

# OBJETS INANIMÉS ET MÉMOIRE D'OUTRE-MER LE CAS DE SAINT-TROPEZ<sup>1</sup>

Les villes littorales présentent de nombreuses traces qui rappellent les activités maritimes passées. Si certaines se trouvent dans l'espace public, d'autres, sans nul doute les plus nombreuses, sont encore dans les familles de descendants de marins. Objets de marine et souvenirs de voyages renvoient aux carrières de ces gens de mer. Ces objets qui sont des médias entre la famille et le marin peuvent également servir d'intermédiaires entre l'historien et ces praticiens de la mer. À ce titre, ils peuvent compléter de façon heureuse les sources ordinaires conservées dans les dépôts d'archives. Ils contribuent à une meilleure connaissance de l'économie maritime, à préciser des itinéraires professionnels ou plus simplement, à comprendre le quotidien de ces hommes.

Ils constituent également une source qui ouvre de nouveaux champs de recherche. S'intéresser à eux, c'est pénétrer le champ de l'histoire des sensibilités, chère à Lucien Febvre, Robert Mandrou ou Alain Corbin<sup>2</sup>. C'est porter son attention aux choses banales étudiées par Daniel Roche afin de contribuer, ainsi qu'il l'appelle de ses vœux, à une relecture plus générale de l'histoire économique et sociale<sup>3</sup>. C'est aussi l'occasion de retrouver nombre de questionnements sur la mémoire collective et sociale soulevés jadis par le sociologue Maurice Halbwachs<sup>4</sup>.

---

1. Ce travail en cours est une démarche commune mise en œuvre par le *Patrimoine Tropicain* qui travaille avec les familles depuis de nombreuses années, avec l'*Association des capitaines au long cours de Saint-Tropez* qui rassemble plus spécifiquement les souvenirs des capitaines de Saint-Tropez et la municipalité, cheville ouvrière du futur musée d'histoire maritime du donjon de la Citadelle. Que tous les acteurs de ce travail et les familles qui collaborent avec enthousiasme, trouvent ici mes plus sincères remerciements.

2. Robert MANDROU, *Introduction à la France moderne. Essai de psychologie historique, 1500-1640*, Paris, 1961 (rééd. 1998). Alain CORBIN, *Le Territoire du vide. L'Occident et le Désir du rivage (1750-1840)*, Paris, 1988.

3. Daniel ROCHE, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> s.)*, Paris, 1997.

Vestiges de l'activité maritime de Saint-Tropez, quel rôle jouent dans la perpétuation de ce passé, les objets retrouvés chez les familles, dans la sphère privée ? De quelles réalités ces traces sont-elles le miroir ? Contribuent-ils au maintien d'une mémoire collective ou individuelle ? Sont-ils représentatifs des activités maritimes passées (pêche, cabotage, long cours) et de toutes les catégories de gens de mer ?

Proposer une première série de réponses à ces questions, exige avant tout de connaître au mieux l'ensemble de ces objets, de les dater et les classer, travail préalable pour approcher ensuite leur rôle dans la transmission et le maintien du souvenir de l'activité maritime.

#### ORIGINES ET DATATIONS DES OBJETS

La renaissance de la ville de Saint-Tropez, à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, est étroitement liée à la fonction de surveillance du golfe de Grimaud avec la création d'un port. Au cours des siècles suivants, la part des gens de mer dans la population tropézienne ne cesse de progresser ; au début du xviii<sup>e</sup> siècle on estime qu'un homme sur deux de plus de douze ans est classé parmi les travailleurs de la mer<sup>5</sup>. Outre la documentation classique (archives manuscrites et imprimées) trouve-t-on des traces encore aujourd'hui de ce passé dans l'espace public et dans le domaine privé ?

