



Revue  
d'histoire  
maritime

31  
32

Musées maritimes et identités

# Revue d'histoire maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Mathias Tranchant

n° 31-32  
Musées maritimes  
et identités

Christophe Cérino  
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:

I. Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ? · Vincent Bouat-Ferlier

[sup.sorbonne-université.fr](http://sup.sorbonne-université.fr)

ISBN de ce PDF:  
979-10-231-3106-2

**Revue 31**  
**d'histoire 32**  
**maritime**

**Musées maritimes et identités**

Sorbonne Université Presses est un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

**SUP**

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

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

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

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

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 (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) ».

### 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, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

### Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, 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.....	8
Olivier Chaline	

## MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

### TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérino	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guigueno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérino	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

## VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants .....	325
Gérard Le Bouëdec	

## NÉCROLOGIE

Philippe Haudrère † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

## CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

## COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages. ....	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382





*En hommage à André Lespagnol*

# Musées maritimes et identités

textes rassemblés par  
Christophe Cérino & Éric Rieth



## QUELLE PLACE POUR L'HISTOIRE MARITIME AU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE ?

*Vincent Bouat-Ferlier*  
*musée national de la Marine*

L'identité du musée national de la Marine a été, dès la constitution de ses collections, sinon source de débats, du moins sujette à de nombreuses discussions. Ces considérations ont eu des causes multiples, liées aux étapes de la création du musée, mais aussi aux lieux successivement occupés et aux différentes entités qui en ont eu la responsabilité administrative et scientifique<sup>1</sup>. Le cap à donner, aujourd'hui, à l'établissement repose sur un difficile équilibre entre ce qu'a été le musée, ce qu'il a voulu être, et ce qu'il pourrait devenir. Alors qu'il se trouve en plein chantier de rénovation architecturale et muséographique – le plus important en France, de nos jours, pour un établissement culturel –, le musée national de la Marine peut compter sur plusieurs boussoles pour donner une direction stable et précise à son futur parcours permanent : un projet scientifique et culturel (validé en 2015) et un programme muséographique (validé en 2018), en lien avec un comité scientifique consultatif qui a permis d'en remodeler les contours. Il serait cependant présomptueux, et à vrai dire insatisfaisant, de limiter le projet du futur musée à ces dernières années, sans prendre en compte le temps long, voire le passé immédiat<sup>2</sup>, car d'autres projets récents de rénovation ont inspiré le chantier actuel<sup>3</sup>. L'évolution du traitement de l'histoire maritime constitue à ce titre un paradigme

- 1 Les travaux d'Alain Niderlinder, et notamment la série d'articles parus dans *Neptunia* entre 1994 et 1995, ont permis de tracer, avec une précision très utile à tous les chercheurs, les grandes étapes de l'histoire du musée. Plus récemment, ses articles dans les numéros 280, 287 et 288 de la revue ont apporté une vision renouvelée sur l'histoire du musée.
- 2 Nous adressons nos sincères remerciements à Gaëlle Rio pour sa précieuse relecture. La publication très attendue de sa thèse, *Le musée national de la Marine. Histoire d'une institution et de ses collections (1748-1998)*, soutenue en 2018 (Sorbonne Université), apportera une vision renouvelée et à n'en pas douter essentielle pour comprendre l'histoire du musée national de la Marine.
- 3 Il faut à cet égard souligner le travail, véritable programme muséographique, réalisé au début des années 2010, en particulier par Agnès Mirambet-Paris et Hélène Tromparent de Seynes, conservatrices au musée national de la Marine qui a été une base précieuse pour le projet muséographique lancé en 2017.

évoqueur. Elle n'est qu'une partie de ce qui a été longtemps considéré comme la définition du musée de la Marine : un établissement « d'art et d'histoire, de sciences et de techniques, d'aventure humaine et de tradition populaire, [qui est] aujourd'hui un espace culturel aux dimensions nouvelles, un lieu de convergence de tous ceux qui ont en commun un enthousiasme pour la mer<sup>4</sup> ». En effet, si les ambitions du musée de 1993 recourent en grande partie celles du projet actuel, tant dans ses objectifs que dans les thèmes à traiter<sup>5</sup>, son épice se déplace vers l'histoire maritime de la France. Intégrée dans les objectifs du projet scientifique et culturel, l'histoire maritime fait également partie des programmes scolaires et participe pleinement à la compréhension globale de l'établissement et de son histoire. Elle était d'ailleurs bien présente dans l'ancien parcours, mais diluée dans plusieurs salles thématiques, ce qui pouvait brouiller la compréhension du visiteur. Ainsi, afin de clarifier le propos historique du musée, de mettre en valeur ses collections et de répondre à la demande légitime d'ouvrir le discours scientifique aux enjeux actuels, le projet muséographique a été pensé autour d'un parcours semi-permanent, conçu par un scénographe choisi sur un appel d'offres. La compréhensibilité de ce parcours était au cœur du choix de l'agence scénographique : elle devait prendre en compte le passé du musée et ses évolutions, notamment dans les choix de présentation de ses collections, mais aussi proposer un nouveau déroulé, dont la cohérence est la garantie d'ouverture aux enjeux de demain. Ce déroulé inscrit l'histoire maritime de la France dans une histoire plus globale, politique, sociale, économique ou encore environnementale. Afin de mieux comprendre l'aboutissement de ce nouveau projet muséographique, nous allons dresser un tableau des principales évolutions que le musée a connu, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la direction de Jacques Vichot, avant d'analyser la situation dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, puis nous aborderons la réinvention du musée dans les années 2010 et les perspectives esquissées sur le long terme.

## AUX ORIGINES, UNE COLLECTION D'OBJETS TECHNIQUES ET D'INSTRUCTION

Présenter la place de l'histoire maritime dans le parcours du musée national de la Marine conduit à remonter à sa fondation. Le musée est créé par décret royal en 1827, mais son origine réside en fait dans le don au roi Louis XV, en 1748, de la collection d'objets scientifiques et de modèles par Henri Louis

4 François Bellec, « Le musée de la Marine », *Neptunia*, n° 192, 1993, p. 1.

5 L'ouverture du musée à toutes les marines est ancienne et on retrouve un soin particulier pour enrichir les collections dans cet objectif dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, comme nous le verrons plus bas.

