



Revue  
d'histoire  
maritime

31  
32

Musées maritimes et identités

# Revue d'histoire maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Mathias Tranchant

n° 31-32  
Musées maritimes  
et identités

Christophe Cérino  
& Éric Rieth (dir.)

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

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

Ce PDF contient:

I. Le musée Mer Marine de Bordeaux · Caroline Le Mao

[sup.sorbonne-université.fr](http://sup.sorbonne-université.fr)

ISBN de ce PDF:  
979-10-231-3112-3

**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](mailto: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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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



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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>.

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'intérieur<sup>2</sup> ».

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 immobilier<sup>3</sup>. 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<sup>e</sup> siècle, du château de Budos, et de celui de Couzanges en Corrèze<sup>4</sup>. On mentionnera en outre, près de Libourne, le moulin de Porchères, datant du XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle entre Charente et Dordogne, fait l'objet de fouilles archéologiques menées avec les services de l'État<sup>5</sup> 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 héritiers<sup>6</sup>.

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 cours<sup>7</sup>.

168

#### UN BÂTIMENT POUR LOGER UNE COLLECTION

« Au début, je pensais simplement montrer ma collection<sup>8</sup> », 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

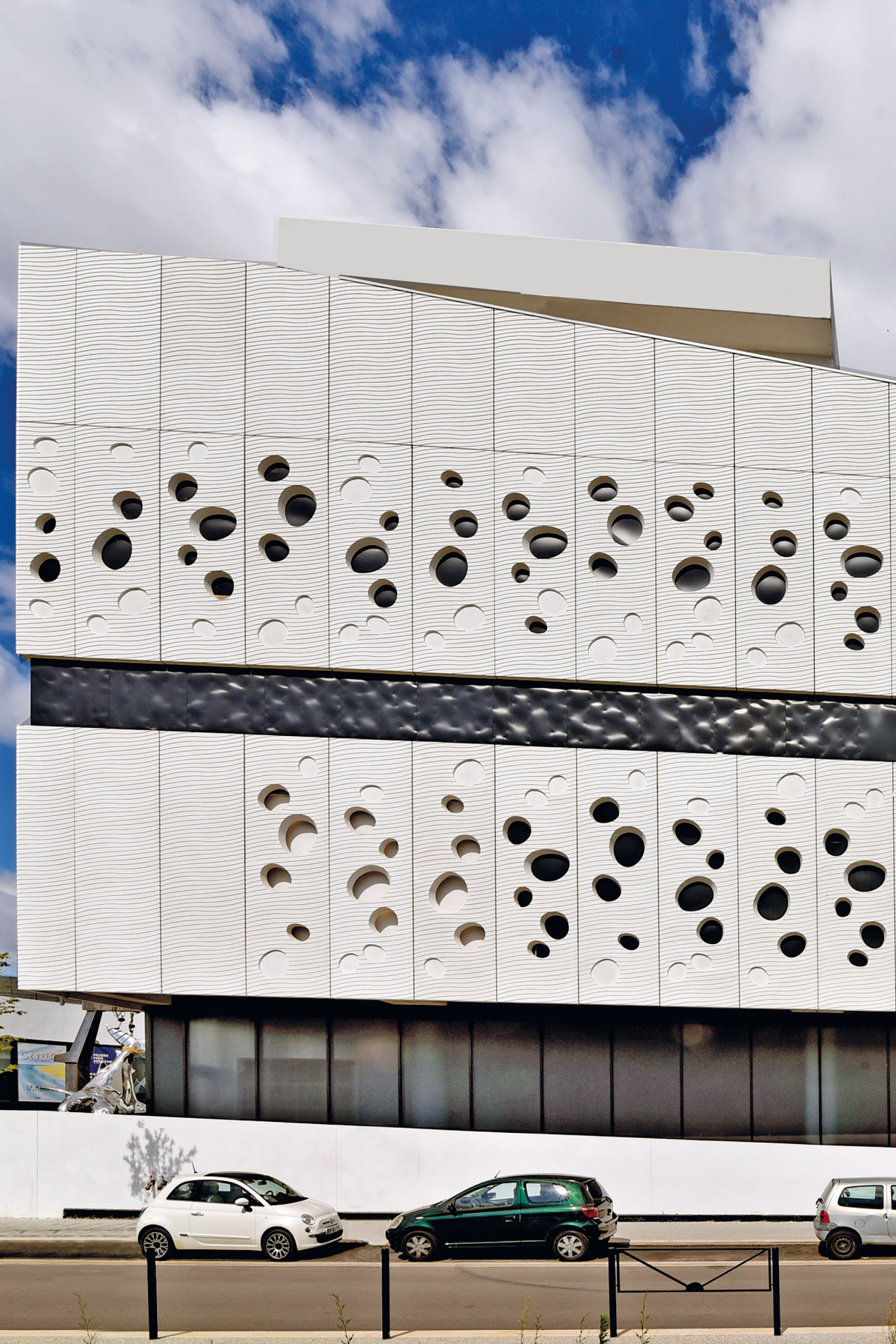
7 *Ibid.* Le critère de la bonne connaissance – ou non – des œuvres a pu jouer lorsqu'il s'est agi de procéder à la sélection finale des œuvres appelées à être présentées dans le parcours permanent.

