



DE L'AMPHORE AU CONTENEUR

DOSSIER DE PRESSE

15 OCT. 2014
> 28 JUIN 2015



MUSÉE NATIONAL
DE LA MARINE

- PALAIS DE CHAILLOT
PARIS 16°

- musee-marine.fr



-
Vice-amiral Jean-Marc Brûlez,
Directeur du musée national de la Marine
Denis-Michel Boëll,
Conservateur général du patrimoine, directeur-adjoint

-
COMMISSARIAT
Agnès Mirambet-Paris, conservateur du patrimoine
Didier Frémont, chef du service culturel

-
SCÉNOGRAPHIE
Massimo Quendolo & Léa Saito, architectes

-
GRAPHISME
★**Bronx** (Paris) - bronx.fr
Photos couv, p2, 16, 19 © Thinkstock

-
DISPOSITIFS DE MÉDIATION
Coupes tactiles, Studio APA création
Jeux à manipuler, Tryame
Films d'animation, Antoine Hivet
Visio/Audioguidage, Sycomore

-
REMERCIEMENTS
Que soient ici remerciés :

Eric Rieth, spécialiste d'archéologie navale et directeur de recherches au CNRS,

Pascal Arnaud, professeur d'histoire à l'Université Lyon 2,
Olivier Boudot, écrivain et éditeur,
Bernard Cassagnou, Capitaine au long cours, docteur en Histoire,
Institut Français de la Mer,
Franca Cibecchini, archéologue au Département des Recherches archéologiques
subaquatiques et sous-marines du Ministère de la Culture (DRASSM),
Gérard Cornier, historien maritime,
Antoine Frémont, géographe et spécialiste de la conteneurisation,
Philippe Haudrière, professeur d'histoire émérite de l'université d'Angers,
Ivan Kouziaeff, directeur-adjoint de la société « Dockers de Normandie »,
Antoine Person, secrétaire général de Louis Dreyfus Armateurs SAS,
François Renault, modéliste naval,
et les équipes du DRASSM, des musées d'Arles, Conflans-Sainte-Honorine,
Dunkerque, le Havre et du centre Camille Jullian.

Le musée national de la Marine remercie les prêteurs suivants :
Brûlerie du Havre de Grâce et association French Lines, Le Havre
Noisiel, ville d'Art et d'Histoire
Drassm-MCC, Marseille
Librairie Jean Polak, Paris
Louis Dreyfus Armateurs, Suresnes
Musée Carnavalet - Histoire de Paris, Paris
Musée du Louvre, département des Objets d'art, Paris
Musée national des châteaux de Versailles et de Trianon,
Musée de la Batterie de Conflans-Sainte-Honorine
Musée portuaire, Dunkerque
Musées historiques - ville du Havre
Musée national de l'Éducation, Canopé, Rouen
Musée départemental Arles antique

Le musée remercie également les collectionneurs particuliers

DE L'AMPHORE AU CONTENEUR

15 OCT. 2014
> 28 JUIN 2015

2000 ANS DE COMMERCE MARITIME

Le musée national de la Marine présente l'exposition « **DE L'AMPHORE AU CONTENEUR, 2000 ANS DE COMMERCE MARITIME** » qui invite le plus large public à découvrir l'extraordinaire aventure de la marine de commerce, ses enjeux économiques, sa richesse historique et son actualité.

De tout temps, les Occidentaux ont développé des échanges commerciaux avec les territoires qu'ils découvraient et qui leur fournissaient des produits rares ou inconnus. Ainsi, matières premières, produits manufacturés et denrées alimentaires, ont souvent pris la mer. Pour retracer l'histoire du transport maritime des marchandises, le musée de la Marine a choisi de prendre comme fil conducteur les exemples concrets de routes commerciales et de cargaisons des produits d'alimentation : céréales, huile d'olive, sel et épices, café, thé et cacao, vin, fruits exotiques.

