

Altres museus

Le Musée national français de la Marine

Un grand musée des marines et de l'aventure maritime



Dans le monde entier, depuis la Seconde Guerre Mondiale, la sauvegarde du patrimoine maritime est devenu un nouveau centre d'intérêt. L'opinion publique n'est plus uniquement fixée vers l'avenir, elle regarde aussi ce que le passé apporte au présent, suivant en cela le professeur Jean Favier, ancien président de la bibliothèque nationale de France, lorsqu'il déclare : « Il ne faut pas se sentir rétrograde quand on regarde en arrière. Il faut savoir ne pas oublier sa mémoire, car quand on a des projets, on a besoin de bases ».

Contrairement à une opinion très répandue, le patrimoine maritime ne se cantonne pas à l'exposition de maquettes, de tableaux et d'objets de diverses sortes dans des vitrines. Il se compose d'un grand nombre d'éléments, du modèle réduit au grand édifice chargé d'his-

sion d'une ouverture sur le monde. Elle donne un sens aux relations économiques mondiales, celui des orientations stratégiques. Elle fait découvrir la complexité et les interrelations des réalités internationales.

En ce sens, le patrimoine maritime, témoin de l'histoire, incite à la préparation de l'avenir dans la mesure où les éléments qui le composent peuvent représenter ce qui a été une innovation, une adaptation à une nécessité nouvelle, ou la mise en conformité à une réalité intangible à travers les âges.

Aussi appartient-il à l'Etablissement public national du Musée national de la Marine, suivant la mission qui lui a été confiée dans l'article 1 du décret du 3 décembre 1971 : « d'assurer la conservation, la présentation, l'enrichissement et l'accroissement de ses collections dans tous les

Georges Prud'homme

Contre Amiral

Directeur du Musée national de la Marine



toire, en passant par le marin lui-même et son bateau. Il est présent au fond des mers où reposent de précieuses épaves, sur les grèves, dans les bassins retirés des ports où sont remisés les navires abandonnés. Il est présent sur le littoral : bâtiments anciens, fortifications, sémaphores, phares. Il est le témoin de l'histoire des bâtiments et des hommes qui, par leurs voyages de par le monde, ont relié, et relie encore, les nations, les régions et les ports.

En France, cette notion de patrimoine maritime s'est lentement développée dans les milieux restreints des passionnés des bâtiments anciens ou « vieux gréements ». Elle s'est considérablement valorisée au cours des dix dernières années et tend à prendre la dimension d'une véritable culture. Cette culture maritime ajoute à la diversité des personnalités régionales côtières la dimen-

domaines de la marine, notamment ceux de la marine nationale, des marines de commerce, de la pêche, de la recherche océanographique, du sport nautique et de la plaisance ».

Musée du patrimoine maritime national, l'Etablissement public national a donc suivi l'évolution de la prise de conscience nationale du patrimoine maritime et s'est lancé dans une opération de rénovation, décidée par le Ministre de la Défense. Un travail en profondeur a été mené depuis trois années, dans toutes les disciplines, et pour lequel le personnel du musée collabore avec des professionnels reconnus. Ce travail va permettre « d'illustrer le fait maritime français et ses enjeux dans un musée devenu lieu de mémoire et d'avenir » comme le souhaite l'ancien ministre et marin Jean-François Deniau.



■ L'ETABLISSEMENT PUBLIC NATIONAL DU MUSÉE DE LA MARINE FÊTE SON 250E ANNIVERSAIRE

La première collection du Musée national de la Marine fut une collection militaire offerte en 1748 à Louis XV par Louis Henri Duhamel du Monceau, Inspecteur général de la Marine, afin qu'elle servît aux travaux pratiques de la jeune école des Ingénieurs Constructeurs de Navires qui s'ouvrait au Louvre, et pour remplacer les initiatives brillantes mais désordonnées des Maîtres de hache par une science plus exacte. Cette collection située dans un « palais des muses » était ouverte au public qui fréquentait le palais royal du Louvre.

Des circonstances de sa fondation, le Musée national de la Marine tire sa caractéristique première d'être tout à la fois un musée d'histoire, un musée des Beaux-Arts et un conservatoire de modèles dont la collection s'est enrichie d'année en année grâce aux dépôts des arsenaux, des chantiers civils et aux travaux de ses propres ateliers.

