

MUSEE NATIONAL DE LA MARINE

RAPPORT DU COMITE SCIENTIFIQUE

Lundi 11 mai 2015

Le ministre de la Défense, Jean-Yves LE DRIAN, a annoncé le 15 octobre 2014 la relance du projet scientifique et culturel du musée national de la Marine, prévoyant un financement exceptionnel de 50 millions d'euros pour la rénovation des espaces qu'il occupe depuis 1943 au Palais de Chaillot à Paris.

Dans cette perspective, le président du Conseil d'administration, Olivier POIVRE D'ARVOR, a mis en place un comité scientifique

- présidé par M. Alain CABANTOUS, professeur émérite d'histoire moderne à l'Université Panthéon-Sorbonne,

et composé de :

- Denis-Michel BOËLL, conservateur général du patrimoine, directeur-adjoint du musée national de la Marine
- Benedict DONNELLY, président de l'association Hermione-La Fayette
- David GUILLET, conservateur général du patrimoine, directeur-adjoint du musée de l'Armée
- Marie-Hélène JOLY, conservateur général du patrimoine, Inspection générale des patrimoines
- Françoise PERON, professeur émérite à l'Université de Bretagne occidentale.

Ce comité s'est réuni à sept reprises entre le 13 février et le 4 mai, et a consulté deux personnalités extérieures, M. Rachid AZZOUZ, inspecteur d'Académie, mandaté par M. le recteur de l'Académie de Paris, afin de le sensibiliser aux attentes des publics scolaires, et M. Olivier LE CARRER, journaliste et navigateur, qui lui a présenté le musée maritime d'Auckland, dont le propos est de souligner la relation des Néo-Zélandais à la mer.

Le comité scientifique n'avait pas de cahier des charges contraignant, sinon celui de travailler intensément, ce qui a facilité la liberté des débats et la grande richesse des échanges.

ORIENTATIONS GENERALES

Le comité a pris en compte un certain nombre de considérations figurant dans le rapport de la mission de réflexion sur le patrimoine culturel maritime remis par Benedict Donnelly, Emmanuel de Fontainieu et Erik Orsenna au ministre de la Défense en septembre 2014. Ce qui a conduit à éviter d'emblée de ne fonder les propositions qu'à partir des collections muséales ou d'articuler un programme autour des « cinq marines ». Il a été bien sûr tenu compte des musées et autres institutions culturelles qui développent tout au long du littoral français des sujets relatifs aux divers pans de l'activité maritime.

La réflexion et les propositions qui suivent sont axées sur la relation des Français à la mer, sur la longue durée.

Il est nécessaire de lire ces propositions comme une articulation entre un parcours « de référence » susceptible d'évolutions et une programmation d'expositions temporaires permettant à la fois de renouveler l'attractivité du musée et d'approfondir ou de prolonger certains des thèmes évoqués.

L'élaboration d'une approche thématique n'exclut pas la chronologie. A cette fin, figurera à l'intérieur de chaque thème une mise en perspective historique.

Le musée devra proposer d'emblée deux espaces fournissant des repères historiques et géographiques, tout en immergeant immédiatement le visiteur dans un environnement visuel marin dynamique.

Les treize propositions thématiques qui suivent ont pour objectif d'inviter à un itinéraire qui, partant de l'univers maritime proprement dit, de ses ressources à ses réalités prégnantes (« La mer en elle-même »), conduit à présenter ensuite les influences du maritime sur la culture (« Empreintes de mer »), tant dans les domaines artistiques que dans les aventures scientifiques et techniques, avant d'aborder la question des rapports terre-mer (« Terre ! De la terre à la mer »). Ce troisième volet, qui peut constituer dans le paysage culturel français une réelle originalité pour le musée national de la Marine, répond au souci de bien intégrer le visiteur dans ce qui constitue une composante de son expérience quotidienne : l'influence de la dimension maritime sur les habitants de l'espace « France ».

