



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. Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin · André Lespagnol

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

ISBN de ce PDF:  
979-10-231-3108-6

**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 Haudrière † (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



## MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS : LE PARADOXE MALOUIN

*André Lespagnol †<sup>1</sup>*  
*Université Rennes 2*

Cité portuaire bénéficiant d'un site quasi insulaire remarquable, héritière d'un passé maritime d'une riche diversité, et jouissant d'une image exceptionnelle à l'échelle nationale et internationale, Saint-Malo paraît a priori un cas d'école idéal pour creuser le lien entre une identité maritime affirmée et sa traduction muséographique. Or, si la cité malouine peut effectivement nous fournir une bonne étude de cas dans cette réflexion collective, c'est sur un mode paradoxal : en fait, jusqu'en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, cette cité prestigieuse n'a pas vraiment su traduire – et valoriser – sa forte identité maritime sous des formes muséographiques adaptées, à la hauteur de son riche passé. Ce paradoxe mérite assurément une analyse et une réflexion, si l'on veut, comme c'est le cas aujourd'hui, réparer cette carence et dépasser cette contradiction à travers la réalisation en cours d'un grand projet de musée d'histoire maritime (fig. 1).

### FIGURES ET REPRÉSENTATIONS MALOUINES

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la cité s'est attachée de manière précoce, sous l'impulsion des élites locales, à définir et affirmer son identité, dans un climat de romantisme *héroïsant*, avec la construction, sous la plume d'une série d'érudits et publicistes locaux aux profils variés<sup>2</sup>, d'un *roman urbain* plus que

- 1 C'est avec une émotion particulière que nous présentons cet article d'André Lespagnol qui nous a quittés au seuil de l'automne 2020. Ce texte, un des derniers qu'il a produits au début de cette année, a été complété et illustré par Philippe Petout, conservateur en chef du Patrimoine et directeur du musée d'Histoire de la Ville de Saint-Malo. Les directeurs de ce n° 31-32 tiennent à lui adresser ici tous leurs remerciements pour sa relecture et ses enrichissements éclairés.
- 2 Depuis l'abbé Manet jusqu'au retraité de la Marine impériale, Charles Cunat, ou au publiciste républicain Robidou.



1. Vue aérienne de Saint-Malo. Au premier plan, à gauche, le futur musée d'Histoire maritime (coll. Kengo Kuma and Associates)

d'une véritable histoire de la ville<sup>3</sup>. Celui-ci mettait en valeur ses *grandes heures* – telle l'attaque par la *machine infernale* lancée par les Anglais en 1693 – et plus encore ses *grands hommes*, dont le talent et la réputation avaient dépassé la limite de leur cité natale par leurs exploits ou leurs œuvres. Or ceux-ci avaient pratiquement tous un lien avec la mer : soit directement, pour les marins, avec des *découvreurs* tels Cartier, des corsaires (Duguay-Trouin, Surcouf) ou des bâtisseurs d'empire comme La Bourdonnais ; soit indirectement, pour les hommes de lettres (Chateaubriand, Lamennais) ou de science (Maupertuis, Broussais), issus du milieu maritime et négociant.

Au début des années 1830, Jules Michelet semble avoir été le premier à opposer les deux villes de Saint-Malo et de Nantes, en disant de la première qu'elle était « la ville des corsaires » et de la seconde celle des négriers<sup>4</sup>. Cette représentation s'est considérablement renforcée à la fin XIX<sup>e</sup> siècle, non sans rapport avec le développement de la fonction balnéaire ; le roman urbain tend alors à se polariser autour de la course, activité particulière et emblématique<sup>5</sup>. En 1882, l'abbé Poulain fait paraître *Duguay-Trouin et Saint-Malo la cité corsaire*, d'après sa thèse

3 André Lespagnol, « "Saint-Malo cité corsaire." Réflexions sur la construction de l'image mythique d'une cité portuaire », dans Fanch Roudaut (dir.), *La Ville maritime. Temps, espace, représentations*, Brest, CRBC, 1996, p. 39-46.