Duhamel du Monceau. Ce dernier avait pu réunir cette collection notamment grâce à ses activités au sein du département de la Marine, dont il était devenu l'inspecteur général en 1742. Ses travaux, notamment relatifs à la conservation des bois de construction, ont induit de nombreuses recherches sur les matériaux et la construction, et l'ont convaincu de promouvoir la création, dès 1740, de l'École des ingénieurs-constructeurs de vaisseaux, approuvée un an plus tard par le ministre Maurepas<sup>6</sup>. Duhamel du Monceau entreprend alors une collecte d'objets qui facilitent la compréhension des enjeux technologiques de la construction navale pour la constitution d'une Marine royale efficace, puissante et pérenne.

Le don de 1748 est la conséquence directe de la création de l'École ; ces objets devaient être utilisés pour instruire les futurs élèves de l'École des ingénieurs-constructeurs de la Marine. Le programme d'enseignement nous permet donc d'appréhender les objectifs de constitution de la collection : il s'agit d'« [enseigner] aux constructeurs de navires, les mathématiques, la physique et la manière de calculer les plans des bâtiments pour en connaître les bonnes et les mauvaises qualités<sup>7</sup> ». L'aspect esthétique des objets semble secondaire, voire négligeable. À la suite de ce don, les collections sont installées au Louvre, au plus près de l'Académie des Sciences, consacrant ainsi les aspirations humanistes de Duhamel du Monceau – qui fut pourtant éreintée par les encyclopédistes, Diderot en tête<sup>8</sup> – à améliorer la connaissance scientifique autour de la construction navale. En 1756, la description faite par Jacques-François Blondel confirme que la présentation des infrastructures et des techniques de construction des bâtiments prime sur une vision historique des collections. Cet aspect est bien résumé dans l'intitulé de l'inventaire<sup>9</sup> dressé en 1783 par René Martin Dudin qui succède à Duhamel du Monceau comme directeur de l'École des ingénieurs-constructeurs après sa mort, en 1782 : « État et inventaire des différents modèles de vaisseaux, et machines servant à la Marine, et à la construction qui sont dans la salle de la Marine, au Vieux Louvre ». Le règlement royal du 1<sup>er</sup> avril 1786<sup>10</sup> confirme que l'objet premier de cette collection, située au Louvre dans la salle de Marine, pour

6 Jean Boissière, « Duhamel du Monceau en son siècle », *Duhamel du Monceau : 1700-2000. Un Européen du siècle des Lumières*, Actes du colloque du 12 mai 2000, Orléans, Maury, 2001, p. 224.

7 Albert Chatelle, *Le Musée de la Marine. Essai historique avec cent dix illustrations*, Paris, éd. de l'Institut maritime et colonial, 1943, p. 28.

8 Denis Diderot, « Le portrait de Duhamel du Monceau », *Salons*, Paris, Brières Libraires, 1821, t. III, p. 99.

9 Inventaire reproduit dans Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 193, 1994, p. 45-51.

10 *Règlement concernant l'école des élèves-ingénieurs-constructeurs et les élèves-ingénieurs des bâtimens civils de la Marine du 1<sup>er</sup> avril*, Paris, Imprimerie royale, 1786, art. 20.

les élèves ingénieurs est « [un] dépôt utile à leur instruction ». Cela corrobore aussi le rapport de René Dudin, auquel est joint l'inventaire, dans lequel est stipulé que la collection « [...] pût servir à l'instruction des jeunes élèves ingénieurs constructeurs [...] pour qu'ils ne perdissent point de vue, quoiqu'en plus petit les objets qu'ils avoient en plus grand dans le département, et dont ils ne pouvoient à Paris, avoir aucune idée ». L'analyse des modèles souligne le caractère typologique et non historique de la présentation de la collection. Les dates d'usage des vaisseaux ne sont quasiment jamais mentionnées et les modèles de galères, les instruments de navigation ou encore les modèles d'artillerie sont regroupés par type, ce qui rejoint peu ou prou la description de Blondel.

46

Avec la Révolution française et les saisies qui s'ensuivirent, la salle de Marine fut mise sous scellés en raison de la suppression des Académies<sup>11</sup>. D'autres collections prestigieuses font l'objet de saisies révolutionnaires en 1794 : le cabinet de Marine du duc d'Orléans, futur Philippe-Égalité, constitué avec l'aide de l'ingénieur constructeur Groignard, ou encore la collection du duc de Castries<sup>12</sup>. La création, par la loi du 27 juillet 1793, d'un Muséum central des Arts confirme la dimension technique et non historique de la présentation de la salle de Marine, ce qui remet en question sa légitimité au sein du Louvre. Plusieurs modèles rejoignent ainsi, en 1795, l'École des ingénieurs-constructeurs qui s'installe dans l'hôtel de Brienne<sup>13</sup> : c'est la première occurrence de dispersion des modèles. Ce désintérêt pour le cabinet de Marine est d'ailleurs rappelé sans ambages en 1796. Il est décrit comme un « cabinet [ne dépendant] en rien du Muséum des arts » et les membres du conservatoire du Muséum demandent purement et simplement son départ du Louvre<sup>14</sup>. L'instruction des ingénieurs-constructeurs est alors toujours la principale finalité de la salle de Marine du Louvre. En 1794, Buache, membre de la commission temporaire des arts, fait acheter au citoyen Biron un modèle de vaisseau à trois ponts, « [acquisition] très avantageuse à la Nation qui a besoin de former des marins<sup>15</sup> ». C'est sans doute la première fois qu'est exprimé clairement ce qui distingue la salle de Marine du Muséum central des Arts : si la première est avant tout une collection d'études pour la formation des ingénieurs, le second se veut une présentation universelle de l'excellence de l'art. C'est la concordance de ce besoin en formation avec la nécessité pour le ministère de la Marine d'asseoir

11 Cette mise sous scellés – faite par erreur, car la collection n'appartient pas à l'Académie –, démontre cependant la vision que les contemporains pouvaient avoir de celle-ci.

12 Archives nationales : F/17/1052/A.

13 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 194, 1994, p. 51

14 *Ibid.*

15 Archives nationales : F/17/1052/A.

son emprise sur les bâtiments du Garde-meuble de la Couronne – qu’il occupe depuis 1789 –, qui scelle le déménagement des collections. Adjoindre au ministère un musée naval renforcerait la légitimité de cette administration à occuper les prestigieux locaux. C’est chose faite en 1801, avec l’inauguration du Musée naval créé par un arrêté du Directoire du 7 fructidor an VII (24 août 1799)<sup>16</sup>. Pour autant, le musée de l’ancien Garde-meuble n’aura qu’une existence éphémère et fermera progressivement à partir de 1803<sup>17</sup>.

