

# La citadelle de Saint-Tropez

Musée d'histoire maritime

Diaporama ML 2014



# Montée vers la citadelle



# Plan de la Citadelle

d'après le plan réalisé par Georges Hissam  
(Associatif Les Amis de la Citadelle)

Douglas  
Musée d'Histoire maritime

Espace scénique

Pont-Levis  
Entrée du musée

Ancienne  
Chapelle


Anciennes Loges  
Bureaux

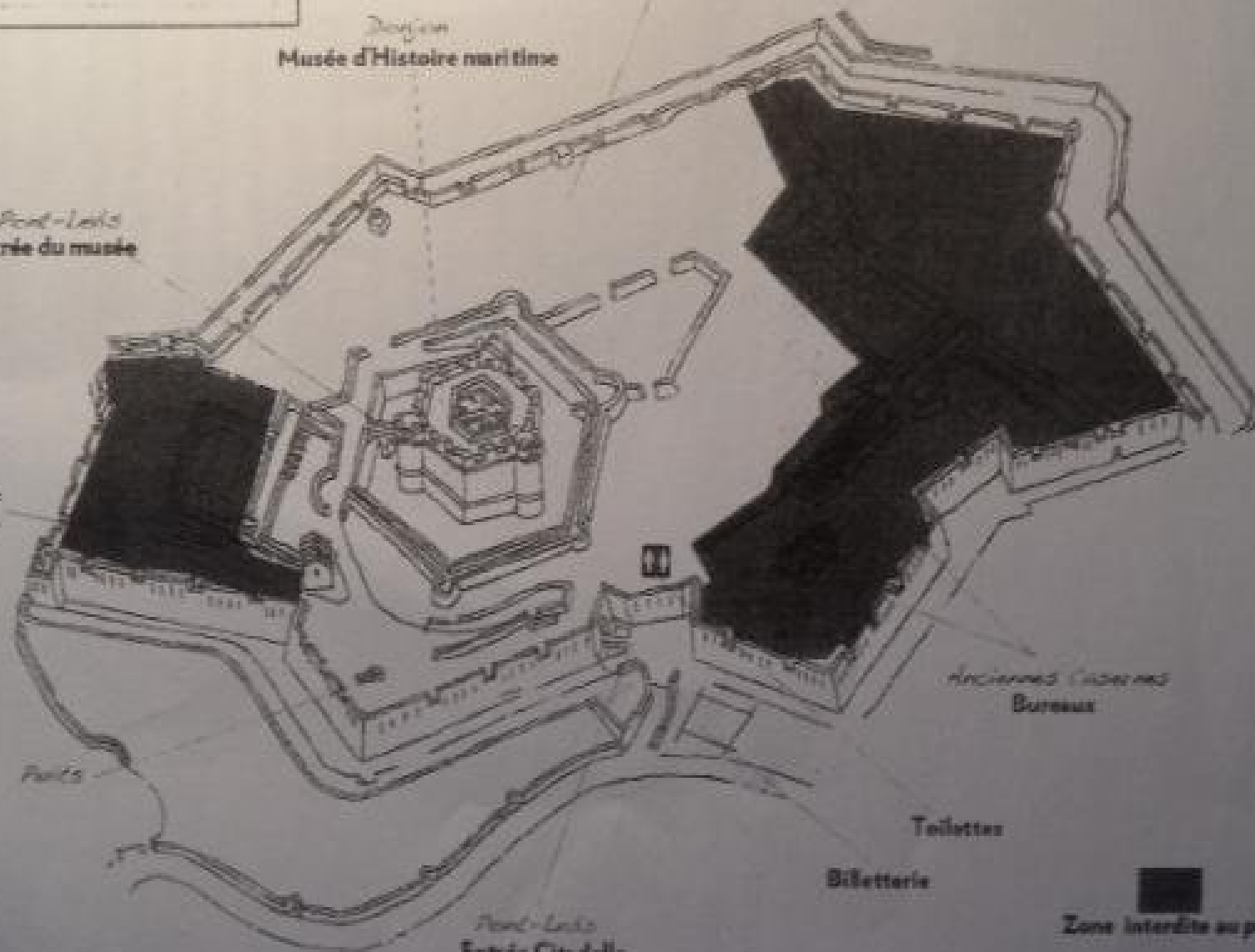
Puits

Toilettes

Billetterie

Pont-Levis  
Entrée Citadelle

 Zone interdite au public





**La citadelle était armée de canons de différents calibres.**

**Elle a ouvert le feu à plusieurs reprises en 1637 contre les espagnols,  
en 1744 et durant le second empire contre les anglais.**





