



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. L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet du musée de Saint-Tropez - Laurent Pavlidis

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3116-1

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

L'IDENTITÉ D'UNE CITÉ ET DE SES HABITANTS
AU CŒUR DU PROJET SCIENTIFIQUE ET CULTUREL
DU MUSÉE D'HISTOIRE MARITIME DE SAINT-TROPEZ

Laurent Pavlidis
musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez

Qui n'a pas entendu parler de Saint-Tropez ? Mais qui connaît vraiment son histoire ? N'a-t-on pas pu lire récemment que Brigitte Bardot aurait créé Saint-Tropez¹ ? Chaque année, la ville accueille, le plus souvent le temps d'une journée, entre quatre et six millions de visiteurs venus découvrir une cité vieille de plus de cinq cents ans et qui surtout espèrent voir des stars, des yachts et de belles voitures. Beaucoup pensent que la cité n'existe réellement que depuis la fin du XIX^e siècle, avec le passage de Maupassant et la longue escale de Paul Signac. Cette ignorance de l'histoire est au centre de distorsions cognitives. Nous faisons nôtre cette expression employée par les psychologues et les psychiatres pour définir une façon erronée de traiter l'information à partir de pensées prévisibles, et qui a souvent pour conséquence d'entretenir et de développer des pensées et des émotions négatives. En effet, Saint-Tropez en est bien là. De nombreux visiteurs repartent déçus. Ils n'ont pas vu de stars, ne distinguent pas les belles villas masquées par de hautes clôtures ou seulement de loin, à partir des bateaux promenades. Quant à ceux qui ont une certaine idée de son histoire, elle se résume le plus souvent à un ancien petit port de pêche dans lequel ils essayent tant bien que mal de replacer le bailli de Suffren, dont la statue trône sur les quais, ainsi qu'à une certaine activité corsaire, rappelée régulièrement par la presse qui utilise sans retenue l'expression *cité corsaire*². Ainsi, en saison estivale, beaucoup de vacanciers sont frustrés et

259

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 31-32 • SUP • 2022

- 1 Article de Dorothee Duparc paru dans *ParisMatch.com* le 7 juillet 2017. La journaliste ignore sans doute que Saint-Tropez était très connue durant l'entre-deux-guerres. Il s'y tournait alors un à deux films par an. En 1932, Jean Gabin avait joué le rôle d'un pêcheur dans le film *Pour un soir*, qui racontait justement l'histoire d'une starlette faisant la fête à Saint-Tropez. Colette ne quitta-t-elle pas Saint-Tropez en 1936 parce qu'il y avait trop de monde ?
- 2 Gilbert Buti, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 45-73.



1. Vue aérienne du port et de la ville de Saint-Tropez (D.R.)

gardent une mauvaise image de la ville submergée par le nombre de visiteurs et où tout est cher.

En 2008, lorsque le maire nouvellement élu, Jean-Pierre Tuveri, a entamé son premier mandat, la question de la refonte du musée naval dans la citadelle a été d'emblée posée. Tout en souhaitant conserver une thématique maritime au sein de la citadelle, mais qui soit à l'inverse de l'ancien musée, l'identité maritime passée et présente de la cité devait être mise en avant. L'objectif culturel était de proposer un espace où l'on allait offrir aux visiteurs les clefs de lecture d'une ville qui a abrité, à la fin du XVIII^e siècle, le troisième port français de Méditerranée, aussi bien en nombre d'hommes que de navires³. La ville a ensuite joué un rôle important dans la construction navale traditionnelle au XIX^e siècle et est aujourd'hui un des ports de plaisance les plus courus du monde⁴.

L'objectif de tout musée est de proposer un lieu d'enseignement et de culture, qui allie le plaisir à la découverte. Pour l'équipe chargée de réaliser ce projet, la question principale a porté sur les modalités pour permettre aux visiteurs de

3 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Saint-Tropez : petit port méditerranéen (xvii-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010. Le professeur Buti a très largement contribué à renouveler la connaissance de l'histoire de la ville en étudiant le quartier maritime de Saint-Tropez au xviii^e siècle dans le cadre de sa thèse soutenue en 2000.

4 Laurent Pavlidis, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence (fin xviii^e-début xx^e siècle)*, thèse sous la direction de Gilbert Buti, Aix-Marseille Université, 2012.