L'exposition s'articule en six sections dont chacune met l'accent sur une période marquante de la grande aventure du commerce maritime. Elles rassemblent des modèles de navires, des objets archéologiques, des œuvres d'art, des documents iconographiques, des produits publicitaires ou encore des matériels évoquant les métiers portuaires, choisis pour leur exemplarité.

Les éléments présentés proviennent des collections du musée de la Marine ou d'autres institutions publiques ou privées et de particuliers. Interactif et ludique, le parcours ménage de nombreuses surprises pour stimuler la curiosité des visiteurs : coupes tactiles de navires, expérimentations techniques, bornes olfactives et films d'animation créés spécialement pour l'occasion.

► **AU PALAIS DE CHAILLOT À PARIS,**
DU 15 OCTOBRE 2014 AU 28 JUIN 2015



L'ÂGE DE L'AMPHORE

DÈS L'ANTIQUITÉ, les échanges commerciaux par voie maritime sont intenses. Sous l'Empire romain, au début de notre ère, Rome compte un million d'habitants. La ville doit importer quantités de provisions qui proviennent des provinces conquises et sont acheminées jusqu'à son port, à Ostie. L'amphore n'est pas le seul contenant utilisé pour transporter ces denrées mais c'est celui dont il reste le plus de vestiges archéologiques. Les ballots, tonneaux ou sacs, en matières périssables, ont, quant à eux, presque tous disparu.

Certains bateaux, appelés navires à dolia, ancêtres des navires citernes, étaient équipés de jarres géantes, les dolia, fixées en cales et servant à transporter le vin.

LES ARCHÉOLOGUES découvrent encore régulièrement des épaves chargées d'amphores. Selon le type du navire, le chargement varie de quelques centaines à quelques milliers d'amphores. Leurs

formes et leurs dimensions changent selon leur origine géographique, et la nature du produit transporté : vin, huile, olives, dattes, noisettes, poisson ou garum, une sauce à base de poissons très appréciée à l'époque.

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE DU MONDE ROMAIN entraîne le développement de grands ports. Celui d'Arles est idéalement situé sur le Rhône pour redistribuer les cargaisons dans toute l'Europe. Les fouilles archéologiques dans le Rhône ont livré des cols d'amphores comportant des marques peintes très instructives. Elles précisent parfois le poids de l'amphore vide, celui du produit transporté, le nom du marchand, le nom du producteur ou du domaine, voire une date, le port d'embarquement et même la marque du contrôle douanier !



(Ci-dessus)
Amphore avec inscription peinte, céramique
Musée départemental Arles Antique
© J.L Maby

Restitution hypothétique
d'un navire à dolia, bateau-citerne
du I^{er} siècle de notre ère.
Maquette R.Roman, CNRS/CCJ
© Damelet CNRS/CCJ



Le halage d'une barque sur la Durance,
II^e-III^e siècles ap. J.-C.
Musée Calvet, Avignon
© Lionnel Moulet

ENTRE MER BALTIQUE ET MÉDITER- RANÉE



À LA FIN DU MOYEN-ÂGE, aux XIV^e et XV^e siècles, les cogues, hourques, caraques et galées sont autant de navires d'origines diverses qui naviguent entre le Nord et le Sud. En Manche, se croisent des navires méditerranéens arrivant de Venise et de Gênes, ceux venus de la mer du Nord et de la Baltique, et des navires « locaux », anglais, français, bretons, normands et flamands.