## LE MUSÉE, LIEU DE CÉLÉBRATION D’UNE AMBITION ET D’UNE HISTOIRE NATIONALE

Sous le Premier Empire, les ambitions françaises en matière navale trouvent des instruments de diffusion efficaces au travers des modèles, que Napoléon I<sup>er</sup> soigne tout particulièrement, contrairement à une idée encore assez répandue selon laquelle son intérêt pour la Marine aurait cessé après l’échec de la flottille de Boulogne et la défaite de Trafalgar en 1805. À partir de 1810, la constitution au sein du domaine de Versailles<sup>18</sup> de la collection Trianon vient exprimer avec force cette ambition politique de doter le pays d’une marine renouvelée<sup>19</sup>. L’idée est bien de montrer ce dont la France est capable en matière de construction navale<sup>20</sup>. Trianon est alors un lieu de résidence prisé par l’empereur, siège de nombreuses réceptions qui permettent de manifester aux visiteurs l’ambition maritime française. Si l’on s’attarde sur la composition de la collection Trianon, à partir de l’état qui en a été conservé<sup>21</sup> et de la douzaine de modèles qui y est décrite, on constate qu’elle représente un état de la marine de guerre à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle dans toutes ses dimensions, depuis le vaisseau de 118 canons, comme *L’Océan*, jusqu’à la chaloupe canonnière : le catalogue de la puissance navale prime alors sur un discours historique problématisé.

L’intérêt de la salle de Marine pour les arts, les artistes et, plus généralement, pour le public, apparaît pour la première fois sous la plume de l’inspecteur

16 Archives nationales : MAR/1JJ/39.

17 Les musées navals de Toulon (1814), Rochefort (1822) et Brest (1826) précéderont le musée Dauphin qui sera créé en 1827 à Paris.

18 Jérémie Benoit, « Napoléon à Trianon », *Revue du Souvenir napoléonien*, Paris, Souvenir napoléonien, 2003, n° 448, p. 13-24.

19 Ambition partiellement atteinte, comme l’atteste le nombre retrouvé de 100 vaisseaux en 1813 (voir Jean Tulard (dir.), *Dictionnaire Napoléon*, art. de l’amiral Dupont, Paris, Fayard, 1987).

20 Alain Niderlinder, *Maquettes de la Marine impériale. Collection du musée de la Marine à Trianon*, Gand, Snoeck, 2014, p. 13.

21 Archives nationales : 20144781/1, lettre à l’en-tête de l’Intendance du mobilier de la Couronne.



général du Génie maritime Rolland qui souligne, en 1818, l'état désastreux des collections<sup>22</sup>. L'idée de musée semble faire son chemin, pourtant il faudra encore attendre de nombreuses années<sup>23</sup>. Une lettre écrite le 3 avril 1826<sup>24</sup> par le comte de Chabrol, ministre de la Marine et des Colonies, ainsi qu'une note du 4 août 1826 viennent finalement confirmer la décision du pouvoir de créer un véritable musée naval au Louvre<sup>25</sup>. Cette note exprime clairement la volonté de mêler à la fois des modèles anciens et modernes, dans une perspective historique. Il n'y est d'ailleurs aucunement fait mention des précédents, comme le Garde-meuble, évoqué plus haut : l'établissement est bien considéré comme une institution nouvelle. Cet écrivain lance véritablement les opérations. Les échanges nourris, dont les archives gardent la trace<sup>26</sup>, témoignent des contacts entre le ministre de la Marine, l'intendance générale de la Maison du Roi et le département des Beaux-Arts de ladite Maison du Roi. Si le projet de ce qu'on appelle désormais le « musée Dauphin<sup>27</sup> » est « sous la dépendance » du département des Beaux-Arts, sa vocation pédagogique n'est pas oubliée : il est réservé deux jours par semaine à l'instruction des « officiers de vaisseaux, du Génie maritime, et autres<sup>28</sup> ». Le musée reste donc intimement lié au passé des collections qui le constituent et à leur objectif originel. Le lien avec la Marine est d'ailleurs rappelé avec force dans cette note du comte de Chabrol qui évoque déjà l'accroissement à venir des collections qui, selon lui, dépendront « naturellement » du ministère de la Marine. Le rôle essentiel de l'institution se manifeste également dans la nomination du conservateur du musée qui serait issu du corps des Ingénieurs de la Marine, mais pour lequel le comte de Chabrol prévoit un système de détachement auprès du département des Beaux-Arts, dont il recevrait son traitement<sup>29</sup>.

Le musée de Marine est doté d'un véritable programme muséal, où la présentation historique des collections trouve une place essentielle. Remise dans le contexte de la situation politique, culturelle et scientifique de la Restauration, la création du musée s'inscrit dans un mouvement de fond, entre regain d'un attrait par les artistes pour les périodes anciennes et volonté du pouvoir de renouveler l'historiographie française<sup>30</sup>, non sans arrière-pensées politiques envers les

22 Archives nationales : MAR/BB/1/105.

23 Archives nationales : O/3/1428, proposition du comte Molé, ministre de la Marine et des colonies, au comte de Pradel, directeur général de la Maison du Roi.