Force est de reconnaître qu'au long de notre enquête la quasi-totalité des objets identifiés datent du xix<sup>e</sup> siècle et du début du siècle suivant. Les objets plus anciens connus grâce aux inventaires après décès ont quasiment tous disparu. Ainsi, nulle vieille épée du xvii<sup>e</sup> siècle qui aurait alimenté l'histoire de cette fameuse cité de corsaires et nulle paire de « chaussures de Smyrne » ramenée par tel ou tel caravanier au xviii<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>. Les Tropéziens, comme tous les marins du monde ont ramené à toutes les époques, puis conservé, les fruits de leur activité ou objets de leurs voyages, mais ces objets survivent peu à leurs propriétaires et les plus vieilles traces retrouvées, qui se compteraient sur les doigts d'une main, ne remontent qu'à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle. Le journal de bord de l'écrivain caravanier de la *Stella Matutina* en constitue un exemple, mais au-delà de l'objet qu'il représente ce « cahier des routes » reste du domaine archivistique ordinaire et appartient aux « papiers de famille »<sup>7</sup>. Il est donc important de se préoccuper de ceux qui existent encore.

4. Maurice HALBWACHS, *Les Cadres sociaux de la mémoire*, Paris, 1994 (2<sup>e</sup> édition) et *La Mémoire collective*. Paris, 1968 (1<sup>re</sup> éd. 1950).

5. Gilbert BUTI, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez*, Rennes, 2010.

6. Archives départementales du Var, 3 E. 24 Fonds Mallafosse.

7. Archives privées. Saint-Tropez. Fonds Prévost-Allard. « Journal des routes de la 4<sup>e</sup> caravane » de la *Stella Matutina* (1754).

Au vrai, les objets conservés à ce jour et postérieurs au XVIII<sup>e</sup> siècle le sont par des familles essentiellement de capitaines c'est-à-dire à des hommes qui se livraient à l'activité la plus prestigieuse, le long cours plutôt que le petit cabotage ou la pêche.

#### ESSAI DE TYPOLOGIE

L'extrême diversité des objets identifiés nécessite un classement, un essai de typologie raisonnée pour éviter de tomber dans un état proche de la « brocante » et s'approcher d'un inventaire de musée. La typologie crée une collection virtuelle d'objets dispersés dans les familles. Elle présente également l'avantage de mettre en évidence les objets les plus souvent conservés dans la sphère familiale et ceux qui sont présents dans l'espace public.

#### *Objets présents dans l'espace public*

Peu nombreux, ils ont néanmoins un caractère patrimonial fort car ils restent visibles de tous. Rue Allard, un marin ou négociant du XVII<sup>e</sup> siècle a choisi de faire représenter au-dessus des portes de sa maison deux têtes de Turcs et une d'un Maure. Ensemble unique sur la côte provençale, la façade a été classée monument historique en 1926. Ces têtes rappellent les étroites relations nouées par des Tropicains avec le Levant et la Barbarie sous l'Ancien Régime. La porte de Zanzibar constitue un autre élément architectural étonnant. Elle a été ramenée vers 1870 par le capitaine au long cours Justin Cérisola pour le capitaine-armateur Annibal Bérard, qui représentait dans cette île du sud-est africain, de 1854 à 1864, la maison marseillaise d'armement Rabaud frères puis Roux de Fraissinet. Dans une certaine mesure cette porte – en rien typique de l'art provençal comme d'aucuns l'affirment avec sérieux – symbolise le long cours à Saint-Tropez. Plus discrète, la plaque de la maison *Danube*, située en face de l'actuelle cave coopérative, rappelle que la demeure a été bâtie par le capitaine Reynaud qui navigua de longues années sur ce fleuve. Parfois, un nom peut être attribué à une maison, sans qu'une plaque n'y soit posée. Ainsi en est-il de la maison *Oulezo*, au quartier de la Bouillabaisse, construite également par le capitaine Bérard et toujours habitée par ses descendants. Ce nom rappelle celui d'un quartier de Zanzibar dans lequel se trouvait la maison de l'armement marseillais où avait résidé ce capitaine. Ce dernier exemple montre le lien tenu qui peut parfois exister entre un fragment de mémoire et le présent. Le nom d'un récent hôtel situé dans l'ancienne demeure du général Allard peut paraître sacrifier à un goût pour l'exotisme si l'on oublie qu'il s'agit de celui de l'ancienne épouse du général, à savoir de la princesse indienne Pan Deï qui habita de longues années le lieu au XIX<sup>e</sup> siècle.