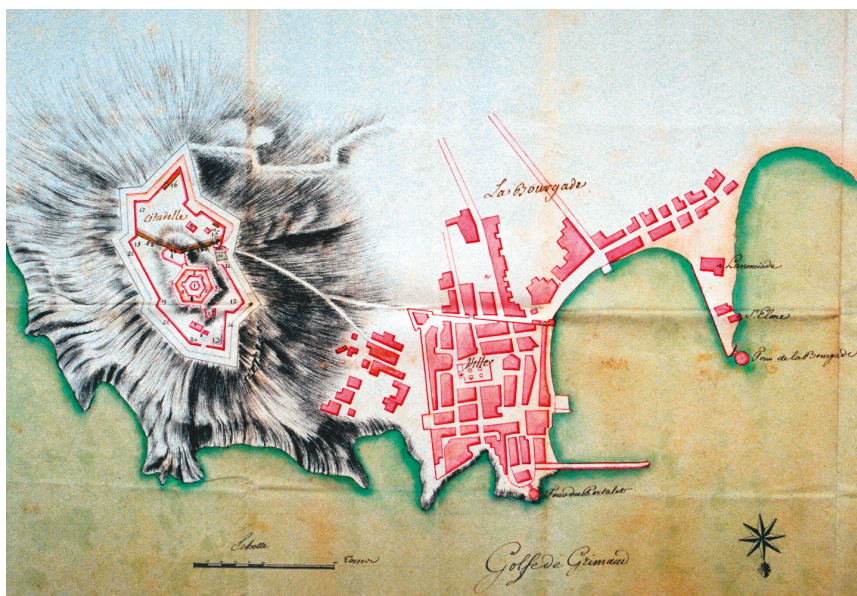
comprendre le riche passé maritime de Saint-Tropez (fig. 1), tout en saisissant son identité et celle de ses habitants : avec quelle méthodologie de travail, quelle mise en scène, et quelles limites ?

L'IDENTITÉ, UN INVARIANT AU CENTRE DES THÉMATIQUES DU MUSÉE

Il y a eu au départ un état des possibles, croisé avec le recensement des activités des gens de mer. Le possible, c'était avant tout une surface d'exposition restreinte, d'environ 400 m², répartie en vingt-trois espaces variant de 6 à 35 m² environ. C'est dans ce cadre contraint, celui d'un donjon du début du XVII^e siècle, classé monument historique, qu'il fallait traiter des multiples activités maritimes du port.

La pêche côtière, tout d'abord, et aussi celle du corail ont fait la fortune de la ville durant tout le XVI^e siècle et les premières années du siècle suivant. N'oublions pas la pêche à la madrague également, dont le nom évoque pour la plupart des touristes la maison de Brigitte Bardot... Il y a eu le petit cabotage, ensuite, depuis le XVI^e siècle, jusqu'au milieu du XX^e siècle, mais aussi le grand cabotage effectué dans toute la Méditerranée sur la même période. La navigation au long cours, plus rare au XVIII^e siècle, était très pratiquée au XIX^e et durant toute la première moitié du XX^e siècle. Parallèlement, comme dans tous les ports français, les marins étaient soumis au service de l'État par le système des Classes, avant celui de l'Inscription maritime. D'un point de vue administratif, Saint-Tropez était, du milieu du XVII^e siècle à la Révolution, un siège d'amirauté (fig. 2) et, de la fin du XVII^e siècle au début du XX^e, le port principal du quartier maritime éponyme. Nous retrouvons de fait les marins tropéziens sur les bâtiments de guerre. Mais l'intensité de l'activité des gens de mer ne se mesure pas seulement aux navigations et il convient d'y inclure la construction navale qui a été importante jusqu'à la fin du XIX^e siècle, avant de se transformer par la suite en activité de réparation, d'entretien et de gardiennage. Les chantiers navals du golfe de Saint-Tropez génèrent de nos jours plus d'emplois qu'à l'âge d'or de la construction navale au milieu du XIX^e siècle, moment où les constructeurs mettaient à la mer les flamboyants trois-mâts des grands armateurs marseillais ! Il y avait aussi deux industries aux destinées différentes. La première, l'usine des câbles sous-marins des Canebiers, a eu une brève existence⁵. En revanche, la seconde, créée en 1912, appelée communément l'usine des torpilles, existe encore aujourd'hui. Elle

5 Daniel Faget, *Une Entreprise de la métallurgie du cuivre en région lyonnaise : les Établissements Grammont (1890-1929)*, Mémoire de DEA, université de Provence, 2002. L'usine de Saint-Tropez a été active entre 1892 et les années 1920.



