

# L'épave miraculeuse d'Arles

par

■ **Fabrice Denise** ■

Responsable du Département des publics, musée départemental Arles antique

■ **Sabrina Marlier** ■

Responsable scientifique de la fouille Arles-Rhône 3  
et coordinatrice des opérations, du fleuve au musée, musée départemental Arles antique

## En bref

En 2004, est découvert sous le Rhône, à Arles, un chaland antique gallo-romain dans un état de conservation exceptionnel. Cette épave enfouie depuis deux mille ans voit sa destinée transformée par la perspective de Marseille-Provence, capitale européenne de la culture 2013. Après plusieurs expertises, sondages et campagnes de fouille (de 2005 à 2010) qui confirment l'immense potentiel de l'épave, un budget important est accordé pour son renflouage, sa restauration et sa présentation au public dans une aile du musée Arles antique spécialement construite pour l'occasion. Dès lors, l'épave dormante se transforme en fée qui change les destins de ceux qui se penchent sur son berceau. Les scientifiques mobilisés pour les opérations y trouvent un objet exceptionnel qui fait évoluer les méthodes et les connaissances dans de nombreuses disciplines. Les conservateurs en tirent des données précieuses sur le monde antique. Et le musée départemental Arles antique tient là une pièce extraordinaire qui lui permet de changer d'échelle, en s'agrandissant et en s'inscrivant dans le réseau mondial des grands musées de l'Antiquité.

Compte rendu rédigé par Sophie Jacolin

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse les comptes rendus, les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs. Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

Séminaire organisé grâce aux parrains de l'École de Paris (liste au 1<sup>er</sup> novembre 2017) :

Algoé<sup>1</sup> • ANRT • Be Angels • Carewan • CEA • Caisse des dépôts et consignations • Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France • Conseil régional d'Île-de-France • EDF • ENGIE • ESCP Europe • FABERNOVEL • Fondation Crédit Coopératif • Fondation Roger Godino • Groupe BPCE • Groupe OCP • HRA Pharma<sup>2</sup> • IdVectoR<sup>2</sup> • La Fabrique de l'Industrie • Mairie de Paris • MINES ParisTech • Ministère de l'Économie et des Finances – DGE • Ministère de la Culture – DEPS • PSA Peugeot Citroën • SNCF • Thales • UIMM • VINCI • Ylios

1. pour le séminaire Vie des affaires
2. pour le séminaire Ressources technologiques et innovation

### Une Antiquité toujours vivace

**Fabrice DENISE** : Ancienne colonie romaine fondée par Jules César en 46 av. J.-C., émaillée de monuments érigés sous l'empereur Auguste et préservés jusqu'à nos jours, Arles a toujours gardé un goût pour l'Antiquité. Les découvertes récentes, dans le Rhône qui la traverse, de pièces exceptionnelles – un buste de César, un chaland en parfait état de conservation – ont encore ravivé son attachement à cet héritage, mais aussi mis en lumière un aspect plus intangible de son histoire, son activité fluvio-maritime.

Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, on trouve le témoignage d'antiquaires arlésiens collectionnant des objets de l'époque romaine, passés depuis dans le domaine public. Le premier musée archéologique de la ville a été inauguré en 1784, suivi d'un musée lapidaire vers 1825 ou encore, un siècle plus tard, d'un musée d'art chrétien. Il faut attendre 1995 pour qu'un musée archéologique de nouvelle génération ouvre ses portes, dans un bâtiment contemporain dessiné par l'architecte Henri Ciriani le long du fleuve, ancré sur le cirque romain dont les vestiges seront un jour, nous l'espérons, rendus au public.

Outre la conservation et la présentation de collections, ce musée se veut un institut de recherche sur la Provence antique. À ce titre, il a la particularité d'abriter des équipes pluridisciplinaires, dont un atelier de restauration de mosaïques qui intervient dans l'ensemble du bassin méditerranéen. Nous accueillons près de cent-soixante-dix mille visiteurs chaque année, pris en charge par une équipe de relation avec les publics extrêmement dynamique.

**Sabrina MARLIER** : Jusqu'à peu, les collections exposées au musée étaient uniquement consacrées aux découvertes archéologiques réalisées dans le sous-sol arlésien. Les prospections subaquatiques ont débuté dans les années 1980 sous l'égide d'un archéologue du ministère de la Culture. À l'époque en effet, des plongeurs privés commençaient à percevoir la richesse enfouie dans les limons : s'y trouvent des milliers, si ce n'est des millions d'objets archéologiques antiques. Les fouilles sont pourtant difficiles dans le Rhône, en raison d'une faible visibilité et de courants puissants.

Arles était un port fluvio-maritime majeur à l'époque romaine. Tous les produits alimentaires et les matières premières échangés dans le bassin méditerranéen y transitaient avant d'être réacheminés aux confins de l'Empire. Si la ville regorge de vestiges romains, il ne reste rien de ses structures portuaires antiques, attestées par de seules sources littéraires. Les aménagements des quais réalisés au XIX<sup>e</sup> siècle les ont effacées. C'est finalement dans le Rhône que l'on trouve les témoignages de cette activité.