La mémoire d'outre mer s'exprime fortement à travers les tombes et les caveaux de certaines familles. Toutefois, la pratique d'inscrire le métier sur la

pierre tombale ne concerne que l'élite et même si les capitaines au long cours y sont les mieux représentés, la pratique est loin d'être généralisée. Toutefois, dans la mesure où Saint-Tropez a compté au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, plus de 320 de ces capitaines, un petit nombre d'inscriptions suffit pour rappeler la mémoire maritime de la cité.

La chapelle Sainte-Anne et ses ex-voto représentent sans aucun doute le lieu de mémoire principal de ce passé maritime<sup>8</sup>. La collection compte plus d'une centaine d'objets sous forme principalement de tableaux, maquettes et dioramas ; gestes privés mais espace public. Presque tous les objets, ici aussi, concernent le long cours. Un seul relate un événement sans doute lié à la pêche. Saint-Tropez n'armant pas alors au long cours, la collection rappelle les étroites relations qu'entretenaient les marins tropéziens avec Marseille, port d'attache de la plupart des navires destinés aux voyages lointains et les espaces maritimes fréquentés.

#### *Les objets relevant de l'espace privé*

Ce sont eux qui ont retenu principalement notre attention. L'enquête étant encore en cours, il est prématuré de proposer une statistique tant on peut penser que le résultat final sera sans aucun doute fort différent des chiffres intermédiaires. Retenons, comme nous l'avons déjà signalé que plusieurs centaines d'objets ont été identifiés à compter du XIX<sup>e</sup> siècle. Quels sont-ils ?

Un premier groupe rassemble des sources écrites sur supports variés. Une carte postale isolée, qui a échappé volontairement ou non à la destruction, ou une collection complète de plusieurs dizaines permettant d'évoquer ou de suivre de façon originale le parcours d'un marin. Ces cartes postales plus nombreuses que les lettres représentent sans aucun doute les traces écrites les plus importantes. Si les textes sont souvent d'ordre privé, faisant régulièrement allusion à l'état de santé, certaines informations relèvent du métier comme par exemple, l'état de la mer ou l'obligation de rester au port.

On trouve également des cahiers de cours, souvenirs du temps passé à l'école d'hydrographie et des cahiers de navigation. Dans les pages se succèdent nombre de calculs, de relevés, de descriptions de côtes. La conservation des cahiers de cours s'explique-t-elle pour des raisons sentimentales ? Ces feuillets marquent-ils le souvenir d'un temps fort et particulier dans la carrière des capitaines ? La présence dans une famille d'un ou plusieurs cahiers de navigation s'explique beaucoup plus difficilement. Deux navigations dans un même lieu n'étant jamais identiques, nous ne croyons pas qu'ils puissent

---

8. Bernard COUSIN, *Le Miracle et le Quotidien. Les ex-voto provençaux, images d'une société*, Aix-en-Provence, 1983.

servir deux fois. Certains capitaines n'étaient, sans doute, guère enclins à les jeter et quelques-uns leur survécurent.

Les diplômes, certificats et brevets sont également présents en nombre et leur conservation s'explique plus aisément. S'ils sont la trace d'une étape franchie, d'un état qui différencie le maître au cabotage ou capitaine au long cours du simple matelot, ils sont plus simplement la preuve que l'on doit fournir lors d'une demande de recrutement ou d'un contrôle.

Bien plus rares sont les mémoires écrits par les marins pour relater tout ou partie de leur propre carrière. Deux seulement ont été à ce jour retrouvés, même si nous savons que d'autres ont existé. Le premier, écrit par le capitaine Justin Cérisola, retrace sa carrière dans les années 1850-1870. Il a été rédigé à la fin de la vie de ce capitaine, sans doute pour appuyer une demande de récompense auprès de l'État pour service accompli. Le second, écrit par le commandant Félix Édouard Richaud, est le simple témoignage d'un marin qui voulut laisser à sa famille la trace de sa carrière et plus largement de sa vie. Cette volonté est clairement affichée dans la mesure où chaque haut de page est signé et accompagné de la formule « à ne pas détruire ». Il s'agit d'un rare témoignage de la vie d'un marin tropézien du début du <sup>xx</sup>e siècle.

