



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. Lorient & la mer · Christophe Cérino

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3110-9

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

<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^e-XX^e 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^e 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

LORIENT & LA MER
REPRÉSENTATIONS, RELATIONS AU PATRIMOINE
ET DÉVELOPPEMENTS MUSÉOGRAPHIQUES DANS UNE VILLE
PORTUAIRE DE LA RECONSTRUCTION (1945-2021)

Christophe Cérino
université de Bretagne-sud – UMR TEMOS

C'est au 31 août 1666, date d'acquisition par la Compagnie des Indes orientales des landes surplombant l'anse de Roshellec¹, située à la confluence entre le ruisseau du Faouëdic et la rivière du Scorff, qu'est communément attribuée la naissance de la ville de Lorient. Il faut pourtant attendre l'agonie de cette compagnie², au début de la guerre de Succession d'Espagne, pour que, à la faveur de la prise de contrôle du site par la Marine, les premières fonctions urbaines soient instaurées entre 1708 et 1713³. La proclamation de la communauté de villes intervient plus tardivement encore, en 1738. Si l'année 1666 a imposé depuis longtemps sa légitimité commémorative pour célébrer la naissance de la cité, elle marque, en fait, la fondation d'un chantier de construction navale, puis d'un port sans *hinterland*, à horizon mondial. Mais, quoi de plus naturel pour les Lorientais que de mêler les chronologies portuaires et urbaines ? En effet, ici, comme il n'est pas fréquent de l'observer ailleurs, la fondation du port a précédé de quatre décennies celle de la ville. Depuis celui de la Compagnie des Indes qui a assuré développement et prospérité au XVIII^e siècle, puis le grand arsenal de la Marine qui a contribué, au siècle suivant, à la naissance des premiers cuirassés à tourelles

- 1 François Jégou, *Histoire de Lorient, port de guerre (1600-1720)*, Vannes, E. Lafolye, coll. « Marine militaire et corsaires sous le règne de Louis XIV », 1887.
- 2 Marie Ménard-Jacob, *La Première Compagnie des Indes. Apprentissages, échecs et héritage (1664-1704)*, Rennes, PUR, 2016.
- 3 Plan d'urbanisme de Robelin, en 1708 ; création de la première paroisse lorientaise, en 1709 ; création du marché, en 1710 ; clarification de la police urbaine et des juridictions, entre 1710 et 1713. Voir : Christophe Cérino, « De la guerre à la ville, l'État et le port de Lorient au début du XVIII^e siècle », dans Bruno Isbled (dir.), *Actes du congrès de Lorient*, Rennes, SHAB, coll. « Mémoires de la Société d'Histoire & d'Archéologie de Bretagne », t. XCIII, p. 269-284.

français⁴, en passant par la création, au XX^e siècle, des ports de pêche de Keroman et de commerce de Kergroise, jusqu'au développement fulgurant d'un pôle de course au large reconnu internationalement, les activités maritimes demeurent au cœur de l'économie lorientaise⁵.

C'est, en toute conscience de cet ancrage que la communication institutionnelle a promu le slogan de « la ville aux cinq ports » depuis les années 1980. Les Lorientais s'en emparent bien volontiers pour évoquer leurs divers liens à la mer qu'ils revendiquent aussi simplement que leurs relations à la tradition bretonne célébrée chaque été au cours du Festival interceltique. Fort de cette histoire d'une stimulante densité, un musée maritime ne manquerait pas de contenus pour expliquer la trajectoire de tout un territoire, connecté précocement aux enjeux de la mondialisation, qui s'est développé autour de sa rade et de ses activités. Si un tel lieu n'existe toujours pas, force est de constater qu'une offre touristique et culturelle, variée, mais dispersée, s'est constituée depuis la fin du XX^e siècle. Avant d'en faire un bref inventaire et afin de comprendre cette relation, devenue aujourd'hui presque paradoxale, entre l'affirmation constante des marqueurs maritimes, la permanence des activités tournées vers la mer et l'absence d'un parcours muséographique pour en saisir pleinement la perspective, il nous semble nécessaire de rappeler les impacts de la destruction quasi totale de la cité et des impératifs de sa reconstruction sur la relation singulière de Lorient avec son patrimoine dans la seconde moitié du XX^e siècle.