LES TREIZE PROPOSITIONS THEMATIQUES

1. LA MER EN ELLE-MÊME

1.1. LA PLANETE BLEUE : LES RESSOURCES DE LA MER

1.2. RIVALITES

1.3. ROUTES ET ESCALES

1.4. LES TEMPS DE LA MER

1.5. PEURS ET VIOLENCES

2. EMPREINTES DE LA MER

2.1. LA MER, SOURCE D'INSPIRATION

2.2. PATRIMOINES

2.3. LA MER, LE JEU, L'AVENTURE

2.4. MER, SCIENCE, INNOVATION

3. « TERRE ! » : DE LA MER A LA TERRE

3.1. DE LA PÊCHE A PIED AUX STATIONS BALNEAIRES

3.2. DE LA CITE PORTUAIRE A LA VILLE MARITIME

3.3. MAIS OU S'ARRETE LA MER ?

3.4. LA FABRIQUE DES GENS DE MER

1. LA MER EN ELLE-MÊME

1.1. LA PLANÈTE BLEUE : LES RESSOURCES DE LA MER

Ce sujet a pour objectif de sensibiliser les visiteurs aux richesses potentielles de la mer, dans les domaines de l'alimentation, de l'énergie ou des matières premières et donc d'attirer l'attention sur l'importance économique et stratégique des ressources marines.

Ressources halieutiques : l'alimentation d'origine marine a une longue histoire, que l'on peut évoquer à travers des exemples comme le hareng ou la morue. Cette dernière espèce, pêchée depuis plus de cinq siècles par les Européens sur les bancs de Terre-Neuve a fini par être victime de surpêche dans la seconde moitié du XXe siècle. Une histoire exemplaire : la gestion raisonnée des stocks est apparue comme une nécessité si l'on veut continuer à répondre à une demande qui suit la croissance démographique de l'humanité. Aujourd'hui, 400 millions de personnes tirent de la pêche leurs principaux moyens de subsistance.

Ressources énergétiques : les océans renferment des gisements de ressources énergétiques d'origine fossile susceptibles de faire l'objet d'une exploitation offshore, et sont également des milieux propres à de nouvelles formes de production d'énergie : l'éolien offshore, les installations marémotrices, houlomotrices ou hydroliennes, sont en plein développement. D'autres sources maritimes de production d'énergie sont au stade expérimental : la biomasse océanique, l'énergie thermique des mers.

L'océan est enfin **un gisement de matières premières** susceptibles de prendre le relais des ressources terrestres en voie d'épuisement : la biodiversité marine est encore un champ largement inconnu, et les « sols marins » recèlent des potentialités qui commencent seulement à être exploitées : exemple des minerais et minéraux (« terres rares », granulats marins...).

L'appropriation de ces ressources est aussi une source de rivalités et de conflits. La France, avec son domaine maritime (le deuxième du monde, 11 millions de km²) et ses zones économiques exclusives sur tous les océans, sauf l'Arctique, dispose d'atouts, et de ce fait a une responsabilité importante à jouer : il est nécessaire de sensibiliser le grand public à ces deux données.

1.2. RIVALITES

Problématique :

On propose d'aborder le thème sous deux angles :

- d'une part : les rivalités entre les Européens depuis les grandes découvertes jusqu'à la seconde guerre mondiale ;
- d'autre part : les rivalités entre l'Europe et les grandes puissances au 21ème siècle

RIVAUX D'HIER

Entre européens : les grandes découvertes, les rivalités commerciales, les empires coloniaux, la morue, le guano...

Le « tournoi des 5 Nations » :

Espagne/ Angleterre,

Angleterre/Pays Bas

Angleterre/France : une mer pour deux royaumes

Puis Allemagne/ Angleterre et France

RIVAUX D'AUJOURD'HUI

.Les enjeux : gaz, pétrole, nouvelles énergies, ressources alimentaires, contrôle des passages maritimes...

Les acteurs: USA, Chine, Russie, Inde ...et l'Europe ?

La France : un empire maritime d'opérette ?

1.3. ROUTES ET ESCALES

Problématique :

La thématique générale est principalement celle de la mer vecteur d'échange. Mais dans le cadre du Musée « national » de la Marine, dans l'espace de Chaillot, la suggestion est de privilégier une approche « française » des routes et escales maritimes : dans le « tracé » de ces routes, hier et aujourd'hui, dans leur utilisation par les acteurs français, comme dans l'intervention de l'Etat pour la protection des routes et la sécurité des escales.

Sur la route des mers : les « découvreurs » français

Une « entrée tardive » par rapport aux espagnols et aux portugais
Des découvreurs négligés ou oubliés.
Des routes pour quoi faire : pêche, commerce, exploration...