Conçu au temps des cabinets de curiosité, riche alors des collections ethnographiques rapportées d'outre-mer par les navigateurs scientifiques, le Musée national de la Marine est longtemps resté une vitrine silencieuse du temps passé et de la marine du moment. Aujourd'hui encore, une partie de son public fidèle est attaché à cette dimension particulière de la collection qui rassemble plus de 2000 modèles de la marine royale, tous d'époque, et rassemblant l'essentiel de l'archéologie de la construction navale entre le XVI^{ème} et le XIX^{ème} siècle.

Institution atypique par rapport au reste des musées de France et des grands musées maritimes du monde, l'Établissement public national du Musée de la Marine a la particularité exceptionnelle d'être établi simultanément à Paris, où sont rassemblés tous les services centraux, et en province, de Brest à Nice, dans huit musées décentralisés placés au plus près de nos arsenaux actuels (ou anciens). Tous ces musées présentent, suivant des thématiques différentes ciblées sur leur régions respectives, le fonds exceptionnel de l'Établissement public national.

□ LES NAVIRES

Le musée ne possède aucun bâtiment de guerre désarmé de la Marine Nationale. La conservation d'un navire de

guerre de dimensions importantes, qui soit représentatif d'une étape de l'évolution des conditions du combat naval, pose des problèmes d'entretien et de conservation requérant des budgets importants, surtout si cette conservation a lieu à flot.

Les plus importants navires sauvés de la démolition sont le croiseur *Colbert* amarré à Bordeaux, l'escorteur d'escadre *Maillé Brézé* remis en juin 1988 à une association de la ville de Nantes, et le premier sous-marin nucléaire stratégique *le Redoutable* qui va être intégré en 2001 dans le projet de la « Cité de la mer » à Cherbourg.

Deux autres sous-marins sont présentés au public : *l'Espadon* à l'écomusée de Saint-Nazaire et *l'Argonaute* à Paris depuis 1990 (qui vient de fêter son trois millionième visiteur).

Le Musée national de la Marine est propriétaire de deux bathyscaphes FNRS 3 (qui atteignirent des fonds de plus de 4 000 m en 1953) et son successeur *l'Archimède*, le sous-marin de poche allemand de la classe Zeelund S 622, conservé au Musée national de la Marine de Brest, et le canot d'apparat construit pour Napoléon en 1811.

En revanche, plus de 60 bâtiments grandeur nature illustrent les marines de pêche, de loisirs et de course au large, parmi lesquels le mythique Pen Duick V du grand navigateur Eric Tabarly.

□ LE PATRIMOINE MOBILIER

Dans ce domaine du patrimoine, les rapports s'inversent, car la richesse des collections françaises est exceptionnelle. Maquettes d'arsenaux et modèles d'instruction à grande échelle des écoles de la Marine sont aujourd'hui des témoignages archéologiques majeurs.

Ces modèles ne datent pas uniquement du XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle, car le Musée national de la Marine a de tous temps conservé la tradition de la maquette d'arsenal, ce qui permet de garantir la restauration permanente du fonds français. D'autre part, l'enrichissement du patrimoine muséologique s'effectue par une systématisation du dépôt, au profit du Musée national de la Marine, des matériels nouveaux ou de leurs maquettes de la part de la Délégation générale pour l'Armement, qui est responsable des arsenaux militaires et des grands chantiers français.





Cependant, les musées maritimes rendent difficilement compte de des marines de guerre de cette fin de siècle. Si les navires marchands ont évolué vers les silhouettes parallélépipédiques et peu romantiques de porte-conteneurs ou de transporteurs de voitures d'usines, les navires de combat cachent, sous des formes qui s'affirment depuis quelques années vers des profils de plus en plus épurés, des installations électroniques et des puissances de feu insoupçonnées.

La complexité des centres nerveux et des appareillages électroniques cachés, l'accroissement des dimensions entraînant la réduction de l'échelle de restitution, font du meilleur modèle d'un bâtiment de guerre contemporain une évocation dont la lecture n'est pas évidente. Les maquettes d'une frégate lance-missile ou d'un porte-avions pourraient même fausser la compréhension des dimensions de la guerre navale moderne, en faisant passer leur enveloppe pour l'essentiel de leurs caractéristiques, alors que c'est leur contenu caché qui les distingue et détermine leur force. Ainsi, le modèle du sous-marin nucléaire lanceur d'engins stratégique de nouvelle génération *le Triomphant* est incompréhensible pour un public non averti, alors que le vaisseau de 74 canons de 1760 offre à l'évidence un système d'armes lisible sans ambiguïté.