# **La citadelle de Saint-Tropez**

**Construite au XVIIème siècle sous Henri IV, puis Louis XIII, la forteresse a joué un rôle stratégique important jusqu'à la fin du XIXème siècle. Ses remparts n'étant plus assez efficaces depuis que l'obus a remplacé le boulet, elle a perdu son rôle stratégique après la guerre de 1870.**

**Au cours des siècles passés, elle a été l'objet de nombreux travaux d'amélioration ou d'entretien.**

**Depuis 1958 le donjon abrite un musée qui a été fermé durant quelques années afin d'être restauré. Mises en place pour l'été 2013, les collections actuellement présentées sont dédiées essentiellement à l'histoire maritime tropézienne.**

**La citadelle appartient à la ville depuis 1993 et le site est classé dans son ensemble au titre des monuments historiques depuis 1995. Un sentier permet d'en faire le tour tout en bénéficiant d'un magnifique panorama vers Saint-Tropez, le golfe, Sainte-Maxime, le Massif des Maures et celui de l'Esterel.**











**Le donjon hexagonal abrite le musée qui présente des maquettes, des tableaux, des objets illustrant l'histoire et les anciennes activités de Saint-Tropez.**





**Cette terrasse couronne le donjon  
et offre un magnifique point de vue sur le golfe.**



**Donjon et entrée du musée**

**Côté arrière du donjon**



**Entrée du donjon**





**Cour centrale du donjon  
et rez-de-chaussée  
du musée**





**Vue vers le golfe depuis l'entrée du donjon**

## Le musée d'histoire maritime

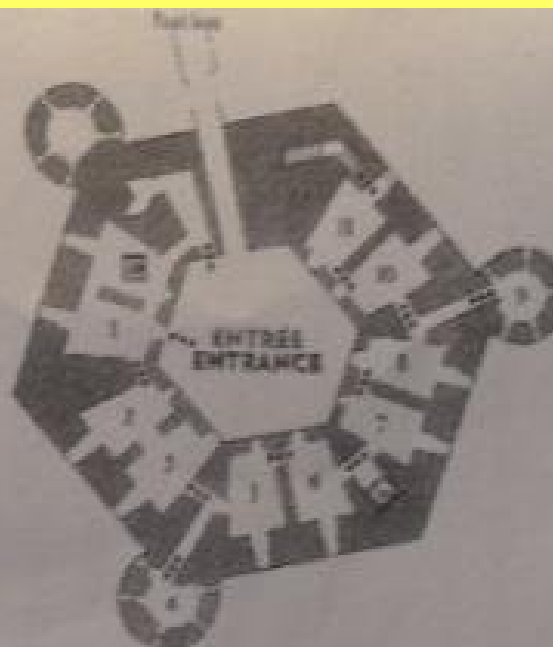
**La visite débute dès le rez-de-chaussée du donjon consacré aux activités de proximité :**

**Le port, tout d'abord, puis ses chantiers navals, la pêche, le cabotage sur la côte provençale, les activités industrielles (anciennes et actuelles) de Saint-Tropez.**

**A l'étage un hommage est rendu aux capitaines au long cours dont certains furent formés dans l'école d'hydrographie de la ville. Tous ceux qui ont marqué l'histoire maritime tropézienne y ont leur place (matelots, marins, ouvriers des chantiers navals, pêcheurs...).**

## RDC

1. La légende, le mythe, l'histoire
2. Le port
3. Les chantiers navals
4. La pêche : les espèces pêchées
5. La pêche : évocation d'une cave de pêcheur
6. Le cabotage : les marchandises
7. Le cabotage : les hommes
8. Le cabotage : les embarcations
9. L'usine des câbles Grammont
10. L'usine des torpilles
11. L'école d'hydrographie



## 1<sup>er</sup> ÉTAGE

12. Les grandes figures de l'histoire tropézienne
13. Les Tropicéniens dans la marine de guerre
14. La caravane maritime
15. Commerce
16. Les voyages transocéaniques
17. Les caps homiers
18. Le temps des paquebots



**Plan du  
musée**



## Salle 1

### La légende, le mythe et l'histoire

**On raconte qu'un beau jour de l'an 68, une barque vermoulue a échoué sur le rivage. Elle transportait le corps de Torpetius, un centurion chrétien que Néron fit décapiter à Pise pour s'être converti au christianisme. Son corps fut placé dans une barque entre un chien et un coq. La barque aurait dérivé jusqu'au golfe.**