Quand la France s'agrandit vers la mer :

Impact de l'expansion du territoire français vers les rivages sur la « construction » des routes maritimes

Les commerçants français de la mer

Les pionniers au 15ème siècle : normands, rochelais, bretons
Le « commerce » d'Espagne
Marseille et le Levant
L'économie transatlantique y compris la traite
Les marchés asiatiques
Migrations et voyages

La police des routes maritimes

Hier et aujourd'hui : piraterie, protection des escales...

Les nouvelles voies de passage

La route arctique
Nouveaux canaux
Nouvelles routes face à de nouveaux risques

1.4. LES TEMPS DE LA MER

Objectif :

Mise en valeurs des différents rythmes imposés par la mer (au large, à la côte, à l'intérieur) et appréhension de leurs effets et de leur impact sur les sociétés littorales.

RYTHMES

-Le temps des marées (départs et arrivées)

Cf. les « quartiers maritimes » installés hors les murs parce que le temps du port n'est pas celui de la ville –fermeture nocturne des portes-

-Le temps du poisson (saisons de pêche). Evoquer le départ festif des flottes ?

-Le temps des hommes :

scansions du bord (le quart)

migrations (volontaires ou forcées) En lien avec les situations intérieures (évoquer les migrations africaines actuelles ?)

migrations temporaires (des paysan-pêcheurs aux Johnnies)

les étés de la mer : migrations ludiques

ATTENTES

-Attendre en mer. Pot au noir.

Evoquer la durée des voyages, des traversées, des campagnes.

-Attendre aux escales :

les « planches », le commerce négrier, Canton

-Attendre les hommes et les marchandises.

Entre les femmes (qui n'attendent pas toujours ou qui n'attendent plus) et les négociants.... les sociétés portuaires sont-elles des sociétés de l'attente ?

-Attendre les autorisations : les lazarets.

Transgresser l'attente : l'histoire du « Grand Saint-Antoine » et la peste de Marseille en 1720... au total plus de 100 000 morts en Provence.

Espace spécifique

D'Ellis Island à Lampedusa [mais hors domaine « français »]

1.5. PEURS ET VIOLENCES

Objectif : Eviter de procéder à une nomenclature, s'en tenir à évoquer seulement quelques points...inévitables et ...importants.

Bien montrer que ces deux données fondamentales participent de l'identité immédiate de la mer, qu'elles se nourrissent aussi bien de mythes que de réel, qu'elles sont en association étroite (y compris sur le littoral), -nature et culture (J.Descola) et qu'elles possèdent leurs formes distinctives...

Souligner les pluriels du titre

VIOLENCES DES MONDES MARINS

-Conditions : violences et incontrôle de la nature (au large et sur les côtes-tsunami ?). La part de la tempête (cf. le récit archétypal de Virgile), la banquise, les ouragans

souligner la dangerosité des côtes : multiplication des naufrages, pillages, razzias

-Le bâtiment- surtout dans les marines anciennes- conditions de vie et de travail dans un espace clos, (évoquer le monde des sous-marins ???)

dangers du navire accrus par les intempéries comme par l'état physique des marins.

- Maladies (l'emblématique scorbut) et accidents du bord. Mortalités

- Responsabilités et évolution de la discipline, punitions. Les codes de discipline navale.

-Réponses possibles

Mutineries, désertions, suicides,

Abandons des professions navigantes

PEURS

Question : a-t-on toujours peur en mer aujourd'hui ? Sont-ce les mêmes peurs ? La technologie évite-t-elle les peurs ancestrales ?

Hier :

- La peur de l'inconnu : les voyages où l'on se perd –les cartes blanches-, la mer comme réservoir de monstres

- La peur de mourir en mer / la question de l'immersion des corps et l'absence de traces

D'hier et d'aujourd'hui : le maintien des incertitudes ?