### Les surprises d'un fleuve

En 2007, le fleuve a livré des pièces exceptionnelles, comme un Neptune de marbre, une Victoire en bronze doré ou une statue de captif, et surtout un buste attribué à Jules César qui aurait été réalisé de son vivant, véritable fleuron archéologique. L'exposition qui lui a été consacrée entre octobre 2009 et janvier 2011, occasion de retracer vingt ans de fouilles dans le Rhône, a suscité un immense emballement public et médiatique, en France et dans le monde. Le lendemain de l'annonce de la découverte, la ville de Rome sollicitait le prêt de l'objet. Le surlendemain, le Louvre nous appelait pour le même motif.

En un peu plus d'un an, cette exposition a attiré près de 400 000 visiteurs. En son sein, un petit pôle consacré à la navigation évoquait une épave, dite Arles-Rhône 3, qui avait commencé à être fouillée sous ma direction en 2007.

Venant renforcer cette conjoncture favorable, Marseille et la région Provence ont appris en 2010 que le titre de capitale européenne de la Culture leur était décerné pour 2013. Le conseil général des Bouches-du-Rhône et son président, Jean-Noël Guérini, ont alors décidé de renflouer une épave du Rhône afin qu'elle soit présentée

au public pour l'occasion, trois ans plus tard. Un tel projet avait déjà été envisagé, mais gelé faute de moyens. Ce frein était désormais levé. Le choix s'est porté sur Arles-Rhône 3, bateau à fond plat datant du milieu du I<sup>er</sup> siècle de notre ère. Il avait été découvert en 2004 sur la rive droite du Rhône, en face du musée. Les fouilles avaient débuté en 2007 à raison d'un mois par an, avec des budgets limités et une équipe réduite.

Ce bateau était un candidat parfait pour une présentation muséographique. Il avait coulé alors qu'il était encore utilisé, avec son chargement et l'équipement des marins, y compris leur matériel de cuisine. Nous faisons l'hypothèse, en raison de nombreux indices livrés par la fouille, qu'il a sombré alors qu'il était amarré, sous l'effet d'une entrée d'eau provoquée par une crue. Sa cargaison de pierres l'a littéralement scellé à la pente du fleuve. Il a ensuite été recouvert par un amoncellement des rejets liés à l'activité portuaire à l'époque romaine. Cela nous a permis de le découvrir deux mille ans plus tard dans un excellent état de conservation.



© Rémi Benaï/Cg13

Présentation du chaland au musée départemental Arles antique

## Coup de départ d'un marathon sprinté

Le ministère de la Culture a rapidement entériné la décision du conseil général de renflouer cette épave, qui a été classé trésor national. À l'époque, nous en avons exploré près de la moitié. Un compte à rebours très serré s'est alors enclenché : sans le savoir, nous nous lançons dans un marathon sprinté de trois ans. Il s'agissait non seulement de finir la fouille de l'épave, de la renflouer (accompagnée de milliers d'objets provenant du dépotoir portuaire dans lequel elle était enfouie) et de la restaurer, mais encore de concevoir un vaste projet muséographique et de piloter une extension du musée. Une nouvelle aile devait en effet accueillir le navire et près de cinq cents objets archéologiques touchant au port romain d'Arles.

### *Un pari titanesque*

Le pari semblait insensé. Nous ne pouvions le remporter avec des méthodes archéologiques traditionnelles : il fallait redoubler d'invention et d'agilité. L'opération s'est déroulée entre 2011 et 2013 avec un budget de 9 millions d'euros, financé en très grande partie par le conseil général et abondé par la Compagnie nationale du Rhône. Outre des moyens financiers, le département nous a assuré une fluidité administrative, en dédiant, par exemple, un ingénieur au montage des appels d'offres.

La première étape consistait à terminer la fouille de l'épave et du dépotoir attenant, puis à relever le bateau et des milliers d'objets. Nous disposions pour cela de sept mois – période d'autant plus courte que le Rhône n'offre que quelques fenêtres de plongée dans l'année.

À la suite d'un appel d'offres européen, une équipe d'une trentaine de personnes a été constituée sur le terrain. Résolument pluridisciplinaire – condition qui s'est révélée essentielle à la réussite –, elle réunissait des corps de métier qui n'avaient pas l'habitude de collaborer : archéologues-plongeurs, scaphandriers, restaurateurs, techniciens, photographes... Pour extraire chaque jour des centaines d'objets, les laver et les acheminer vers le musée, nous avons dû concevoir des méthodes spécifiques, rapides et efficaces. En moins de sept mois, nous avons tiré plus de quatre mille pièces de 900 mètres cubes de sédiments. Elles ont rejoint les réserves du musée et sont en cours d'étude, seule une petite partie étant présentée. Leur qualité est d'autant plus remarquable que les limons conservent parfaitement les matériaux organiques tels que le bois, l'os et le cuir.