24 Archives nationales : 20144780/1, copie de note datée du 18 novembre 1827.

25 Archives nationales : 20144780/1.

26 *Ibid.*

27 En l'honneur de Louis-Antoine d'Artois, duc d'Angoulême et héritier du royaume.

28 Archives nationales : 20144780/1, copie de note datée du 18 novembre 1827.

29 *Ibid.*

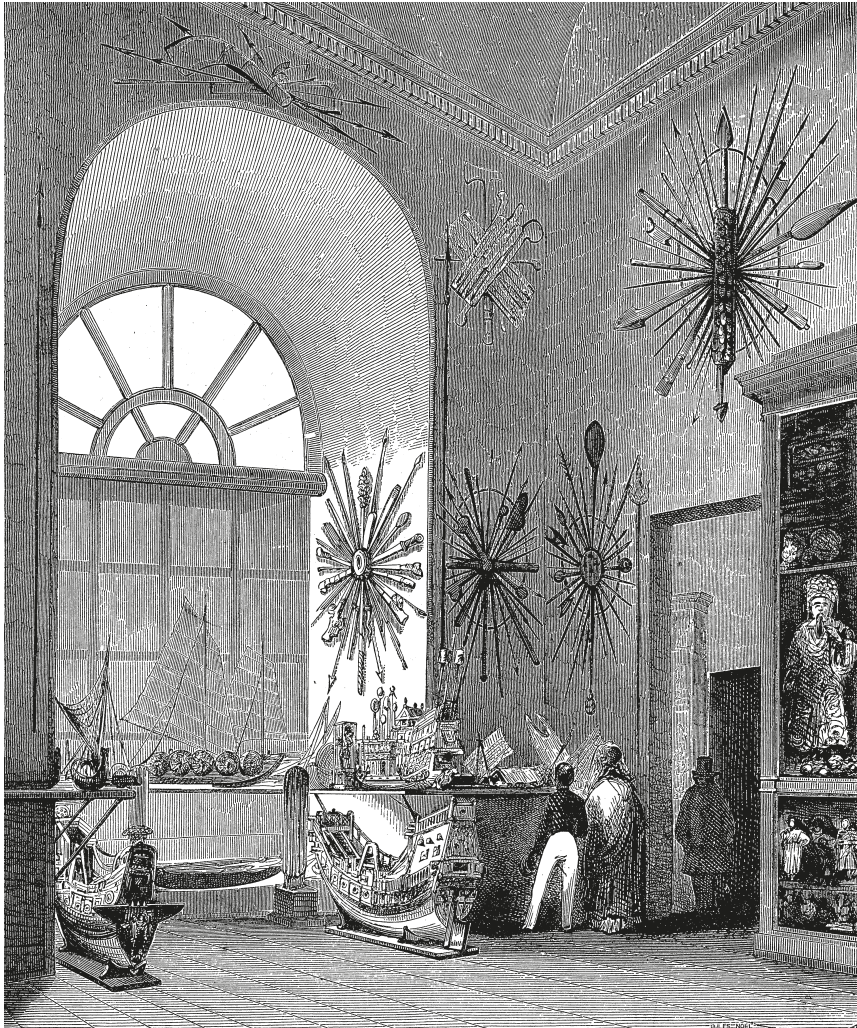
30 On peut d'ailleurs rapprocher le soin apporté à la conservation du savoir naval de celui qui a abouti à la création de l'École des chartes, dans un souci de constituer

périodes de la Révolution et de l'Empire que les ultras souhaitent faire oublier. Par ailleurs, la renaissance de la marine de guerre exulte en 1827 lors de la victoire de Navarin, dernière grande bataille de la marine à voile<sup>31</sup>. Les premiers projets de décoration des salles sont à cet égard révélateurs. Le programme remonte le temps, depuis le roi Charles X, présenté comme un « génie de l'humanité », jusqu'à l'évocation de la bataille de Navarin, en passant par le règne de Louis XVIII, la guerre d'Espagne, ou encore le règne de Louis XVI. Le programme est clairement lié aux derniers Bourbons et fait l'impasse sur la Révolution et l'Empire<sup>32</sup>, même si les collections qui se réfèrent à cette période sont exposées dans une des salles du projet initial<sup>33</sup> (fig. 1). Le musée se veut être une réconciliation des Français avec leur histoire maritime à partir d'un fait d'armes – la bataille de Navarin –, un rappel des faits glorieux d'un passé encore récent, mais aussi la volonté d'écrire l'histoire maritime nationale avec la nomination, le 11 juin 1828, de Ferdinand Langlé au poste d'historiographe du musée Dauphin<sup>34</sup>. Celui-ci se trouve d'ailleurs aux côtés du conservateur du musée, Pierre Zédé, lors de la visite du roi, le 3 janvier 1829<sup>35</sup>. Il axe ses recherches autour de la marine ancienne, européenne et médiévale<sup>36</sup>. L'histoire et la recherche semblent avoir la part belle dans la nouvelle institution, même si le rôle véritable de Langlé reste assez obscur. Le musée Dauphin s'intéresse également à l'ethnographie, suivant la volonté de Pierre Zédé qui, au gré de ses collectes dans les villes et musées portuaires, augmente les collections d'objets ethnographiques, comme le révèle l'inventaire des collections dressé en 1830<sup>37</sup>. Elles s'enrichissent aussi de dons multiples de navigateurs, comme Dumont d'Urville et bien d'autres<sup>38</sup>.

---

une érudition propre à éviter la perte de savoirs que les troubles politiques des décennies précédentes laissaient craindre.

- 31 Service Historique de la Marine, *La Révolution maritime du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Lavauzelle, 1987, p. 15.
- 32 Archives nationales : 20144780/1, note du directeur général des Beaux-Arts, le vicomte de La Rochefoucauld, du 19 septembre 1829, relative à la décoration des salles du futur musée naval.
- 33 Archives nationales : 20144780/1, note pour M. de Cailleux, secrétaire général des musées royaux, sans date.
- 34 Archives nationales : 0/3/1428.
- 35 *Le Messager des chambres*, Paris, n° 4, dimanche 4 janvier 1829.
- 36 Jean Gabriel Victor de Moleon, *Recueil industriel, manufacturier, agricole et commercial, de la salubrité publique et des Beaux-Arts*, Paris, Bachelier, 1828, vol. 7, p. 198.
- 37 Archives nationales : 20150162/105.
- 38 Sylviane Jacquemin, « Origine des collections océaniques dans les musées parisiens : le musée du Louvre », *Journal de la Société des Océanistes*, Paris, musée de l'Homme, 1990, n° 90, p. 47-52.



1. La salle La Pérouse du musée naval au Louvre (Ph-178076; Édouard Charton (dir.), *Le Magasin pittoresque*, Paris, 1847, p. 13) © Musée national de la Marine/P. Dantec

