

# Revue d'histoire maritime

27

Chronique Bouat-Ferlier, Cordier, Le Corre & Madet-Vache - 979-10-231-1965-7

Mer et techniques



**Revue  
d'histoire  
maritime**

**27**

**Mer et techniques**

## SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
(33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0640-4

© Sorbonne Université Presses, 2021

PDF complet : 979-10-231-1951-0

Tirés à part :

Éditorial – 979-10-231-1952-7

Introduction – 979-10-231-1953-4

Daeffler – 979-10-231-1954-1

Hulot, Jaouen & Rieth – 979-10-231-1955-8

Fourt, Faget & Pérez – 979-10-231-1956-5

Jubelin – 979-10-231-1957-2

Llinares – 979-10-231-1958-9

Bartolotti – 979-10-231-1959-6

Strigler – 979-10-231-1960-2

Barron – 979-10-231-1961-9

Varia Périsse – 979-10-231-1962-6

Varia Idoux-Renard – 979-10-231-1963-3

Varia Bonin – 979-10-231-1964-0

**Chronique Bouat-Ferlier, Cordier, Le Corre & Madet-Vache – 979-10-231-1965-7**

Comptes rendus – 979-10-231-1966-4

Impression & brochage : SEPEC - France

Numéro d'impression : 03265191110

Dépôt légal : janvier 2020

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (26) était consacré au « Financer l'entreprise maritime ». Le prochain numéro (28) aura pour thème « Sortir de la guerre ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

## DOSSIER MER ET TECHNIQUES

Mer et techniques	
Sylviane Llinares.....	11
La construction navale en Normandie aux XVI <sup>e</sup> et XVII <sup>e</sup> siècles	
Évolution et influences	
Michel Daeffler.....	17
Le caboteur d'Erquy-Les-Hôpitaux (Côtes-d'Armor) :	
une « exception architecturale » ponantaise au XVII <sup>e</sup> siècle ?	
Olivia Hulot, Marine Jaouen, Éric Rieth .....	35
De la pierre au Fernez :coexistence et évolution des techniques de pêche des	
éponges commerciales en Méditerranée orientale durant l'entre-deux-guerres	
Maïa Fourt, <i>Daniel Faget</i> , <i>Thierry Pérez</i> .....	55
Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique	
du début de l'époque moderne	
Alexandre Jubelin.....	73
Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre	
au XVIII <sup>e</sup> siècle	
Sylviane Llinares.....	87
Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs	
artificiels dans l'espace méditerranéen (années 1830-1870)	
Fabien Bartolotti.....	103
Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825)	
Edgard Strigler.....	119
Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX <sup>e</sup> siècle	
Géraldine Barron .....	133

## VARIA

Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage (xv <sup>e</sup> -xvi <sup>e</sup> siècles) Sébastien Périsse .....	149
Territorialisation d'un espace urbain portuaire Concarneau au xix <sup>e</sup> siècle : un modèle ? Bénédicte Idoux-Renard .....	181
Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : Les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 Hubert Bonin .....	207

## CHRONIQUE

Le musée de la Marine se rénove! Vincent Bouat-Ferlier/Julien Cordier/Florence Le Corre/Annie Madet-Vache .....	227
--	-----

## COMPTES RENDUS

Bernard Michon (dir.), <i>Les Européens et les Antilles (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)</i> , Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 245 p. ....	249
Vice-amiral d'escadre Éric Schérer, <i>Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes (1830-1940)</i> , Bernard Giovanangeli éditeur, 2017, 366 p. Préface du chef d'état-major de la Marine, amiral Christophe Prazuck. ....	251
Jacques F. Thomazi, <i>La Force X à Alexandrie (1940-1943)</i> , Lille, Catherine Thomazo via Thebookedition.com, 2017, 332 p. ....	256







# Chronique



*Vincent Bouat-Ferlier*

*Conservateur en chef du patrimoine, chef du projet muséographique  
(présentation du projet muséographique)*

*Julien Cordier*

*Architecte diplômé d'État, chef de projets rénovation des bâtiments et de la  
logistique des projets (présentation du projet architectural)*

*Florence Le Corre*

*Conservateur du patrimoine, chef du service recherche (présentation générale,  
présentation du déménagement et des collections de la bibliothèque)*

*Annie Madet-Vache*

*Chef du service conservation par intérim  
(présentation des collections d'objets)*

227

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 27 • SUP • 2019

Le musée national de la Marine a été créé au palais du Louvre en 1827 sur décision de Charles X. Très vite à l'étroit, il s'est installé au palais de Chaillot en 1943. Il s'est depuis beaucoup professionnalisé, a proposé de nombreuses expositions qui ont attiré un grand nombre de visiteurs. Néanmoins, la nécessité de renouveler la présentation de la collection permanente, de clarifier son discours et d'élargir la typologie et le nombre de ses visiteurs a fait s'imposer peu à peu le projet de sa rénovation. Celle-ci comporte trois volets : la refonte complète de l'architecture intérieure du musée ; une nouvelle présentation de la collection permanente ; une réorganisation des services du musée.