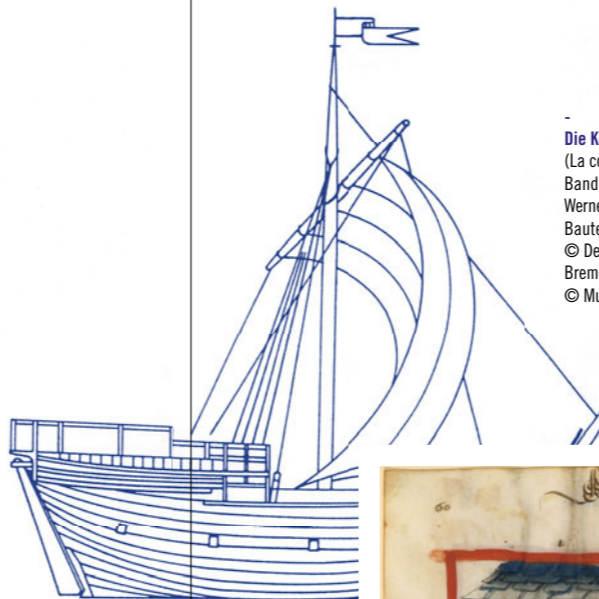
AU SUD, les républiques maritimes de Venise et de Gênes dominent l'économie européenne depuis le XII^e siècle. Elles tirent leur richesse du commerce entre l'Orient et l'Occident, notamment la vente des épices.

AU NORD, la Hanse, une association de villes commerçantes de la mer du Nord et de la Baltique, joue un rôle considérable dans le commerce maritime européen. Grâce à ses nombreux comptoirs, elle distribue dans toute l'Europe les produits du Nord les plus recherchés, toile, bois, poisson, et charge en retour du vin, du sel et des épices.

LES FLANDRES, et tout particulièrement la ville de Bruges sont à cette époque le point de rencontre des flottes du Nord et du Sud. Les toiles flamandes qui intéressent autant la Hanse que Venise et Gênes sont à l'origine d'un commerce intense.

IL FAUT AUSSI MENTIONNER LA PLACE PARTICULIÈRE au XV^e siècle de la baie de Bourgneuf en Bretagne. Bien que de taille modeste, c'est un lieu d'échange important fondé sur le sel. Indispensable à la conservation des aliments, le sel, issu des nombreux marais salants de la région, est en effet une denrée très précieuse et très convoitée à l'époque.

Barrique bordelaise d'époque médiévale
Collection musée d'Aquitaine, Bordeaux, Inv. 2009.3.1
© Lysiane Gauthier / Mairie de Bordeaux



Die Kogge Von Bremen
(La cogue de Brême)
Band I
Werner Lahn
Bauteil und Bauablauf
© Deutsches Schiffahrtsmuseum,
Bremerhaven, und Ernst Kabel Verlag
© Musée national de la Marine/A.Fux



Fabrication du sel
Tacuinum sanitatis. Taqim es siha
Ibn Butlân
1445-1451
© Bibliothèque Nationale de France

Représentation de la grue de Bruges Manuscrit Clm 23638, fol. 11v
XVI^e siècle
© Bayerische Staatsbibliothek München



DES VAISSEAUX SUR LA ROUTE DE LA MONDIA LISATION

AUX XV^E ET XVI^E SIÈCLES, de nouvelles routes s'ouvrent vers le continent américain, les Antilles et enfin l'Asie par le Cap de Bonne-Espérance (Afrique du Sud). Le commerce atlantique et vers les Indes s'adapte à la demande de produits exotiques qui ne peuvent être cultivés sur le « vieux continent ». Cet engouement pour les épices, le café ou le cacao, donne naissance au tout début du XVII^e siècle aux compagnies des Indes européennes, anglaise et hollandaise. La Compagnie des Indes française est fondée à Lorient, en 1664, sous l'impulsion de Colbert.

À BORD DES NAVIRES AMÉNAGÉS pour gagner un maximum de place en cale, les caisses et les sacs d'épices, de café, thé, sucre et fèves de cacao voisinent avec les ballots de toiles de coton et la porcelaine. Un voyage de Lorient vers la

Chine et son retour prend environ 20 mois. Très attendues, les cargaisons atteignent des sommes colossales lors de leur vente. Ce sont donc de véritables fortunes qui voyagent à bord des navires. Perdre un navire en mer est alors une telle catastrophe économique que les consignes des capitaines sont claires : la sécurité avant la célérité !