- la mer imprévisible. Les dangers viennent-ils toujours de la mer ? (marées noires, tsunami, vague meurtrière)

- Les dangers actuels de la piraterie

2. EMPREINTES DE LA MER

2.1. LA MER, SOURCE D'INSPIRATION

Sans prétendre embrasser dans leur exhaustivité tous les domaines de la création artistique, on constatera d'abord que le sujet concerne à la fois la littérature, les beaux-arts, la musique, le cinéma, la bande-dessinée et que, même s'il s'agit d'établir des correspondances entre les arts, il faudra choisir au sein de ce foisonnement

La mer, source de création dans le domaine artistique : une histoire des sensibilités permettrait d'évoquer, à diverses époques, terreur, fascination, admiration, sens du sublime, visions théâtrales, romantiques, tragiques, fantastiques... Cela concerne d'abord l'élément marin.

La métamorphose de la figure du marin constituerait une autre approche, déjà esquissée à l'occasion de l'exposition « Les marins font la mode » : capitaine courageux, matelot des bas-fonds portuaires... Le personnage (romanesque, théâtral, cinématographique) du pirate constituerait une figure intéressante.

L'univers des ports et des villes portuaires est également un sujet passionnant : lieux de rencontre et d'échouage, lieu où l'on rêve de départs, les ports ont généré toute une mythologie romanesque et cinématographique...

Le navire est un autre objet de représentations qui évoluent à travers le temps. Lieu du huis-clos, de l'éloignement, de la solitude et de la promiscuité...

2.2. PATRIMOINES

Problématique :

La mer dans le récit français : une mémoire récente, partielle, sélective et romantique.

Une mémoire récente

Quid avant le Moyen Age ? Cf Avraham B. Yehoshua : *Voyage vers l'An Mil*

Où et quand ça commence ?

Une mémoire à éclipses

La mer et la face d'ombre de l'histoire française : la colonisation, la traite

Une mémoire sélective

Les héros français de la mer

- Fierté des corsaires : de Duguay-Trouin à Surcouf
- Oubli des grands découvreurs : Nicolas Baudin...
- Silence sur la Royale

Une mémoire en chantier

- . La préservation des espaces de travail littoraux ;
- . La préservation des gestes et des traditions : le chant de marin... (cf. les shanties)
- . Les monuments français de la mer : phares, bateaux, musées...

Une mémoire romantique plus que romanesque

A traiter en comparaison avec la littérature et le cinéma anglo-saxons

Dans la littérature : Hugo, Dumas, Jules Verne, Loti.

La littérature « littorale »

L'absence de grands romans maritimes

Des auteurs oubliés : Vercel, Michel Mohrt, Queffelec

- Au cinéma : *Remorques*, *Quai des Brumes*...

2.3 LA MER, LE JEU, L'AVENTURE

Ce n'est que récemment que la mer est devenue un terrain de jeu. L'histoire de la plaisance est l'histoire de la démocratisation d'un loisir à l'origine aristocratique. Même si les régates impliquent à certaines époques les bateaux de travail, les marins-pêcheurs ou les pilotes, elles sont une pratique qui présente à l'origine toutes les caractéristiques d'une pratique sportive : clubs, règles, palmarès, trophées, records, ...

Les moments historiques, du milieu du XIXe siècle à nos jours sont bien connus et peuvent être illustrés par les collections :

- **régates et grands yachts**, des années 1840 à l'entre-deux-guerres
- **canotage et plaisance fluviale**, du milieu du XIXe siècle au développement de l'aviron et du canoé-kayak.
- autour du monde, **les vagabonds des mers** : Bernicot, Alain Gerbault, Le Toumelin, Moitessier, Marin Marie, Bardiaux, Annie van de Wiele, Antoine...focus sur Joshua Slocum
- **Tabarly**, de la victoire dans la transat (1964) aux expérimentations techniques. L'engouement pour la course au large
- **la France se met à la voile**, de 1947 (les Glénans) au leadership dans les industries nautiques. (repères : création de l'ENV et de la FIN en 1965). La floraison des ports de plaisance (Les Minimes, 1972)
- **sports de glisse** (planche à voile, surf, kite-surf...)