\*\*\*

Cette rénovation a été lancée 6 octobre 2015 ; Jean-Yves Le Drian, alors ministre de la Défense, annonce son financement pour un montant de 50 millions d'euros. Un comité scientifique est donc constitué sous la présidence de Alain Cabantous, professeur émérite d'histoire moderne à l'université de Panthéon-Sorbonne : treize thématiques susceptibles d'attirer un large public sont ainsi définies telles les richesses de la mer, les routes maritimes, l'incarnation de la mer dans la littérature et les beaux-arts, les découvertes scientifiques ou la géographie maritime. Des enquêtes de publics sont commandées, qui mettent en évidence

l'intérêt pour certains sujets et vont orienter les choix de présentation des collections. En parallèle est rédigé le projet scientifique et culturel, document réglementaire qui définit ainsi les intentions du musée à sa réouverture : faire de la mer et de l'aventure maritime un sujet d'intérêt pour tous les publics, pour lesquels la visite doit être réfléchie comme une expérience et une source de plaisir ; mettre en valeur les collections du musée ; transmettre des valeurs de courage, de solidarité, de curiosité, de fraternité et de convivialité ; renforcer le lien entre l'armée et la jeunesse et l'esprit de défense.

228

Le musée national de la Marine a en effet l'ambition d'accueillir des visiteurs plus nombreux : outre les personnes individuelles, les familles de l'Ouest parisien et les groupes, qui sont venus en nombre jusqu'à sa fermeture en mars 2017, il veut aussi intéresser les familles de toutes régions, les adolescents, les touristes français et étrangers ainsi que les spécialistes et amoureux de la mer. Il veut aussi encourager le lien entre les générations à l'aide de médiations originales, favoriser la convivialité à travers une ambiance et des espaces repensés, faciliter l'appropriation des informations et des collections. Il veut enfin développer la recherche scientifique, en lien avec différents partenaires tels d'autres musées, l'Université, le CNRS, les institutions d'enseignement supérieur dans le domaine de l'histoire maritime, l'histoire de l'art et l'histoire du patrimoine.

Le musée de la Marine au palais de Chaillot a fermé ses portes le 31 mars 2017. Depuis, ses équipes se sont mobilisées sur des dossiers prioritaires pour que le musée rouvre ses portes au printemps 2022 : programmer la rénovation architecturale – puisque l'ensemble des espaces occupés au palais de Chaillot doit être redimensionné au regard des projets et objectifs du musée ; préparer le déménagement des collections et des personnels, qui ont dû libérer les espaces occupés dans le palais de Chaillot au printemps 2019 pour que commencent les travaux de réaménagement ; élaborer le nouveau programme de présentation des collections permanentes ; construire le modèle économique du nouveau musée qui est désormais tenu de vivre principalement sur ses ressources propres : vente de billets d'entrée à 3 10 000 visiteurs, rentabilisation des espaces commerciaux : boutique, restaurant, auditorium, location de bureaux et de salons, produits dérivés, publications ; réfléchir à sa réorganisation interne au regard des missions qui seront celles du musée à sa réouverture ; continuer d'accompagner dans leurs projets les musées des ports localisés à Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon : ceux-ci font en effet partie du musée national de la Marine et lui permettent de rayonner à travers la présentation locale de ses collections, l'organisation d'expositions et de nombreuses propositions d'animations en direction de tous ses publics.

## LE PROJET ARCHITECTURAL

Si l'installation du musée national de la Marine dans l'écrin patrimonial du palais de Chaillot en 1943 a pu être considérée comme une véritable renaissance, les surfaces d'expositions étant trois fois supérieures à celles du Louvre, l'aspiration du projet actuel est un véritable changement d'amure. En effet, le musée d'aujourd'hui est l'un des derniers grands sites muséaux parisiens à ne pas avoir conduit sa rénovation et l'établissement n'a fait l'objet d'aucun chantier d'envergure depuis cette installation au milieu du xx<sup>e</sup> siècle.

\*\*\*

C'est bien dans un site patrimonial majeur que le futur grand musée maritime du xxi<sup>e</sup> siècle prendra place. Un palais dont l'approche historique sera ici volontairement synthétisée en deux grandes époques de la colline de Chaillot, emplacement symbolique qui sera choisi pour la construction du palais du Trocadéro pour l'Exposition universelle de 1878.