122

RECONSTRUCTION, RAPPORTS À L'HISTOIRE ET AU PATRIMOINE

Comme le firent au XIX^e siècle bon nombre de villes de province, Lorient ouvre, en 1879, un musée des Beaux-arts où sont exposées des œuvres émanant de diverses collections publiques. Placé huit ans plus tard sous la direction du sculpteur et professeur de dessin Auguste Nayel (1845-1909), l'établissement développe peu à peu ses propres fonds, essentiellement orientés vers les paysages et les scènes de la vie en Bretagne. En 1911, la municipalité décide de transférer son musée dans un bâtiment construit par Théodore Dousdebès, un négociant qui avait ouvert une salle d'exposition, en 1882, pour présenter ses collections personnelles de grands

4 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée: une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

5 Pour une synthèse de cette trajectoire: Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017.

peintres européens du XVII^e siècle⁶. L'établissement est fermé en 1935 dans l'attente de l'inauguration, quatre ans plus tard, de la cité des Œuvres sociales, où plusieurs salles doivent accueillir les collections municipales et un projet de pièce dédiée à l'histoire maritime de la ville. Mais, les bombardements de la seconde guerre mondiale ont raison de ce musée, dont une partie des collections est détruite, ainsi que du théâtre fondé à la fin du XVIII^e siècle.

DESTRUCTIONS ET « COMMOTION MÉMORIELLE »

Il est difficile de comprendre le rapport des Lorientais à l'histoire de leur cité dans la seconde moitié du XX^e siècle, ainsi que l'absence d'un musée municipal pendant près de cinquante ans, sans prendre en considération les polytraumatismes⁷ d'une population qui a perdu l'intégralité de son cadre de vie sous les bombardements de 1943. À la Libération, Lorient est un gigantesque champ de ruines, parsemé de nombreux bunkers, symboles de l'Occupation, de l'appropriation des ressources et de la soumission des populations (fig. 1). L'effacement du paysage urbain, l'annihilation des lieux de vie et la perte de la plupart des repères qui fondent l'appartenance à une cité constituent, comme dans toutes les villes martyres de la guerre, une « commotion mémorielle » difficilement mesurable⁸.

S'ouvre alors pour les pouvoirs publics une période de défis considérables afin d'établir les fondations d'une nouvelle cité. À partir de l'automne 1945, le retour progressif des populations en exode, logées dans la promiscuité de nouveaux quartiers de baraques et, plus encore, l'immense chantier de reconstruction qui débute alors, tandis que l'État relance peu à peu l'activité navale et le port de pêche, constituent un puissant ferment pour fabriquer de nouvelles représentations. Cette période renforce les liens de solidarité déjà forts au sein des populations industrielles de la Navale, du port de pêche et de la Marine, auxquelles se joignent les travailleurs du bâtiment qui vont œuvrer à la reconstruction de la ville. Si les bombes incendiaires ont détruit près de 95 % des édifices, plusieurs immeubles anciens ont conservé leurs élévations, ce qui permettrait d'envisager, dans certains

- 6 Brigitte Nicolas, « Le musée de la Compagnie des Indes de Lorient : un musée unique en France », dans Bruno Isbled (dir.), *Actes du congrès de Lorient, op. cit.*, p. 189-192.
- 7 Christophe Cérino, « La délicate mise en patrimoine des vestiges des poches en Bretagne-sud. Nature, pratiques et problèmes », dans Michel Catala (dir.), *Les Poches de l'Atlantique (1944-1945)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2019, p. 283-285.
- 8 Nous nous permettons d'utiliser ici ce terme médical qui nous semble adapté à l'ampleur du traumatisme individuel et collectif. Sur les difficultés d'analyse de ce choc, voir l'étude pour Brest de Jean-Yves Cozic, « Deuil d'une ville détruite. Approche psychologique », dans Patrick Dieudonné (dir.), *Du dessin au destin : villes reconstruites*, vol. 2, « Lorient », Paris, L'Harmattan, 1994, p. 77-82.