Il apparaît que seuls les moyens audiovisuels –et les plus spectaculaires seraient les meilleurs dans ce cas– sont capables de restituer aux flottes de haute mer modernes leur signification à l'intention du public.

□ ICONOGRAPHIE ET SOURCES

Les fonds du patrimoine sont d'une très grande richesse et nos collections présentent plusieurs séries de tableaux

et de dessins essentiels pour la connaissance de la marine, des navires et des arsenaux, en particulier :

- Les 15 vues des ports de France de Claude-Joseph Vernet peintes entre 1754 et 1765.
- Les vues de Brest, Lorient et Saint Malo peintes par François Hue autour de 1793 pour compléter la série inachevée par Vernet.
- Les vues de Brest et de Toulon par Louis Antoine Morel Fatio (1854), et de Cherbourg par Louis Philippe Crepin (1822).
- Les nombreux dessins de Pierre et Nicolas Ozanne et, pour les temps modernes, les plus de 250 gouaches d'Albert Brenet peintes à partir des années 1930, sont des documents exceptionnels.



La France a d'ailleurs conservé un corps actif d'environ quarante peintres officiels, dont l'organisation remonte à 1830, mais dont l'origine est bien plus ancienne et issue d'une tradition apparue dès le XVII^{ème} siècle. Leurs œuvres sont conservées dans les réserves du musée.

Un service de recherche, ainsi que deux bibliothèques accessibles à un grand nombre d'historiens et de chercheurs,

comportent un fonds iconographique de 350 000 documents dont 43 000 originaux, 40 000 cartes postales, la première collection nationale d'affiches maritimes, plus de 3 500 négatifs originaux sur plaques de verre datant d'avant 1910 et, pour les bibliothèques, environ 70 000 ouvrages et de nombreuses collections de journaux.

La création d'un site Internet à la fin de l'année 2000 permet d'ouvrir nos richesses à l'ensemble des chercheurs du monde entier.

□ LE PATRIMOINE IMMOBILIER

L'une des particularités du Musée national de la Marine est d'avoir décentralisé sa collection nationale dans des

musées locaux situés dans des édifices souvent classés monuments historiques.

Le château de Brest, monument majeur de la pointe de Bretagne, est entré dans le patrimoine maritime fin juillet 1945. Ce castellum gallo-romain, devenu muraille de l'embryon de la ville, puis caserne fortifiée, a le privilège d'être de loin le plus ancien édifice militaire actif au monde, dix-sept siècles après sa fondation par les légions romaines du pays des Osismes.

Parfaitement restauré dans sa gloire médiévale revue et corrigée par Vauban, il abrite l'un des établissements principaux du Musée national de la Marine.

En face de Lorient, la citadelle du Port Louis, fondée par les Espagnols au XIII^{ème} siècle, siège éphémère de la Compagnie des Indes de Richelieu, est affectée au Musée national de la Marine et au Musée de la Compagnie des Indes, associés par convention pour la gestion conjointe de l'ensemble patrimonial de la citadelle.

Rochefort est une exception heureuse. Les initiatives de Colbert de Terron, qui fonda en 1669 une base navale exemplaire sur un marécage en bordure de Charente, ont donné à Rochefort une envergure et une originalité d'architecture militaire remarquable. La politique volontaire de la municipalité, qui se traduit par la réhabilitation des constructions militaires désaffectées et l'éclaircissement des espaces et les perspectives, permet d'offrir à la marine son plus spectaculaire patrimoine immobilier.

Le Musée national de la Marine occupe l'hôtel de Cheusses, résidence privée construite en 1559, devenue l'hôtel des Chefs d'Escadre de 1685 à 1781, ainsi que l'hôtel de la marquise d'Amblimont qui jouxte l'hôtel de Cheusses. Ces deux remarquables immeubles en cours de restauration et de rénovation vont permettre une pré-

sentation d'une partie du fonds original de la construction navale du XVIII^{ème} siècle aux côtés de la reconstruction de la réplique de la frégate *Hermione*, qui conduisit le marquis de La Fayette en 1780 auprès du général Washington pour participer à la guerre d'indépendance des « insurgents » américains.

D'autre part, le pavillon d'entrée de l'ancien hôpital de la marine ouvert en 1788 a été remis au Musée national de la Marine en 1986 par le ministre de la Défense. Il s'agit là du plus ancien témoignage intact de la médecine navale des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles. Avec ses collections d'anatomie, de médecine, d'histoire naturelle et d'ethnologie et sa bibliothèque d'environ 25 000 ouvrages et rapports consacrés à la médecine navale et aux voyages, l'ancienne école de médecine navale, la première au monde, s'est ouverte au public au cours de l'année 1998.