À côté de ces écrits, un deuxième ensemble comprend des objets, à commencer par ceux qui sont en lien direct avec la navigation : sextants, paires de jumelle et cartes marines. Toutefois, beaucoup finirent chez les antiquaires tel le sextant d'Eugène Coste racheté récemment par la municipalité de Saint-Tropez pour le musée d'histoire maritime de la ville. Les malles, nombreuses, sont probablement les seuls objets à avoir gardé leur fonction. Le plus souvent, le nom du marin et celui de son quartier sont encore inscrits sur ces objets que l'on trouve aussi bien en exposition dans une pièce de la maison que dans la cave ou au grenier. D'autres objets plus personnels apparaissent parfois, tels ces fers d'entrave ayant appartenu à un capitaine qui connut un fond de cale pour s'être battu à bord du navire ou sur le quai lors d'une escale. Plus précieux et plus rare est le coffret de chirurgien de marine qui a échappé aux ventes ou à l'éparpillement de ses instruments.

Les nombreuses maquettes de navires relèvent le plus souvent de l'art populaire et représentent davantage des voiliers que des paquebots. Cela résulte peut-être du caractère plus « maritime » de ceux-ci, dépourvus de machinerie. Connaître leur histoire est difficile. La maquette du paquebot *El Djézair*, réalisée par l'équipage et offerte à son commandant le capitaine Roubaud qui l'a précieusement conservée, est un exemple rare de pièce conservée. La plupart de ces maquettes sont présentées sous forme de dioramas.

Au-delà de l'analyse de l'objet lui-même, c'est son raccrochement à l'histoire qui doit retenir l'attention du chercheur. Ainsi, dans la mémoire collective des Tropéziens, demeure le souvenir de la construction, aux chantiers navals de la ville en 1860, d'un voilier, la *Reine des Anges*, considéré à

l'époque comme un très beau navire. Certes, il s'agit de l'un des plus grands construits à Saint-Tropez au XIX<sup>e</sup> siècle, mais ce n'était pas le plus grand. Pourquoi se souvenir de ce navire et d'aucun autre, alors que les chantiers lancèrent plusieurs centaines de bricks, brig-goélettes, goélettes et trois mâts ? Pourquoi avoir oublié le trois-mâts *Léonie* de 778 tx, le plus grand bâtiment lancé à Saint-Tropez et représenté à la chapelle Sainte-Anne, alors que ce n'est pas le cas de la *Reine des Anges* ? La réponse à ces questions est apparue progressivement. Le premier élément est à chercher dans la méconnaissance des Tropicéziens de l'histoire de leurs chantiers navals et, par là, l'ignorance de l'existence même du *Léonie*. Seul, le souvenir de la *Reine des Anges*, avec la date exacte de sa construction (1860) et une statistique sur quelques constructions demeurent et sont systématiquement repris dans les livres ou ouvrages de vulgarisation consacrés à Saint-Tropez. La répétition de l'information – pratique bien connue – participe à la perpétuation du souvenir. En fait, la maquette de la *Reine des Anges* était bien connue des Tropicéziens car elle fut, durant de longues années – jusque dans les années 1980 – exposée à la vue de tous lors des bravades ; objet privé mais exposé au public durant ce temps fort de la mémoire collective locale. Une étiquette attachée à l'objet rare indique le nom de *Reine des Anges*, le tonnage et l'année de construction (1860). Elle avait tout d'abord appartenu au charpentier de marine Antoine Tropez Félénc qui, selon les registres du quartier maritime de Saint-Tropez conservés à Toulon, était bien aux chantiers de la ville et employé par le constructeur de la *Reine des Anges* l'année de son lancement.