4 Dans « Tableau de la France » : Jules Michelet, *Histoire de France*, Paris, L. Hachette, 1833-1841, t. II, p. 10-11.

5 André Lespagnol, « Saint-Malo ville mythique. Les deux âges de la construction d'une mythologie urbaine », dans Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2003, p. 35-44.

de doctorat soutenue à la faculté de Lettres de Rennes<sup>6</sup>. En 1894, le publiciste Eugène Herpin parle quant à lui de « cité corsaire » dans son ouvrage sur la côte d'émeraude<sup>7</sup>. En 1927, il reprend ce slogan comme sous-titre pour *Histoire de Saint-Malo* et contribue à en faire un cliché à l'efficacité médiatique évidente sur les flux croissants de visiteurs. Mais ce cliché fut aussi largement approprié par la société locale tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, avec notamment des relais actifs au sein des membres de l'Association des descendants de capitaines corsaires. C'est ce que confirme le choix, apparemment consensuel, de construire comme navire emblématique du passé maritime malouin une réplique du *Renard*, cotre corsaire armé par Surcouf en 1813, lorsque la revue *Chasse-Marée* lança le concours « bateaux des côtes de France » en 1989. D'autres options eurent été tout à fait possibles, comme celle d'un trois-mâts goélette, emblématique de la pêche morutière sur les bancs de Terre-Neuve. Observons cependant qu'il s'agissait là d'une vision sélective du passé maritime malouin. Elle ne laissait en effet guère de place aux figures majeures d'entrepreneurs qui avaient fait la fortune de la cité, telles Danycan, Meslé de Grand-Clos, ou les Magon, pas plus qu'aux trafics prosaïques qui avaient constitué le socle de son activité économique, comme la grande pêche à Terre-Neuve ou le commerce d'exportation de toiles, qui a assuré pendant des siècles l'emploi de milliers de marins. Cette sélection occultait largement d'autres trafics essentiels, mais jugés moins nobles, qui avaient contribué puissamment à l'enrichissement de son élite négociante, tels l'interlope et, plus encore, la traite négrière.

Simultanément, sous l'impulsion de la municipalité, cette *mythologie urbaine* allait être très tôt traduite et représentée dans l'espace public sous des formes iconographiques spectaculaires. À travers la sculpture tout d'abord, avec l'édification sur les places et les bastions, tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, de statues de grandes figures malouines comme Jacques Cartier, Duguay-Trouin, Surcouf ou Chateaubriand (fig. 2). Dès 1809, l'architecte de la ville Pierre-Joseph Hamon proposa une galerie de bustes à l'hôtel de ville mais le maire Augustin Jean-Claude Thomas des Essarts s'en tint au projet de donner le nom de personnages célèbres aux rues de la ville. Certains événements ont été particulièrement incitatifs :

6 Marie-Joseph Poulain, *Duguay-Trouin et Saint-Malo, la cité corsaire d'après des documents inédits. La course au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Didier, 1882.

7 L'expression de *cité corsaire* apparaît à la p. 75, dans le corps d'un ouvrage dont le titre – *La Côte d'Émeraude* – constituait lui-même une formule-cliché, promise elle aussi à un bel avenir dans l'économie touristique. Elle fut reprise dès 1902, par Édouard Prampain, dans la préface de son ouvrage *Saint-Malo historique*, avant d'être intégrée par Herpin dans le titre d'*Histoire de Saint-Malo*, publiée en 1927, et de faire dès lors florès dans tous les médias.

la publication en 1824 de la *Biographie des Malouins célèbres* par l'abbé Manet<sup>8</sup>, les funérailles de Surcouf en 1827, la demande de Chateaubriand, en 1828, d'être inhumé au Grand Bé, l'inauguration de la première statue de Duguay-Trouin, en 1829, suivies de celles de Chateaubriand, en 1875, vingt-sept ans après ses funérailles, et plus tardivement la statue de Surcouf en 1903, et celle de Jacques Cartier en 1905.