1. Vue en 1945 de la ville détruite
(Arch. mun. Lorient)









2. Une ville de la reconstruction :
vue aérienne de Lorient au début
des années 1960 (Arch.mun. Lorient)

cas, des restaurations ultérieures. Mais les nécessités de relogement et de relance des activités économiques l'emportent sur les considérations de sauvegarde d'une partie de l'architecture du XVIII^e et du XIX^e siècle⁹. Le choix est alors fait de terminer les démolitions et d'engloutir les ruines de l'ancienne cité en comblant l'essentiel du bassin à flot pour créer une grande place et développer le futur centre-ville autour de cet axe¹⁰. La construction de la nouvelle trame urbaine s'opère entre 1949 et 1962¹¹. Tout en travaillant durement pour reconquérir un tant soit peu de confort, les populations, soumises au deuil de leur ville, troublées par les nouveaux schémas urbains qui leur sont imposés, sont contraintes de s'adapter, alors que jaillissent des immeubles modernes et de nouveaux lieux de vie contribuant à brouiller un peu plus la mémoire de l'ancienne cité (fig. 2). À partir des années 1960, alors que Lorient entre dans une deuxième phase de reconstruction et que les Trente Glorieuses s'expriment pleinement à travers la prospérité du port de pêche, de l'industrie navale et du développement de l'activité de la Marine, tout semble pousser la population qui a significativement rajeuni, au dépassement des heures douloureuses de la guerre.

En termes culturels, il résulte de ces années d'après-guerre au moins deux facteurs d'importance inégale. D'une part, les nécessités vitales de la reconstruction ont résigné la population à ne pas pouvoir recouvrer rapidement certains équipements, dont elle disposait avant les bombardements, comme un théâtre ou un musée. Plus encore, l'âpreté des conditions matérielles et le sens aigu du collectif ont poussé les Lorientais à retrouver très tôt leur goût pour les rassemblements festifs et sportifs. C'est dans ce terreau de l'événementiel que se tinrent notamment les premières fêtes de musique et de danse bretonnes, en préambule au Festival interceltique qui s'installe à Lorient vingt ans plus tard¹². Ainsi, si le principe d'ouvrir une salle

9 Christophe Cérino, « Représentations de la bataille de l'Atlantique, enjeux patrimoniaux et problématiques muséographiques dans les bases de sous-marins de Lorient et de Saint-Nazaire », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée. Puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 131-153.

10 Pour une synthèse des négociations qui ont conduit aux modifications puis à l'adoption, en 1948, du plan de Georges Tourry, voir : Dominique Richard, « Lorient, histoire de la ville reconstruite. Des ambitions à la réalisation », dans Patrick Dieudonné (dir.), *Villes reconstruites. Du dessin au destin*, op. cit., p. 249-256.

11 Christophe Cérino, « Reconstruction et nouvelles dynamiques portuaires (1945-1992) », dans Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire*, op. cit., p. 233-298.

12 Dans le courant des années 1950, Lorient manifeste son intérêt pour la musique traditionnelle en organisant à quatre reprises le Triomphe de la duchesse Anne d'Armorique au sein duquel se produit pour la première fois le bagad de *Lann Bihoué*. En 1971, l'accueil de la Fête des cornemuses, qui attire dès sa première édition près de 30 000 spectateurs, ouvre une formidable aventure humaine et artistique en devenant le Festival interceltique.

des fêtes est acté par les pouvoirs publics dès 1946, il faut attendre les années 1950 pour l'inauguration de vrais cinémas, premiers équipements culturels de qualité à se réinstaller en ville.

D'autre part, l'impact de la « commotion mémorielle », l'obligation d'accepter un urbanisme nouveau et la bascule dans la modernité architecturale de la reconstruction se manifestent pendant toute la seconde moitié du xx^e siècle par une quasi-incapacité à sélectionner et à restaurer, pour les transmettre, les quelques traces subsistantes de l'ancienne cité. Pendant plusieurs décennies, tout semble s'être passé comme si l'effacement des derniers bâtiments qui avaient survécu aux bombardements permettait de rompre définitivement le lien à la ville originelle comme une ultime *catharsis*. La réalité est assurément plus complexe. Entre indifférence, résignation et incompréhension, bon nombre de destructions décidées pour des opérations d'aménagements par les différentes municipalités ne firent pas consensus sans pour autant que des mouvements de citoyens, qui avaient assurément d'autres sujets de préoccupation, ne les en empêchent. Si la Marine œuvra, entre 1956 et 1959, à la reconstruction de l'hôtel Gabriel, ancienne salle des ventes de la Compagnie des Indes devenue État-major, ainsi qu'à la réfection de la tour de la Découverte en 1970, la liste, non exhaustive, des démolitions décidées par les pouvoirs publics locaux est significative¹³ : l'ancienne tour de l'église Saint-Louis (1957) ; la maison des éclusiers devant le bassin à flot (1966) ; l'une des plus anciennes bâtisses de Lorient à l'angle de la rue Marie Le Franc (1973) ; le village de Tréfaven, dont certains édifices dataient du xvi^e siècle (1974) ; les vestiges de la caserne (1961) puis la prison Frébault (1985) ; le couvent des Capucins (1988) ; la caserne Bisson datant du xix^e siècle (1999) ; et, plus récemment, la porte Colbert de l'arsenal (2012).