Les objets rapportés comme souvenirs de voyages sont relativement rares car rattachés à une personne et survivent rarement à son décès. Les services à thé et les vases chinois ou japonais sont les plus nombreux. De facture fine ou plus grossière, ils sont souvent encore exposés de nos jours sur un meuble ou dans une vitrine. Ils rappellent que plusieurs dizaines de marins et de capitaines du lieu travaillèrent aux *Messageries maritimes* et servirent sur la prestigieuse ligne d'Extrême-Orient. Plus rares sont les objets africains malgré le nombre important de marins qui ont fréquenté les côtes du vaste continent, à une époque, il est vrai, où la plupart des Européens avaient une vision assez négative de la culture africaine. Nous citerons seulement la série d'objets en vannerie parfaitement conservés et ramenés de Zanzibar au début des années 1860 par le capitaine Annibal Bérard. Les souvenirs des mers du Sud sont aussi peu nombreux : ici un fin collier de coquillages récoltés sur une plage de Tahiti et fabriqué par Antoinette Rio-Condroyer, une des rares épouses de capitaines à avoir accompagné son mari en mer, là une ligne de pêche au requin alors qu'un dessus-de-lit en plumes d'albatros a été jeté il y a quelques années.

Le troisième ensemble, constitué par un corpus d'images occupe une place importante tant par le nombre que par la qualité des pièces conservées.

De nombreux portraits de navires ornent ainsi les murs et garnissent les albums photos. Les noms des navires sont peu mentionnés, car les marins reconnaissaient les bâtiments à leur seule silhouette. Des peintures ne sont pas rares. Certaines ont été commandées à des peintres professionnels et se retrouvent également dans les chapelles tandis que d'autres semblent peintes par les marins eux-mêmes, ou par des proches. Elles relèvent davantage de l'art populaire et n'en sont pas moins émouvantes. À ce titre, citons l'importante collection du capitaine au cabotage Jean Coppola, complétée par des cahiers de croquis reproduisant fidèlement les couleurs des coques et les pavillons des navires finement observés. Au total, plusieurs dizaines de navires reproduits.

Les portraits de marins, toujours en photographies, appartiennent à ce même groupe mais nombre de portraits ne sont plus aujourd'hui identifiables, faute de nom, les accompagnant. Les matelots sont souvent photographiés lors de leur service militaire, seul moment de leur carrière où ils sont en uniforme, mais sans laisser, ou si rarement, une identité.

L'iconographie comprend également les paysages photographiés, dessinés ou peints. Le commandant Marius Cérisola réalisa durant sa carrière d'officier aux *Messageries maritimes* (années 1900-1930) une importante série de photographies de ses voyages. Quant à Félix Latil, médecin dans la même compagnie, ce sont des vues peintes au cours de ses campagnes sur la ligne de l'océan Indien qui sont aujourd'hui conservées par la famille. Ces deux cas sont exceptionnels, mais la recherche en cours ne manquera pas d'en découvrir d'autres, comme peut-être les photographies prises par la cap-hornière Antoinette Rio-Condroyer, connues par un témoignage oral, mais qui restent pour l'heure introuvables.

Des traces immatérielles constituent le quatrième ensemble mémoriel. Il s'agit des souvenirs traversant les générations, de ces fameuses « voix qui nous viennent du passé » (Ph. Joutard). Elles ne sauraient être négligées, mais leur traitement, ainsi que l'ont signalé nombre de recherches et réflexions consacrées à l'oralité, mérite la plus grande attention, tant la transformation des faits peut être grande. Les histoires entendues exigent un croisement avec les sources écrites ou d'autres sources orales pour corroborer les faits racontés, les repréciser dans leur contexte, les nuancer. Nous ne retiendrons qu'un exemple, celui qui concerne un jeune capitaine au long cours mort prématurément, à 21 ans, lors d'une escale en Espagne en 1921. Les descendants connaissaient ce décès, mais sans pouvoir être précis quant au déroulement des faits : le capitaine serait tombé accidentellement dans la cale de son cargo. Mais deux autres familles de descendants de marins nous précisèrent que ce commandant, au demeurant très bon marin mais très dur avec son équipage, avait été poussé dans la cale alors qu'il se trouvait en haut d'une échelle. Il s'agissait, non pas d'un accident, mais d'un assassinat. La première personne qui nous raconta cette histoire a plus de 80 ans. Elle tient ce fait de son père,

contemporain du défunt. La seconde le tient également de son père qui obtint son brevet de capitaine au long cours en 1914.