2. Plan du port de Saint-Tropez au XVIII^e siècle
(SHD Vincennes : Série V, article 8. Dossier Saint-Tropez)

compte parmi les établissements de *Naval Group*⁶. Saint-Tropez a également accueilli une école d'hydrographie. Ouverte en 1791, elle était une des dernières à fermer en 1914, avant le regroupement général de l'enseignement à Marseille. Elle a formé près de mille capitaines. Enfin, les activités de plaisance et de régates sont apparues, très tôt au XIX^e siècle⁷ ; la Société nautique de la ville, fondée en 1862 était même une des plus anciennes de France⁸.

Comment, donc, restituer une telle diversité thématique, qui mériterait une déclinaison par période, pour mettre en relief les évolutions ou les permanences ? Les choix opérés ont découlé d'un postulat de départ : puisque l'image du passé maritime de la ville se résume principalement à sa seule activité de pêche, autant évoquer tous les thèmes plutôt que d'en traiter certains de manière, sinon exhaustive, du moins approfondie. Le défi consistait à faire en sorte que les visiteurs comprennent la richesse, la variété et le temps long de l'histoire maritime tropézienne, en faisant ressortir les aspects identitaires essentiels de la ville. Il a également fallu renoncer à traiter d'événements ponctuels, parfois marquants,

6 Son histoire reste à écrire.

7 Gilbert Buti, « Naviguer pour son plaisir à Saint-Tropez au XIX^e siècle. Contribution à l'histoire de la plaisance », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région*, n° 129, 2007, p.437-455.

8 Jacques Taglang, *La Société nautique de Saint-Tropez depuis 1862*, Saint-Tropez, SNST, 2014.

mais qui n'ont pas eu d'impacts durables sur la vie maritime de la cité. Nous renonçâmes ainsi à aborder le passage du prince Hasékura, premier Japonais à avoir mis le pied en France en 1615. De la même façon, nous ne traitons pas de l'attaque de la ville par les Espagnols en 1637, ou du débarquement de Provence en août 1944⁹.

Il a été par ailleurs décidé que la collection aurait autant d'importance que l'histoire à raconter, et que la scénographie. Cette dernière ne devait pas viser uniquement à être organisationnelle et à rendre les espaces agréables, mais devait aussi être vectrice d'informations, au service de la collection et de l'histoire. Le fil narratif historique devait, pour sa part, permettre d'établir un lien entre les objets. Il ne s'agissait en aucun cas de les juxtaposer, aussi intéressants pouvaient-ils être, mais de faire en sorte qu'ils participent totalement au récit. Ainsi, la collection a été, et demeure, constituée à partir de l'histoire à raconter. Avouons-le, lorsque le projet de musée a débuté, elle ne comptait qu'une dizaine d'objets. Le pari consistait donc à en rassembler autant que nécessaire au récit, en profitant du temps que laissaient les cinq années requises pour la restauration du donjon et le travail muséographique préparatoire¹⁰.

DES HISTOIRES FAMILIALES AU SERVICE D'UNE HISTOIRE COLLECTIVE ET D'UNE COLLECTION

Comment traduire l'identité d'une ville et d'une population maritime dans un musée, en sachant que les objets de marine sont souvent communs à tous les ports ? Esthétiquement, il n'existe pas de sextant avec des caractéristiques propres à Saint-Tropez. De même, il n'existe pas de productions artistiques particulières des gens de mer tropéziens. Il n'y a point d'œuvres en ivoire comme à Dieppe, point de travail du corail comme en Corse, point d'artisanat de bagnards comme à Brest ou à Toulon. Toutefois, l'absence d'un artisanat des gens de mer propre à la ville, qui aurait pu être un marqueur fort, n'a pas été pénalisante. Nous nous sommes mis en quête de rechercher, contacter et convaincre les familles qui possédaient encore des objets d'accepter de les prêter ou d'en faire le legs. L'accueil, qui a toujours été très favorable, s'est traduit le plus souvent par des dons. Les familles, peu nombreuses, qui avaient initialement opté pour une mise en dépôt d'objets, ont fini, avec le temps, par les céder au musée. Le projet est ainsi devenu le musée des Tropéziens, et non celui d'une collectivité territoriale. La population s'est approprié le lieu, le laissant ainsi en dehors des querelles politiques propres à toute démocratie.