**Le saint est vénéré chaque année autour du 17 mai (jour de l'arrivée de son corps) par des processions au rituel immuable (les fameuses bravades).**

# L'histoire

**La première installation humaine aurait été un comptoir grec sur la route maritime allant de Marseille à la Grèce.**

**Au moyen-âge, les envahisseurs sarrasins se sont emparés du lieu. Le comte Guillaume les a chassés et a fait bâtir la première tour.**

**Du moyen-âge jusqu'à la révolution, la cité actuelle s'est appelée Saint-Torpés puis Saint-Tropez.**

**En 1470 Jean de Cossa, baron de Grimaud, confie au noble italien Raphaël de Garezzio, la seigneurie de Saint-Tropez.**

**Après un siècle d'abandon, la ville renaît grâce à l'arrivée de familles génoises et provençales. Les premières maisons sont bâties les pieds dans l'eau, autour du port.**

**Les tropéziens se tournent ainsi pour toujours vers la mer. Une forteresse est construite afin de défendre les terres et les habitants du golfe, des dangers venus de la mer.**

**Salle 1 :**  
**Maquette de**  
**l'ancien Saint-Tropez**





Nord

Sud de la commune

## Salle 2 Le port

**Saint-Tropez était le troisième port français de la Méditerranée au XVIIIème siècle. La construction navale, la pêche et surtout le commerce maritime animent la vie de la cité pendant plus de 500 ans.**

**L'aménagement du port s'est fait progressivement, siècle après siècle en allongeant la digue et gagnant sur la mer pour construire des quais.**

**Aujourd'hui Saint-Tropez est l'un des plus célèbres ports de plaisance du monde.**



# Maquette d'un trois mâts



**Les textes mentionnés sur les pages suivantes (pages de couleur mauve) sont affichés dans les salles du musée.**

**Ils m'ont été fournis gracieusement par le musée auquel je renouvelle mes remerciements.**

## **Salle 3: Les chantiers navals (Texte affiché)**

**Si les activités de construction et de réparation navales débutent dès la renaissance de la ville (fin XV ème siècle), ce n'est qu'à la fin du XVIIIème siècle que les chantiers navals prennent de l'importance. Au XIXème siècle, les constructeurs tropéziens sont renommés pour la qualité des navires qu'ils mettent à la mer.**

**Les chantiers comptent alors parmi les plus importants du littoral français de Méditerranée avec plus de 3000 unités construites, depuis le petit bateau de pêche au grand trois-mâts de plus de 40m de long. Les chantiers déclinent durant le second empire avec le vote des lois qui ouvrent le marché de la construction navale à la concurrence internationale.**

**Ces lois doivent rendre la marine marchande française plus compétitive en permettant aux armateurs français d'acheter des navires moins chers à l'étranger. Elles vont être fatales à la construction navale traditionnelle. Ainsi, après 1866, les constructeurs français et donc tropéziens ne peuvent rivaliser avec les chantiers concurrents italiens et canadiens.**



**Maquette d'un ancien voilier**

## **Salle 4 : La pêche**

**La mer offre une grande variété d'espèces, capturées selon des techniques spécifiques.**

**En raison des conditions naturelles et de la nourriture disponible, c'est dans une frange réduite, là où la profondeur des eaux ne dépasse pas les deux cents mètres que se trouvent les espèces sédentaires du littoral.**

**A une centaine de mètres de la côte vivent, dans les fonds sablo-vaseux, les baudroies (lottes), fielas (congres), capelans (merlans), grondins, girelles, vives, raies, sars, pataclets, pageaux. Les daurades se rencontrent dans des prairies de posidonies plus profondes alors que les labres, gobis, rascasses, rougets affectionnent comme les murènes, les anfractuosités rocheuses.**



**Un Saint Pierre en plastique**



**Le gobi**

## **Suite du texte sur la pêche**

**A cette faune sédentaire, s'ajoutent les poissons migrateurs, bogues, sévereaux, anchois, maquereaux, qui circulent le long des côtes tout comme les thons.**

**Des mollusques crustacés et des échinodermes se rencontrent aussi fréquemment sur nos littoraux.**

**Poulpes, seiches, oursins, crevettes, langoustes, homards, crabes et cigales de mer fournissent, au cours des siècles passés, un indispensable complément protéinique aux populations locales.**

**Quant aux huîtres, elles sont souvent pêchées pour commandes particulières à l'image de celles préparées à la venue de Vauban en 1701, de celles expédiées en 1724 à l'archevêque d'Aix ou au président du parlement de Provence en 1729.**