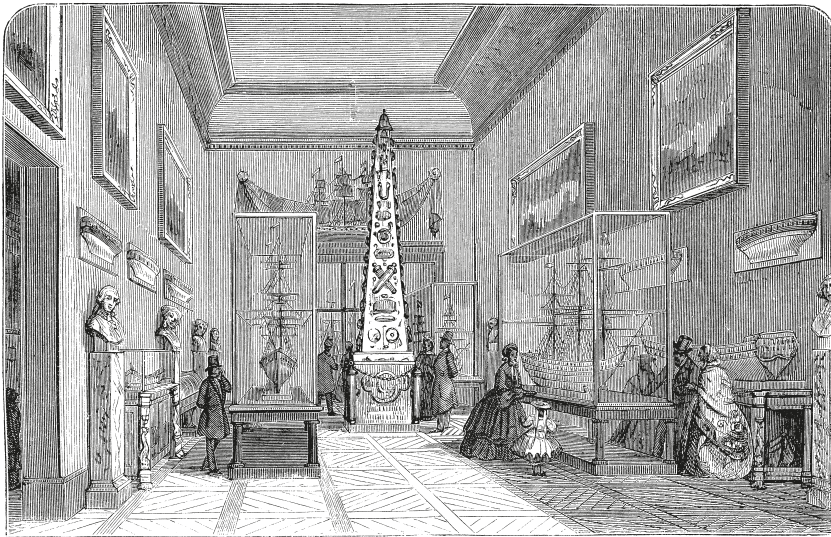
Les collections ethnographiques viennent montrer l'importance de la Marine et des innovations en matière navale dans la connaissance de l'ailleurs. Ce lien subordonné à la Marine n'est remis en cause qu'avec la création au Louvre, en 1850, du musée d'Ethnographie à l'initiative de Morel-Fatio, qui est alors directeur du musée de Marine<sup>39</sup>. Dans son rapport du 9 octobre 1849<sup>40</sup>, Philippe-Auguste Jeanron, le directeur général des musées nationaux, insistait déjà sur l'importance de ces collections ethnographiques pour elles-mêmes et pour la connaissance des

39 Édouard Charton (dir.), *Le Magasin pittoresque*, Paris, 1847, p. 50.

40 Archives nationales : 20144780/1.

civilisations humaines, au-delà du seul prisme de la navigation et de l'histoire de la marine française. Par ailleurs, l'articulation du propos au cœur même des salles démontre l'absence de réflexion historique sur la présentation des collections. Un article de Léon Gozlan, paru en 1836<sup>41</sup>, nous livre une promenade dans les salles du musée. On y constate une présentation thématique autour de l'expédition de La Pérouse d'abord, d'objets ethnographiques et d'armes ensuite, puis enfin d'objets de navigation, de plans-reliefs, de portraits sculptés des héros de la Marine, de la sculpture et enfin de la construction navale... à laquelle se mêlent parfois – à la surprise de l'auteur lui-même – des objets dont la place semble incongrue, telle la jonque chinoise placée à proximité des plans-reliefs de Cherbourg. La présentation historique initiée sous Charles X semble donc avoir disparu sous Louis-Philippe, sans pour autant que la compréhension du parcours et des objets exposés en soit facilitée autrement. Il faut dire que les objectifs du musée n'avaient jamais été clairement définis, et les sources archivistiques confirment cette absence de projet global. Son rattachement à la tutelle du ministère de l'Intérieur, par le décret du 18 mars 1848, de même que sa désignation comme département du musée du Louvre, ne permettent pas plus d'approfondir la réflexion sur les objectifs spécifiques, malgré une volonté marquée de distinguer les collections ethnographiques des collections strictement navales<sup>42</sup>.

51



2. Le musée de Marine dans le *Paris illustré* d'Adolphe Joanne (Ph-178076; Adolphe Joanne, *Paris illustré en 1870 et 1876. Guide de l'étranger et du Parisien*, Paris, Hachette, 3e édition, 1878, p. 701.) © Musée national de la Marine/S. Dondain

41 Léon Gozlan, « Le musée de marine », *L'Artiste*, Paris, 1836, n° 12, p. 201-206.

42 Archives nationales : 20144780/1.

Dès sa création, le manque de place du musée constitue un frein majeur à une présentation satisfaisante des collections. Zédé demande de l'espace supplémentaire dans une lettre du 13 février 1830, adressée au comte de Forbin. La situation, telle que présentée par Joanne dans son guide de Paris<sup>43</sup>, semble toujours la même, malgré les efforts de Morel-Fatio, peintre de Marine qui dirige le musée de 1852 à 1871 et donne une nouvelle dynamique aux collections. La nomination de l'amiral Pâris, grand navigateur, permet au musée de se faire attribuer de nouvelles salles<sup>44</sup> (fig. 2, page précédente). Pour autant, une grande partie de son énergie est absorbée par la querelle avec le Louvre, qui demande depuis plusieurs années déjà le déplacement du musée vers d'autres locaux<sup>45</sup>, ainsi que par le projet de création d'un musée ethnographique au Trocadéro, qui font craindre une dislocation des collections<sup>46</sup>. La présentation des collections est donc toujours sujette à critiques, parfois vives, sur l'absence de réflexion scientifique raisonnée, comme celle d'Émile-Louis Burnouf, indologue et helléniste renommé<sup>47</sup>.

52

Malgré les défauts de présentation du musée, la démarche historique est bien présente. On la perçoit du temps de Zédé, comme nous l'avons déjà mentionné, mais également chez l'amiral Pâris qui la résume dans l'introduction de son ouvrage *Le Musée de la Marine au Louvre*<sup>48</sup> en indiquant bien l'importance de la démarche de collecte pour préserver la mémoire de la marine contemporaine soumise rapidement à l'oubli, en raison notamment des difficultés de conservation des navires. Cette publication, dont le sommaire adopte un ordre chronologique strict, depuis l'Antiquité jusqu'à la monarchie de Juillet, se focalise sur les navires et la construction navale européenne et, par conséquent, en grande partie sur la typologie des modèles. Elle laisse volontairement de côté la navigation extraeuropéenne, malgré le fort intérêt qu'y porte Pâris. C'est aussi à l'amiral que l'on doit l'accroissement de la bibliothèque, dont un rapport de 1906, rédigé par le directeur du musée d'alors, Jean Destrem<sup>49</sup>, nous apprend qu'elle est constituée en grande partie d'ouvrages provenant de la bibliothèque privée de Pâris. L'histoire maritime y est bien présente, mais, sans surprises, ce sont bien les thèmes de la construction navale ou de la navigation qui prédominent.

43 Adolphe Joanne, *Paris illustré : nouveau guide de l'étranger et du Parisien*, Paris, Hachette, 1867, p.674.

44 Albert Chatelle, *op. cit.*, p. 123.

45 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, 1994, n° 195, p.46.

46 Archives nationales : 20144780/1. Note de l'amiral Pâris à Barbet de Jouy, directeur du musée du Louvre, du 17 mai 1881.

47 Sylviane Jacquemin, « Origine des collections océaniques dans les musées parisiens : le musée du Louvre », *art. cit.*, p. 50-51.