La côte méditerranéenne française a gardé peu de traces de son histoire maritime. En effet, Clos des galées et arsenaux du XVII^{ème} siècle de Marseille et de Toulon ont depuis longtemps disparu. Le Musée national de la Marine est installé dans un bâtiment de construction récente,

situé aux abords de l'arsenal. Cependant, l'ancienne porte de l'arsenal de Louis XIV achevée en 1738 par l'architecte Lange a été déplacée en 1976 pour orner la façade du musée. La rénovation de la Tour Royale, qui défendait l'entrée de la rade de Toulon depuis le XIII^{ème} siècle, permettra dans un avenir proche de présenter le fonds particulièrement riche de l'aventure sous-marine de l'homme, avec les cloches à plongeurs et les scaphandres à casque de Rouquayrol et Denayrouse de 1857, les premiers scaphandres autonomes du commandant Le Prieur (1926), puis de Jean Yves Cousteau (1943), et les appareils de la COMEX qui permettent aux plongeurs de travailler à plus de 500 mètres de profondeur.





Les musées navals de Saint-Tropez, dans la citadelle de Saint-Tropez, ainsi que celui de Nice, proposent une présentation locale des grands moments de l'histoire maritime et de nos ports de guerre grâce aux dépôts des collections du Musée national de la Marine.

■ UN MUSÉE DU TROISIÈME MILLÉNAIRE

La mission de rénovation du Musée national de la Marine, qui a été décidée par le Ministre de la Défense, comporte de nombreux aspects qui dépassent la simple remise en peinture des voûtes du Palais de Chaillot. Les récentes péripéties qui ont mis en cause l'existence même du musée à Chaillot ont entraîné tout à la fois un extraordinaire courant de sympathie de l'ensemble du monde maritime et une salutaire réflexion sur les missions et les besoins de l'établissement.

Nombreux sont ceux, en effet, qui utilisent comme argument la richesse des collections pour assigner au Musée national de la Marine la vocation exclusive, à la fois artistique et historique, de témoigner du passé maritime national. Dans cette étroite optique, le musée continuerait d'offrir au monde la représentation assurément esthétique mais figée, d'une époque maritime révolue, d'une ambition à jamais éteinte. S'il paraît nécessaire de célébrer l'âge d'or de notre passé maritime, il nous paraît tout autant indispensable de ne pas occulter les réussites présentes et de présenter les promesses de l'avenir : « L'aventure maritime est ce qui relie la France au monde, dans l'histoire comme à l'avenir » soulignait Fernand Braudel.

Sensibiliser les Français au monde maritime est notre ambition. Si l'engouement de nos compatriotes pour une émission de télévision comme *Thalassa*, qui parle de la mer depuis plus de quinze ans, est réel, s'ils sont nombreux à encourager nos coureurs qui réalisent des exploits en course au large, et s'ils répondent en masse aux grands rassemblements nautiques de Brest 2000 et de Rouen 1999, combien connaissent cet outil pédagogique de premier ordre constitué par les 9 musées nationaux de la marine, vitrines prestigieuses de promotion du savoir-faire français et capables de présenter les missions

de la marine nationale et les enjeux mondiaux de l'exploitation maritime ?

La rénovation du Musée national de la Marine a donc débuté grâce à un effort budgétaire important et soutenu de la marine nationale sur les cinq prochaines années. Bien que présentant les différentes marines (guerre, commerce, pêche, plaisance et course au large, subaquatique), la subvention financière accordée à l'établissement émane du seul Ministère de la Défense. C'est la raison pour laquelle, en accord avec le conseil d'administration, une politique active de recherche de mécénat public et privé, alliant le mécénat d'entreprise et la politique culturelle des collectivités territoriales, a été engagée, d'autant plus que les huit musées des ports sont des vecteurs particulièrement dynamiques de l'aménagement culturel du territoire.

Les transformations en cours du Musée national de la Marine se déclinent sous plusieurs aspects qui contribuent tous, par leur synergie, à modifier l'image un peu surannée que les musées véhiculent.

Afin de dynamiser sa présentation, une nouvelle charte graphique a été réalisée par l'un des premiers cabinets nationaux, à l'issue d'un concours auquel plus d'une vingtaine de candidats français et étrangers avaient postulé.