**Les techniques de pêches méditerranéennes se distinguent par leur extrême variété. La pêche côtière artisanale, par la dimension des bateaux utilisés et la modestie des engins qu'elle emploie, se différencie nettement d'une pêche capitaliste développée dès le XVIème siècle autour des madragues à thons ou de la pêche du corail, souvent entre les mains de véritables entrepreneurs.**

**Il existe depuis des siècles une véritable culture professionnelle de la pêche artisanale marquée par la grande richesse des procédés qu'elle met en œuvre : filets fixes (trémail), traînants (eissaugue) ou dérivants (sardinal), palangres ou nasses répondent à l'objectif de captures précises, adaptées aux saisons, mais aussi en fonction de traditions familiales. Ces techniques sont anciennes, elles ont traversé les siècles et sont encore pour la plupart utilisées aujourd'hui. La taille des bateaux est restée modeste, leur forme rappelle celles des embarcations d'autrefois, même si le moteur à explosion a remplacé la voile latine et si la roue hydraulique a considérablement réduit la pénibilité du métier. Jadis fragiles et conservés par des procédés de teinture utilisant l'écorce des pins d'Alep (la rusque), les anciens filets de chanvre ont désormais cédé la place sur nos quais aux couleurs chatoyantes des mailles de nylon.**

## Salle 5

**Matériel de pêche  
et petit film sur la vie des pêcheurs**



## **Salles 6 et 7**

### **Le cabotage: les hommes et les marchandises**

**Le terme de cabotage, à l'origine capotage, est une navigation proche du littoral, de cap en cap.**

**Isolés du reste de la Provence par le Massif des Maures, les tropéziens se sont lancés dès la fin du XV<sup>ème</sup> siècle dans cette activité afin d'exporter les produits de leur terroir et d'importer ce qui leur manque par la mer. Marseille était la destination privilégiée dans cet espace maritime de Provence.**



**Maquette de tartane**

## **Salle 8 : Les embarcations**

**Le cabotage et le long cours ne sont pas des activités maritimes cloisonnées les unes des autres. Les hommes passent facilement d'une activité à l'autre au gré des circonstances économiques, politiques ou familiales.**

**Jusqu'au déclin du cabotage durant le premier quart du vingtième siècle, la tartane, emblématique navire à voile latine, reste l'embarcation la plus appréciée des marins. Elle ne nécessite qu'un faible équipage, ce qui en fait un modèle économique parfait jusqu'à son remplacement par les camions à la suite du développement du réseau routier. La tartane présentée est typique de celles que l'on trouvait à Saint-Tropez au début du vingtième siècle.**

## **Salle 9 : L'usine de câbles Grammont**

**D'une superficie de 7200m<sup>2</sup>, l'usine était située au fond de la baie des canebiers. Elle était la propriété d' Alexandre Grammont, un industriel de la région lyonnaise (Pont-de-Chéruy) dont les établissements s'étaient spécialisés dans la métallurgie du cuivre et de la construction électrique.**