Dans la seconde moitié du xx^e siècle, les opérations de remodelage urbain ont, par ailleurs, nécessité de nombreuses déconstructions de bunkers. Pendant plusieurs décennies, il demeura certes difficile pour la plupart des habitants de considérer ces artéfacts de la guerre comme des éléments du patrimoine. Les perceptions ont commencé à évoluer à la fin des années 1990, pour des raisons différentes et plus ou moins complémentaires : débat public sur la dimension patrimoniale de la base de Keroman, importance donnée au niveau international aux 50^e, 60^e et 70^e commémorations de la fin de la seconde guerre mondiale, effacement progressif de la mémoire vivante du conflit... De fait pendant la période 2000-2015, l'accélération de l'effacement de ces traces, sans

13 Voir la chronologie de Lorient sur le site Patrimoine.Lorient.bzh, Archives et patrimoine, ville d'art et d'histoire » : <https://patrimoine.lorient.bzh/histoire/chronologie/>, consulté le 25 février 2022.

réflexion globale sur ce qu'il pouvait être important de conserver, n'est pas sans nous questionner¹⁴.

Plus interpellant encore fut le rapport aux bateaux-musées, au début des années 2000, sur un territoire qui avait décidé de revendiquer son lien historique avec la mer. Si l'exploitation touristique du chalutier malouin *Victor Pleven*, installé à partir de 1996 à la base de sous-marins, n'a pas résisté au lancement des travaux de reconversion du site, et encore moins à l'absence d'ancrage patrimonial lorientais¹⁵, en revanche l'abandon par l'agglomération, en 2012, du navire de recherche *Thalassa* qui avait été cédé par l'Ifremer pour être exploité dans l'avant-port, à des fins de médiations scientifiques, demeure encore pour certains une source d'incompréhension¹⁶.

À front renversé l'inauguration, en 1995, d'un Mémorial de la ville détruite dans l'abri anti-bombe construit en 1941 pour la défense passive et l'intégration, au cours de la même période, des trois *u-boote* bunkers de Keroman comme des éléments du patrimoine lorientais, ouverts aux visites touristiques dès 1997, attestent d'une évolution progressive des représentations et des perceptions de l'histoire contemporaine du territoire, y compris de sa période la plus douloureuse.

130

LE RÔLE STRUCTURANT DES EXPOSITIONS COMMÉMORATIVES

À partir des années 1960, c'est à travers quelques grands événements à dimension commémorative que les Lorientais commencent à réaffirmer leur héritage culturel maritime. Alors que la ville entre dans un nouveau cycle de développement, la perspective de célébrer le tricentenaire de l'installation du chantier de la Compagnie des Indes sur la lande du Faouëdic pousse la municipalité à constituer un comité d'organisation. Elle en confie le pilotage à trois de ses agents, dont deux Lorientais qui se sont illustrés pendant la guerre : Gustave Mansion (1903-1989), secrétaire général, acteur majeur de la défense passive ; Georges Gaigneux (1898-1975), bibliothécaire et archiviste, résistant ; André Garrigues (1923-2003), directeur de la bibliothèque. En puisant directement dans les sources de l'histoire de la cité et de son premier développement au XVIII^e siècle, les travaux du comité le conduisent à présenter, en 1966, l'exposition « Lorient et la mer » qui connaît

14 Christophe Cérimo, « La délicate mise en patrimoine des vestiges des poches en Bretagne-sud. Nature, pratiques et problèmes », *op. cit.*, p. 281-286.

15 Ce projet porté à Lorient par l'entrepreneur Denis Konnert, qui avait créé et développé avec succès l'aquarium de Vannes, fut racheté en 2002 par l'agglomération qui décida finalement de sa démolition six ans plus tard.