9 Ce parti pris assumé génère encore parfois, il est vrai, quelques critiques de la part de certains visiteurs.

10 La scénographie est une création de l'agence Le Conte et Noirot.

Retenons ici un exemple de recherche qui éclaire parfaitement l'état d'esprit qui nous animait lors de la constitution de la collection. Au cours de nos recherches, nous avons découvert que le cap-hornier détenteur du record de traversée entre l'Europe et le Chili était un Tropicain du nom de Léon-Ignace Gardanne. Celui-ci était cité dans toutes les histoires sérieuses sur les cap-horniers, mais sans que ne soit jamais mentionnée son origine. Il a battu le record de traversée en 1903, reliant l'île de Wight à Iquique en cinquante-six jours à bord de la *Valentine*. Nous avons commencé à rechercher la famille bien avant le projet du musée, dans le cadre de nos recherches sur les capitaines tropéziens des XIX^e et XX^e siècles, en vain. Lors de la préparation du musée, faute d'avoir retrouvé les descendants, nous nous étions résignés à acheter une canne de cap-hornier en vertèbre de requins et de préciser que Léon-Ignace Gardanne avait dû en recevoir une similaire de la part de son équipage après la remarquable traversée. La chance couplée à un réseau d'amis chercheurs a permis que, six mois avant l'inauguration du musée, nous soyons enfin mis en contact avec les descendants, qui ne portaient plus le même patronyme. Le rendez-vous avec la famille dans une maison de la campagne varoise, à une heure de Saint-Tropez, a été un des moments les plus émouvants de ces années de création du musée. À peine entrés dans la bâtisse, la canne de Léon Ignace est apparue, posée sur une patère, avec des parapluies. Aux murs étaient accrochées ses cartes de l'Atlantique et du Pacifique, avec les points effectués lors de chaque traversée. Une photo du capitaine en tenue permettait de mettre un visage sur un des plus grands marins de la marine marchande française. Les scénographes ont ensuite retravaillé l'espace dévolu aux cap-horniers. C'est ainsi que les visiteurs peuvent aujourd'hui découvrir à Saint-Tropez, loin des traditionnels ports ponantais des cap-horniers, une canne, des cartes marines, un portrait de navire et le doux visage du capitaine Gardanne. Saint-Tropez est aussi un lieu de mémoire de l'armement Bordes, dans lequel travailla durant une dizaine d'années Léon-Ignace.

En termes de collection, près de 40 % des objets exposés ont réellement appartenu à des marins tropéziens. Grâce aux cartels, qui indiquent non seulement le nom du donateur, mais aussi celui du marin auquel l'objet a appartenu, celui-ci est replacé au sein d'une famille et situé précisément dans le temps. Le visiteur qui porte son attention sur les armes d'honneur du capitaine Sibille sait qu'il regarde des pistolets ayant appartenu à un capitaine de vaisseau né à Saint-Tropez et qui a servi sous la Révolution et le Consulat. Il n'admire donc pas seulement une belle réalisation de la manufacture de Versailles. Il perçoit également un fragment d'histoire, un fragment de vie. Cet exemple illustre la façon dont nous avons travaillé. L'autre partie de la collection provient d'acquisitions faites chez des antiquaires ou en salle d'enchères, en restant particulièrement attentifs à la



3. La *Sainte-Julie* peinte par Joseph-Antoine Roux, musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez

vente d'objets propres à l'histoire tropézienne. Le musée a acquis, par exemple, un petit tableau du célèbre peintre marseillais Joseph-Antoine Roux, qui représente un bâtiment construit à Saint-Tropez (fig. 3). Le fait que le peintre indique dans le cartouche le lieu du lancement, daté de 1821, suffit à replacer l'œuvre dans l'histoire de la ville.