48 Edmond Pâris, *Le Musée de la Marine au Louvre*, Paris, J. Rothschild, 1883.

49 Archives nationales : 20144780/1.

## L'IDENTITÉ DU MUSÉE EN QUESTION

Dans sa *Promenade au musée de la Marine* publiée en 1898<sup>50</sup>, l'amiral Paul-Émile Miot, *ante* prédécesseur de Destrem, rêve de revoir intégralement le parcours du musée et y lance plusieurs mouvements d'ampleur<sup>51</sup>. Son ouvrage livre un témoignage critique sur l'articulation des collections présentées alors. Sa description permet d'abord de constater l'imbrication des salles consacrées à la Marine avec celles qui présentent les collections ethnographiques. Elle traduit, ensuite, son grand regret de constater que l'exposition, à travers une succession de modèles disposés sans véritable logique, s'en remet à la sagacité du visiteur<sup>52</sup>. Mais le projet de réorganisation thématique du musée qu'il ambitionne ne voit jamais le jour, principalement en raison du manque de place<sup>53</sup>. Ainsi, la périodisation des œuvres reste inaboutie et assez proche de ce qui était présenté par les prédécesseurs de Miot.

En revanche, le rôle de Jean Destrem à la direction du musée se révèle déterminant. Si les difficultés qu'il rencontre, en termes de sous-dimensionnement des espaces, sont les mêmes que celles de son prédécesseur, il conduit une réflexion engagée sur la présentation des collections, à la fois homogène et logique<sup>54</sup>, et accroît considérablement la bibliothèque. Sous sa direction, le musée passe sous la tutelle du ministère de la Marine, par le décret du 28 avril 1919<sup>55</sup>. Destrem affirme le caractère technique du musée, même s'il lui reconnaît une utilité pour les artistes<sup>56</sup> : « On dit : c'est une collection technique. On n'a pas tort de dire cela, puisque c'est exact ; je voudrais toutefois prétendre que c'est aussi une collection d'art et, en outre, dans sa partie technique, une collection utile aux artistes [...] ». Comme plusieurs directeurs avant lui, il envisage d'accroître les collections et de présenter les périodes clés de l'histoire maritime ; il imagine déjà, par exemple, une salle consacrée à la Marine pendant la Première Guerre mondiale<sup>57</sup>. Dans l'avertissement de son catalogue<sup>58</sup>, il adopte un point de vue technique pour présider au choix des

50 Paul-Émile Miot, *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Librairies-Imprimeries réunies, 1898.

51 Archives nationales : 20144780/3. Rapport du 1<sup>er</sup> novembre 1894 de Paul-Émile Miot au directeur des musées nationaux.

52 *Ibid.*, p. 28.

53 *Ibid.*, p. 7.

54 Albert Chatelle, *op. cit.*, p. 140.

55 Archives nationales : 20144780/1.

56 Jean Destrem, « Le musée de Marine du Louvre », *La Gazette des Beaux-Arts*, Paris, 1919, p. 382.

57 *Ibid.*, p. 400.

58 Jean Destrem & Georges Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du musée de Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909.

différentes catégories de classement des collections, à savoir l'ordre « [...] des opérations à faire pour créer une marine dans un pays où il n'existerait rien à ce point de vue<sup>59</sup> ». L'histoire des objets exposés est ainsi abordée du point de vue de l'histoire des techniques et de leurs évolutions, sans faire mention particulière des marins ni des faits que celles-ci ont accompagnés<sup>60</sup>, tout en préservant au sein de chacune des grandes catégories du catalogue un ordre chronologique. Concernant les marins, seules sont évoquées quelques grandes figures héroïques nationales susceptibles de susciter des vocations, en plus d'évoquer les moments glorieux de l'histoire nationale<sup>61</sup>. Cette difficile incarnation de l'histoire maritime est pointée par Jean-Michel Renaitour, député et président de la commission de la Marine militaire, dans un article de *L'Œuvre* du 12 mai 1938<sup>62</sup> : selon lui, l'exposition de bustes et de modèles ne suffit pas à montrer la diversité et la complexité de l'histoire maritime de la France. La question d'un traitement historique des collections est également étudiée par l'Association des amis du musée de la Marine qui rappellent, en 1933, la nécessité d'organiser une section autour de l'histoire maritime nationale, qui est alors « à l'état embryonnaire ». L'objectif est de compléter les collections avec des modèles de navires contemporains et une présentation de l'actualité des techniques de construction, et de s'intéresser davantage aux marines marchandes et de pêche, pour que le musée devienne un véritable « Palais de la navigation », dont le sujet central resterait naturellement naval<sup>63</sup>. Cette démarche a pu être perçue comme une tentative de placer ces marines sous la responsabilité de la marine militaire, alors prépondérante dans l'histoire du musée<sup>64</sup>. La tutelle du ministère de la Marine n'est à cet égard pas forcément en concordance avec la volonté d'élargir le propos à l'histoire des autres marines. Le musée, qui avait commencé depuis plusieurs décennies à accroître ses collections dans les domaines marchands et halieutiques, voit, hélas, en 1912, plusieurs modèles « repris » par le ministère, sans restitution, après une exposition sur la pêche et l'agriculture<sup>65</sup>.

59 *Ibid.*, p. 15.

60 *Ibid.*

61 *Ibid.*, p. 12.

62 Archives nationales : 20144780/1. « La grande pitié du musée de la Marine ».

63 Archives nationales : 20144780/7.

64 Thomas Vaisset, « L'impuissance navale au musée ? La "Royale" et la Seconde Guerre mondiale au musée national de la Marine », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 100.

65 Archives nationales : 20144780/27.



3. Le personnel militaire du musée de la Marine, 8 août 1944 (Ph-346)  
© Musée national de la Marine

## UN MUSÉE POLYSÉMIQUE

Sous la direction du commandant Jacques Vichot, le musée de la Marine trouve et conserve pendant plusieurs décennies une identité à la fois « pédagogique et historique [...], artistique et technique<sup>66</sup> ». L'organisation de ce qui devient par la suite le service Recherche du musée est alors mise en place, tandis que la recherche documentaire fait partie des préoccupations principales de la direction<sup>67</sup>. Les rubriques thématiques choisies pour le classement de cette documentation, au premier rang duquel les supports photographiques, démontrent admirablement la démarche historique de l'entreprise<sup>68</sup> comme support pour l'historiographie maritime. La politique d'expositions temporaires permet, par ailleurs, de revenir sur des personnages historiques et les événements auxquels ils ont participé, comme, par exemple, celle sur le prince de Joinville. Cependant, la place de la marine de guerre reste prépondérante pour des questions évidentes, liées à la nature même des collections d'une part, et, sans doute, à la tutelle administrative et financière du musée, d'autre part. La présentation historique des collections reste toutefois toujours extrêmement liée aux contraintes spatiales du musée, qui