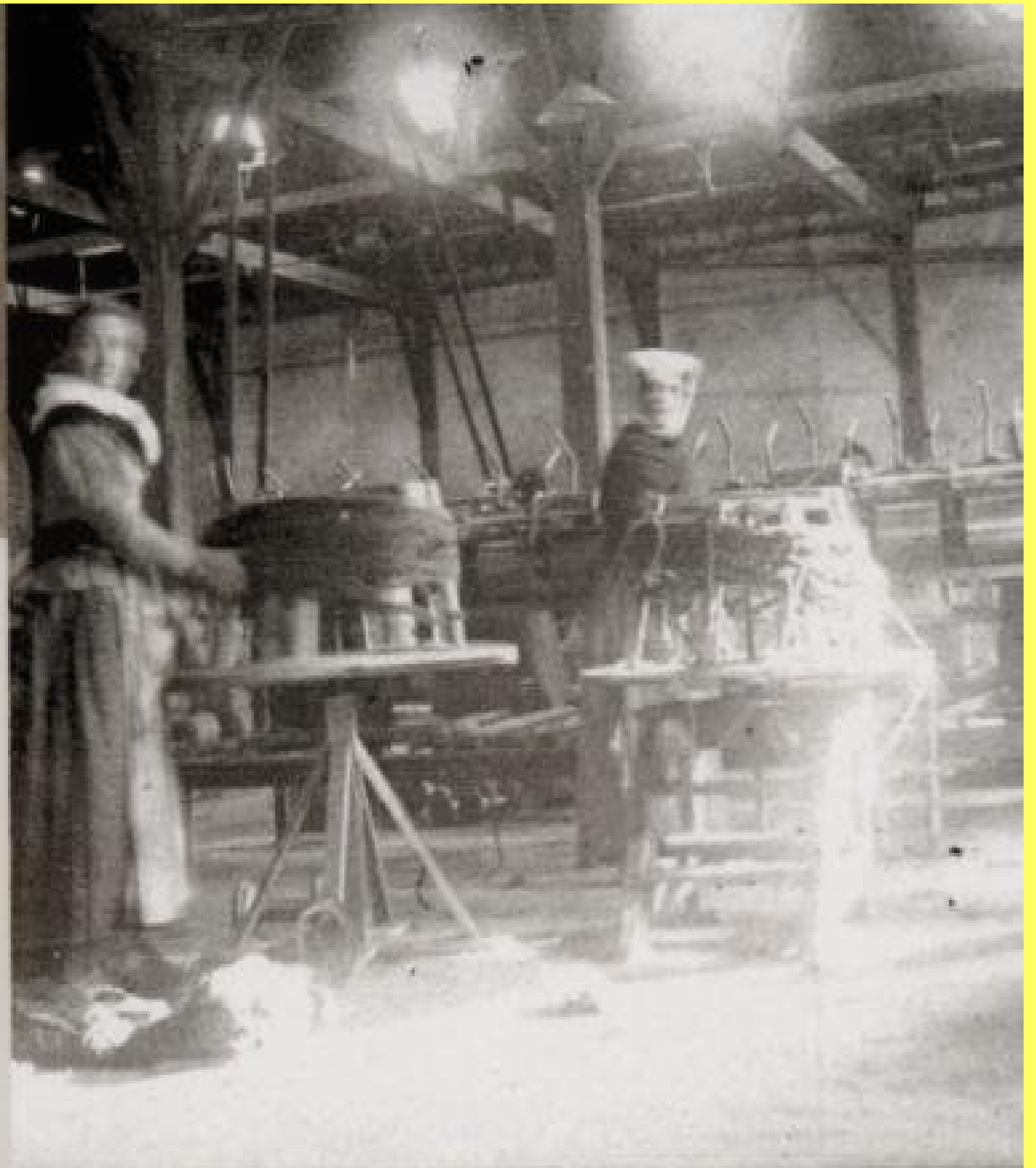
**Désireux de prendre pied dans le marché prometteur des câbles sous-marins, Alexandre Grammont fait ériger ce gros atelier en 1892. Les âmes de cuivre élaborées à Pont-de-Chéruy et acheminées par chemin de fer à Saint-Tropez y sont isolées et armées.**

**Lovés dans des cales de navires spécialisés, les câbles sont dans un dernier temps déposés au fond des océans pour le compte de la Compagnie des Postes et télégraphes. Entre 1892 et 1927, plus de cinq mille cinq cents kilomètres de câbles ont été ainsi produits par l'usine tropézienne.**



## **BOBINEUSES AU TRAVAIL (1906)**

Avant de passer dans les câbleuses, les longueurs de cuivre, préalablement recouvertes d'un isolant, la gutta-percha, étaient protégées par deux couches de fils de jute tanné, destinées à empêcher les fils d'acier de blesser l'isolant. À cet effet, des ouvrières filaient les écheveaux de jute des Indes dans l'atelier de bobinage.




## **Salle 10 : L'usine de torpilles Le centre DCNS de Saint-Tropez**

**L'usine des torpilles de Saint-Tropez installée sur la commune de Gassin est fondée en 1912 par la société anglaise Whitehead, du nom de Robert Whitehead, le concepteur de la première torpille autopropulsée. Le site est choisi pour ses atouts météorologiques et géographiques adaptés aux essais de torpilles.**

**En 1925, l'usine est reprise par un groupe français avant d'être nationalisée en 1936 comme le fut celle de La Londe Les Maures (fermée en 1993).**

**Actuellement l'usine fait partie du groupe DCNS, leader mondial du naval de défense et innovateur dans l'énergie. Entreprise de haute technologie et d'envergure internationale, DCNS répond aux besoins de ses clients grâce à son savoir-faire exceptionnel et ses moyens industriels uniques.**



A museum exhibit featuring a cutaway model of a submarine, showing its internal structure and components. The model is displayed on a dark platform. Above the model, a large screen displays a documentary film. The screen shows a blue sky with white clouds. The exhibit is illuminated by spotlights, and there are informational panels on the wall behind the model.