Une fois le dépotoir dégagé, nous avons accédé à l'épave, à laquelle nous avons appliqué des moyens classiques de relevés et de documentation. Il a été décidé de renflouer ce navire de 31 mètres en le découpant en dix tronçons. Si nous l'avions laissé d'un seul tenant, nous l'aurions exposé à des courants susceptibles de l'emporter, et, techniquement, il aurait été difficile de l'émerger d'un bloc puis de l'acheminer tel quel à l'atelier de restauration à Grenoble. Du reste, les infrastructures de celui-ci n'avaient ni bassin ni outils adaptés à un si grand bateau. Un système de relevage a été conçu spécifiquement, en adéquation avec le terrain et avec nos délais très contraints.



© Rémi Bernal/Cg13

Levage d'un des tronçons

Assez complexe, il consistait à caler le tronçon à dégager dans un berceau métallique, à le scier puis à l'extraire des flots au moyen de palans. Une grue le chargeait ensuite à terre et le déposait dans un hangar où les bois étaient maintenus en eau pour ne pas se dégrader. Pendant deux semaines, des archéologues les nettoyaient et les documentaient, puis les envoyaient en restauration et passaient au tronçon suivant. Durant cette phase, nous avons pris le risque d'utiliser un outil de relevé 3D (le C-Track) propre à l'aéronautique et à l'industrie de pointe, mais qui n'avait jamais été employé en archéologie, afin de réaliser un relevé tridimensionnel de l'épave en temps réel. In fine, un puzzle géant de plus de deux cents pièces a été envoyé à l'atelier de restauration.

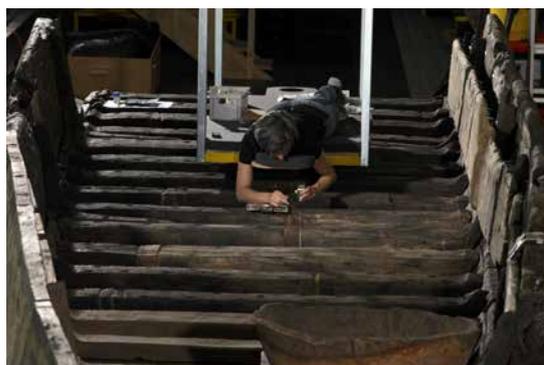
La créativité de l'équipe, son dynamisme et sa complémentarité disciplinaire ont permis de finaliser cette première phase dans les temps impartis. Nous avons également joui d'une chance extraordinaire, puisqu'en 2011, le Rhône a présenté un étiage très précoce et de longue durée. La dernière année similaire remontait à 1920. Nous avons ainsi pu travailler sept mois sans discontinuer et accumuler plus de quatre mille heures de plongée. Sans ces conditions favorables, nous n'y serions jamais parvenus. Le jour où le chantier a été démonté, le 3 novembre 2011, une très forte crue a sévi... fermant le Rhône à la plongée pour plusieurs mois.

Simultanément, le projet d'extension du musée avançait. La première pierre a été posée le 15 décembre 2011.

### *De surprises en prouesses*

Pour l'équipe archéologique s'est alors ouverte la deuxième étape. Les pièces détachées avaient été acheminées vers le site grenoblois du Commissariat à l'énergie atomique, dont un atelier, ARC-Nucléart, est spécialisé dans la restauration des bois gorgés d'eau. Jamais, toutefois, il n'avait travaillé sur une pièce d'une telle importance en si peu de temps. Là encore, les restaurateurs ont dû faire preuve d'inventivité. Un chimiste a ainsi imaginé une solution permettant de réduire les protocoles de traitement. Le principe était d'imprégner les pièces de bois pendant quelques mois d'une résine soluble dans l'eau, afin d'en renforcer les cellules. Une fois sorties des bassins, elles étaient asséchées dans un lyophilisateur, tandis que les parties métalliques subissaient un traitement mécanique. En complément, l'avant du bateau et le mât ont bénéficié d'une méthode nucléaire, l'exposition aux rayons gamma.

Mauvaise surprise à la sortie du bain, une réaction chimique s'est produite entre le fer des clous d'assemblage et les bois, provoquant un développement de sulfures susceptible d'altérer les pièces. L'épave du Vasa, fameux galion ayant sombré en 1628, aujourd'hui exposé à Stockholm, avait souffert de la même avarie. Tirant parti de son retour d'expérience, nous avons décidé de retirer les mille sept cents clous du bateau pour cureter les bois. Inutile de préciser que cette opération, qui n'était pas prévue au cahier des charges, a ajouté une pression supplémentaire sur l'équipe. Une fois les bois traités, ils ont été montés à blanc en atelier, par tronçons (en commençant par la moitié arrière du chaland), puis redémontés, reconditionnés et transportés au musée en vue du montage final.