Les souvenirs racontés se rapportent à des événements qui ne remontent pas au-delà du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart datant du XX<sup>e</sup> siècle. Peu de personnes songèrent à interroger les capitaines de leur vivant, hormis quelques journalistes ou, en 1963, le jeune Jean Saconne qui enregistra les souvenirs de navigation de son grand-père, le commandant Roubaud. Les archives sonores n'étaient pas encore au goût du jour et la poignée de souvenirs récoltés ne constitue qu'une goutte dans l'océan des vies vécues par les centaines de marins tropéziens des siècles passés.

Les sources de la mémoire								
Proposition de typologie des objets relevant de l'espace privé								
Premier ensemble Les sources écrites			Deuxième ensemble Les objets		Troisième ensemble L'iconographie		Quatrième ensemble Les objets immatériels	
Correspondance	Cahiers de cours, de navigation	Mémoires, récits	Objets de marine	Souvenirs de voyages	Photographies		Dessins, peintures, aquarelles	Souvenirs familiaux
Lettres			Cartes postales	Instruments de navigation, cartes, livres, maquettes de navires	Céramiques, coquillages, objets usuels...	Portraits de navires,	Portraits de marins	Vues de paysages

#### LES OBJETS, VECTEURS DE LA PERPÉTUATION DU PASSÉ MARITIME TROPÉZIEN ?

Les objets que nous venons de décrire rapidement contribuent-ils au maintien d'une mémoire collective ou individuelle ? Suffisent-ils à entretenir une histoire proche de la réalité ? Ces questions peuvent être abordées sous deux angles : celui de la mémoire individuelle ou familiale et celui de la mémoire collective.

L'effacement de la mémoire individuelle semble s'effectuer en plusieurs temps. Du vivant du capitaine, les objets sont conservés : papiers officiels, portraits de navires, souvenirs de voyages participent à l'environnement émotionnel et professionnel du marin et contribuent à affirmer son identité. Un premier temps, assez court, débute à la mort du marin. Après sa disparition, il n'est pas rare que la veuve se débarrasse d'objets qui ne présentent pour elle qu'une valeur limitée, sinon nulle. Plusieurs témoignages montrent des épouses qui, du vivant du capitaine, ne supportaient pas certains objets ramenés de voyages et qui encombraient la demeure familiale. Un deuxième temps, plus long celui-là, commence avec la mort de la veuve et les partages

qui suivent. Les objets qui subsistent sont partagés, vendus ou jetés. À chaque génération, à chaque partage, on assiste à une nouvelle dispersion.

On peut également observer une mobilité des objets à l'intérieur d'une même famille. Mobilité dans la maison et hors de la maison, suite à des partages, dans la ville et hors de la ville en cas de déménagement. Certains restent en évidence – tableaux au mur par exemple –, d'autres se retrouvent à la cave ou au grenier, opérant une sélection ou un effacement progressif de la mémoire. Cependant, avec la conservation de l'objet, se transmet, dans le domaine familial, une histoire ou plutôt des fragments d'histoire du marin. Cette histoire est lacunaire – volontairement ou non –, floue, malgré des souvenirs précis qui se rapportent à certains épisodes de la vie du capitaine. Si la famille descend de plusieurs marins, il n'est pas rare qu'il y ait fusion des fragments de carrières. Toutefois le plus souvent, l'objet est possédé sans que la famille en connaisse véritablement l'histoire, l'effacement de la mémoire étant alors accompli.