Il est néanmoins vrai que chaque objet acquis par le musée n'a pas forcément été en possession des marins de la cité ; notre sélection retient aussi du matériel qui a effectivement été en contact avec eux, sans pour autant qu'ils en aient été propriétaires. Par exemple, lorsque nous nous sommes mis en quête d'un baromètre, notre choix s'est porté sur un modèle ayant appartenu aux *Messageries maritimes*, car cette compagnie employait près d'une quarantaine de capitaines au long cours tropéziens, qui se sont retrouvés officiers ou commandants de modestes cargos ou de grands paquebots¹¹. Chaque objet a donc une double vocation : il est là pour lui-même, pour ce qu'il représente en tant qu'objet, mais il est également porteur d'une partie de l'histoire que le musée raconte. Il participe de cette façon à l'identité du lieu. Cela signifie que nombre d'objets relèvent du quotidien, et non de l'extraordinaire. Dans cette optique identitaire, n'y a-t-il pas plus d'intérêt

11 La chapelle Sainte-Anne abrite un grand nombre d'*ex-voto* peints. Près de 10 % des *ex-voto* conservés se rapportent à cette compagnie de navigation. Sainte-Anne est sans aucun doute le premier lieu de mémoire des *Messageries maritimes*, loin devant Notre-Dame de la Garde de Marseille, pourtant principal port d'attache des navires de la compagnie.

à présenter une modeste longue-vue en carton du XVIII^e siècle plutôt qu'un globe terrestre prestigieux d'un grand prince mais qui n'a été vu d'aucun marin ? Tel est le sens de la collection, qui s'inscrit dans une histoire du sensible.

LA MISE EN SCÈNE DE L'IDENTITÉ MARITIME DANS LE MUSÉE

La démarche adoptée est semblable à celle du musée national de l'Histoire de l'Immigration, qui ne disposait d'aucune collection préexistante à son ouverture, en avril 2007. Tous les objets rassemblés à Saint-Tropez devaient illustrer l'histoire des marins tropéziens tout comme, à Paris, la collection montre deux siècles d'immigration en France. Le travail des muséographes a donc été de mettre en scène une collection et une histoire. L'équipe scientifique a orienté sa sélection en fonction de l'intensité des activités passées et présentes. Ainsi, une salle entière a été consacrée aux voyages au-delà du cap Horn, parce que des Tropéziens, certes une minorité, ont fréquenté les eaux de ce célèbre et redoutable cap au XIX^e et au début du XX^e siècle. En effet, comme nous l'avons raconté plus haut, c'est un Tropézien employé par le célèbre armement Bordes, Léon-Ignace Gardanne, qui détient le record de traversée entre l'Europe et l'Amérique du Sud (fig. 4). De même, le capitaine Bonifay, du même armement, passait deux fois le cap Horn par voyage.

266

Mais il y avait également ceux qui empruntaient une autre route et passaient le cap une seule fois lors du voyage retour. À l'aller, ils franchissaient les trois caps pour se rendre en Nouvelle-Calédonie afin de charger du nickel. Tel était le cas du capitaine de la *Suzanne*, Jean Condroyer, employé de l'armement *Brown et Corblet*. La salle présente les cas de plusieurs autres capitaines, qui ont des parcours parfois différents à l'image d'Astegiano, qui s'est rendu sur la côte Pacifique des États-Unis pour aller charger du bois et du blé à quelque 120 km à l'intérieur des terres, en remontant le fleuve Colombia. Pour les Tropéziens, comme pour tous les marins, le cap-hornier représentait l'élite de la marine marchande. Il n'est donc pas étonnant de rencontrer quelques matelots ou capitaines qui ont voulu passer, au moins une fois, le cap Horn pour dire qu'ils l'avaient fait. Ce fut le cas de Dol qui s'est engagé vers la fin de sa vie professionnelle dans la *Société des voiliers marseillais*, au commandement du *Mistral*. À son bord, il n'a fait qu'un voyage à destination du Chili, uniquement pour pouvoir passer le cap mythique. On trouve également quelques mousses, envoyés par leurs pères sur les navires cap-horniers, pour qu'ils se forment au métier de marin en affrontant les pires conditions de navigation. Enfin, les plus anciens exemples retrouvés de Tropéziens cap-horniers concernent deux matelots, embarqués dans les années 1820 à Nantes pour aller pêcher la baleine dans le Pacifique. Il s'agit sans aucun doute de cas isolés. Le thème n'est donc traité dans le musée qu'avec un seul objet, un *scrimshaw* fait par