**Une torpille  
et sur l'écran un documentaire  
concernant l'usine de Saint-Tropez**

## **Usine de torpilles (suite)**

**Le site tropézien est spécialisé dans l'étude, la conception, la réalisation et la maintenance d'armes sous-marines et de systèmes associés.**

**Il est l'un des leaders mondiaux dans son domaine avec près des deux tiers de son activité à l'export auprès d'une quinzaine de marines clientes.**

**Lors de la nationalisation, l'usine faisait travailler plus de trois cents personnes. Dans les années 1970/1980, elle emploie près de mille ingénieurs et ouvriers. Elle compte actuellement près de 300 collaborateurs.**



**Maquette du Suffren  
Lance-missiles en service de 1967 à 2007**

# **Salle 11 : L'école d'hydrographie**

**Créées au XVIIIème siècle à l'initiative de Colbert, les écoles d'hydrographie ont pour but de former les futurs officiers de marine marchande.**

**L'école de Saint-Tropez ouvre ses portes en 1791 et prépare aux examens, durant cent-vingt-deux années d'existence, plus de trois-cents capitaines au long cours et plus de cinq-cents maîtres au cabotage.**

**A la fin du XIXème siècle, sa notoriété dépasse largement le golfe de Saint-Tropez grâce aux cours du professeur Jean Réveille. L'école ferme ses portes en 1914.**

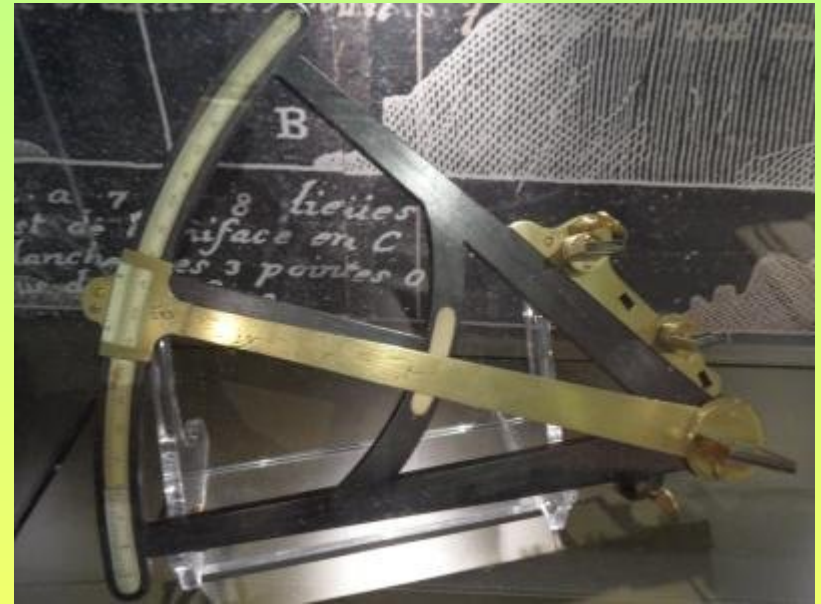
## Un sextant

C'est un instrument inventé vers 1730 qui permet de mesurer la hauteur des étoiles au-dessus de l'horizon ainsi que la latitude.



## Un octant du 18ème siècle

C'est un appareil de la même famille que le sextant. Il mesure la hauteur des corps célestes et permet de déterminer la latitude donc une des coordonnées du bateau.



# **Salle 12 : Les grandes figures de l'histoire tropézienne**

**Partir de chez soi est toujours une aventure, un rendez-vous avec l'inconnu. Tout voyage en mer ou en terre relève de «l'extraordinaire» au sens premier du terme.**

**Toute aventure commerciale sur les océans relève de l'exploit. Toute campagne militaire engendre des risques que l'homme ne peut entièrement maîtriser. Ainsi, tout pêcheur qui sort en mer au XVIIIème siècle peut être enlevé par des barbaresques et réduit en esclavage.**

**Tout marin qui part commercer peut périr dans un naufrage. Tout militaire qui part en campagne peut ne pas revenir dans son village.**

**Mais parmi ces milliers d'hommes qui ont tous eu des vies extraordinaires, il y en a trois, que la nature même de leur vie place au-dessus des autres: Pierre André de Suffren aux Indes, Hippolyte Bouchard en Amérique du Sud et Jean-François Allard au Pendjab. Ils ont en commun un caractère fort, une destinée imprévisible, une proximité avec la mort certaine et ils ont commandé des hommes dans des situations extrêmes «de l'autre côté de la terre».**

# **Buste de Pierre André de Suffren dit le «Bailli de Suffren» exposé dans la salle des grandes figures de l'histoire tropézienne**