Au fil des ans, les objets conservés sont de plus en plus isolés de leur contexte. Ils sont parfois comparables aux objets archéologiques issus de pillages et dispersés en de nombreux sites. Ils perdent tout intérêt scientifique pour ne devenir que simples curiosités de marine ou banales « antiquités ».

La mémoire collective évolue également au cours du temps. Du vivant des marins, il y a dans la ville une mémoire vivante, sans cesse racontée par les hommes. Avec leur disparition et avec un retrait de l'activité maritime comme Saint-Tropez en a connu, cette mémoire collective, faite d'autant d'histoires individuelles, s'étiole et s'efface. Seuls quelques événements qui touchent directement à la cité et qui sont périodiquement activés demeurent, comme le souvenir de la bataille des Espagnols à l'occasion d'une bravade.

Les érudits locaux ne se sont pas, ou très peu, intéressés à une histoire considérée comme trop récente et les chercheurs – érudits locaux<sup>9</sup> et universitaires – ont naturellement privilégié les sources « classiques », manuscrites et imprimées, en dépôt dans divers fonds d'archives. Leur attention s'est portée surtout sur l'Ancien Régime, sur les effets de la course – tropézienne et barbaresque –, sur l'organisation de la vie municipale et de la milice locale, sans omettre la figure haute en couleur du bailli de Suffren<sup>10</sup>. Ce phénomène d'effacement de la mémoire, débute au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, à un moment où

---

9. Citons toutefois, le véritable travail de recherche du capitaine de vaisseau Joseph Rosati. Cet érudit local ne publia pas cette histoire, étant décédé trop tôt. C'est l'association des Amis de la Citadelle qui se chargea de ce travail, non sans difficultés, ce qui explique les très nombreuses erreurs qui se trouvent dans cet ouvrage aujourd'hui épuisé.

10. Gilbert BUTI, « Saint-Tropez, cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Alain CABANOUS (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, 2004.

les hommes prennent conscience qu'une page se tourne avec la fin de la marine à voiles, se prolonge jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et s'amplifie ensuite. Mais en ce XX<sup>e</sup> siècle finissant, se manifeste, comme en de nombreuses cités, portuaires ou non, une quête d'identité, une recherche de racines, d'autant plus forte à Saint-Tropez que déferle la puissante vague touristique.

Parallèlement à la poursuite de travaux universitaires, la naissance d'associations – Patrimoine Tropicain (1990) et Association des capitaines au long cours (2008) – contribue également à réactiver ce passé à travers recherches, expositions et conférences.

Cette réactivation passe par l'enquête auprès de familles de marins, avec un recensement d'objets, leur localisation et leur identification, accompagné de renseignements divers, ce qui contribue indirectement à la « création » d'une nouvelle mémoire collective. Des carrières sont reconstituées et la collection d'ex-voto, aujourd'hui protégée au titre des monuments historiques est, par exemple, mieux comprise.

Parallèlement à ce temps de recherche, un musée d'histoire maritime établi dans la Citadelle – qui succédera au musée naval fermé depuis 2002 – sera axé sur ce passé maritime de la cité.

La réactivation de la mémoire maritime de la cité répond à une demande sociale : celle de familles tropéziennes et de la municipalité consciente de l'oubli de sa riche histoire maritime. Le travail des universitaires est primordial, tant la collecte et l'analyse des éléments réunis doivent être réalisées avec méthode. Cette quête du passé intéresse une large frange de la population y compris les derniers arrivants qui espèrent par là s'intégrer au mieux et au plus vite dans la cité. Le succès des expositions patrimoniales attise cette curiosité et cette recherche de racines. Pour le chercheur, ces objets collectés et trop souvent négligés car ne présentant pas ou peu de valeur « muséographique », constituent une source d'appoint qui doit naturellement être confrontée aux archives. Il s'agit d'un travail rigoureux qui ne peut se faire que par une équipe adossée à un solide programme, travaillant sur le long terme et à l'échelle du littoral provençal pour restaurer, à l'exemple du cas tropézien, une mémoire en partie perdue.