4. Portrait de Gardanne, musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez



5. Salle illustrant le thème de la cave d'un pêcheur
(cliché musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez)

un Français. Le nombre total de marins originaires de Saint-Tropez à avoir doublé le cap Horn n'est pas connu. Mais les recherches qui se poursuivent nous révèlent régulièrement de nouveaux noms qui justifient pleinement ce choix thématique. De plus, nous avons constaté que ces voyages prestigieux, tout autant que difficiles pour les marins, étaient restés dans la mémoire des familles jusqu'à nos jours. En abordant ce sujet dans le musée, il est alors possible de révéler un pan peu connu de l'identité maritime locale. Les visiteurs qui sont confrontés à des objets cap-horniers ayant appartenus aux familles sont souvent étonnés et heureux de découvrir cet aspect des activités maritimes tropéziennes (fig. 5).

En outre, la mise en scène se veut immersive, le public étant placé au cœur d'une histoire ou d'un thème. Il en est ainsi de la salle consacrée à la petite pêche côtière. Il n'y avait pas de sens à ce que des filets ou des nasses se trouvent dans des vitrines. L'espace dédié à ce thème évoque donc une cave de pêcheurs, d'autant que l'architecture de la pièce, petite et voûtée, rappelle les caves des maisons de village. Il ne s'agit pas de faire la reconstitution d'une véritable cave, ce qui est une démarche scientifique particulière, mais plutôt de proposer une ambiance tout en ayant un discours rigoureux, bien que synthétique. Les visiteurs peuvent en outre toucher des objets qui ne sont pas fragiles, le sens tactile participant de l'immersion. Cela ne pose aucun problème de conservation, y compris sur le long terme : après le passage de 700 000 visiteurs, aucun objet n'a été ni déplacé ni dégradé. La beauté de l'espace pousse même les visiteurs à respecter totalement le lieu. Finalement, très peu osent toucher les instruments de pêche qui sont pourtant à portée de mains.



6. Le Musée maritime de Saint-Tropez installé dans la citadelle
(cliché musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez)

LES LIMITES DE L'EXERCICE

Le pari de réaliser un nouveau musée dans la citadelle, sans collection préexistante, a été tenu, après six années de travail (fig. 6). Plus de deux cents objets y sont aujourd'hui exposés, dont près de la moitié ont appartenu à des marins tropéziens. L'identité maritime de la ville est révélée aux visiteurs. Toutefois, il convient de porter un regard modeste sur cette question. Le musée ne présente, en effet, pas réellement toutes les facettes de l'histoire maritime tropézienne.

Les descendants retrouvés qui ont accepté de participer à cette belle aventure muséale sont presque tous issus de familles de capitaines. Ces derniers rapportaient de leurs voyages au long cours des souvenirs des pays traversés. Ils avaient également les moyens de commander à des peintres les portraits de leurs navires. Enfin, ils ont souvent conservé des cahiers de cours de l'École d'hydrographie, leurs brevets de capitaines et quelques livres de navigation, plus rarement des cartes. Mais la collecte, bien que fructueuse, ne concerne que des éléments partiels de tout ce qui a été ramené des voyages. Beaucoup d'objets restent encore dans des familles non localisées. Beaucoup d'autres ont disparu. Nous savons que la première phase de destruction intervient à la mort du capitaine. Si les portraits sont généralement conservés, nombre de chinoiseries disparaissent en même temps que leurs propriétaires. Quant à ce qui a été conservé, à chaque héritage, les partages dispersent les objets. Le bilan reste toutefois positif. Mais l'on ne peut pas en dire autant pour les matelots qui pratiquaient le petit cabotage le long du littoral provençal, pour ne prendre que cet exemple. Ces marins ne possédaient pas d'objets particuliers. On note ainsi un déséquilibre dans la collection. Ce déséquilibre ne concerne pas uniquement les différentes catégories de gens de mer. Il est aussi chronologique. Il n'y a aucun