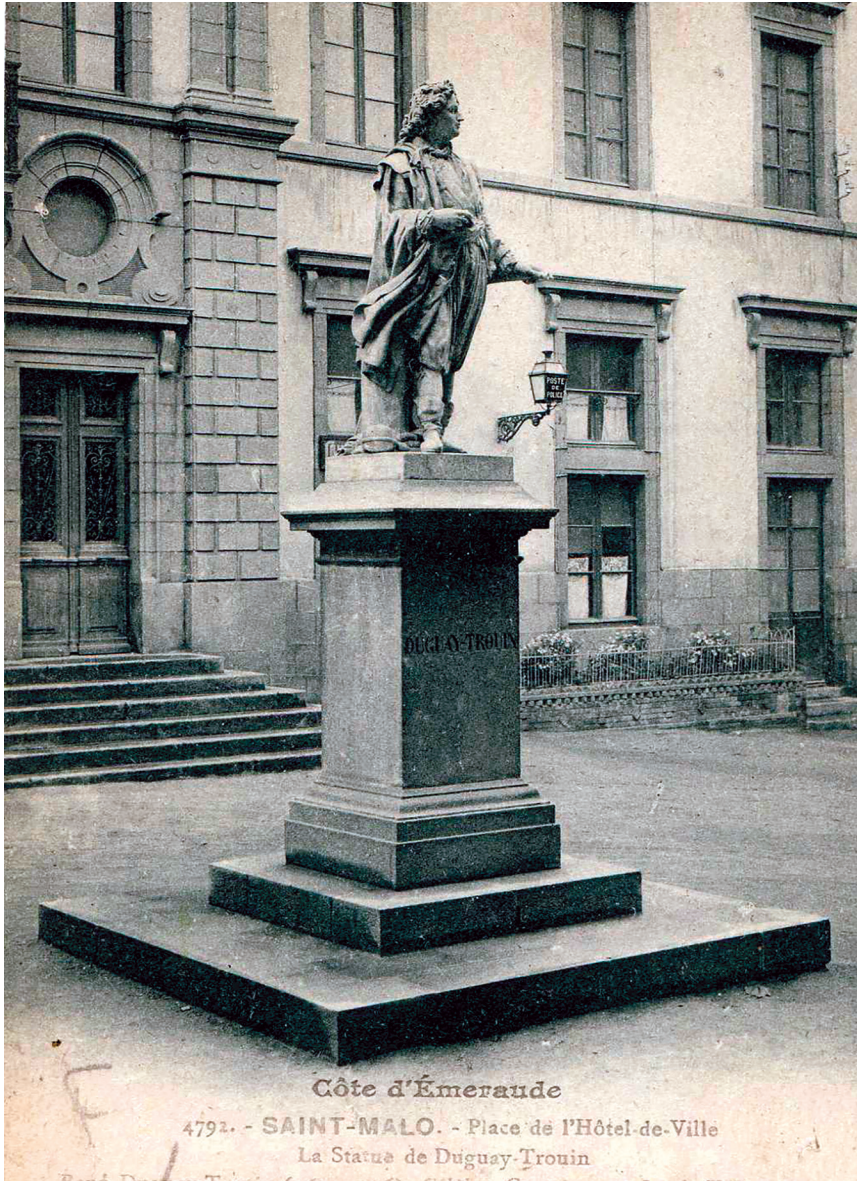
86 Mais cela s'exprima plus encore à travers la peinture, avec la commande au peintre François Riss, à partir de 1838, d'une dizaine de portraits des personnages évoqués ci-dessus, qui furent rassemblés dans une salle de l'hôtel de ville, dite « galerie des grands hommes ». On devait y adjoindre le portrait de Chateaubriand peint par Girodet, que l'écrivain avait accepté de léguer à sa ville natale après sa mort, ainsi qu'une série de quatre tableaux commémoratifs représentant les *grandes heures* de l'histoire de la cité, dont la découverte du Canada par Cartier et le forçement de l'entrée de la baie de Rio par l'escadre de Duguay-Trouin. En 1844, une voyageuse de passage évoquait ainsi « [...] cette grande salle appelée le Musée, où sont réunis les portraits des grands hommes qui ont illustré Saint-Malo ». Autant dire que cette galerie tenait alors lieu de musée historique pour la société locale, et que ce premier choix aide à comprendre les difficultés de l'émergence d'un véritable musée dans la cité malouine.

## GENÈSE DU MUSÉE D'HISTOIRE DE SAINT-MALO

La genèse du musée de Saint-Malo a été très laborieuse et problématique quant à son contenu thématique, comme l'a analysé de manière fouillée Philippe Petout, son actuel conservateur<sup>9</sup>. En 1843, après avoir reçu de la Société historique de Québec des restes attribués à la *Petite Hermine*, l'un des navires de Cartier, la ville dut se résoudre à louer un local, très modeste, pour les abriter, ainsi que divers objets, cartes et plans. Mais il fallut attendre l'initiative d'un agent littéraire venu de Paris, Alexandre Vattemare, pour que se constitue, en 1862, une « Société du musée de Saint-Malo » qui regroupait des notables bénévoles. Ils définirent un projet de *musée* visant à rassembler des collections variées en archéologie, ethnographie, histoire, mais aussi en histoire naturelle, géologie, beaux-arts et *curiosités*, dans l'esprit de ce qui se faisait alors dans de nombreuses villes. La municipalité accepta finalement d'accueillir ces collections variées dans plusieurs salles de l'hôtel de ville, alors en voie d'agrandissement, et d'en assurer, à partir