LE CAFÉ D'ARABIE ET DE L'ÎLE BOURBON, le thé de Chine, le cacao et le sucre des Antilles suscitent une véritable passion dans les rangs de la noblesse et de la bourgeoisie. Si la consommation de ces produits exotiques transforme les habitudes alimentaires des élites, elles introduisent également de nouvelles façons de se comporter en société, qui annoncent le siècle des Lumières. On se réunit pour discuter autour d'une tasse de café, de thé ou de chocolat.



Tasse à thé en porcelaine de Chine retrouvée dans l'épave du *Griffin*, un vaisseau anglais disparu au large des Philippines en 1761
© Musée national de la Marine/A.Fux



Flore médicale
François-Pierre Chaumeton
Paris, Panckoucke, 1814-1820, 8 volumes
© AEMN/Musée national de la Marine



Flore pittoresque et médicale des Antilles ou histoire naturelle des plantes usuelles des colonies françaises, anglaises, espagnoles et portugaises
Michel-Etienne Descourtilz
Paris, 1829-33
© AEMN/Musée national de la Marine

LA MARINE DE COMMERCE EN S'AMUSANT

VOIR, TOUCHER, SENTIR ET EXPÉRIMENTER...

Pour que tous les visiteurs, petits et grands puissent revivre la grande aventure du commerce maritime tel qu'il s'est organisé depuis la France, dès l'Antiquité, une scénographie ludique a été imaginée. Elle a pour fil conducteur le transport des denrées alimentaires à travers les siècles et ménage de nombreuses surprises tout au long du parcours. Ainsi, des dispositifs audiovisuels et des expérimentations créés spécialement pour l'occasion font écho aux œuvres, documents et objets de collection.

SIX FILMS D'ANIMATION...

Pour chaque période de l'histoire du commerce maritime de l'Antiquité à nos jours, un dessin animé retrace un voyage : marchandises transportées, conditions de navigation, route empruntée... Ainsi par exemple, pour le XVIII^e siècle, c'est grâce au journal de bord d'un officier de Marine qu'est évoquée l'épopée d'un vaisseau de la Compagnie des Indes parti de Lorient pour la Chine afin de rapporter du thé et de précieuses porcelaines...

QUATRE JEUX À MANIPULER

Des expérimentations sont proposées aux familles pour mettre en évidence les règles à respecter pour qu'une cargaison arrive à bon port. Saurez-vous charger d'amphores un navire romain, lester un navire de la Compagnie des Indes, établir le plan de chargement d'un cargo, stabiliser une cargaison de céréales ?

UN PARCOURS OLFACTIF

Les effluves émanant des cales de navires révèlent les denrées transportées. Saurez-vous les reconnaître ?

SIX COUPES TACTILES DE NAVIRES

Pour découvrir l'organisation intérieure et les caractéristiques principales d'un navire représentatif de chaque époque, des coupes en relief accompagnées d'une coque en volume et des contenants des cargaisons ont été créés : un navire romain, une cogue médiévale, un vaisseau de la Compagnie des Indes, un voilier de commerce du XIX^e siècle, un cargo du XX^e siècle et un porte-conteneurs d'aujourd'hui.

AUDIOGUIDE ET SA VERSION EN LANGUE DES SIGNES



Audioguide intégré à l'exposition. Conçu comme un docu-fiction, il donne la parole à un témoin privilégié de chaque période. Il permet également d'accéder à des contenus supplémentaires, interviews de professionnels du commerce maritime et commentaires des audiovisuels.