La restauration

Parallèlement à la restauration, était effectuée une documentation des pièces, dans la perspective d'études scientifiques, mais aussi pour livrer rapidement aux restaurateurs le mode d'emploi du remontage du bateau.

Grâce aux plans issus de l'étude de l'épave, le support de présentation de l'épave a pu être fabriqué, véritable ouvrage d'art de 8 tonnes d'acier. Il était prêt avant même que la restauration du bateau soit terminée.

Autre prouesse technique, un de nos photographes a produit un photomontage de l'épave entière en la reconstituant pièce par pièce. Cette image était destinée au *National Geographic* qui a couvert l'ensemble de l'opération. Ce photographe est le premier à avoir vu l'épave complète. Sous l'eau, en effet, nous ne l'apercevions que par segments d'à peine plus de 50 centimètres. Quant à l'atelier de restauration, il l'a traitée par tronçon. Il a donc fallu attendre l'inauguration pour la découvrir d'une pièce.

Le 3 octobre 2013, trois ans après la décision de relever l'épave, nous posons la dernière pièce du puzzle. Le lendemain, le président du conseil général inaugurerait la nouvelle aile dédiée au port fluvio-maritime d'Arles. Je ne suis pas certaine qu'il ait mesuré l'exploit réalisé par la centaine de personnes investies dans cette aventure muséographique.

## Des retombées par myriades

**Fabrice DENISE** : Nous sommes loin d'avoir mesuré toutes les retombées d'Arles-Rhône 3. Elles sont d'abord scientifiques. En apprenant le calendrier qui nous était fixé, la communauté riait sous cape. Personne n'y croyait. Nous avons prouvé qu'en innovant, il était possible de raccourcir un certain nombre d'étapes.

La fouille a aussi donné lieu à un ouvrage scientifique (publié en 2014 dans la collection du CNRS *Archaeonautica* sous la direction de Sabrina Marlier), somme d'études témoignant des multiples domaines d'investigation nourris par cette épave et couvrant plus de quinze disciplines.

**Sabrina MARLIER** : Nous avons pu reconstituer l'histoire de ce bateau, depuis sa construction jusqu'à son naufrage, en retrouvant la provenance et la période d'abattage de ses bois, ainsi que la provenance des pierres transportées lors de son dernier voyage – la carrière de Saint-Gabriel, à 15 kilomètres au nord d'Arles. La présence, dans les matériaux d'étanchéité, de champignons se fixant sur des déjections d'herbivores attestait que ce navire avait transporté, à un moment de son utilisation, des animaux vivants. Quant au mobilier trouvé dans le dépotoir, datant du Haut-empire, il comptait des amphores sur lesquelles figuraient encore des inscriptions, véritables étiquettes commerciales apportant des données inédites. C'est une mine d'or à exploiter pendant une dizaine d'années. Il est rare, lorsqu'on travaille sur une épave antique, de trouver des manifestations aussi précises de son contexte économique.

Un autre aspect passionnant de l'étude touchait aux techniques de navigation, en particulier au halage. Des sources écrites et iconographiques témoignent qu'il était pratiqué à l'Antiquité. Il était exclusivement humain sur le Rhône

jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, après quoi, faute de main-d'œuvre, les chevaux ont pris la relève. Le halage a perduré sur le Rhône jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Chance exceptionnelle, nous avons trouvé sous le chargement de pierres le mât de halage du navire. C'est un *unicum* archéologique : jamais cette pièce n'avait été découverte pour l'Antiquité ni pour les périodes médiévale et moderne. Grâce à des sources médiévales et modernes précisément, nous avons pu calculer que vingt personnes suffisaient à tirer les 30 tonnes que représentait ce navire chargé. C'est très peu. Long, fin et profilé, ce petit porteur évoluait sans doute dans un espace de navigation restreint, la section inférieure du Rhône. Peut-être a-t-il été construit dans les chantiers navals d'Arles, très actifs à l'époque. Nous l'imaginons descendre le fleuve avec une cargaison de pierres, puis le remonter chargé d'animaux qu'il livrait aux bouchers établis sur les bords du Rhône. Un tel témoignage de la vie locale ouvre des champs d'étude extraordinaires.

**Fabrice DENISE** : Les retombées médiatiques d'Arles-Rhône 3 ont été majeures, d'autant que l'archéologie, en particulier sous-marine, nourrit un riche imaginaire. Les télévisions ont accouru, demandant toujours plus d'exclusivités. Les médias locaux se sont bien évidemment régalez de cette aventure qui se déroulait dans la ville, aux yeux de tous. Le dossier complet du *National Geographic* consacré à l'épave a été édité dans une centaine de pays et une trentaine de langues. Le Premier ministre chinois a exigé de faire une escale à Arles au détour d'une visite officielle en France. Des visiteurs viennent aujourd'hui d'Asie du Sud-Est et d'Amérique du Nord voir ce bateau dont le *National Geographic* a relaté le miracle.