8 François Manet, *Biographie des Malouins célèbres, nés depuis le xv<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours*, Saint-Malo, H. Rottier, 1824.

9 Philippe Petout, « Les origines du musée de Saint-Malo », *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Saint-Malo*, 1991, p.87-99.



2. Statue de Duguay-Trouin devant l'ancien hôtel-de-ville, lieu d'exposition du musée jusqu'en 1927 (coll. musée d'Histoire de Saint-Malo)





3. Entrée du musée d'Histoire de la Ville de Saint-Malo ouvert de 1951 à 2019

de 1875, la gestion directe en recrutant un conservateur. C'est dans cet espace que se développa durant un demi-siècle ce « musée à tout faire », comme le signalait en 1892 un annuaire national qui recensait à Saint-Malo « un musée scientifique et archéologique réuni au musée artistique à l'Hôtel de Ville », dont diverses salles hébergeaient désormais les collections hétéroclites, des oiseaux aux herbiers, des estampes aux portraits de la *salle des grands hommes*, des débris de la *Petite Hermine* aux sabres d'abordage, ainsi qu'un fusil de Surcouf... Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le seul changement fut le transfert au grand donjon du château, en 1927, de l'ensemble de ces collections, à l'exception des portraits de la fameuse galerie. Celles du musée municipal n'étaient exposées qu'au rez-de-chaussée, aux troisième et quatrième étages ainsi que dans les combles du donjon. Les autres niveaux servaient pour leur part à l'exposition de la collection privée d'art breton de l'architecte Yves Hémar.

Les collections échappèrent, pour l'essentiel, au terrible incendie qui détruisit la ville en 1944, y compris l'hôtel de ville et sa galerie des grands hommes. C'est dans ce cadre prestigieux et avec cet héritage assez disparate que put être relancé dès 1950-1954 l'actuel musée d'Histoire de Saint-Malo (fig. 3), avec l'appui de la direction des Musées de France et des conservateurs nommés sous son contrôle. Ceux-ci – Dan Lailler puis Philippe Petout – s'efforcèrent de donner à ce musée de la ville ainsi refondé une coloration *maritime* plus affirmée, en s'appuyant sur



4. Salle d'exposition permanente au rez-de-chaussée de la Tour générale, séquence grande pêche à Terre-Neuve (1988-2019)

l'histoire de la cité et de ses marins, illustres ou non (fig. 4). Le développement de cette thématique n'allait pas être une tâche aisée.

L'héritage des collections était, somme toute, assez limité dans ce domaine, même si une politique volontariste d'acquisitions, de recherche de dons, d'élaboration de maquettes, plans ou cartes allait pouvoir les enrichir. Plus embarrassante était la localisation du musée dans le site, bien que prestigieux, du grand donjon. Ce monument historique était limité en termes d'espace disponible, de volumétrie et d'éclairage et le musée devait recourir à des espaces extérieurs – telles les chapelles restaurées de la Victoire et Saint-Sauveur – pour des expositions temporaires. Ce site n'était sans doute pas le lieu idéal pour développer des formes contemporaines de muséographies qui auraient intégré les résultats des recherches historiques, débutées à la fin des années 1950, sur les archives du port malouin. Le développement d'une *vocation maritime* du musée impliquait d'en préciser le contenu et les thématiques privilégiés, ce qui renvoyait à la question de l'identité maritime de la cité malouine, qui allait révéler toute sa complexité au cours de cette période.