**Né au château de Saint-Cannat  
près d'Aix-en-Provence en 1729,  
mort à Paris en 1788.**

**Il est l'une des grandes figures de  
l'histoire tropézienne. Ce grand marin de  
l'ordre de Malte, celui que les anglais  
avaient surnommé «l'Amiral Satan» était le  
troisième fils du marquis de Saint-Tropez.**

**Suffren prit part à de nombreuses expéditions contre les anglais  
notamment en Amérique et dans l'océan indien. En 1784 il est  
nommé lieutenant général des armées navales françaises.  
Il signait ses rapports envoyés tant au roi qu'au ministre de la  
marine non pas de «Suffren» mais de «Suffren de Saint-Tropez».**

# **André Paul Bouchard dit Hippolyte Bouchard 1780/1837**



**C'est un varois né à Bormes  
les Mimosas où un buste  
le représentant est installé derrière les  
restes du château de son village natal.**

**Après avoir navigué sur les vaisseaux  
de la marine française, il s'est mis au  
service des révolutionnaires  
argentins à partir de 1809.**

**Il a parcouru les océans pour  
combattre les espagnols et il a participé  
également à la libération du Pérou.**

**Assassiné par des esclaves dans son hacienda péruvienne,  
il est enterré au Panthéon naval de Buenos-Aires,  
car c'est un des héros de l'indépendance de l'Argentine.**



## **Buste de Jean François Allard 1785/1839**



**Allard est né dans une famille de capitaines de navires marchands de Saint-Tropez.**

**Il s'est illustré en se mettant au service du roi Sikh du Pendjab en 1822 et est enterré à Lahore. Son épouse, une princesse indienne repose au cimetière marin de Saint-Tropez.**

# **Le cimetière marin vu depuis la terrasse du donjon**





**Carte exposée au musée  
«Les grands voyages des trois héros de Saint-Tropez»**

**Astrolabe destiné  
à lire l'heure solaire**



**Maquette avec canons en  
position de tir**



## **Salle13 : Les tropéziens dans la marine de guerre**

**Lorsque la marine royale se développe sous l'impulsion de Richelieu dans les années 1630, l'état réquisitionne des matelots de force. Le système des classes mis en place par Colbert est plus juste.**

**Il oblige tous les gens de mer du royaume (pêcheurs, marins du commerce, ouvriers des chantiers navals) à servir dans la marine de guerre. On trouve ainsi dans les archives de la marine, les noms de milliers de tropéziens qui participent à toutes les campagnes navales qui ont pour point de départ l'arsenal de Toulon.**

**Ils sont aussi nombreux au XVIIIème siècle à combattre durant la guerre de sept ans (1756/1763), la guerre d'indépendance américaine (1778/1783), les guerres de la révolution et de l'empire (1793/1814).**

**Au XIXème siècle, ils sont encore plusieurs centaines à participer à la campagne d'Alger (1830), à la bataille de Navarin (1827), à la guerre de Crimée (1854/1856) ou à la campagne des Dardanelles durant la première guerre mondiale.**



## **Le cuirassé Charlemagne**

**Lancé à Brest en 1895, il a participé à la bataille des Dardanelles et a été retiré du service en 1920.**

**Le cuirassé Bouvet mis en service en 1895 fut coulé par une mine le 18/03/1915 dans le détroit des Dardanelles durant la 1ère guerre mondiale.**



## **Salles 14 /15 : la caravane maritime et le commerce**

**Les ports de la méditerranée orientale sont fréquentés par les marins tropéziens dès le XVIème siècle.**

**Mais c'est à la fin du siècle suivant que se met en place une forme de navigation commerciale particulière appelée «caravane maritime».**

**Cette activité réglementée consiste à se mettre à la disposition d'affréteurs étrangers en obtenant, surtout dans les ports ottomans, des contrats pour transporter d'un point à l'autre de l'empire, marchandises et personnes.**

**En assurant ces voyages, les provençaux ont pallié à l'insuffisance de la marine ottomane. De plus embarquer des biens ou des hommes sur des bâtiments français est théoriquement pour les sujets du sultan, une garantie de ne pas être attaqués par les chrétiens comme les chevaliers de l'ordre de Malte qui assurent la police des mers.**