Le groupement d'architectes, dont le spécialiste de l'architecture-décor Gabriel Davioud, conçoit un édifice temporaire accueillant dans sa partie centrale, une salle de spectacle, d'où deux ailes en arcature se développent, musée des Monuments français d'une part et de l'Ethnographie de l'autre, afin d'encadrer un jardin en amphithéâtre sur la Seine en contrebas. La construction, de style éclectique et Art-Déco, en pierres de moellons, briques pleines et fer permet de répondre par l'expérimentation d'une architecture plus fantaisiste qu'audacieuse à la demande du programme de créer un bâtiment qui serve plutôt qu'esthétique. En plus d'un parti esthétique très tranché, qui lui vaudra de nombreuses critiques de la part de ses contemporains, la grande salle de spectacle est mal conçue et peu commode d'un point de vue de l'acoustique et de la qualité visuelle pour les spectateurs. Pour l'Exposition universelle de 1937, la décision est prise de modifier profondément la construction (fig. 1).

Sous la direction des architectes et grands prix de Rome Léon Azéma, Jacques Carlu et Louis-Hippolyte Boileau, le palais de Chaillot se métamorphose pour devenir le palais du Trocadéro. La grande salle du centre est rasée pour laisser place à une large esplanade ouvrant la perspective vers la tour Eiffel et le Champ-de-Mars, les volumes abritant le nouveau théâtre sont créés en excavation sous cette nouvelle place. Les deux ailes sont largement transformées par un chemisage en béton armé et soubassements en briques pleines avec la mise en place en façade d'un habillage en pierre de Bourgogne. L'architecture monumentale est accentuée par les verticales des baies qui filent sur toute la hauteur de la construction. Les ailes se trouvent alors composées de deux pavillons (« Tête » et « About ») et de deux longues galeries parallèles ; au nord la galerie « Davioud », dont le volume est modifié par la mise en place d'une

1. Chantier de démolition de l'ancien Palais de Chaillot et de construction du Palais du Trocadéro, lors des grèves de 1936, pour l'exposition universelle de 1937







voussure en staff pour cacher les fermes métalliques et aveugles ; au sud la galerie « Carlu », ouverte sur le jardin et dont la volumétrie est deux fois moins élevée que la précédente. Le bâtiment reflète très largement, de par sa symétrie, son axialité et son aspect colossal, l'architecture d'entre-deux-guerres<sup>1</sup>.

Le musée national de la Marine prend place dans l'une des deux ailes du palais, l'aile « Passy », en partie enclavée par le dessous et par le dessus par les espaces du musée de l'Homme. Les volumes dont bénéficie l'établissement sont exceptionnels, notamment les deux galeries de 150 mètres de long avec des volumes très généreux, allant de 6 à 12 mètres de haut. Ses volumes sont un atout majeur pour les futurs espaces d'expositions.

Les modifications successives et les différentes techniques de construction employées confèrent à l'ensemble de l'édifice une complexité structurelle et architecturale, constituant un véritable défi pour l'installation du futur musée national de la Marine et des nombreux travaux en perspectives qui seront à mener par l'équipe d'architectes désignés.

232

\*\*\*

Malgré sa reconnaissance internationale comme l'un des plus importants musées maritimes du monde, son emplacement dans un site patrimonial exceptionnel et la richesse et la diversité de ses collections, missions et activités, la fréquentation se stabilise autour de 180 000 visiteurs à l'année. Un rapide état des lieux du musée actuel, qui n'a jamais fait l'objet d'une rénovation complète depuis son installation au palais de Chaillot, soulève de nombreux dysfonctionnements et des non-conformités aux législations en vigueur.

D'un point de vue fonctionnel, l'organisation des espaces complexe a pour conséquence un manque de place cruciale pour le développement des activités premières du musée. La configuration longiligne du bâtiment (fig. 2) et le développement sur neuf étages non contigus, pénalisent les accès et les circulations, autant pour les publics que pour le personnel, la logistique des œuvres et des matériels avec de nombreux croisements de flux non opérationnels. Certains espaces sont mal implantés, comme l'auditorium et l'espace d'exposition temporaires ou inexistantes comme un restaurant ou encore un lieu consacré à l'événementiel ; d'autres encore sont éclatés, notamment les espaces de logistique muséographique ou les bureaux. Pour les visiteurs, il en résulte un manque de repères entre des espaces d'expositions permanents vieillissants et des expositions temporaires dynamiques et traitant entre autres d'actualités.

1 Pascal Ory, *Le Palais de Chaillot*, Arles/Paris, Aristeas/Actes Sud/Cité de l'architecture et du patrimoine, 2006 ; Lionel Dubois (architecte en chef des Monuments historiques), *Cahier des charges patrimonial* établi par, architecte en chef des monuments historiques.

Sur le plan technique, l'accessibilité est à reprendre dans sa totalité ; au cœur pour tous les publics en situation de handicaps mais aussi pour le personnel, la logistique et les livraisons. Les installations techniques sont également à repenser dans leur globalité pour la sécurité des publics et des œuvres ainsi que le traitement climatique pour les œuvres et le confort de visite. Le clos-couvert du bâtiment devra également faire l'objet d'une rénovation afin de répondre aux normes de sécurité incendie.