POUR LES VISITEURS HANDICAPÉS



De nombreux dispositifs ont été créés dans l'exposition pour faciliter le parcours des personnes à mobilité réduite, et les supports permettant d'enrichir la visite sont réalisés dans un esprit de partage d'expérience entre visiteurs valides et visiteurs handicapés. On trouvera au fil du parcours : des audiovisuels sous-titrés, un visio-guide en langue des signes, des coupes tactiles de navires, des dispositifs olfactifs, et des expérimentations sous forme de jeux à manipuler...



Module tactile pour lecture en relief
© Studio APA-Création

VISITES, ANIMATIONS ET RENCONTRES

Animations pour enfants

• **3-6 ans** : Les tribulations de la famille Ramasse-Miettes : une visite contée où une dynastie de rats gourmands et intrépides est aux prises avec les équipages de navires marchands...

Mercredi et petites vacances à 15h (durée 1h)

• **7-12 ans** : Les mille et une boîtes : une visite atelier basée sur la concurrence entre compagnies maritimes. Dans l'exposition, des atouts à gagner pour renforcer sa compagnie, puis des cargos conteneurs à acheminer au port et à gérer en un temps record pour remporter la mise...

Mercredi et petites vacances à 15h (durée 2h)

Visites commentées

Un monde en vrac un monde en boîtes : Si les porte-conteneurs géants sont aujourd'hui le symbole même de la mondialisation, l'exposition révèle les siècles d'aventure en mer qui furent autant d'étapes nécessaires à cet avènement.

Samedi à 14h30 (durée 1h)

Cycle de conférences - projections

Des navires « au commerce »

Une série d'interventions de spécialistes, chercheurs, historiens, archéologues et professionnels du commerce maritime pour évoquer la mondialisation des échanges, et ses enjeux aux différentes époques : du navis oneraria de l'antiquité aux porte-conteneurs géants du XXI^e siècle.

Cycle organisé en 2015

(programme disponible en janvier)

LE LIVRE DE L'EXPOSITION

Ouvrir, déplier et découvrir 2000 ans de commerce maritime, c'est ce que propose le petit livre de la collection «hors-série Découvertes» réalisé en partenariat avec les éditions Gallimard. C'est une occasion unique de retrouver les objets les plus significatifs tout en image et de garder un magnifique souvenir de visite !

48 pages. 8,90 €.

Informations et réservations : 01 53 65 69 53 et musee-marine.fr

CLIPPERS ET VAPEURS, LE MONDE EN LIGNES RÉGULIÈRES

L'INSTALLATION D'EUROPÉENS EN AUSTRALIE, Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud et sur le continent américain s'accélère au XIX^e siècle et stimule le négoce. L'Atlantique Nord est le théâtre d'une concurrence effrénée entre grandes compagnies de navigation. L'ouverture du canal de Suez en 1869 accélère considérablement le trafic avec l'Asie car il n'est plus nécessaire de contourner l'Afrique. Les échanges commerciaux entre continents se font désormais sur une grande échelle. Des voiliers rapides, les clippers, rivalisent pour apporter de précieuses cargaisons (thé de Chine, bois de teinture américain...) en Europe.

EN FRANCE, les grands ports normands multiplient les échanges avec le continent américain, en particulier pour le cacao et le café d'Amérique et des Antilles. Le Havre se taille la part du lion dans le commerce du café. Pour entreposer les cargaisons de café mais aussi de bois, de coton, de thé, de chocolat ou de poivre, l'extension du port est indispensable. Sur les quais du bassin Vauban sont construits des docks-entrepôts qui remplacent les magasins peu pratiques dispersés jusque-là en ville. De nouveaux équipements (grues mécaniques à vapeur, voies ferrées, canaux) facilitent le transbordement des marchandises pour le stockage ou l'expédition.

À LA TOUTE FIN DU XIX^e SIÈCLE, les compagnies de navigation françaises équipent leur flotte de cargos à vapeur et renoncent aux voiliers. Ces derniers ont longtemps résisté mais finissent par céder devant la révolution représentée par la machine à vapeur et l'hélice. Longtemps considérés comme moins chers à exploiter et disposant d'une plus grande capacité de charge, voiliers et clippers disparaissent dès lors que le ravitaillement en charbon est parfaitement organisé.