16 Inauguré en 1999, le navire dont la gestion avait été confiée à la SEM Sellor, fut animé par le Centre pour la culture scientifique, technique & industrielle (CCSTI) – Maison de la mer.

un vif succès. La publication du catalogue éponyme¹⁷, la constitution d'une première collection d'œuvres cédées à la municipalité en vue d'une présentation permanente à l'hôtel de ville et l'exposition « Lorient et l'Afrique noire aux XVII^e et XVIII^e siècles¹⁸ », montée par André Garrigues l'année suivante, confortent la dynamique du comité qui décide de se commuer en association des Amis du musée de Lorient. Ce sont ces actions, fondées sur l'engagement énergique et éclairé d'une poignée d'acteurs publics, qui vont être à la base de la renaissance d'un musée municipal au début des années 1980.

Au cours de cette décennie, les commémorations impulsées par l'État au niveau national ont par ailleurs offert plusieurs occasions de stimuler le rapport des Lorientais à l'histoire et contribué à initier une dynamique structurante de recherche autour du Service historique de la Marine et de son conservateur, René Estienne, avant la création de l'université de Bretagne-sud, puis du laboratoire d'Histoire & Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito) par Gérard Le Bouëdec, en 1995¹⁹, qui a ouvert la voie à de nombreux travaux de jeunes chercheurs sur le territoire.

Il en a été ainsi de l'exposition « Lorient-Arsenal (XVII^e-XVIII^e siècles) », organisée en juin 1983 dans le cadre du tricentenaire de la mort de Colbert²⁰. Cette commémoration nationale, placée sous l'égide du ministère de la Culture, avait été annoncée deux ans plus tôt lors de la déclaration de Jack Lang en faveur d'une « politique culturelle pour la mer ». Outre le grand colloque « Colbert et la mer » organisé par Roland Mousnier et Jean Favier²¹, et l'exposition dirigée par Étienne Taillemite et Élisabeth Pauly à l'hôtel de la Monnaie à Paris²², plusieurs

- 17 Georges Gaigneux (dir.), *Lorient et la mer. 300 ans d'histoire (1666-1966)*, Lorient/Quimper, musée de Lorient/impr. Bargain, 1966.
- 18 René Estienne, « Les archives des compagnies commerciales et la traite : l'exemple de la Compagnie des Indes », Lorient, Service historique de la Défense, 2009, en ligne : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?lar ef=1745&titre=orientations-historiques>, consulté le 1^{er} mars 2022.
- 19 Dès 1990, était créé à Lorient, par Claude Nières, avec le soutien de l'université de Rennes II, de la ville de Lorient et du Service historique de la Marine, le Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant (CSLP) pour développer les travaux universitaires en histoire sur les champs maritimes & littoraux. Cet axe de recherche de l'URA CNRS 1022 (université de Rennes II) fut transféré au Solito au moment de la création de l'UBS.
- 20 René Estienne (dir.), *L'Orient-Arsenal, XVII^e-XVIII^e siècles*, Lanester, Trois Rivières, 1983, cat. exp. : Lorient, Palais des Congrès/ Service historique de la Marine/Centre de documentation et de recherche de Lorient, du 3 au 28 juin 1983.
- 21 Roland Mousnier (dir.), *Un nouveau Colbert. Actes du colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, éd. SEDES-CDU, 1985.
- 22 Étienne Taillemite & Élisabeth Pauly (dir.), *Colbert (1619-1683)* [exposition,], Paris, Archives nationales, 1983, cat. exp. : Paris, Hôtel de la Monnaie/ministère de la Culture, 4 octobre-30 novembre 1983.

autres événements furent organisés en province. Lorient y prit part dans le cadre d'une collaboration active entre la Marine nationale, son service historique, et la Ville, pour la création au Palais des congrès d'une exposition présentant *l'Album de Colbert* sur la construction des vaisseaux²³ et l'histoire de la fondation, puis du développement, de l'arsenal à l'époque moderne. La dynamique locale de recherche, créée autour de cette exposition et du Service historique de la Marine, s'est élargie dans les années suivantes lors de la préparation du bicentenaire de la Révolution française²⁴. La constitution, dans un cadre associatif²⁵, d'un comité historique stimula vigoureusement les enquêtes en archives dans plusieurs communes du Pays de Lorient²⁶. Il en découla de féconds effets structurants comme la création, en 1989, du Centre d'animation historique du pays de Port-Louis suivi, un an plus tard, par le Comité d'histoire du Pays de Ploemeur dont les travaux érudits perdurent aujourd'hui. N'oublions pas non plus ceux de la Société d'archéologie et d'histoire du Pays de Lorient qui célébra, en 1989, son trentième anniversaire.