Pour le projet architectural, il sera nécessaire de revoir globalement les aménagements intérieurs afin de rendre le musée plus attractif dans un bâtiment peu ouvert sur la ville et quelque peu austère, également occupé par de nombreuses institutions culturelles en renforçant son dialogue avec l'architecture patrimoniale et en rationalisant le fonctionnement de ses activités<sup>2</sup>.

Afin de répondre aux objectifs scientifiques et culturels ambitieux du musée et à son nouveau modèle économique, avec le développement de ressources propres et l'ambition d'accueillir 3 10 000 visiteurs par an, le projet architectural devra intégrer la création de nouveaux espaces comme un lieu dédié aux actualités maritimes, un nouvel auditorium de 200 places pouvant accueillir des conférences scientifiques et culturelles mais aussi, couplé à des salles de séminaires, pouvoir accueillir d'autres types d'activités, un lieu d'événementiel ou encore un restaurant. La création de ces nouveaux espaces se fera en complément de l'amélioration des galeries d'expositions sur 2 500 m<sup>2</sup>, se voulant semi-permanentes, donc flexibles, pour faciliter les rotations et ainsi accroître l'attractivité du musée ; de la création d'un espace d'exposition temporaire de 900 m<sup>2</sup>, divisible en deux modules afin de permettre une plus grande flexibilité de la programmation culturelle et répondant aux normes de conservation préventive ; de l'aménagement des espaces dédiés aux publics notamment aux familles et groupes scolaires. Au-delà de la mise aux normes générales de ses espaces, le projet devra simplifier et améliorer qualitativement les flux des visiteurs en proposant par son aspect et la mise en valeur des volumes, une invitation à la découverte du monde maritime tout en dialoguant avec le bâti patrimonial du palais.

\*\*\*

Pour mener à bien le projet de rénovation, un concours international d'architecture, recevant 117 candidatures, a été lancé sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de l'OPPIC<sup>3</sup> et a désigné pour lauréat l'agence parisienne

2 *Programme architectural, fonctionnel et technique* établi par l'OPPIC et le musée national de la Marine, novembre 2016.

3 Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture, établissement public du ministère de la Culture créé en 2010.



2. Espaces d'exposition du musée de la Marine avant rénovation

d'architecture h2o, en groupement avec les architectes norvégiens Snøhetta. La maîtrise d'œuvre patrimoniale a quant à elle été confiée à Lionel Dubois, architecte en chef des monuments historiques (ACMH).

Le projet proposé par l'équipe de concepteurs répond aux enjeux que s'est fixés le musée par la compréhension essentielle de ses derniers et leur intégration dans les singularités du palais en s'inscrivant dans la continuité architectonique des aménagements intérieurs du palais. Le parti pris étant la restitution par une interprétation contemporaine des volumes créés en 1937<sup>4</sup>.

Les espaces d'expositions semi-permanents, qui prennent place en grande partie dans la galerie Davioud, sont ainsi épurés, généreux et laissent la part belle à l'expression de l'équipe de scénographie pour installer une muséographie flexible et expressive.

---

4 Voir la « Notice architecturale » rédigée par l'agence h2o et Snøhetta, mars 2019.



Les visiteurs bénéficieront d'un hall d'accueil, point névralgique de l'immersion vers un monde à explorer, baigné d'une lumière naturelle zénithale et réchauffé par un parquet ligné de courbes métalliques, évoquant les ondulations de la mer et guidant le flux des visiteurs vers les différents services qui lui seront proposés. Cette séquence d'entrée se veut lisible et volumineuse après une entrée traitée en confrontation du blanc dominant dans tout le projet par une couleur plus sombre et un soubassement en acier huilé, éclairé par un plafond dont les tiges lumineuses se veulent le reflet d'un ciel de nuit en pleine mer afin de couper le visiteur de son trajet et de l'ambiance urbaine extérieure. Ainsi, après le premier appel crée par ce sas – accueillant un objet ou une œuvre en lien avec l'actualité du musée –, en contraste, le visiteur se retrouve dans un espace ouvert, avec la banque de la billetterie et de l'accueil ; les entrées de l'espace événementiel et de l'auditorium face à lui ; l'escalier du restaurant tout en courbes, incrusté dans la paroi et en balcon vitré sur ce

hall ; l'espace d'actualités en mezzanine, créant un appel vers l'un des deux volumes insérés dans la galerie. Sous ce volume, l'espace repère et immersif de l'entrée du parcours muséographique et à sa gauche, les espaces de services, la boutique et l'entrée des espaces d'expositions temporaires ; un large escalier à vis vient chercher le visiteur pour accéder à l'espace de ressources et histoire du musée ainsi que pour les salles modulables dédiées au public pédagogique et aux séminaires.