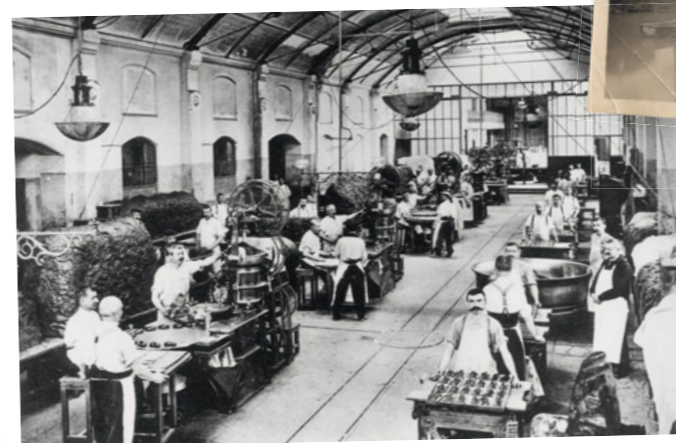
- **Paraguay, paquebot**
Chantiers de la Loire, à Nantes
1888-1889
© Musée national de la Marine/P.Dantec



- **Navires entrant au Havre derrière un remorqueur**
Edouard-Marie Adam, 1882, Le Havre
© Musée national de la Marine / P.Dantec



- **Barques à vin en train de décharger devant les chais de la société L'Épargne**
1^{ère} moitié du XX^e siècle, Toulouse
Coll. Famille Miquel
© Musée de la Batellerie/Miquel



- **Ancienne chocolaterie Menier, l'atelier de dressage du chocolat**
Louis Logre, vers 1900
© Collection mairie de Noisiel

LES CARGOS VAGA BONDENT

AU LENDEMAIN DE LA GUERRE DE 14-18, et avec la crise de 1929, la marine marchande française connaît un certain déclin sur la scène internationale. Elle se replie en partie sur son marché colonial. Des liaisons régulières entre la France, le Maroc, la Tunisie et l'Algérie sont renforcées. Ces lignes d'Afrique du Nord au départ de Marseille chargent à l'aller ciment, sucre, engrais, fer et produits manufacturés et au retour les produits du sous-sol : minerais et phosphates, et de l'agriculture : primeurs, agrumes, vin, moutons.

LE CARGO TYPE EST POLYVALENT. Certaines compagnies se font une spécialité du « tramping » (de tramp : vagabond, en anglais), une forme de transport né à la fin du XIX^e siècle qui consiste à récupérer de manière opportuniste les cargaisons délaissées par les lignes régulières. Ni horaires, ni itinéraires connus d'avance. Le bateau n'appareille que lorsque son chargement est optimisé.

L'ESSOR DU TRAFIC entraîne une augmentation des besoins en main-d'œuvre. Il faut pouvoir charger, décharger, peser, compter et stocker très vite pour immobiliser le moins longtemps possible un navire qui ne rapporte de l'argent que lorsqu'il effectue son service. La chaîne de travail reste avant tout manuelle. Le métier de manutentionnaire est rude et, d'un jour à l'autre, l'embauche n'est jamais certaine. La loi du 6 septembre 1947 donne un statut aux dockers et leur garantit une rémunération les jours d'inemploi.

APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE, les transports de marchandises augmentent considérablement. Le développement industriel du Japon et de l'Asie du sud-est entraîne la montée en puissance des flottes asiatiques. Aux côtés des cargos, on construit des navires spécialisés : vraquiers, bananiers, bateaux-citernes, pétroliers...