66 Archives du musée national de la Marine (MNM) : note du 12 janvier 1945.

67 Jacques Vichot, « Organisation d'une centrale documentaire d'iconographie maritime », *Neptunia*, n° 3, 1946, p.6-15.

68 Angelina Meslem, « Marines. Du document à l'œuvre », *Neptunia*, n° 260, 2010, p.41-51.



est installé depuis 1939 au Palais de Chaillot<sup>69</sup>, dans lequel il reste définitivement après le retour des œuvres évacuées à partir de 1943. Le parcours mis en place sous la direction du commandant Vichot<sup>70</sup> est chrono-thématique. La marine de guerre y est traitée chronologiquement et les autres marines sont présentées dans des salles thématiques (marchande, pêche, scientifique, plaisance...). Cette disposition témoigne de l'importance des collections sur les flottes de guerre et de la faiblesse des autres domaines (fig. 3).

L'amiral Bellec, directeur du musée de 1980 à 1997, lance un programme de rénovation muséographique important dans lequel la démarche historique est centrale (fig. 4 & 5). Le traitement chronologique des collections est raffermi<sup>71</sup>, malgré une approche thématique dans la galerie latérale. L'orientation historique est priorisée<sup>72</sup>, mais les difficultés liées au manque d'espace sont toujours prégnantes. Son approche est transversale et inclut tous les domaines du musée, de la conservation en passant par la médiation et, bien sûr, la recherche. C'est sous sa direction qu'une audacieuse politique de partenariat avec la recherche est impulsée et aboutit notamment à la création d'un département d'archéologie navale confié à un chercheur du CNRS<sup>73</sup>.

Le *Projet scientifique et culturel* (PSC) réalisé en 1998<sup>74</sup>, puis ceux de 2008 et de 2015, confortent l'idée d'ouvrir plus largement le propos du musée national de la Marine. En effet, le développement, depuis les années 1970, de nombreuses institutions muséales dans les régions littorales, avec une approche plus anthropologique, mais aussi la présentation de véritables navires – et non pas seulement de modèles à échelle réduite comme à Chaillot – pourrait conforter la critique fréquente d'un musée principalement consacré à la Marine nationale. Cependant, le projet muséographique lancé à la suite du PSC de 2015 s'inscrit dans une logique de dépassement de ces difficultés. Validé en juin 2018 par un Conseil scientifique consultatif, le programme muséographique du musée national de la Marine a souhaité, en effet, mettre la démarche historique au cœur du projet. Pour ce faire, il était nécessaire de pouvoir entièrement repenser

69 Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections », *Neptunia*, n° 197, 1995, p.33.

70 Jacques Vichot, *Musée de la Marine*, Paris, Musée de la Marine, 1975.

71 François Bellec, « Le nouveau musée de la Marine : la recherche d'une information modulable », *Neptunia*, n° 153, 1984, p.40-44.

72 François Bellec, « Lettre ouverte à des Amis », *Neptunia*, n° 146, 1982, p.47.

73 François Bellec, « Le musée de la Marine et les échanges culturels », *Neptunia*, n° 155, 1984, p.41-44.

74 Archives MNM : *Projet culturel et scientifique* réalisé sous la direction de l'amiral Georges Prud'homme, directeur du musée et de Jean-Marcel Humbert, conservateur du patrimoine, directeur adjoint, 1998.



4. Vue intérieure de la salle du fer à cheval au musée national de la Marine en 2007 (Ph-3842) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

le parcours des collections<sup>75</sup>, de revenir sur les périodes et événements traités jusqu'alors, en laissant plus de place à tous les champs de la recherche historique et, notamment, à l'histoire sociale, mais aussi en n'omettant aucun des sujets sensibles qui agitent aujourd'hui les historiens. Ceux-ci ont d'ailleurs eu une place de choix dans le Conseil scientifique et dans la définition du programme<sup>76</sup>. Cette démarche, intrinsèquement historique, ancre un peu plus l'institution dans ma catégorie des musées d'histoire<sup>77</sup>. Pour cela, et de la même manière que le musée souhaite aborder les sujets d'actualité tels que les enjeux environnementaux ou géopolitiques maritimes, il est nécessaire de traiter des sujets sensibles, comme le commerce triangulaire ou la colonisation. Comment, en effet, être un musée

75 Après un espace « Repères » de 300 m<sup>2</sup> visant à amarrer le visiteur, le propos s'articulera autour de trois galeries thématiques de 500 m<sup>2</sup> environ chacune : La France puissance navale, pouvoir et innovations ; Économie maritime, les routes de la consommation ; L'Homme et la mer, tempêtes et solidarités. Quatre autres espaces magnifieront les œuvres et 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 enfin un espace dédié à la navigation.

76 Nos remerciements les plus vifs vont aux historiens et archéologues, membres du Conseil scientifique et consultatif et des groupes de travail, qui ont participé – entre autres – à la définition du traitement historique du parcours : Martine Acerra, Alain Cabantous, Olivier Chaline, Vincent Guigueno, Michel L'Hour, Cyrille Poirier-Coutansais, David Plouviez, Jean de Préneuf, Éric Rieth, Philippe Vial.

77 Laurent Gervereau & Marie-Hélène Joly, *Musées et collections d'histoire en France : Guide*, Paris, Association internationale des musées d'histoire, 1996.



5a. Vue intérieure du musée national de la Marine, collections permanentes, 2012  
(Archi-037 et 155) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

d'avenir sans traiter le passé maritime français scientifiquement et dans toutes ses dimensions ? Un soin particulier est donc apporté au traitement de ces sujets. Un autre défi à relever est le traitement de ces thèmes à travers la présentation de collections qui sont, on l'a dit, souvent lacunaires. Le musée s'est donc lancé dans des opérations de collectes et de dépôts d'ampleur. Plusieurs partenariats ont été conclus ou sont en voie de l'être : avec la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), avec les Chantiers de l'Atlantique, le Centre national des études spatiales ou encore avec l'Office national des forêts, dont les apports viendront compléter les collections et étayer le propos pour le rendre le plus complet et le plus objectif possible.