L'opération a été présentée dans de nombreux colloques et expositions de par le monde. Grâce à elle, le musée Arles antique a renforcé son inscription dans des réseaux internationaux. Il a rejoint l'Association des musées maritimes de la Méditerranée ou encore le Groupe d'études et d'information pour le suivi des épaves restaurées, qui rassemble des compétences du monde entier.

Nous avons imaginé de nouvelles formes de médiation pour partager avec les Arlésiens cette aventure qui se déroulait sur un site inaccessible et invisible, à 9 mètres de profondeur : dialogues avec des plongeurs équipés de caméras et de micros, conférences à bord d'un bateau croisant sur les zones de fouille, projections en plein air retraçant l'avancée des découvertes archéologiques, jumelage avec un collègue proche du lieu de fouille, visites du chantier par des scolaires et rencontres avec l'ensemble des corps de métier mobilisés, maquette tactile destinée au public non-voyant...

L'opération a imprégné Arles et fait battre le cœur de la ville et de ses habitants. Ces derniers ont manifesté un énorme engouement. À titre d'illustration, une association de quartier a confectionné une réplique de la proue du chaland grandeur nature, qui a circulé dans la ville à l'occasion de la traditionnelle fête des Prémices du riz et de son corso de septembre. Grand prix assuré ! Devant cette ferveur, le musée a décidé d'organiser une exposition participative rassemblant des témoignages d'écoliers et d'habitants sur leur perception de l'épave.

Nous avons également multiplié les propositions culturelles autour de l'opération, proposant par exemple à des artistes de livrer leur regard sensible sur la fouille. Le performeur Abraham Poincheval, qui remontait le Rhône dans une grande bouteille de plexiglas, a fait escale à Arles où il lui a été remis une maquette du chaland. La manifestation Museomix, marathon créatif de la médiation culturelle, a été l'occasion d'imaginer de nouvelles façons de transmettre nos découvertes au public.

Aujourd'hui, il n'est pas question de nous endormir sur les lauriers d'Arles-Rhône 3. Les fresques exceptionnelles qui viennent d'être découvertes dans la ville réservent de nouvelles surprises...

## Une équipe tout-terrain

**Un Intervenant :** *Comment avez-vous insufflé un esprit d'équipe à tous les collaborateurs rassemblés au long de ces trois ans ? L'équipe qui était présente avant le lancement du projet s'est-elle sentie dépossédée de son musée ?*

**Sabrina Marlier :** Le noyau dur de l'équipe avait commencé à travailler sur cette épave dès 2006, à mes côtés. Et il se trouve que l'ancienne coresponsable de la fouille faisait partie de la société qui a remporté le volet archéologique de l'appel d'offres. L'équipe a été élargie à de nouveaux corps de métiers, dont des scaphandriers – collaboration inédite pour des archéologues. Nous étions une trentaine sur le terrain, mais le projet a réuni au total une centaine de personnes. La connexion s'est établie assez naturellement, car nous étions tous animés par la même énergie et l'envie de réussir ensemble. Les scaphandriers, par exemple, étaient passionnés par le patrimoine et conscients de participer à une aventure hors norme. Le personnel d'accueil du musée était porté par le même enthousiasme. Il se rendait régulièrement sur le chantier, et je diffusais un bulletin d'actualité aux agents du musée et de la collectivité. Nous organisions régulièrement des moments festifs pour entretenir l'énergie. Il était indispensable que nous soyons soudés pour soutenir une telle pression.

**Fabrice Denise :** L'opération Arles-Rhône 3 n'a pas suscité de rupture en termes de management, mais plutôt d'échelle. Cela étant, le musée venait de faire face à une fréquentation de quatre cent mille visiteurs pour l'exposition Jules César, alors qu'il avoisinait jusque-là quatre-vingt mille. L'équipe avait démontré sa capacité à résister à cette première secousse et à un changement de dimension.

La force du musée tient à l'intérêt que portent toutes ses équipes à "l'envers du décor", à la dimension scientifique des collections. Les agents d'accueil ont à cœur de répondre aux questions du public sur les découvertes archéologiques relatées dans le journal local ou à la télévision. Depuis la création du service archéologique de la ville d'Arles en 1974, les musées consacrent des présentations à l'actualité des fouilles. Cette dimension est devenue habituelle pour nos collaborateurs.

Dans le cas d'Arles-Rhône 3, tous les corps de métier ont partagé le sentiment de prendre part à une expérience unique, jusqu'aux plombiers et électriciens qui intervenaient sur le chantier de la nouvelle aile. Du reste, les rebondissements archéologiques avaient une incidence directe sur leur propre travail. Il faut avoir conscience que les choix architecturaux et techniques de la nouvelle aile ont été faits alors que nous n'avions pas une vision complète de l'épave. Lorsque le mât a été découvert sous la cargaison, véritable surprise, l'architecte a été pris de panique : tiendrait-il sous le plafond ? Heureusement, c'était le cas ! De même, le chauffagiste savait que pour assurer la bonne conservation de l'épave, il devrait livrer un bâtiment parfaitement thermo-régulé. Son action allait au-delà d'un simple chantier et touchait à la préservation du patrimoine. La détérioration du Vasa avait d'ailleurs été causée par une panne de climatisation. Nous avons tous été grisés par ce télescopage entre l'Antiquité et l'époque contemporaine, la première imposant ses conditions aux aménageurs d'aujourd'hui.