2.4. MER, SCIENCE, INNOVATION

La finalité de cet espace d'exposition est moins de présenter une rétrospective historique que de favoriser une sensibilisation aux dimensions contemporaines de la recherche scientifique et technique en relation avec la mer. Indépendamment d'un catalogue des innovations directement liées à l'histoire de la marine et de la navigation (on a pu répertorier 120 dates depuis le XVI^e siècle), on peut choisir, pour illustrer ce thème florissant :

- soit de présenter par rotation deux ou trois objets emblématiques qui feraient l'objet d'une exposition-dossier
- soit de privilégier une période
- soit de traiter des thèmes en établissant des liens entre les époques

A cet égard, **deux moments paraissent devoir être privilégiés** :

- le XIX^e siècle, période charnière de l'histoire des techniques : machine à vapeur ; roue et hélice ; construction navale en métal ; exploration sous-marine (sous-marin, scaphandre), électricité, phares...C'est aussi le temps des expositions universelles
- l'époque contemporaine ; en offrant aux plus récentes recherches et innovations une vitrine, en partenariat avec les entreprises impliquées dans leur production (ex : simulateur de navigation...) Le rôle de la course au large comme laboratoire peut trouver sa place ici.

L'approche thématique peut concerner :

- modes de propulsion et de flottaison
- conquête des profondeurs sous-marines
- gigantisme (du *Great Eastern* aux supertankers, et aux porte-conteneurs de 19000 boîtes)
- maîtrise de la nature, des grands travaux d'aménagement (canal de Suez) aux ressources énergétiques (moulins à marée, usines marémotrices, hydroliennes...)
- perfectionnements militaires, du cuirassé au BPC

Un focus doit porter sur les **rêveurs, les visionnaires du futur**, de Jules Verne à Jacques Rougerie

3. « TERRE ! » : DE LA MER A LA TERRE

3.1. DE LA PÊCHE A PIED AUX STATIONS BALNEAIRES

Objectif

Il ne s'agit pas d'énumérer les différentes ressources matérielles de cet espace de l'entre-deux (l'estran et l'immédiat arrière-côte) mais de montrer les changements complets d'usages et de représentations qui caractérisent les trois derniers siècles.

Souligner l'appropriation croissante - et même totale aujourd'hui - par les populations urbaines de cet espace terre/mer dont l'implantation de stations balnéaires n'est que le fait le plus visible.

L'estran, changement d'usages et de regards

=> L'estran fut pendant longtemps un territoire pourvoyeur de ressources vitales pour les populations littorales rurales (coquillages, goémon, poisson des pêcheries, bris des navires...) dont les modalités d'exploitations faisaient l'objet de règlements et de coutumes d'exploitation souvent bien précises.

=> L'estran, un espace de rencontre et de renvois des regards entre les populations urbaines et les populations autochtones.

- Insister sur l'opposition fondamentale entre les nouveaux arrivants qui, contemplant ce «petit peuple des grèves», voyaient ici les images de «l'aube de l'humanité» alors que ces populations locales tentaient simplement de survivre» réf : Philippe Jacquin.

- Evoquer les figures du pêcheur à pied, de la petite pêcheuse.. (cf les stéréotypes répandus par la diffusion des cartes postales).

- Montrer aussi la découverte par la bourgeoisie des plaisirs de la pêche à pied et en même temps, mettre en évidence que pour elle, l'estran - dans une vision romantique - est vu comme un espace hors la loi (cf «la permissivité des grèves» évoquée dans les romans populaires).

Le désir de mer

Objectif

En partant du constat de la très forte densification de population et surtout de l'urbanisation galopante des zones proches des rivages (plus de la moitié de la richesse produite sur les littoraux provient du tourisme et de la résidence de

loisir), se demander comment on en est arrivé à cette situation ? - sachant qu'au début du XIX ème siècle, ces littoraux pouvaient être encore qualifiés de «territoires du vide» (A. Corbin).

=> La plage et le rêve balnéaire

- Des «Châteaux» de l'aristocratie, type villas de Dinard, aux modestes «Ca m'suffit»,

- La station balnéaires incarnation de «la ville moderne» par excellence.

Un des lieux de naissance de l'architecture moderne et en même temps de l'architecture régionaliste.

Inauguration d'organisations urbaines nouvelles - nouvelles fonctionnalités -, cf l'organisation très planifiée de la station Peugeot à Morgat ou de celle de Cabourg

Des villes créés ex nihilo uniquement pour satisfaire les plaisirs offerts par la mer

Des équipements à la pointe de la modernité (eau courante, électricité, larges avenues...)

=> La plage et l'épanouissement des corps

- Là se construisent les formes physiques idéales de la femme et de l'homme moderne : sports de plage, corps dénudés... malgré les réactions scandalisées du clergé et des gens du lieu.