La place de l'histoire sociale est renforcée ; les scénographes de l'agence londonienne Casson Mann – à qui l'on doit notamment les *Endeavour galleries* du Greenwich Museum, ou encore plusieurs centres d'interprétations comme Lascaux IV ou la Cité de la gastronomie à Lyon –, cherchent à placer le public au cœur de la visite tout autant que l'humain au cœur du propos. Pour ce faire, l'équipe du musée a souhaité mettre en valeur la documentation historique dont dispose l'établissement et renforcer la place des témoignages d'acteurs passés ou actuels du milieu maritime. Le choix d'un parcours semi-permanent, et par conséquent évolutif, s'explique aussi par la préoccupation du musée d'être toujours à la pointe des sujets d'actualité dans tous les domaines, y compris dans la recherche historique. Les évolutions rapides des sciences historiques et de l'archéologie pourront ainsi trouver un lieu d'expression régulièrement renouvelé,



5b. Vue intérieure du musée national de la Marine, collections permanentes, 2012 (Archi-037 et 155) © Musée national de la Marine/Arnaud Fux

à la fois dans le parcours et dans la programmation culturelle. Une section consacrée à l'archéologie ou une autre sur les énergies marines renouvelables pourront ainsi, par exemple, faire l'objet de mises à jour au fur et à mesure des avancées technologiques appliquées à ces disciplines.

Une politique d'acquisition ciblée constitue un levier précieux pour donner au nouveau musée national de la Marine les moyens de ses ambitions. L'accroissement des collections est longtemps resté tributaire de son atelier de création de modèles, de dons et de legs de particuliers, ou de libéralités du ministère de la Marine. Des campagnes de collectes, comme celles lancées avec la SNSM sont et pourront être développées à l'avenir. Les domaines de la pêche ou de la marine marchande sont des champs qu'il faut encore largement défricher : on ne saurait raconter l'histoire de ces marines, des gens de mer et des sociétés littorales sans témoignages ni présentations d'objets du quotidien.

La politique d'expositions temporaires<sup>78</sup> sera en outre un levier pour le traitement de sujets historiques et permettra d'aborder des thèmes que les collections du musée rendent difficiles à approfondir de façon exhaustive. Ainsi,

78 Après la transformation du musée national en établissement public national à caractère administratif en 1971, le musée se réorganise en intégrant les établissements de Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. D'autres expériences (à Antibes, Bordeaux, Saint-Martin-de-Ré, au Croisic, etc.) sont en revanche abandonnées. La politique des expositions temporaires prend alors une ampleur plus grande, notamment à la fin des années 1990, en renouvelant l'offre du musée,

plusieurs pistes pourraient être suivies : par exemple, la place de la mer dans les relations internationales, ou encore la recherche scientifique à travers les voyages d'explorations.

L'éloignement entre Paris et les littoraux, de même que l'absence de navires à taille réelle, poussent à solliciter la scénographie pour rendre plus présent l'élément marin et replacer le visiteur à l'échelle des navires, qui restent des éléments centraux du propos du musée. Pour cela, la médiation sera largement utilisée, sous toutes ses formes, et à destination de l'ensemble des publics, quels que soient leurs âges et leurs attentes. La médiation ainsi qu'une politique volontariste d'accessibilité permettra de rendre le propos plus compréhensible dans une démarche pédagogique inédite pour l'institution. Afin de redonner au musée la place qu'il revendique dans son appellation au niveau national, il devra également s'appuyer sur le réseau des sites de Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. Ainsi le propos pourra-t-il être revu, approfondi, et diversifié selon les sites, dans un souci d'articulation et de logique qui sera la clé de la réussite du projet scientifique et culturel.

60

\*

Importance de l'histoire au sein de tous les sites du musée ; importance de la place du musée dans le domaine de la recherche, en renforçant notamment des liens déjà existants avec des réseaux, comme le GIS d'Histoire & Sciences de la mer, le Centre des études stratégiques de la Marine et le Service historique de la Défense ; création de nouveaux partenariats avec l'Institut océanographique et l'IFREMER : ce sont autant d'éléments pour piloter véritablement une solide programmation du réseau des musées maritimes, redonner une dynamique au musée national de la Marine et, par-delà, une ampleur européenne<sup>79</sup>. Les atouts du musée sont nombreux : depuis plus de 250 ans, l'établissement a pu accumuler une grande documentation et des archives, sur tous types de supports, qui en font aujourd'hui un conservatoire méconnu d'histoire maritime. Les causes de cette méconnaissance, on l'a vu, sont nombreuses : incompréhension du rôle de ce musée et de la valeur de ses collections par les contemporains et les institutions qui l'ont hébergé ; énergie dépensée sans compter par les différentes directions du musée pour conserver à Paris un lieu d'exposition consacré au domaine maritime ; mobilisation des équipes pour des projets de rénovation non aboutis... Ce sont autant de freins que le musée dépasse actuellement, malgré un certain complexe

---

dans et hors les murs. Cette politique est aujourd'hui activement repensée, en prenant en compte plus fortement les aspects économiques de la question.

79 Le directeur du musée national de la Marine, le commissaire général Vincent Campredon, a ainsi annoncé cette création au *Paris Peace Forum* en novembre 2019.

d'infériorité, dont l'origine est peut-être à chercher du côté de son ancien prestigieux voisin.

Le chantier architectural bat aujourd'hui son plein et le projet muséographique est dans la phase des études d'exécution, dernière étape avant l'installation de la scénographie et le retour des œuvres. Si les marins connaissent l'incertitude et l'inattendu, et apprennent à composer en gardant en tête leurs objectifs initiaux, on peut aisément comparer l'histoire du musée national de la Marine à une course au large dont le point d'aboutissement est fixé à l'été 2023. Dès son ouverture, la place de l'histoire maritime sera une composante essentielle du futur parcours et des activités scientifiques et culturelles. Elle participera de la légitimité du musée au sein du paysage muséal français, de même qu'elle sera un élément clé dans la compréhension et la diffusion de l'histoire maritime, dont on redécouvre aujourd'hui avec plus d'acuité l'importance, au prisme des enjeux mondiaux<sup>80</sup>. Il revient ainsi au musée national de la Marine d'être au rendez-vous de ces enjeux cruciaux pour l'avenir, grâce au projet de rénovation ambitieux dont il bénéficie.

61

---

80 Les Nations Unies ont ainsi proclamé la période 2021-2030 « décennie des sciences océaniques ».



## 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/>

*Les Arsenaux de la Marine*  
*Du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao (dir.)

*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> siècle*  
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 XVIII<sup>e</sup> siècle*  
Jean Mascart