**Int. :** *Quelles sont vos préoccupations actuelles, maintenant que l'épave est exposée ?*

**S. M. :** Du point de vue scientifique, l'enjeu est d'assurer la bonne conservation du bateau. Par ailleurs, quatre mille objets découverts sur l'épave sont encore en réserve : il faudra une dizaine d'années pour tous les documenter et les étudier. Nous montons des collaborations avec des collègues de l'université, du CNRS et du ministère de la Culture, auxquels nous offrons volontiers des collections à étudier. La publication grand public rendant compte de tous les aspects de cette opération est en train d'être finalisée.

En parallèle, je travaille sur les collections ayant trait à l'accastillage et à l'équipement des bateaux découverts dans le Rhône, qui apportent des informations sur la navigation dans l'Antiquité. J'ai près de cinq cents objets à étudier dans ce cadre. Ils donneront lieu à une petite exposition temporaire l'année prochaine.

Nous approfondissons par ailleurs le volet de la médiation, pour transmettre au public les apports scientifiques livrés par cette épave. Cela passe par des outils numériques, des conférences, des livrets pédagogiques...

Les suites d'Arles-Rhône 3 nous occuperont encore pendant des années, mais nous ne nous contenterons pas de cet acquis. Les fresques découvertes récemment dans le quartier de Trinquetaille s'annoncent très prometteuses.

## Richesses archéologiques et enjeux politiques

**Int. :** *Dans le cadre de ce projet, comment la ville d'Arles et le Conseil général des Bouches-du-Rhône ont-ils coopéré et se sont-ils réparti les missions ?*

**F. D. :** Le musée Arles antique était municipal à son ouverture en 1995, puis a été placé sous la tutelle du département en 2003, la ville peinant à en financer le fonctionnement et le développement. La ville et le département sont liés par une convention bienveillante. L'opération Arles-Rhône 3 s'est déroulée sur cet arrière-plan. D'un point de vue juridique, l'extension du musée fait coexister trois entités : les découvertes tirées du fleuve sont la propriété exclusive de l'État, les acquisitions réalisées depuis 2003 appartiennent au département et le stock ancien de collections est municipal. Ce simple contexte incite les collectivités à collaborer. Il se trouve aussi que politiquement, la configuration était favorable au dialogue.

Petite anicroche au tableau, une semaine après l'annonce de la découverte du buste de César, le président de la région Languedoc-Roussillon, Georges Frêche, exigeait de récupérer les pièces au motif qu'elles avaient été trouvées sur son territoire, du côté gardois du fleuve...

**Int. :** *L'État, propriétaire des découvertes faites dans le fleuve, peut-il les placer en dépôt dans un autre musée ou les mettre en vente ?*

**F. D. :** Une collection, dès lors qu'elle intègre un inventaire muséographique, est inaliénable et imprescriptible. La politique de dépôt de l'État dans les musées de province tient désormais compte, entre autres, des conditions de découverte des éléments archéologiques. Si le buste de César avait été trouvé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il aurait immédiatement rejoint les collections du Louvre ! Une convention avec l'État encadre le statut des collections que nous avons en dépôt. Théoriquement, l'État pourrait récupérer le chaland pour lui faire intégrer un autre musée, mais une telle mesure serait très impopulaire. Ajoutons que depuis juillet 2016, l'État exerce une propriété intégrale sur toutes les découvertes faites dans le sous-sol. C'est une révolution, dont nous n'avons peut-être pas encore pris toute la mesure.

## Arles, ville de culture

**Int. :** *Comment vous inscrivez-vous dans l'écosystème culturel qui se développe à Arles et qui donne une bonne place à la création contemporaine ?*

**F. D. :** La plupart des musées de la ville composent leur programme d'expositions temporaires de façon concertée et à contre-saison. L'été, les Rencontres de la photographie attirent déjà plus de cent mille visiteurs. Il n'y a donc pas lieu de renforcer l'offre estivale. C'est pourquoi nous ouvrons généralement nos expositions à l'automne.

Sous l'égide du Comité départemental de tourisme des Bouches-du-Rhône, nous avons intégré un réseau de huit institutions culturelles du territoire et constitué un parcours de visite commun autour du thème de l'appel du large. Dans ce cadre, l'épave est l'occasion d'évoquer la question des échanges par voie fluviale et maritime. La prochaine étape consistera à instaurer une billetterie commune pour ce parcours et à harmoniser la politique tarifaire.