Plus loin, les espaces consacrés aux expositions semi-permanentes se déroulent dans la galerie Davioud, ponctuée par une deuxième mezzanine en pont, marquant l'emplacement du deuxième pavillon de cette grande aile et la double arche, vestige d'un pavillon alors disparu, pour se retourner dans le pavillon d'About qui retrouvera toute sa verticalité monumentale du rez-de-jardin, avec la création d'un oculus dans le plancher, jusqu'au plafond en coupole retrouvé et un point de vue vers l'extérieur. Le parcours du visiteur forme une boucle, avec un passage en rez-de-jardin dans un espace tout en arcatures, fortement contrasté avec celui de la grande galerie, pour déboucher sur un escalier historique rouvert.

Dans la galerie Carlu, prennent place dans deux modules les expositions temporaires, directement reliées aux espaces de logistique muséographique en rez-de-jardin. Ces volumes se veulent le plus modulable possible, permettant d'accueillir le plus d'accrochages différents possible. Plus loin, on retrouve les espaces de la boutique, de l'événementiel, du restaurant et de l'auditorium avec en fond une vue panoramique sur le jardin permettant l'ouverture sur le paysage urbain de la Seine.

Ce projet, en mettant au cœur les collections et les publics, donne à revoir les qualités architecturales fondamentales de ce palais construit pour une exposition universelle s'inscrivant dans une continuité historique en l'adaptant pour accueillir de manière durable les majestueuses collections du futur musée maritime du XXI<sup>e</sup> siècle.

\*\*\*

Les travaux débiteront en septembre de cette année, après un peu plus de deux années d'études préparatoires. La complexité de l'intervention dans un site patrimonial classé et semi-occupé, où le musée de l'Homme a déjà effectué sa rénovation en 2015, a nécessité plusieurs campagnes de sondages, permettant de valider la faisabilité du projet et d'identifier les décors subsistants du palais de du Trocadéro de 1878 ; de définir la résistance des structures à l'adaptation des usages des nouveaux espaces et de vérifier les fondations du bâtiment et de son état sanitaire global.

Un chantier des collections de plusieurs mois s'est également déroulé, nécessaire à l'accompagnement des œuvres vers un nouveau centre d'études et de conservation aménagé au préalable de la rénovation.

L'année 2018 a également été marquée par une première phase de travaux. Pour la sortie des œuvres, notamment celle du canot de l'Empereur, une ouverture de la façade a dû être créée (fig. 3). Cette ouverture, qui servira aussi pour l'approvisionnement du chantier, mesure huit mètres de large et six mètres de haut. Elle a nécessité plusieurs mois d'études sous la maîtrise d'œuvre de l'ACMH Lionel Dubois et trois mois et demi de travaux.

Ces travaux ont été le prélude à la grande voie qui s'ouvre au musée national de la Marine vers une épopée le menant avec son équipage, vers son nouvel embarcadère.

## LE DÉMÉNAGEMENT DES COLLECTIONS

Le projet de rénovation nécessitant la libération de tous les espaces occupés par le musée au palais de Chaillot, il était indispensable de déménager les collections qui y étaient présentées ainsi que la totalité des fonds de la bibliothèque et de la photothèque. Ce déménagement a été précédé d'une phase préparatoire commune à tous types d'œuvres ou de fonds de bibliothèque appelée « chantier de collections ». Celle-ci se décline en différentes étapes : récolement, dépoussiérage, petites consolidations ou restaurations, prises de vues, conditionnement dans des contenants adaptés pour que les collections ne souffrent pas pendant leur déplacement. Les dernières opérations ont enfin été le transport et le rangement des collections et des fonds ainsi traités dans le centre de conservation et de ressources du musée, localisé à Dugny, en Seine Saint-Denis. L'ensemble a nécessité deux ans et demi de travail pour procéder au déménagement des objets et, en parallèle, celui de la bibliothèque et la photothèque.

### Les collections d'objets

Les collections du musée ont été initiées dès le XVIII<sup>e</sup> siècle par Henri Louis Duhamel du Monceau, inspecteur général de la Marine de Louis XV. Elles sont aujourd'hui constituées d'environ 50 000 items parmi lesquels figurent des modèles de navires et d'architecture, des peintures, des instruments de navigation, des dessins, estampes et photographies ainsi que des éléments issus de navires. Les pièces les plus anciennes datent du XVII<sup>e</sup> siècle, les plus récentes du XXI<sup>e</sup>.