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, on l'a vu, s'était construit un roman urbain, autrement dit une mythologie, qui sélectionnait et privilégiait dans le passé maritime malouin certaines activités et grandes figures jugées *nobles* : les découvreurs, de Jacques Cartier à Charcot, et plus encore l'activité corsaire avec ses figures de proue, devenues l'emblème de la cité depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sont des thématiques médiatiquement porteuses et attractives pour les masses de visiteurs qui affluent chaque année vers la cité, ses murs et ses plages. Sans s'y limiter, ce sont ces deux facettes de l'histoire maritime malouine que le musée tendait assez naturellement à mettre en valeur. Mais cela ne recouvrait pas, loin de là, la totalité du passé



5. La tour Solidor, lieu d'exposition permanente du musée international du Long-cours cap-hornier de 1970 à 2019 (cliché : Martial Quinton)

maritime de la cité, d'autant que l'on voyait se développer, en cette deuxième moitié du <sup>XX</sup><sup>e</sup> siècle, des initiatives locales qui révélaient d'autres facettes de cette identité maritime, notamment dans des essais de traduction muséographique. Ainsi en 1958, la tenue à Saint-Malo d'un congrès international des Cap-Horniers déboucha sur l'organisation d'une exposition « Navires et marins au Cap Horn », qui se prolongea par l'installation d'un « musée international du Long-cours cap-hornier » dans la tour Solidor à Saint-Servan (fig. 5 & 6). Intégrée administrativement au musée de Saint-Malo, cette antenne externe put bénéficier, outre les achats de l'institution, de dons effectués par certains membres de l'association des Anciens Marins, l'amicale internationale des capitaines au long cours cap-hornier. Celle-ci joua alors un rôle majeur dans la promotion de cette thématique, qui résonnait tout particulièrement avec l'existence historique à Saint-Malo d'une école de navigation qui a formé de nombreux capitaines au long cours.

De même, sous l'égide de l'association « Mémoire et patrimoine des Terre-neuvas », créée plus récemment et animée par d'anciens pêcheurs, se constituaient des collections d'objets caractéristiques à la fois des navires et de la vie quotidienne des marins de la grande pêche. Après avoir été prêtés aux grandes expositions interrégionales « Terre-Neuve/Terre-neuvas », labellisées d'intérêt national, qui furent présentées en 2013-2014, conjointement par les musées de Saint-Malo, de Bretagne, de Granville et de Saint-Brieuc, ces objets furent conservés dans un local géré par l'association. Tout cela contribuait,



6. Salle présentant des peintures de navires cap-horniers

certes, à enrichir sensiblement la patrimonialisation du passé maritime malouin, mais répondait surtout aux attentes d'une partie de la société locale et d'un large public de visiteurs. Cependant, cela conduisit aussi à des formes d'éclatement, tant spatial qu'institutionnel, du dispositif muséographique qui montrait ainsi ses limites.

C'est ce que devaient confirmer, paradoxalement, les recherches archéologiques sous-marines lancées sur le site de la Natière, à partir de 1999, par le Département des Recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. À la suite d'une campagne exploratoire qui avait été menée trois ans plus tôt, les fouilles permirent d'exhumer les vestiges de deux frégates de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, naufragées sur les rochers bordant une des passes d'accès au port de Saint-Malo. Or, même s'il put participer régulièrement à leur valorisation lors d'expositions montées hors les murs, le musée s'avérait totalement inadapté à l'accueil de ces riches collections archéologiques.

Ainsi, tandis que s'exprimaient partout sur le littoral français, depuis les années 1990, un attrait et un intérêt social pour le patrimoine maritime, avec la demande de création ou de reconfiguration de multiples musées maritimes, dans des périmètres et sur des thématiques variées, Saint-Malo paraissait dans l'incapacité de tirer profit de cette conjoncture bénéfique. À l'évidence, une initiative forte était nécessaire en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle afin de résoudre cette contradiction.