Déchargement de viande (détail).
Dunkerque, 1962
Fonds Desreumaux
© Collection Musée portuaire, Dunkerque



Votre fret en main sûre
Teyslié
Années 1950
© Musée national de la Marine/P. Dantec
© Droits réservés

Déchargement de bananes du cargo Jean Laborde (MM 1953-1970) dans le port de Marseille
Simon René (1907-1994)
© Collection French Lines
© Droits réservés

Déchargement d'arachides en coque
Fonds Desreumaux
Dunkerque
1951
© Collection Musée portuaire, Dunkerque



LE MONDE EN BOÎTES ET EN VRACS

EN 1956, L'ENTREPRENEUR AMÉRICAIN MALCOM MAC LEAN, propriétaire d'une flotte de semi-remorques, décide de réduire le temps de chargement et déchargement des cargaisons à bord des navires en embarquant directement des remorques chargées. Puis, il imagine des boîtes standardisées, au volume d'une remorque, mais sans châssis. Le conteneur est né ! Ces boîtes s'empilent parfaitement dans la cale et sur le pont d'un navire. Le transbordement des marchandises qui durait plusieurs jours est réduit à quelques heures seulement.

AUJOURD'HUI, à côté des navires spécialisés dans le transport du vrac sec (minerai, charbon, céréales...) et du vrac liquide (pétrole, GPL) ou du gaz naturel, les porte-conteneurs acheminent plus de 80% des marchandises diverses. Les conteneurs ont été adaptés pour se conformer aux transports les plus variés. Ainsi, l'on

dispose de conteneurs citernes pour les produits liquides ou gazeux, de conteneurs réfrigérés pour les denrées alimentaires périssables, etc.

LE TRAFIC EST TRÈS INTENSE entre l'Asie et les États-Unis ou l'Europe. Un trajet aller-retour Europe - Chine ne prend que 56 jours, et son impact sur le prix du produit transporté est extrêmement faible. Les plus récents porte-conteneurs géants chargent jusqu'à 18.000 boîtes ; l'équivalent de 6 navires géants des années 1970 ! La course au gigantisme des porte-conteneurs semble ne trouver sa limite que dans les dimensions des canaux ou détroits qu'ils empruntent, en particulier leur profondeur. On désigne même leur gabarit par les termes : Suezmax (canal de Suez), Panamax (canal de Panama) ou Malaccamax (détroit de Malacca).