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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>. 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 Brochet<sup>9</sup>. 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 culturelles<sup>10</sup> ». Certains postes demeurent pourtant, comme celui de conservateur, de responsable de la régie des œuvres, de documentaliste ou encore certains services ayant une mission identifiée<sup>11</sup>. 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-référents<sup>12</sup>. Un travail semblable est opéré

<sup>10</sup> 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>

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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 matériels<sup>13</sup> ». 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<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 océans<sup>14</sup>. 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'établissement<sup>15</sup>. 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.

<sup>14</sup> Propos emprunté à Sarah Barry.

<sup>15</sup> 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 parcours<sup>16</sup>. 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*<sup>17</sup> 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 pièces<sup>18</sup>.

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

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> 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 envisagés<sup>19</sup> ; 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 pièces<sup>20</sup>. 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 artistique<sup>21</sup>, 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 musée<sup>22</sup>. 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 égyptienne<sup>23</sup> sont présentées dans le cadre d'une réflexion sur la barque funéraire<sup>24</sup>. Le théâtre de l'Antiquité associe les maquettes d'une trière athénienne et d'une barque romaine à toute une statuare 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 chronothématique, avec des espaces consacrés à la VOC<sup>25</sup>, 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'église<sup>26</sup>, 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<sup>e</sup> 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 permanent<sup>27</sup> ». 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 mégalone 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 CEPPOL<sup>28</sup> et l'œuvre *Terre des hommes* de Gérard Rancinan ; celle sur le Mégalodon (fig. 5) réunit *L'Effet miroir* de Philippe Pasqua<sup>29</sup>, 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 préservation<sup>30</sup> ». 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 kilomètres<sup>31</sup>.

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 lac<sup>32</sup>. 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 ville<sup>33</sup>. Le musée est donc établi au cœur des bassins à flot, port historique du Bordeaux du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>34</sup>, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle<sup>35</sup> ». 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*<sup>36</sup> 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<sup>e</sup> 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 Terlain<sup>37</sup>, 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 Bordeaux<sup>38</sup> 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'Aquitaine<sup>39</sup>. 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 antillais<sup>40</sup>. 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 mondial<sup>41</sup>. 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 2017<sup>42</sup>.

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 1650<sup>43</sup> (fig. 6), et une série d'estampes sur la façade des quais au XVIII<sup>e</sup> 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*<sup>44</sup> 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 Grandpré<sup>45</sup> 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 organismes<sup>46</sup>. 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.

Marine<sup>47</sup>. 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 Mercator<sup>48</sup>.

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 économique<sup>49</sup>. 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 Rochefort<sup>50</sup>.

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 Bordeaux<sup>51</sup>. Le *Cupidon fou*<sup>52</sup>, 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*<sup>53</sup>, 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 difficile<sup>54</sup>, 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 2015<sup>55</sup>, 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'Antiquité<sup>56</sup>. 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-Euratlantique<sup>57</sup> : un aquarium, mais un « aquarium d'images avec des poissons numériques, comme celui du *National geographic* à New York<sup>58</sup> ».

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?••



## 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<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao (dir.)

*La Real Armada*  
*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*  
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation  
au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*  
Jean Mascart