=> La plage et son pouvoir d'attraction sur les populations urbaines

- Obligation d'acheminer les divers publics : à partir de l'exemple des chemins de fer : nouvelles lignes et anciennes renforcées, publicités, tarifs attractifs...).

- Evoquer l'apparition d'un nouveau cordon ombilical entre la ville et la plage, les congés payés.

Débat : La station balnéaire, espace de ségrégation sociale et préfiguration des ghettos de luxe de la fin du XXème siècle ou bien nouvel espace de mixité sociale : serviteurs des hôtels, cochers... cotoyant les «riches» et découvrant leurs manières ?

Aujourd'hui

=> Les littoraux de loisirs, enjeu fort de l'identité littorale d'une partie de la population française (locale ou non).

=> L'estran, un nouvel espace collectif ? cf les manifestations récurrentes du «Peuple des dunes» pour conserver la liberté de la pêche à pied.

3.2. DE LA CITE PORTUAIRE A LA VILLE MARITIME

Interrogations

A partir du constat de la séparation actuelle de la ville maritime et de son (ou ses) port(s), observée presque partout sur les côtes,

=> s'interroger sur la spécificité des espaces portuaires et de leur cité attenante

Qu'est-ce qu'un port ? Sur le trait de côte au dessin toujours fluctuant, un port est un point précis du littoral aménagé par les hommes pour permettre des échanges continus de personnes, de denrées et de matériels entre la terre et la mer et comprenant presque toujours des éléments de défenses et de surveillance de la mer (d'où l'ennemi peut arriver mais aussi l'enrichissement).

Des activités de ce noyau portuaire sont nées des villes et agglomérations (marchandes, militaires, halieutiques).

⇒ Puis sur les raisons de cette séparation.

Aspect pédagogique

Donner toute sa place au vocabulaire spécifique des ports généralement mal connu : celui du bâti (quais, cales, darse, entrepôts, front portuaire bâti, quartiers d'armateurs et de négociants...) et celui des gens de mer liés directement ou indirectement aux activités portuaires (du mousse à l'armateur) à mettre en situation pour éviter une taxinomie froide et ennuyeuse.

Les destins variés des ports

A traiter par des cartes et des exemples

- les ports anciens qui gardent leur rang (Marseille)
- les ports déchus ou disparus
- les ports, villes nouvelles créés par décision royale ou développés au XIX ème siècle
- les ports villes nouvelles industrielles, villes champignons : les ports de pêche de Bretagne (Douarnenez, Pays bigouden).
- les villes ports détruites pendant la guerre (fonction de frontière)

Les ports de France à l'âge des Lumières

S'appuyer sur la collection des tableaux de Joseph Vernet et procéder à une lecture de ces oeuvres qui montrera à la fois :

- l'essor des grands ports français au XVIII ème siècle, l'intérêt de la monarchie pour le grand commerce maritime, l'admiration pour les nouvelles techniques qui confèrent un aspect majestueux à ces villes portuaires, le désir de la

monarchie de mettre en scène sa nouvelle puissance, la persistance des anciens noyaux portuaires permettant de montrer ce qu'était un port avant cette époque, les caractéristiques des peintures de «marines» à l'époque...

La ville maritime contemporaine

=> La déchirure ville/port

Le changement de nature des bateaux accueillis, le gigantisme des infrastructures portuaires...

=> L'avènement d'une nouvelle urbanité de la ville-port contemporaine

Son attractivité repose sur plusieurs éléments :

- Elle reste un port (plaisance, transports de passagers) et les quais des lieux de spectacle et d'émotion devant le paysage marin.

- Elle s'affirme comme lieu d'innovations (dans la suite de la tradition des cités portuaires historiques mais sur le mode contemporain).

Audaces architecturales à Marseille. Exemple la tour Zaha Hadid, le musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, au Havre : les bains de docks (nouvelle version de la balnéothérapie) ou la Tour de Jean Nouvel...

Recherches scientifiques de pointe. Exemple de Brest avec l'Institut Universitaire Européen de la Mer, le positionnement de la ville dans la technologie des hydroliennes.

- Elle est devenue un pôle nautique (aspect ludique des courses, régates...)

- Ces villes qualifiées maintenant de «maritimes» affichent des cultures, festives et inventives qui les font apparaître comme des «villes branchées» et des lieux de mixité culturelle.