objet des XVI^e et XVII^e siècles. Quant à ceux du XVIII^e siècle, sans être inexistantes, ils restent rares et concernent toujours les capitaines. En effet, ces hommes qui naviguaient, au long cours ou au cabotage, qui les a interrogés ? Qui a noté leurs récits de voyages ? Personne n'a songé à recueillir les souvenirs de navigations des marins tropéziens de leur vivant, excepté Jean Saccone qui a enregistré son grand-père, le commandant Albert Roubaud, au début des années 1960. Nous avons pu sauver cet enregistrement et offrons de l'écouter dans le musée. Pourtant, si certains marins n'aimaient pas parler, de nombreux autres racontaient bien volontiers et, sans doute, avec nostalgie et fierté leurs voyages. Il est probable que l'on écoutait plus à l'époque ceux qui partaient vers des terres lointaines que ceux qui voyageaient le long des côtes comme caboteur ou borneur. Il n'était ainsi pas difficile de trouver quelques marins pour vous conter leurs histoires extraordinaires. Le capitaine Elzéar Peironet, né en 1818 et breveté capitaine au long cours en 1844, avait tiré son bateau à terre sous l'ormeau des Lices et aimait conter ses voyages, ses aventures de marin et ses invitations chez Béhanzin, futur roi d'Abomey. C'était avant 1881, date du décès de ce capitaine¹². D'autres se retrouvaient à l'ombre des platanes de la place des Lices qu'ils arpentaient de long en large en se remémorant tel ou tel voyage¹³. Ce sont ainsi des milliers d'histoires et d'anecdotes qui nous échappent. Il s'agit donc bien ici d'une identité reconstituée, qui ne révèle que partiellement ce que fut l'histoire maritime de ces hommes. Si nous reprenons Stefan Zweig, lorsqu'il écrit que l'histoire n'est que trace de ce qui a existé, nous pouvons ajouter que le musée n'est que le reflet de ce qui a été conservé¹⁴. Toutefois, le récit muséal, à travers les activités passées et présentes qu'il décrit, éclaire les marqueurs identitaires bien présents sur tout le territoire tropézien et qui passent pourtant inaperçus des visiteurs, comme de la plupart des habitants. De fait, dans l'espace du *célèbre petit port de pêche*, on peut encore voir les cales de lancement des grands trois-mâts des chantiers navals du XIX^e siècle, les mascarons de Barbaresques sur les clefs d'arc d'une maison du XVII^e siècle, la sculpture d'une tartane de pêche sur l'ancienne maison des madragues du quartier de la Ponche, les tombes de capitaines au long cours du cimetière marin, ou encore la remarquable collection d'*ex-voto* marins du XIX^e siècle de la chapelle Sainte-Anne, pour ne retenir, ici, que les marqueurs les plus spectaculaires.

12 Le capitaine Joseph Cocoz nous a laissé quelques pages intitulées *Capitaines au long cours de Saint-Tropez de 1750 à 1900*. Ces notes précieuses, écrites au début du xx^e siècle, nous renseignent de manière souvent anecdotique sur quelques marins issus de « familles éteintes ou disparues ».

13 L'anecdote est connue grâce à un dessin légendé fait sur le vif par un Tropézien. Collection privée.

14 Stefan Zweig, *Magellan. Der Mann und seine Tat*, Wien, Reichner, 1938; *Magellan*, v.f. Alzir Hella, Paris, B. Grasset, 1938.

