



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue d'histoire maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

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

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

Ce PDF contient:

I. Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACÉO · Hervé Retureau

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3111-6

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

Musées maritimes et identités

textes rassemblés par
Christophe Cérino & Éric Rieth

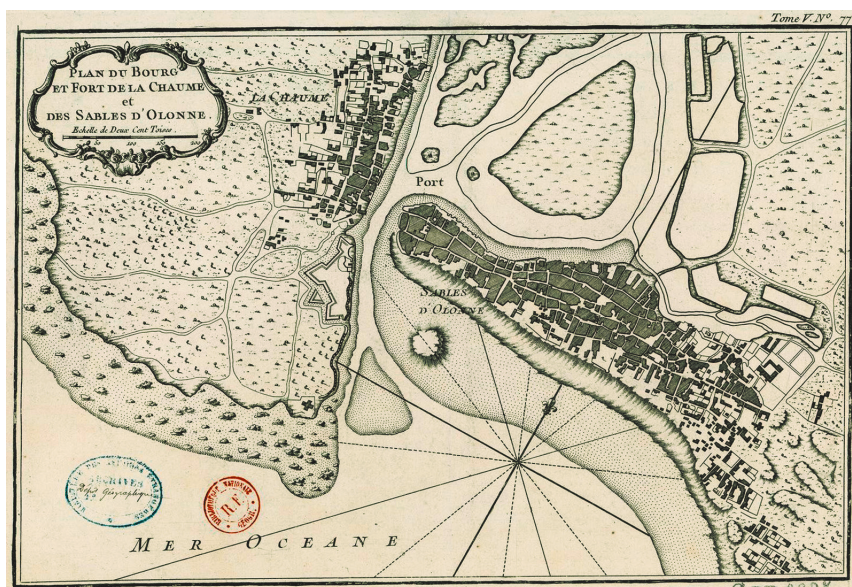
LES SABLES-D'OLONNE EN QUÊTE DE SON PATRIMOINE
MARITIME. NACÉO, VERS UNE VALORISATION PROGRAMMÉE
DE L'HISTOIRE MARITIME SABLaise

*Hervé Retureau*¹
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.

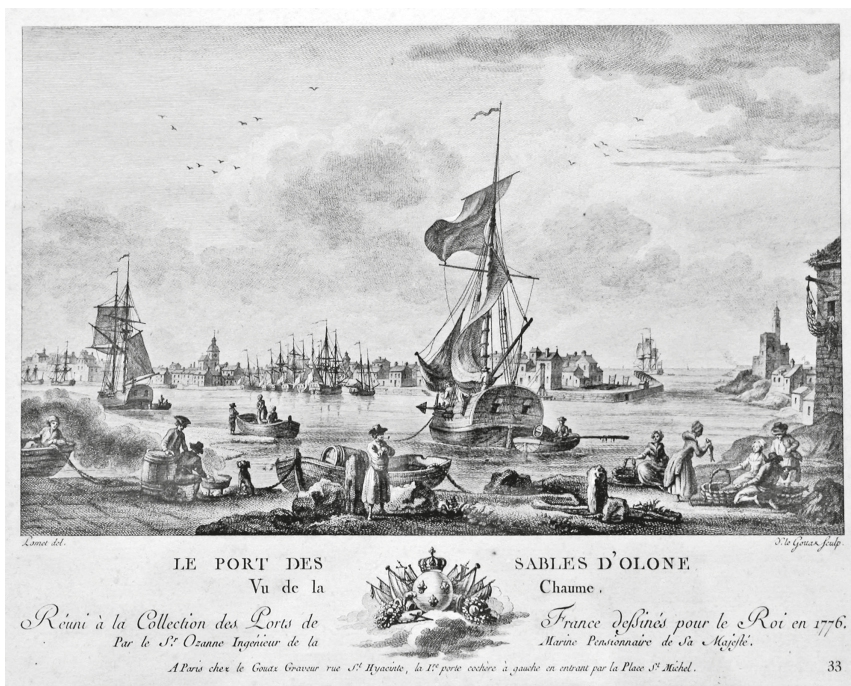
Le sel, denrée locale, *or blanc* de la contrée olonnaise, permet au port de connaître son siècle d'or à partir du règne de Louis XIV. En effet, en 1664, lorsque Colbert dresse l'inventaire quantitatif des ports de France, il recense soixante-treize morutiers aux Sables. Le port arme à la morue verte. 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.

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