Questionnement :

La cité portuaire historique et la ville maritime d'aujourd'hui, quels points communs ?

Parallélisme entre

- l'Académie de marine du XVIIIe siècle et les instituts de la mer,

- les formes anciennes et nouvelles de métissage des cultures du fait de l'ouverture vers l'extérieur,

- le public des XVIIIe et XIXe siècles admirant depuis les quais la diversité des marchandises débarquées, le spectacle de la maîtrise des eaux ou le paysage maritime depuis la jetée et les foules massées au port pour l'arrivée d'une course ou de l'Hermione...

3.3. LES CHEMINS TERRESTRES DE LA MER La mer, organisatrice des territoires terrestres

Objectif

Dans un renversement de perspective, montrer comment la mer, par le biais des activités de ses ports de commerce, de pêche et ses arsenaux, est un puissant facteur d'aménagement des territoires.

Méthode

Prendre à chaque fois un exemple précis et utiliser les ressources de la cartographie ancienne et actuelle.

Questionnement

Où s'arrête la mer ?

La mer façonne les estuaires, les rades et les baie

=> Le grand port et son estuaire.

Le port de fond d'estuaire : une domination ancienne et une organisation territoriale hiérarchisée vers l'aval (ports secondaires, relais, cabotage).

=> Les avant-ports au bénéfice du temps

Exemple la dualité Rouen/le Havre

=> Les arsenaux de Brest et de Toulon, acteurs majeurs de l'organisation des deux rades.

La mer organise les régions littorales liées au négoce international

=> Des régions agricoles spécialisée: Bordelais viticole.

=> Exemple moins connu, celui de la spécialisation du Haut-Léon dans la culture et le tissage du chanvre et du lin pour les besoins de la navigation à voile (toiles, voiles, cordages, vêtements) française et internationale. Exportation par Roscoff, Saint-Pol, Morlaix vers l'Espagne, le Portugal ou du nouveau monde.

=> Ils développent des petites ou grandes villes industrielles dans leur proximité (tissage des vallées de Haute Normandie...)

Mais elle dépeuple aussi les campagnes

=> Pour les besoins en hommes des ports dont les bateaux sont armés au commerce ou à la course (prendre un exemple de bassin de recrutement (cf Saint-Malo, travaux d'André Lespagol)

=> Pour les besoins des arsenaux (exemple : Brest au XVIII, aire de recrutement de la Normandie au Poitou).

Jusqu'où remonte la mer dans l'intérieur des terres ?

=> Les villes fluviales/ ports de mer: Lyon, Orléans, Paris...

Exemple : le chapelet de ports sur la Loire au XIX^{ème}

Paris-plage.

=> A la demande des arsenaux des régions sidérurgiques - certes déjà productrices - se développent (le Nivernais)

=> Avec les canaux la mer s'infiltré jusqu'au coeur des régions continentales

Exemple : canal de Nantes à Brest et les chemins de l'ardoise

=> L'itinéraire d'un tronc d'arbre des forêts du Jura à l'arsenal de Toulon.

3.4. LA FABRIQUE DES GENS DE MER

Objectif

Ne pas faire un tableau fixiste des réalités sociales des gens de mer mais souligner à la fois la diversité de ces réalités et les éléments qui contribuent à construire et transformer les identités sociales (on reste dans le cadre français)

Diversité des parcours

A travers quelques parcours biographiques et illustrations, souligner :

- la variété des situations professionnelles rencontrées -jusqu'à aujourd'hui-
- les variations de la reproduction sociale (pêcheurs/ matelots), des origines géographiques
- la part de la pluri-activité

Et pourtant, les gens de mer, une certaine unité sociale :

Le rôle de l'Etat dans l'affirmation d'une société particulière

Le système des classes ou la naissance des gens de mer

L'élargissement du système ou le brouillage des définitions (cf. carte des quartiers des classes avec l'emprise sur les zones fluviales...)

Du système des classes à l'Inscription maritime : devoirs et droits

Evolution et répartition géographique des effectifs de gens de mer

Formations

L'expérience, l'empirisme et ses acquis

Les « Ecoles »

Ecoles d'hydrographie et écoles de pêche

Des gardes de la marine à l'Ecole navale

Espace spécifique :

Etre mousse, hier etaujourd'hui