**Cette activité maritime a cessé au début du XIXème siècle.**



## **Une paire de tromblons du XVIIIème siècle**



**C'était l'arme des marins du commerce,  
des pirates et des corsaires.**

## **Salle 16 : Les grands voyages transocéaniques**

**A la fin du XVIIIème siècle, Marseille s'ouvre sur le monde. Les armateurs multiplient les voyages au-delà du détroit de Gibraltar à destination, dans un premier temps, des Antilles et des côtes Ouest-africaines, puis dès la fin des années 1840, de l'océan indien. De nombreux matelots et capitaines tropéziens embarquent dans le grand port provençal et fréquentent régulièrement les mouillages et les ports des côtes américaines africaines et asiatiques. A bord de voiliers en bois, dépendant des courants et des vents, ils affrontent souvent tempêtes et cyclones à une époque où les prévisions météorologiques n'existent pas encore. Ils participent ainsi à l'essor de Marseille qui devient dans les années 1840, l'un des cinq plus grands ports du monde. A l'aller, ils exportent les productions françaises. Tissus, vins, armes, quincaillerie remplissent les cales pour être remplacés au retour par de riches marchandises comme les épices, l'huile de palme ou l'ivoire pour ne citer que quelques exemples.**



**Meuble zanzibar  
du capitaine  
Bérard Annibal**

**Il contient une  
collection de  
coquillages de  
l'océan indien.**

# **Salle 17 : Les cap-horniers**

## **Voyages dans les mers australes**

**(avec pour bruit de fond dans la salle, celui d'une tempête en mer)**

**Bien que le littoral méditerranéen ne fut pas le principal vivier de marins cap-horniers, nombre de provençaux et donc de tropéziens partent affronter au XIXème et au début du XXème siècle les mers du sud et leurs trois caps : Bonne Espérance (Afrique), Leeuwin (Australie) et le terrible Horn (Amérique du Sud).**

**Les premiers, à bord de trois mâts en bois, chassent la baleine, les derniers, embarqués sur les grands voiliers à coque en acier transportent charbon, nitrate, nickel, grain, laine, ou pétrole d'un point à l'autre de la planète. Le cap Horn, carrefour incontournable des routes océanes de l'Atlantique et du Pacifique n'est doublé qu'au prix de la souffrance des équipages.**



**Maquette d'un trois mâts**

## **Texte de la salle 18 «Le temps des paquebots»**

**Les années 1840 voient le développement des compagnies de paquebots. Ces nouveaux navires (coque en fer et propulsion à vapeur) favorisent la création de lignes régulières vers tous les grands ports du monde et notamment ceux des colonies.**

**En Provence, ces paquebots assurent efficacement le service postal, le transport de marchandises et de passagers depuis le port de Marseille. Les passagers les plus fortunés disposent d'espaces de vie très luxueux. Plusieurs centaines de marins tropéziens travaillent dans les compagnies marseillaises.**

**Matelots, officiers, et capitaines au long cours parcourent ainsi le monde à bord des Messageries Maritimes, de La Compagnie Générale Transatlantique, de Paquet ou de Fraissinet pour ne citer que les plus célèbres.**

**Paquebot «La Provence»  
Paquebot transatlantique français lancé en 1906**



**Coulé en Méditerranée pendant la première guerre mondiale alors qu'il transportait des troupes.**

**Torpillé par un sous-marin allemand, il sombra en dix-sept minutes et fit 1100 disparus le 23/2/1916.**

**Petit film sur la vie à bord du  
paquebot Champollion  
entre Marseille et Alexandrie**





# **Le paquebot Champollion**

**Paquebot commandé à la Société de Construction Navale de La-Ciotat pour la ligne Egypte/Syrie. Lancé en 1924 par la prestigieuse compagnie française des MM (messageries maritimes), il fit naufrage le 22 décembre 1952 au sud de Beyrouth, suite à une erreur de navigation (17 morts sur les 231 personnes à bord).**

**Ce navire avait aussi transporté des soldats en Indochine et des juifs entre Marseille et la Palestine.**

**Sa décoration était très luxueuse (teck, acajou, mosaïques, fer forgé...). Il disposait d'ascenseurs et du premier lave-vaisselle pour les paquebots.**

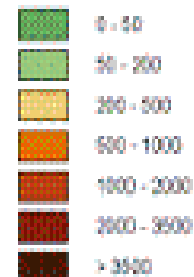


**Photo du paquebot**

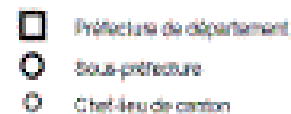
# Le département du Var (83)



## Altitudes (en mètres)



## Villes



## Axes de communication



*et caetera* *et caetera* *et caetera* *et caetera*

# Musée d'histoire maritime de Saint-Tropez



**Fin**

**ML janvier 2014**

*et caetera* *et caetera* *et caetera* *et caetera*