Nous entretenons aussi une relation particulière avec la direction du port fluvio-maritime d'Arles, qui est encore bien actif. Nous n'hésitons pas à organiser des conférences croisées où le regard d'économiste de l'actuel directeur du port croise celui d'un archéologue ou d'un médiéviste travaillant à partir de sources littéraires et iconographiques, pour comprendre les ruptures et continuités de cette dimension de la ville, souvent méconnue. Les visiteurs n'imaginent pas qu'Arles était le premier port fluvio-maritime de France au XIX<sup>e</sup> siècle, avant que cette activité soit bouleversée par l'arrivée du train. Nous tissons des liens entre l'Antiquité et des considérations actuelles susceptibles de parler à tous les publics.

Quant à la relation entre l'archéologie et l'art contemporain, elle prend forme dans le cadre de la Fondation LUMA, qui est entièrement portée par un mécène privé, la famille Hoffmann. C'est aussi sous l'impulsion de cette dernière que la Fondation Van Gogh a ouvert récemment ses portes à Arles. Luc Hoffmann, ornithologue et cofondateur du WWF, a créé en Camargue, en 1954, le domaine de la Tour du Valat, centre de recherche pour la conservation des zones humides méditerranéennes, qui emploie aujourd'hui cent vingt chercheurs sur fonds privés. Sa fille Maja est à la tête de LUMA Arles.

Ce projet sera abrité dans une tour conçue par Franck Gehry sur le terrain des anciens ateliers SNCF d'Arles. Maja Hoffmann ne souhaite en faire ni un musée, ni un centre d'art, ni un espace de présentation de ses propres collections, mais un lieu dédié à la recherche et aux interactions entre l'art et la science. Il accueillera des résidences d'artistes et des collaborations inédites, avec l'ambition de penser la ville de demain sous différents aspects : mobilité, recyclage, art contemporain, archéologie... Déjà, dans les ateliers LUMA, des designers expérimentent des matériaux de construction issus d'algues prélevées en Camargue et recyclées. Ils les ont utilisés pour réaliser des formes à partir de fichiers 3D d'objets de nos collections. La proximité et la petite échelle de la ville facilitent les rencontres et permettent de faire se télescoper des univers a priori étrangers.

Nous lançons également un projet avec la Fondation LUMA autour des fameuses fresques du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. que nous sommes en train de découvrir dans le sous-sol de la ville. Jusqu'à présent, il fallait aller à Pompéi pour en voir de semblables – à croire que des artistes romains sont venus peindre à Arles les maisons des premiers colons installés par Jules César. Ces œuvres ont suscité l'intérêt d'une équipe de designers, notamment hollandais, qui ont convaincu la Fondation LUMA d'y consacrer une résidence. L'idée est la suivante : pendant trois ans, des designers et des archéologues imagineront ensemble de nouvelles façons de mettre en valeur et de restituer un tel patrimoine au public. Durant cette période, le musée délocalisera chez LUMA cet atelier de remontage d'enduits peints, en faisant le pari d'une confrontation à des savoir-faire et des environnements technologiques inhabituels. À l'horizon 2025, l'objectif est que le musée ouvre un nouvel espace où le visiteur s'immergera dans une chambre à coucher contemporaine de Jules César.

Plus largement, les projets associant architecture contemporaine et collections archéologiques essaient sur le territoire : après la réouverture du musée d'Histoire de Marseille en 2013, Norman Foster livre actuellement le bâtiment d'un grand musée archéologique consacré à la Narbonnaise, et Nîmes ouvrira en juin 2018 son musée de la romanité conçu par Elizabeth de Portzamparc.

## Entretenir la flamme avec les publics

**Int. :** *Comment conciliez-vous les fonctions de conservateur et de responsable du Département des publics, à certains égards antagonistes ?*

**F. D. :** L'environnement professionnel évolue dans les musées. Aujourd'hui, le souci de la médiation imprègne toutes les fonctions attachées au patrimoine, qu'il s'agisse des conservateurs, des restaurateurs ou des archéologues. Notre musée a poussé très loin la réflexion sur la politique des publics, considérant que les dimensions scientifique et culturelle devaient être équilibrées.

**S. M. :** Nos équipes travaillent en interaction, sans cloisonnement. Bien qu'étant archéologue de formation, je consacre mon temps au Département des publics, afin de lui transmettre la matière scientifique et de l'aider à la mettre en valeur. Je l'ai par exemple accompagné dans la production d'une maquette tactile à destination des visiteurs aveugles.

**Int. :** *Les découvertes du buste de César et de l'épave ont-elles durablement accru la fréquentation de votre musée ? Passé le coup de foudre, avez-vous souffert d'un "effet lune de miel", à l'instar du Centre Pompidou Metz ou du Louvre Lens ?*

**F. D. :** Le guide Michelin a attribué une troisième étoile au musée, ce qui signifie qu'il mérite à lui seul le voyage à Arles. Cela a un impact direct sur la fréquentation tout au long de l'année.