Pour conclure, après six années d'ouverture, quel bilan pouvons-nous tirer du travail accompli ? Concernant la fréquentation, cette refonte apparaît comme une réussite. Alors que l'ancien musée naval recevait en moyenne 36 000 visiteurs par an dans les années 1990, le nouveau musée d'histoire maritime accueille chaque année environ 100 000 visiteurs, avec un record en 2019 de plus de 116 000 visiteurs. Il se place en deuxième position des musées les plus visités du département du Var, derrière celui de la Gendarmerie et celui du Cinéma de Saint-Tropez. Plus encore, le taux de satisfaction révélé par les sites Internet sur lesquels l'on peut donner son avis dépasse les 90 % ! Comment expliquer une telle réussite ? Certes, le travail des muséographes, de l'équipe du musée et des scientifiques a été remarquable. De même, la collection est d'une très bonne tenue, même si elle ne peut rivaliser avec les trésors du musée national de la Marine. Ces deux aspects contribuent à l'évidence à la réussite du musée. Mais deux autres caractéristiques participent également au succès du lieu. D'une part, l'étonnement des visiteurs qui ne s'attendent pas à découvrir une histoire de la ville aussi riche et diversifiée, comme en témoigne un commentaire laissé sur Internet par une visiteuse en juillet 2019 : « Le musée de l'histoire maritime de Saint-Tropez permet d'avoir une compréhension de l'identité de ce village assez différente de l'image d'Épinal que l'on en a habituellement. » D'autre part, c'est l'humanité que dégage le musée qui touche le plus les visiteurs. Ils rapportent très fréquemment que la présence des marins à travers les bustes, les portraits peints ou photographiés, les enregistrements ou, plus simplement, sous la forme de silhouettes ou de noms, participe fortement à la réussite d'un musée bien ancré dans son territoire, sa population et son histoire. Le musée d'histoire maritime est perçu comme un musée incarné. Il ne s'agit en effet pas ici de traiter d'un thème particulier, l'histoire maritime, mais de présenter avant tout une société de gens de mer. C'est en cela qu'il individualise les marins tropéziens dans la grande histoire maritime partout rappelée dans les salles d'exposition.

L'identité apparaît donc bien comme l'invariant du musée. Elle était au cœur de la réflexion durant la phase de conception du projet, et notamment à l'origine de la recherche des familles de descendants de marins qui ont permis la constitution d'une grande partie de la collection. Elle se retrouve tout naturellement dans le parcours muséal et est ainsi révélatrice d'une histoire locale peu connue, dans un musée qui refuse le qualificatif de généraliste. C'est en cela que les Tropéziens se sont approprié le musée, devenu *leur musée* !

Pour sa part, l'objectif de proposer un point de vue différent sur la ville aux touristes qui la parcourent chaque année doit assurément être nuancé au regard de la fréquentation, car, si le musée se place bien parmi les vingt plus visités de la région Sud, Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec sa centaine de milliers de visiteurs, celle-ci ne pèse pas bien lourd (2 %) par rapport au cinq millions de touristes de passage ou en villégiature à Saint-Tropez...

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Gilbert BUTI, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010, 500 p.

—, « Naviguer pour son plaisir à Saint-Tropez au XIX^e siècle. Contribution à l'histoire de la plaisance », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région*, n° 129, 2007, p. 437-455.

—, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 45-73.

Serge CHAUMIER, « L'identité, un concept embarrassant, constitutif de l'idée de musée », *Culture et musées*, n° 6, Arles, Actes Sud, 2005, p. 21-42.

Daniel FAGET, *Une Entreprise de la métallurgie du cuivre en région lyonnaise : les établissements Grammont (1890 - 1929)*, mémoire de DEA, université de Provence, 2002.

272

Bernard LAMIZET, *La Médiation culturelle*, Paris, L'Harmattan, 2000, 448 p.

Patrick LOUVIER (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014, 226 p.

Laurent PAVLIDIS, « Le futur musée d'histoire maritime de Saint-Tropez », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2014, p. 207-218.

PAVLIDIS, Laurent, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence (fin XVIII^e -début XX^e siècle)*, thèse sous la dir. de Gilbert Buti, Aix-Marseille Université, 2012.

Dominique POULOT, *Musée et muséologie* [2^e éd.], Paris, La Découverte, 2009.

Jacques TAGLANG, *La Société nautique de Saint-Tropez depuis 1862*, Saint-Tropez, SNST, 2014.

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

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

- 30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 - 29. Le ballast : pratiques et conséquences*
 - 28. Sortir de la guerre sur mer*
 - 27. Mer et techniques*
 - 26. Financer l'entreprise maritime*
 - 25. Le Navire à la mer*
- 24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 - 21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
- 20. La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 - 19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
- 18. Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 - 17. Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 - 16. La Puissance navale*
 - 15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 - 14. Marine, État et Politique*
 - 13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 - 12. Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 - 9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 - 8. Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 - 7. Les Constructions navales dans l'histoire*
 - 6. Les Français dans le Pacifique*
 - 5. La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 - 4. Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 - 1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*