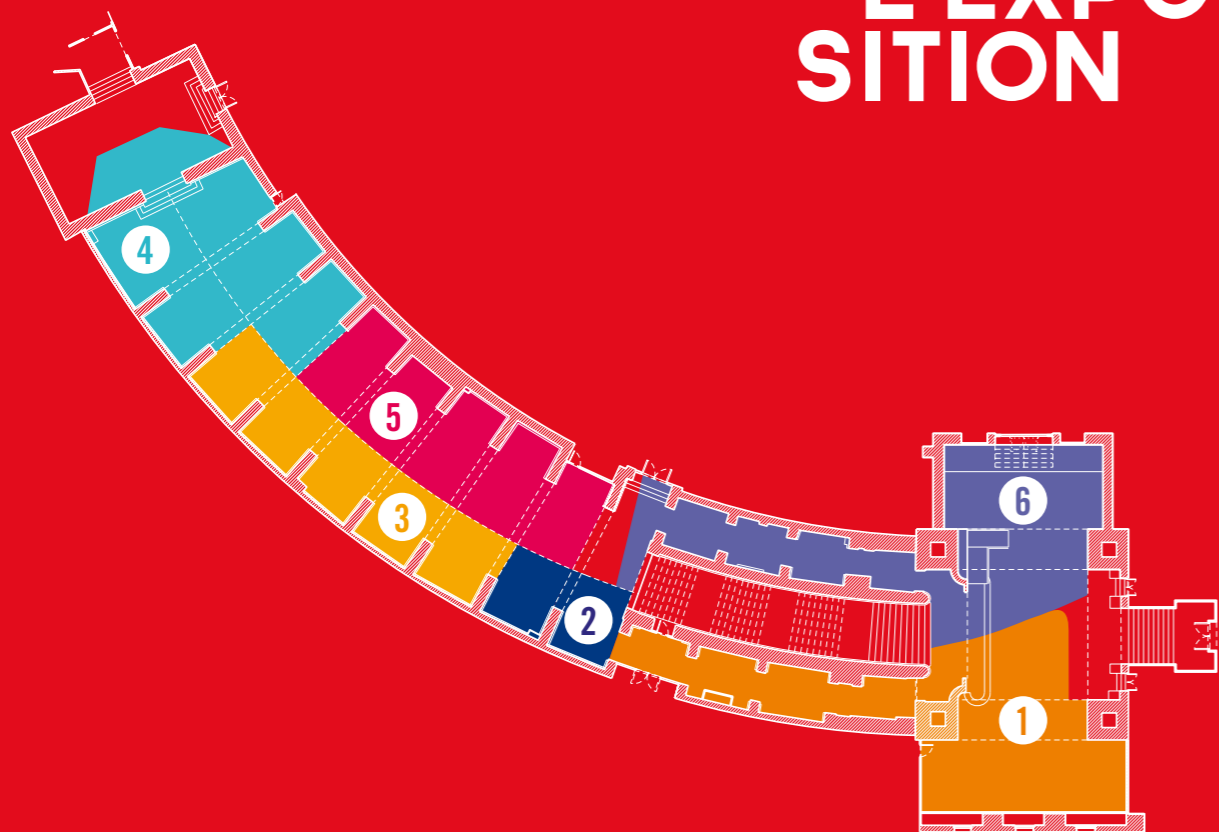


Escale inaugurale
du CMA CGM
Jules Verne
4 juin 2013, Marseille
© REA

Le Havre, Tournée nord
du porte-conteneur *Lapérouse*
Serge Lucas
1994

© Musée national de la Marine

PLAN DE L'EXPOSITION



- 1 L'ÂGE DE L'AMPHORE
- 2 ENTRE MER BALTIQUE ET MÉDITERRANÉE
- 3 DES VAISSEAUX SUR LA ROUTE DE LA MONDIALISATION
- 4 CLIPPERS ET VAPEURS, LE MONDE EN LIGNES RÉGULIÈRES
- 5 LES CARGOS VAGABONDENT
- 6 LE MONDE EN BOÎTES ET EN VRACS



De l'amphore au conteneur
2000 ans de commerce maritime
Du 15 octobre 2014 au 28 juin 2015
Musée national de la Marine- Palais de Chaillot
17, place du Trocadéro Paris 16^e
www.musee-marine.fr

HORAIRES D'OUVERTURE
Lundi, mercredi, jeudi, vendredi :
11h-18h, dernière entrée à 17h15
Samedi et dimanche :
11h-19h, dernière entrée à 18h15
Fermé le mardi, les 25 décembre,
1^{er} janvier et 1^{er} mai

ACCÈS
Métro Trocadéro
Bus : 22, 30, 32, 72, 82
RER Champs de Mars Tour Eiffel

DROITS D'ENTRÉE
Plein tarif : 10 euros
Tarif réduit : 8 euros
Tarif 7 - 18 ans : 5 euros
Tarif 3 - 6 ans : 2 euros
Les droits d'entrée comprennent l'accès aux collections permanentes et à l'exposition temporaire.

ACHAT DE BILLETS À L'AVANCE
musee-marine.fr ; fnac.com ;
ticketnet.fr ; et points de vente affiliés





**MUSÉE NATIONAL
DE LA MARINE**

CONTACT PRESSE

-

SERVICE COMMUNICATION :

Odile Charbonneau et Silvia Simeone

TÉL. : 01 53 65 69 45/47

MAIL : presse@musee-marine.fr

-

www.musee-marine.fr