L'exposition sur Jules César avait attiré quatre cent mille visiteurs en quatorze mois. Lissée sur l'année, cela représente une fréquentation à peine supérieure à celle qu'a occasionnée Arles-Rhône 3 dans ses premiers temps.

Nous avons effectivement ressenti un certain “effet lune de miel” vis-à-vis du public de proximité, passé l’afflux fin 2013 et 2014. Depuis, ce motif de visite s’est estompé pour ces visiteurs locaux, qui représentent 50 % de notre fréquentation. Nos expositions temporaires restent néanmoins un moteur d’attractivité. En contrepartie, la part du public international monte en puissance, passant d’à peine 15 % il y a cinq ans à 30 % aujourd’hui. Nos visiteurs étrangers sont majoritairement européens, avec les Allemands en tête, tandis que les Américains constituent le gros du contingent extra-européen.

Abstraction faite des expositions temporaires, j’estime empiriquement que la fréquentation des collections permanentes a été dopée de 30 % par Arles-Rhône 3. On ne visite pas ce musée par hasard, mais pour des objets marquants et médiatisés. L’épave, unique au monde, l’emporte sur le buste de César en termes d’expérience de visite. Cette fréquentation ne s’est pas essouffée : elle a d’ailleurs crû de 15 % entre les étés 2016 et 2017. Nous sommes aujourd’hui le musée archéologique le plus fréquenté en France.

Arles bénéficie d’une situation très avantageuse, à moins d’une heure de voiture de Montpellier, Nîmes, Avignon et Marseille. Ce bassin de vie de trois millions de personnes constitue un réservoir de public. Pour autant, le musée Arles antique souffre d’une déperdition au regard des six cent mille visiteurs qui fréquentent les monuments de la ville annuellement. Il y a dix ans, le musée était perçu par les touristes comme un lieu potentiellement attractif, mais à visiter en dernier ressort, après avoir épuisé les autres ressources de la ville. Une enquête de 2013 révèle qu’il est désormais cité comme un motif de visite à Arles, au même titre que l’amphithéâtre. En réalité, il reste quelque peu délaissé. Il est vrai que notre musée est légèrement excentré, sur une presqu’île, séparé du centre-ville par une rocade autoroutière. Bien qu’on puisse le rejoindre en un quart d’heure à pied depuis la gare et qu’une navette gratuite le desserve toutes les demi-heures, son accessibilité reste un frein. Avec l’aide d’urbanistes, nous travaillons à reconnecter le site du musée et la ville. Déjà, un jardin public d’inspiration romaine est aménagé à son abord. Demain, la rocade deviendra une desserte locale, les vestiges du cirque romain seront mis en valeur, un espace de loisirs et un port de plaisance pourraient voir le jour au droit du musée. Dans une quinzaine d’années, l’environnement du musée sera donc plus accueillant.

Nous nous attachons aussi à inscrire plus fortement les collections dans le contexte immédiat : depuis la nouvelle aile, vous apercevez le fleuve où a été mis au jour le buste de César et l’endroit précis où a été découverte l’épave. Arles vous apparaît comme un port de l’antiquité méditerranéenne. Jusque-là, le propos du musée était plus resserré, empreint d’une certaine glorification du passé local antique de la ville. Les télescopes entre l’Antiquité et le contemporain enrichissent l’expérience de visite, et nous devons les accentuer.

**S. M. :** Les fouilles ont contribué à changer le regard des Arlésiens sur le fleuve, dont une crue avait causé d’importants dégâts en 2003. Les inondations ont été l’occasion de repenser l’aménagement des quais du Rhône pour en faire un parcours de promenade. Après l’avoir longtemps délaissé, les habitants se tournent à nouveau vers le fleuve. Espérons qu’ils seront toujours plus nombreux à se laisser porter jusqu’au musée Arles antique.

## ■ Présentation des orateurs ■

**Fabrice Denise** : Conservateur du patrimoine au musée départemental Arles antique ; il dirige le Département des publics du musée qui est chargé de la programmation culturelle et éducative, de la valorisation de la recherche, des partenariats et de l'accueil des visiteurs ; historien et archéologue de formation, il a intégré le musée en 1999 après une mission à l'Inspection générale des musées de France ; il a récemment codirigé avec Daniel Jacobi un ouvrage portant sur les médiations de l'archéologie (Éditions Universitaires de Dijon, collection Ocim, octobre 2017).

**Sabrina Marlier** : Archéologue-plongeuse et docteur en archéologie navale antique méditerranéenne, diplômée de l'Université Aix-Marseille ; elle a dirigé et codirigé plusieurs fouilles d'épaves dans le Rhône, en Croatie et en Corse avant de rejoindre les équipes du musée départemental Arles antique en 2011 afin de diriger la fouille du site Arles-Rhône 3 et de coordonner les opérations, du fleuve au musée ; elle est aujourd'hui attachée de conservation au musée et continue ses études sur les navires et la navigation, en lien avec le fleuve.

---

Diffusion novembre 2017

---