## UN MUSÉE MARITIME POUR LE XXI<sup>e</sup> SIÈCLE

92

C'est dans ce contexte complexe que fut lancée dans les années 2000 la réflexion sur la création d'un nouveau musée pour Saint-Malo, en le définissant clairement comme un musée thématique centré sur l'histoire maritime<sup>10</sup>. L'occasion fut fournie par la loi de 2002 qui obligeait tous les musées de France reconnus par le ministère de la Culture à élaborer un « projet scientifique et culturel » (PSC). Ce PSC fut élaboré par l'équipe de conservation en 2004-2006, jusqu'à l'étude de préprogrammation. Le lancement officiel du projet fut annoncé par le maire René Couanau en janvier 2006, puis approuvé – non sans débats – par le Conseil municipal en juin 2006. Sa validation par la Direction des musées de France, en décembre 2007, permit de lancer les études de programmation l'année suivante. La démarche fut confortée par l'intégration du projet dans le plan « musées en Région », lancé par le ministère de la Culture en 2010 ; les promesses de cofinancements d'État auguraient alors une réalisation rapide. Mais, une fois encore, la genèse du musée se révéla être un sujet problématique, qui engendra une série de débats portant à la fois sur le contenant – le futur bâtiment et sa localisation – et sur le contenu, c'est-à-dire ses thématiques. Cela posait à nouveau la question centrale de l'identité maritime de la cité malouine telle qu'elle pouvait être perçue par les acteurs locaux, les élus comme les multiples acteurs associatifs, qui se sentaient concernés par sa définition et sa traduction muséographique.

Le premier problème – et donc le premier enjeu – concernait le futur bâtiment et son site. L'idée forte et cohérente avec celle d'un musée adapté à l'époque contemporaine, fut formulée dès le PSC de 2004 : « [...] prendre de la distance avec les murs du château, ceux de l'intra-muros et les remparts qui enferment [...] », en proposant un nouveau site, à la fois plus visible, accessible et « [...] en symbiose avec un contexte portuaire et maritime ». Il s'agissait en l'occurrence d'exploiter un espace occupé par des silos désaffectés, au fond du bassin Duguay-Trouin, qui offrait la possibilité de construire *ex nihilo* un bâtiment adapté à sa fonction. Mais la réalisation de ce projet ne fut pas un long fleuve tranquille : en 2012, la municipalité changea son fusil d'épaule en évoquant des difficultés avec la CCI gestionnaire quant à la libération du site, qui était entre-temps passé dans le périmètre de la Région. Elle se rabattit donc sur un second scénario et sur une opportunité : la réutilisation d'un bâtiment administratif des années 1950, situé près de la cathédrale, tout juste libéré par les services fiscaux. C'était certes une solution moins coûteuse mais plus *conservatrice*, avec un retour symbolique

---

<sup>10</sup> Les données factuelles utilisées ci-après ont été fournies par Philippe Petout, que l'auteur remercie chaleureusement pour sa contribution. Les analyses présentées demeurent évidemment sous la seule responsabilité de l'auteur.



7. Le futur musée d'Histoire maritime de Saint-Malo,  
coll. Kengo Kuma and Associates

du bâtiment dans l'*intra-muros* de Saint-Malo, et qui portait de sérieux doutes quant à l'adéquation de l'immeuble avec les exigences spatiales d'un musée contemporain. En fait, ce scénario minimaliste exprimait un changement de priorité de la municipalité, déjà engagée dans la construction d'une médiathèque dans le cadre de la rénovation du quartier de la gare. Le coût estimé pour ce projet ambitieux s'élevait à 30 millions d'euros, dont 40 % sont pris en charge par la ville. Le dossier du musée fut donc relégué au second plan, et ses ambitions furent revues à la baisse, au risque d'être enlisé. Il fallut attendre l'élection de Claude Renault, en 2014, pour que la municipalité relance vraiment le musée, en revenant au scénario initial de son implantation sur le bassin Duguay-Trouin. Après des négociations constructives avec la Région, ce site, bien positionné au cœur d'un organisme portuaire vivant, et idéalement placé pour capter les flux de visiteurs entre la gare, la plage du Sillon, le Palais des Congrès et la cité historique, fut définitivement retenu. Ce choix permettait aussi de réaliser une construction nouvelle, dont l'ambition architecturale était à la hauteur de l'ambition muséale, en prenant en compte ses exigences propres et ses contraintes. Un concours international fut lancé, dont le lauréat fut Kengo Kuma, un architecte japonais de réputation mondiale (fig. 7). Sa proposition architecturale résolument moderne, avec une élévation sur trois modules, permettra aux futurs visiteurs d'embrasser

dans toute son ampleur le site portuaire et urbain malouin. Après la démolition des silos, réalisée fin 2019, ce chantier est prévu pour une durée de deux ans.

Il ne reste plus qu'à y ajouter l'essentiel : un contenu muséographique digne d'un musée contemporain, qui suscite légitimement des débats à la mesure des enjeux, techniques et économiques, mais aussi identitaires pour la société locale. Plus feutrées sans doute, ces interrogations sous-tendent le travail d'élaboration du projet muséographique lui-même, lancé depuis longtemps par les conservateurs, et concrétisé de manière plus formelle à travers le concours de muséographie gagné en 2018 par l'agence Projectiles, pour les modalités de mise en valeur des collections et objets sélectionnés sur les thématiques retenues.