132

Plus généralement, cette décennie a ouvert une nouvelle ère marquée par le député-maire, Jean-Yves Le Drian, et son adjoint à l'urbanisme, Norbert Métairie, qui a pris sa suite à l'hôtel de ville, dont les équipes peuvent dorénavant imaginer une autre phase de développement après trente-cinq années de luttes incessantes par leurs prédécesseurs pour recouvrer des services urbains vitaux. La promotion de la *maritimité*, de la culture bretonne, de l'histoire de la cité et du territoire en constituent des éléments fondamentaux entre communications proactives sur les cinq ports (militaire, pêche, commerce, passagers, plaisance), accueils des premières courses transatlantiques (1979, 1983, 1989), création de la Maison de la mer – CCSTI²⁷ (1987) – et parution d'une première synthèse historique universitaire dirigée par Claude Nières²⁸ (1988). Alors que la *fièvre du patrimoine maritime* s'empare de la Bretagne, avec son fer de lance douarneniste²⁹, toutes les conditions semblent enfin réunies pour envisager la recréation d'un musée à Lorient.

23 SHD Vincennes : SH141.

24 Gérard Le Bouëdec & Jacques Soteras (dir.), *L'Année 1789 dans le pays de Lorient*, Lorient, Comité historique du bicentenaire de la Révolution à Lorient, 1989.

25 Association pour le bicentenaire de la Révolution française à Lorient.

26 Gérard Le Bouëdec, « Joseph Delaville-Leroux (1747-1803) : entre négoce et politique ou la carrière du premier parlementaire lorientais », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2017.

27 Le centre de culture scientifique, technique et industrielle de Lorient a été créé en 1987 pour promouvoir auprès de tous les publics les activités maritimes du territoire.

28 Claude Nières (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1989.

29 Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritimes en Bretagne, 1979-1992 : *La reconquête d'un patrimoine*, Douarnenez, FRCM, 1992.

En 1962, le musée national de la Marine ouvre un premier espace de visites au sein du donjon de la citadelle de Port-Louis (fig. 3). Dix ans plus tard, au moment où le capitaine de vaisseau Luc-Marie Bayle (1914-2000) en devient le directeur, l'exposition doit fermer en raison de la vétusté de l'édifice. Officier aux talents multiples, peintre et photographe de Marine, il milite depuis longtemps au sein de l'institution pour la sauvegarde et la valorisation de son patrimoine. Il s'attelle aussitôt à concevoir un projet très ambitieux de musée de la Mer pour l'Atlantique qui comprend un innovant volet « de musée à flot » au pied de la citadelle et qui exploite plusieurs de ses bâtiments pour y présenter la diversité des activités maritimes pratiquées au fil des siècles sur les littoraux et au départ des ports ponantais³⁰. En 1975, avec le soutien de la Marine et l'appui politique déterminant des ministres, élus bretons, Christian Bonnet (1921-2020) et Yvon Bourges (1921-2009), qui est alors en charge de la Défense, le projet obtient non seulement les autorisations de l'État mais aussi le déblocage des premiers crédits pour entamer la restauration de la citadelle. Il dispose aussi du soutien du maire de Lorient, Jean Lagarde (1912-1996), et de son adjoint à la Culture, Armand Guillemot (1927-2009), qui ont fait adopter par le conseil municipal, un an plus tôt, l'idée d'installer dans une des casernes un espace muséographique pour présenter l'histoire de la Compagnie des Indes. Par ailleurs, pour élargir l'assise de ses soutiens et surtout pour pouvoir constituer des collections de navires, Luc-Marie Bayle fonde l'association des amis du musée de la Mer pour l'Atlantique (AMERAMI). Il obtient notamment, dès 1977, le transfert de Brest à Lorient, du trois-mâts-école *Duchesse Anne* où il doit être restauré pour constituer le fleuron du port-musée³¹. Mais le projet ne résiste pas au temps. Entre durcissement de la crise économique issue des chocs pétroliers successifs, réduction des budgets de la Défense subséquents, évolution du contexte politique, départ à la retraite de Bayle (1980), le développement muséographique ne dépasse finalement pas l'installation d'une exposition permanente dans l'arsenal de la citadelle, ouverte en 1978. Pour sa part, la ville de Lorient tient ses engagements et inaugure officiellement le musée de la Compagnie des Indes en novembre 1985, placé

