituante. Les premières décisions du nouveau gouvernement sont cependant un échec pour Lorient. Vannes devient chef-lieu du département du Morbihan et Hennebont obtient le siège du district. En contrepartie, la ville annexe les deux faubourgs populaires de Kerentrech et de Merville, au détriment de Ploemeur. Il faut attendre la constitution de l'an VIII et la modification des structures territoriales pour que Lorient devienne l'un des chefs-lieux d'un des quatre arrondissements du Morbihan, Hennebont perdant alors toutes ses fonctions administratives d'importance. Ces difficultés à s'imposer sur un territoire traduisent les ressentiments et l'hostilité des campagnes envers une agglomération considérée comme étrangère, trop française, qui écrase les petites villes environnantes et qui se veut le gendarme de la Révolution, face au conservatisme local, notamment lors de la confiscation des biens du clergé.

Au XIX^e siècle, un véritable pôle industriel national d'un grand dynamisme se développe autour de Lorient avec l'arsenal, l'industrie métallurgique d'Hennebont-Lochrist et les très nombreuses conserveries sardinières du littoral. À l'opposé, Vannes conserve l'image d'une ville conservatrice, symbole de l'immobilisme, politiquement monarchiste alors que Lorient prend la défense de la République. Au niveau économique, si le chef-lieu du Morbihan conserve une activité de cabotage très active jusque vers les années 1850, la seconde partie du siècle est plus difficile et le déséquilibre Lorient-Vannes se creuse irrémédiablement. C'est alors le temps des projets chimériques de Vannes, comme la construction d'un grand port de commerce à l'entrée du golfe du Morbihan, qui ne verra jamais le jour, tout comme l'obtention d'une chambre de commerce.

La création de Lorient est un exemple parfait de déstabilisation d'un territoire par l'implantation d'une ville nouvelle. Les anciens pouvoirs locaux ressentent frustrations et ressentiments envers cette décision de l'État centralisateur. Les rivalités s'exacerbent au XIX^e siècle tant au niveau économique, avec le dynamisme de Lorient qui s'insère dans la révolution industrielle, que politiquement, le républicanisme lorientais s'opposant au monarchisme vannetais et des campagnes morbihannaises. L'ouvrage de Gérard Le Bouëdec décrit parfaitement l'histoire de ce territoire entre terre et mer où, même si les choses ont bien changé, les rivalités sont toujours enfouies dans l'inconscient collectif.

Pierrick Pourchasse

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