1 550 objets, ainsi que 1 365 documents graphiques, 485 boîtes de conservation contenant des dessins et des photographies, 1 591 médailles et quatre canons



3. Entrée du Canot de l'Empereur  
dans le Palais du Trocadero,  
par une ouverture de façade, en août 1945

de huit tonnes chacun ont été déplacés des espaces d'exposition et de réserves du site de Chaillot vers le centre de conservation et de ressources de Dugny. Le canot de l'empereur Napoléon I<sup>er</sup>, pièce monumentale de dix-huit mètres de long, entré par le percement d'un mur du palais de Chaillot en 1945, est ressorti de même. Cette délicate opération a entre autres nécessité le grutage du canot à une dizaine de mètres au-dessus du sol. Toutes ces œuvres ont au préalable bénéficié d'un chantier de collection, réalisé par l'ensemble du personnel de la conservation et d'une équipe d'intervenants extérieurs (restaurateurs et techniciens de conservation).

#### Les collections de la bibliothèque

Les collections de la bibliothèque sont constituées de documents datant du xvi<sup>e</sup> au xxi<sup>e</sup> siècle, français et étrangers, et comptent 35 000 imprimés et recueils iconographiques parmi lesquels 8 000 ouvrages précieux, 350 manuscrits, 8 000 fascicules, 10 000 numéros de périodiques, 6 000 plans de construction de bateaux et 70 000 cartes postales (fig. 4). Celles de la photothèque comprennent 10 000 dossiers documentaires iconographiques et 120 000 négatifs sur verre et souples (ainsi que 35 000 images numériques, stockées sur un serveur). L'ensemble mis bout à bout mesure plus de 2,5 kilomètres de long.

Une étude préalable a permis de déterminer le mode opératoire du traitement de ces fonds et de quantifier les besoins en fournitures. Une autre étude a qualifié chaque ouvrage précieux et chaque manuscrit au regard de l'état de conservation de chacun : plusieurs lots ont donc été constitués.

Au final, quatre marchés publics, dont un commun au service de la conservation, ont été nécessaires pour le traitement de ces fonds par des prestataires extérieurs. Huit marchés de transport ont été mis en œuvre. Cinquante personnes ont travaillé à ces chantiers, incluant l'équipe de la bibliothèque, et trente-trois rotations de camions ont transporté ces fonds jusqu'à leur emplacement dans les réserves de Dugny, où la bibliothèque est en cours d'installation de façon pérenne.

#### LE PROJET MUSÉOGRAPHIQUE

Le musée national de la Marine porte une ambition forte pour ses collections et son projet muséographique : élaborer le grand musée maritime français du xxi<sup>e</sup> siècle. De cette ambition découlent nécessairement des enjeux forts quant aux publics, discours et thèmes traités, mais également une réflexion profonde sur l'identité du musée et ses collections, dans leur diversité et parfois leurs faiblesses. Ce projet, mené depuis 2015, implique l'ensemble du personnel du



4. Les collections de la bibliothèque du musée de la Marine



musée et a donné lieu au recrutement d'une équipe spécifiquement dédiée au projet muséographique.

De profondes modifications des modes de travail ont été mises en place : après la fermeture du site de Chaillot en mars 2017, le musée a continué à faire vivre une programmation culturelle riche sur ses autres sites, dans les musées des ports à Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. Cette activité s'est articulée avec la conduite d'un projet pour l'horizon 2022.

L'objectif principal pour la réouverture, décliné dans le projet scientifique et culturel, est de traiter de l'aventure maritime. Pour ce faire, et afin de parler au plus grand nombre, le fait marin sera incarné par ceux qui le pratiquent et le connaissent. Leurs figures familières et les navires mythiques qui les ont portés doivent donc être convoqués pour illustrer, dans une approche tant historique qu'ethnologique, les valeurs du monde maritime dans toutes leurs dimensions, civiles et militaires.

Deux fils d'Ariane sous-jacents ont guidé notre réflexion et notre méthode. La volonté de rendre le grand public – et d'attirer notamment les jeunes générations – et plus familier avec la dimension maritime de notre pays a conduit la réflexion sur le parcours muséographique. Mais les autres missions fondamentales d'un musée n'ont pas été négligées : elles ont constitué le socle et l'armature de notre démarche.

\*\*\*

Nous proposons maintenant de revenir sur la genèse du projet depuis 2015, et de présenter comment les dimensions patrimoniales du musée ont été traitées. Dans un deuxième temps, nous évoquerons les thèmes traités et la méthode adoptée pour faire du projet un espace de réflexion autour des questions maritimes, d'hier et d'aujourd'hui. Enfin, nous ferons le point sur le chemin restant à parcourir, jusqu'à la réouverture prévue en mars 2022.