30 Musée national de la Marine, *Projet scientifique et culturel du musée national de la Marine*, Paris, 2015.

31 Ce navire-école allemand, *Grossherzogin Elisabeth*, a été construit en 1901 et récupéré par la France comme dommages de guerre en 1946. Après l'échec du projet de Port-Louis, il est racheté en 1981 à la Marine par la Ville de Dunkerque qui soutient sa restauration. Il demeure de nos jours le plus grand bateau-musée conservé en France.

sous la direction d'André Garrigues qui en a porté avec passion le projet et piloté la réalisation.

Avec l'entrée dans le XXI^e siècle, alors que l'horizon économique s'éclaircit peu à peu après la difficile décennie 1990, marquée par la crise du port de pêche et les restructurations de la Défense, certains voient dans l'inauguration du Grand théâtre, en 2003, le marqueur de la fin de la reconstruction. Le symbole a du sens car il fait écho au théâtre italien perdu sous les bombardements, qui avait été édifié sur le cours de la Bôve en 1780, tel un point d'orgue au fabuleux XVIII^e siècle lorientais. L'intégration dans le même temps de la base de Keroman, comme une trace majeure de l'histoire de la cité, digne de transmission et de valorisation, établit probablement plus encore la fin du deuil de la ville détruite en 1943. Elle obtient d'ailleurs du ministère de la Culture, en 2000, l'attribution du label Patrimoine du XX^e siècle ainsi que plusieurs édifices remarquables comme l'église Notre-Dame de Victoire ou la Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan. L'ensemble des actions lancées par la ville de Lorient pour faire connaître son histoire et valoriser son architecture contemporaine, en assumant pleinement le paysage urbain né de sa refondation, lui permet alors d'obtenir la reconnaissance de ville d'Art & d'Histoire en 2006, distinction *ô combien* symbolique qui peut tout autant être appréciée comme l'aboutissement du processus de reconstruction.

134

D'UNE FORTERESSE À L'AUTRE, LES ESPACES DE VISITES À THÉMATIQUES MARITIMES EN 2021

Dans les années 1980, après une longue phase de gestation, le Pays de Lorient trouve dans la citadelle de Port-Louis un premier point d'ancrage muséographique pour évoquer une partie fondatrice de son passé maritime. Surplombant l'étroit chenal d'accès à la rade depuis quatre siècles, elle constitue un joyau d'architecture militaire dont les origines remontent à la fin du XVI^e siècle et à la guerre de la Ligue en Bretagne³² (fig. 3).

32 Anne Bellaud de Saulce, *Port-Louis, quatre siècles de fortifications*, Le Faouët, Liv'Édition, 2018, cat. exp. Mises en chantier à la fin de 1590 sous la direction de l'ingénieur Cristobal de Rojas afin d'abriter une garnison espagnole venue appuyer le duc de Mercoeur, ces premières fortifications sont en partie détruites à l'issue du traité de Vervins, en 1598. Vingt ans plus tard, Louis XIII confie à l'architecte Jacques Corbineau la reconstruction de la citadelle. Le dispositif défensif est finalisé au milieu du XVII^e siècle sous le contrôle du maréchal de la Meilleraye puis complété par Vauban qui fait réaliser l'arsenal et le parc à boulets.



3. Vue aérienne de la citadelle de Port-Louis, en 2015
En arrière-plan, le chenal d'entrée de la rade, le port de plaisance
de Kernevel et l'ancienne base des sous-marins
(cliché : Lorient Agglomération © A. Sanchez)

LES MUSÉES DE LA CITADELLE DE PORT-LOUIS

Trace majeure de la militarisation du littoral à l'époque moderne, le site relevant de la Marine est resté propriété de l'État qui l'a fait classer comme monument historique en 1948 tout en y maintenant une activité opérationnelle de veille sémaphorique jusqu'en 2001. C'est en son sein que se sont développés les deux principaux musées maritimes du Pays de Lorient qui totalisent une fréquentation annuelle moyenne d'environ 65 000 visiteurs³³.