Un hall d'accueil du public a été mis en place à l'entrée de Chaillot et rassemble harmonieusement une banque d'accueil pour le public et une zone de présentation des grands événements maritimes du moment. Cet espace a permis de suivre en permanence, au cours des cinq premiers mois de l'année 2000, l'exploit historique de Philippe Monnet dans sa tentative de record du tour du monde à la voile en solitaire contre vents et courants.

L'embauche d'une vingtaine de professionnels du patrimoine et de la culture dans les différents services du musée est en cours de réalisation et va permettre de mieux répondre aux nombreuses demandes du public et des chercheurs.

Le fonds des collections non présenté dans l'exposition permanente, habituellement stocké au palais de Chaillot, a été totalement inventorié, vérifié et numéroté, puis a été transféré au cours des cinq derniers mois dans les nouveaux espaces de réserves situés dans la banlieue

parisienne. Sur 3 500m², plus de 40 000 objets ont ainsi trouvé leur place et sont plus facilement accessibles aux chercheurs.

Dès octobre 2000, les services du Ministère de la Culture ont entrepris la réfection complète de la toiture du Palais du Trocadéro, frère siamois de la tour Eiffel, qui abrite le Musée national de la Marine à Paris et date de 1889.

Le conseil d'administration du musée et le Ministre de la Défense ont approuvé le programme de rénovation pour un montant d'environ 11 millions d'euros. Dès le début de l'année 2001, un concours européen d'architectes scénographes va être ouvert, afin de prolonger l'étude de préprogrammation et de faisabilité déjà réalisée. La présentation des cinq marines en exposition permanente sera le point-clé de la nouvelle redistribution des espaces. De nouvelles scénographies plus actives et didactiques autour des plus beaux modèles de nos collections, l'introduction de moyens interactifs modernes, le renforcement des aspects pédagogiques pour permettre aux jeunes scolaires une meilleure compréhension, et la création d'une médiathèque devront permettre de répondre aux aspirations de nos publics.

Pour plonger dans l'univers de la connaissance sur l'Internet, le musée a créé cette année « les journées Marine de l'Internet » qui ont permis à plus de 7 000 internautes de découvrir pendant deux jours les sites des grands musées maritimes mondiaux, des coureurs au large et des constructeurs nautiques. Le site du Musée national de la Marine a été présenté à cette occasion. Il permettait une visite virtuelle des collections et préfigurait le site qui a été créé à la fin de l'année 2000.

Cette politique d'adaptation à tous les publics pour mieux faire découvrir et comprendre un groupe de musées servant de référence à l'échelle mondiale ne peut être menée sans un réseau de partenaires qui viennent soutenir l'action de l'association des amis du Musée de la Marine. L'arrivée dans la nouvelle équipe d'un spécialiste des relations avec les partenaires et de « marketing » a permis d'établir de nombreux contacts auprès des sociétés et institutions liées au monde maritime national et international et de créer les bases d'un vrai mécénat.

Nous avons décidé ne pas fermer Chaillot aux visiteurs pendant les travaux afin que tous les passionnés puissent continuer à venir découvrir ces bribes de rêves en face de la tour Eiffel. Pour renforcer notre impact sur le jeune public, deux grandes expositions populaires sont en cours de montage : en 2001, *Tintin, le Capitaine Haddock et la mer* fera rêver tous les amoureux des personnages créés par le dessinateur belge HERGE, dont les modèles du musée ont servi de référence pour ses dessins, puis *Les flibustiers et pirates des Caraïbes* en 2002, première exposition thématique de référence illustrant une aventure maritime qui regroupait à la fois des sujets hollandais, britanniques, espagnols et français.

Dans le même temps, plusieurs expositions des plus belles pièces du fonds national sont présentées outre-Atlantique, aux États-Unis, au Canada et au Brésil.

Le Musée national français de la Marine connaît actuellement une profonde transformation afin de s'adapter à la réalité actuelle des musées, d'être plus compétitif face aux nombreux musées parisiens et de mieux répondre aux attentes de nouveaux spectateurs dont le niveau culturel a évolué au cours de ces quarante dernières années.

Alors que le service militaire obligatoire se termine dans notre pays et que de nombreux jeunes n'auront plus la possibilité de goûter à l'aventure maritime au cours de leurs embarquements, l'espoir de faire découvrir à un nouveau public la richesse de notre patrimoine et les enjeux mondiaux de l'exploitation maritime, tout en restant la vitrine prestigieuse de promotion du savoir-faire français, demeure notre préoccupation majeure.