Après la décision ministérielle, déjà évoquée, de doter le musée d'un financement exceptionnel pour la renaissance du musée et le travail du comité scientifique pour donner un cadre méthodique au projet scientifique et culturel, une première liste de thématiques potentielles a émergé. Parallèlement a été menée une étude approfondie des collections, dans une volonté de donner à voir un ensemble plus large de la richesse des œuvres conservées. Connaissance, éducation et plaisir du public<sup>5</sup> ont été pris en considération pour délivrer un discours novateur s'appuyant sur ces objets. La variété des collections, par leur

5 Code du patrimoine, art. L441-2

nature, leurs formes, leurs supports ou encore leurs dates de création, n'a pas rendu évidente la mise en adéquation avec les sujets retenus comme devant être traités. Musée protéiforme, à la fois de sciences et techniques, de beaux-arts et de civilisation, le musée national de la Marine se doit de ne négliger aucun de ces aspects qui font sa singularité dans le paysage muséal français. Son histoire même, d'abord comme émanation maritime des collections royales et impériales puis, au gré de ses directions successives, fortement teintée d'ethnographie avant de revêtir au cours du xx<sup>e</sup> siècle un discours à prédominance militaire, montre la pluralité des approches qui ont présidé à la constitution de ses collections. Cette diversité aurait pu constituer un frein à une compréhension globale et intelligible du fait maritime pour le grand public. D'où le parti pris d'un parcours semi-permanent offrant, par des raccrochages prévus à intervalles réguliers<sup>6</sup>, une variété de thèmes et le renouvellement des problématiques abordées. En offrant une vision plus diversifiée des collections, l'idée-force est d'interroger sur le lien fondamental entre la terre et la mer et les Français et leur littoral, au passé, au présent, et à l'avenir.

\*\*\*

Courant 2017, décision a été prise de resserrer le propos autour de trois galeries thématiques de 500 m<sup>2</sup> environ : La France puissance navale, pouvoir et innovations ; Économie maritime, les routes de la consommation ; L'Homme et la mer, tempêtes et solidarités. Chacune répond à la nature des collections du musée, qui se confond avec l'histoire maritime française et mondiale.

Aborder l'histoire de la marine de guerre est une évidence, pour un musée du ministère des Armées : les œuvres en lien avec le sujet sont nombreuses, sinon majoritaires, dans les collections, et le lien armée-nation était un axe majeur de la scénographie passée. La problématisation spécifique autour de l'innovation et du pouvoir permet de démontrer ce qui fait de la France une puissance navale au niveau mondial, expression forte d'une volonté politique exprimée dès l'époque moderne.

Une autre galerie met l'accent sur le rôle majeur de l'économie maritime et son rôle dans le quotidien de nos concitoyens : pourquoi en effet doter le pays d'une marine de guerre, sinon pour protéger les intérêts français ? La diversité de ces intérêts y sera donc abordée, en ouvrant largement sur les enjeux contemporains, notamment environnementaux.

6 Les différentes parties du parcours semi-permanent pourront être partiellement ou intégralement réaccrochées tous les trois à dix ans. Plusieurs thématiques ont d'ores et déjà été présélectionnées afin de pouvoir renouveler le propos, en lien notamment avec les grands enjeux maritimes contemporains.

Enfin, une nouveauté consiste à replacer l'homme au centre du propos : une dernière galerie abordera donc la mer comme source de questionnements pour l'individu, envers lui-même et dans son rapport à l'autre. Les aspects liés à la spiritualité et aux solidarités seront traités, de même que la réflexion sur la disparition, le passé et sa compréhension, au moyen notamment de l'archéologie sous-marine.

Si le recours à de nouveaux outils de médiation pour la rénovation s'imposait – le numérique ou les témoignages trouveront ainsi leur place dans le parcours comme autant de scansions –, la volonté du musée était de rester fidèle à son identité et de ne pas se couper des publics qui aimaient le fréquenter. Aussi quatre espaces, véritables écrins, donneront-ils une place d'honneur aux œuvres et aux sujets emblématiques du musée : les *Vues des ports de France* de Vernet, *La Réale* et la sculpture navale. Un espace consacré à la diversité des modèles et un autre à la navigation laisseront la part belle à une approche tout à la fois esthétique et familière.

Un constat s'est cependant rapidement imposé : la relative méconnaissance du monde maritime par une grande majorité de nos contemporains, malgré la réintégration récente dans les programmes scolaires de l'enseignement du fait maritime. Pour remédier à cet écueil, un parti pris audacieux a été choisi : celui de donner accès à tous, en accès libre, à un vaste espace d'accueil permettant de se doter de grands repères sur la mer, dans tous ses aspects : historiques, géographiques stratégiques, environnementaux... Personnalisation de la visite et immersion permettront aussi de préparer le visiteur à sa découverte, mais également lui donner des éléments complémentaires à la fin de celle-ci. En lien avec les autres espaces du musée (ressources, actualités, auditorium...), l'espace consacré aux repères sera un amer pour se laisser guider dans le futur parcours.