94

Une première question se posait quant à la finalité même du musée, telle que proposée en 2006 : comment passer d'un musée de ville traditionnel, même s'il comportait une coloration maritime croissante, à un musée thématique d'histoire maritime, présentant un vaste champ d'activités ? Il s'agit de s'appuyer sur le riche passé de la cité malouine, tout en intégrant les réalités du temps présent, celles d'un port vivant et diversifié, depuis les liaisons transmanche jusqu'au nautisme, en passant par la grande pêche morutière, toujours active, désormais en mer de Barents, cinq siècles après son démarrage à Terre-Neuve. Mais ce musée n'a pas vocation à se limiter à l'histoire maritime locale : il doit s'appuyer sur celle-ci pour viser une portée plus générale, qu'il s'agisse de la grande pêche ou des activités corsaires, de la découverte océanique ou d'une activité comme la traite. Ainsi, la présentation du matériel naval ou de la vie à bord des navires pourront s'appuyer sur les riches collections issues des fouilles sous-marines de la Natière, bien que le hasard fit que les deux frégates n'étaient pas stricto sensu des navires malouins<sup>11</sup>.

Une deuxième série de débats plus techniques implique les professionnels et concerne les dispositifs et outils de muséographie à utiliser entre, d'une part, les collections d'objets et d'autre part les formes modernes de présentation et de médiation audiovisuelles et numériques. Quels arbitrages et quelles articulations sont à opérer entre les formes classiques et contemporaines de la muséographie, pour illustrer, par exemple, les trafics et circuits des navires dans l'esprit d'une installation interprétative et graphique ?

11 Les fouilles sous-marines réalisées entre 1996 et 2004, sous la direction de Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat, ont permis de découvrir et de récupérer les vestiges de deux frégates naufragées sur le même site : la frégate légère de course la *Dauphine*, construite et armée à l'arsenal du Havre, naufragée en 1704 ; et l'*Aimable Grenot*, frégate construite et armée à Granville pour la course puis le commerce, naufragée en 1749. Voir Élisabeth Veyrat, « La fouille de deux épaves de la Natière (1704 et 1749). Enjeux, évolution et bilan (1999-2008) », dans Christophe Cérino, Michel L'Hour & Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, 2013, p. 107-123.

Il reste surtout un débat plus profond encore, qui porte sur le périmètre thématique que peut recouvrir ce musée d'histoire maritime, compte tenu de la richesse du passé malouin et d'une identité maritime assurément plurielle, nourrie par la présence active dans la société civile locale d'associations spécialisées dans les descendants de corsaires, les cap-horniers, les terre-neuvas, et soucieuses de mettre en exergue *leur part* de ce passé maritime. Quel équilibre trouver dans l'élaboration du projet muséographique entre ces thématiques, compte tenu de leur poids réel dans l'histoire et des attentes des diverses sensibilités ? Quelle part faire à l'activité corsaire, qui constituera sans nul doute un produit d'appel attendu par un vaste public, sans gommer d'autres dimensions jusque-là minorées, comme l'interlope et le circuit des toiles et des piastres, ou simplement occultées comme la traite négrière, désormais bien connue grâce aux travaux d'Alain Roman<sup>12</sup> ? C'est à ces questions essentielles, très sensibles dans le contexte idéologique et politique local, que doit s'efforcer de répondre de manière équilibrée, et avec un souci de faisabilité, le *groupe projet* animé par les conservateurs qui en assurent la conduite opérationnelle. Ce groupe est dirigé avec l'appui d'un conseil scientifique composé d'experts extérieurs qui se réunissent périodiquement, sous l'œil vigilant d'un groupe d'accompagnement qui réunit les diverses associations et acteurs concernés par l'histoire locale, et avec l'appui attendu de l'Association des Amis du musée, qui vient de se constituer en septembre 2019. Il s'agit désormais de la dernière ligne droite, menant à une ouverture du musée, prévue fin 2022, bien qu'elle soit souvent, on le sait, la plus difficile.

---

12 Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001.





## 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

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
  29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
    28. *Sortir de la guerre sur mer*
      27. *Mer et techniques*
    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*