\*\*\*

Au milieu de l'année 2019, le projet muséographique s'approche désormais de son tournant. L'équipe dédiée au muséographique<sup>7</sup> a depuis deux ans réalisé le programme au sein de groupes de travail, avec la participation des services du musée. Celui-ci est composé des problématiques, propos synthétique et développé, liste des œuvres exposées (que nous avons souhaité aussi nombreuses qu'avant la fermeture), liste des dispositifs de médiation, préconisations en matière d'accessibilité, préconisations techniques décrites avec l'expertise de l'OPPIC, notre maîtrise d'ouvrage déléguée.

7 Trois chargées de recherches et de conception : Clémence Laurent, Laëtitia Vincent-Genod & Margaux Oliveau. Une référente médiation et accessibilité, Sibylle Lewandowska, et une coordinatrice multimédia, Pauline de Franclieu. La chargée d'accessibilité du musée, Mathilde Tessier, est également mise à disposition du projet deux jours par semaine.

Après validation du comité consultatif, le programme a servi de base aux cinq candidats scénographes admis à concourir, retenus après un premier jury qui a eu lieu en février 2019. Le jury est composé de professionnels du monde des musées et du patrimoine et compte également des représentants du ministère des Armées et de la Culture.

244 Quarante professionnels s'étaient portés volontaires pour le projet, cinq ont été retenus. Un second jury, en juillet 2019, a choisi le lauréat. Il s'agit de l'agence londonnienne Casson Mann, de renommée internationale et connue pour avoir conduit notamment le projet du Greenwich Museum, de l'Imperial War Museum, ou, en France, de Lascaux IV et de la Cité mondiale du Vin à Bordeaux. Dès après la notification, le travail avec le scénographe pourra commencer, à partir du projet présenté en séance, qui comprendra également une vidéo présentant le parcours. L'automne 2019 sera donc déterminant pour le projet de rénovation muséographique qui rentrera dans sa phase opérationnelle. Les mêmes étapes suivies par le projet architectural (esquisse, avant-projet sommaire, avant-projet définitif, dossier de consultation des entreprises, phase d'exécution...) rythmeront le chantier jusqu'à l'accrochage, prévu fin 2021, et l'ouverture en mars. D'ici là, l'ensemble du personnel restera mobilisé pour continuer à fournir au scénographe sa matière : textes, productions audiovisuelles et multimédias, compagnon de visite... Autant d'aspects à réaliser auxquels les trois prochaines années seront consacrées, avec un seul objectif : ouvrir un musée qui apporte la mer à Paris.

\*\*\*

Ainsi la rénovation du musée national de la Marine est-elle bien en marche. L'année 2019 va être consacrée à la mise en œuvre du projet architectural et du projet muséographique, intimement liés. Parallèlement, les services conservation et recherche vont expérimenter, dans le centre de conservation et de ressources du musée, à Dugny-Le Bourget, une nouvelle manière de travailler ensemble, les deux services constituant prochainement un département des collections aux projets et aux enjeux communs, à destination du musée – qu'il se trouve à Paris ou dans les ports – et des chercheurs.

## Crédits

**La construction navale normande au XVI<sup>e</sup> siècle** – Fig. 1, 2, 3, 4 et 5 © Michel Daeffler – Fig. 6 © Bibliothèque de l'INHA, Collections Jacques Doucet, D 128 CROS 1994/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – Fig. 7 © Bibliothèque nationale de France – **Le caboteur d'Erquy-les-hôpitaux** – Fig. 1 © Marine Jaouen, Éric Rieth, Andrea Poletto et Sammy Bertoliatti – Fig. 2 © Frédéric Osada/Images Explorations – Fig. 3 © Andrea Poletto et Éric Rieth – Fig. 4 © Éric Rieth et Sammy Bertoliatti – Fig. 5 © Éric Rieth et Marine Jaouen – Fig. 6 DR – **De la pierre au Fernez** – Fig. 1 © Éric Caroll – Fig. 2 © Φωτογραφικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη – Fig. 3 © Maia Fourt, Daniel Faget & Thierry Pérez – **Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique du début de l'Époque moderne** – Fig. 1, 2 © Bodleian Library – **Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre au XVIII<sup>e</sup> siècle** – © Sylviane Llinares – **Le béton à la mer** – Fig. 1 © Archives départementales des Bouches-du-Rhône – Fig. 2, 3 © Bibliothèque nationale de France – **Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer** – Fig. 1 © DR – Fig. 2 © DR – **Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage** – Fig. 1, 2 et 3 © Sébastien Périssé – Fig. 4 © Biblioteca Nacional de Espana/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – **Territorialisation d'un espace urbain portuaire** – Fig. 1, 2 et 4 © Véronique Lahaye/Bénédicte Idoux-Renard/Sorbonne Université Presses – Fig. 3 © Archives départementales du Finistère – **Le musée de la Marine se rénove** – Fig. 1 © Roger Viollet – Fig. 2, 3, 4 © Musée de la Marine/DR



## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot



*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
  19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
  16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
  14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
  8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
  7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
  6. *Les Français dans le Pacifique*
  5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
  4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*