Le musée national de la Marine, tout d'abord, qui se voit accorder par le ministère de la Défense une autorisation d'occupation de plusieurs bâtiments, dès 1962, pour y développer un espace de visites. Installé dans l'arsenal à partir de 1978, il présente alors principalement des maquettes de bateaux ainsi que quelques pièces d'artillerie dans la poudrière.

Au début des années 2000, le parcours muséographique est renouvelé en profondeur, considérablement enrichi par deux nouvelles expositions permanentes qui demeurent installées aujourd'hui dans l'aile sud de la caserne Lourmel. Les

33 D'après les statistiques compilées par le Comité départemental du Tourisme du Morbihan au cours des dix dernières années (voir la brochure annuelle : *Les Chiffres clés du tourisme en Morbihan*).



4. La galerie des patrons de canots (cliché C. Cérimo)

premières salles embarquent le visiteur à la découverte du sauvetage en mer depuis les temps pionniers du XIX^e siècle jusqu'à la création, en 1967, de la SNSM³⁴. D'emblée, la galerie photographique de patrons de canots place les marins au cœur de la collection d'objets de toutes sortes (signalisation, observation, détection, transmission, gilets flottants, remorquage, etc.), qui permettent d'illustrer les conditions humaines et techniques du secours en mer (fig. 4). Le plus imposant d'entre eux, le canot *commandant Philippe de Kerballet* construit au Havre en 1897, est la plus ancienne embarcation de sauvetage conservée en France. Entre maquettes, témoignages sonores et séquences audiovisuelles, le visiteur est ainsi amené à prendre la mesure des périls bravés par les sauveteurs, porteurs des valeurs de courage et de solidarité des gens de mer.

Sans transition, la seconde exposition intitulée « Trésors d'océans » invite à un retour à l'époque moderne et aux routes commerciales extrême-orientales établies par les Espagnols dans la seconde moitié du XVI^e siècle, aboutissement de leur maîtrise de la navigation dans le Pacifique et de la connexion des continents du globe par voies maritimes³⁵. Après avoir découvert une collection d'instruments de navigation et de maquettes de l'amiral Pâris, les échanges de la première mondialisation sont évoqués à travers la thématique de l'archéologie sous-marine et d'une remarquable collection de mobiliers issus des fouilles du *Mauritius* par

34 Société nationale de sauvetage en mer.

35 Clotilde Jacqueland, « Les Philippines, périphérie ou nouveau centre d'un espace mondialisé (XVI^e-XVII^e siècles) ? », *e-Spania*, n° 14, « Écriture de l'espace, écriture de l'histoire : mondes ibériques XVI^e-XIX^e siècles », 2012.



5. Exemple de mobiliers archéologiques présentés par l'exposition « Trésors d'océans » (cliché: C. Cérimo)

Michel L'Hour³⁶, ainsi que du vaisseau *Griffin* et de jonques retrouvées aux Philippines par Franck Goddio au début des années 1990³⁷ (fig. 5).

Labellisé musée de France, le site port-louisien du musée national de la Marine a fait l'objet d'investissements dans le courant des années 2010 pour rénover la poudrière et l'arsenal, qui ont été transformés en salle d'exposition temporaire, en attente d'une vraisemblable refonte muséographique dans les années à venir.

*Le musée de la Compagnie des Indes*³⁸, ensuite, qui a ouvert au public en juillet 1984, avant d'être inauguré officiellement l'année suivante. Il matérialise initialement l'engagement de la ville de Lorient, à travers la création d'un musée municipal à l'extérieur de son territoire administratif, d'apporter une contribution au grand projet de musée de la Mer pour l'Atlantique. Cette délocalisation³⁹, qui fait débat depuis une vingtaine d'années, s'inscrit tout autant dans les dynamiques initiales de l'ambitieux projet maritime à fort potentiel touristique, porté par

36 Michel L'Hour, Luc Long & Éric Rieth, *Le Mauritius, la mémoire engloutie*, Paris, Casterman, 1989. Le *Mauritius*, vaisseau de la VOC, a fait naufrage en 1609 au large de l'actuelle côte du Gabon.

37 Franck Goddio & Évelyne Jay-Guyot de Saint-Michel, *Griffin, une rencontre avec l'histoire*, Londres, Periplus, 1999. Le *Griffin* est un vaisseau de la Compagnie anglaise des Indes naufragé le 20 janvier 1761 au nord-ouest de l'île de Basilan, en mer de Soulou, au cours d'une mission secrète pour tenter d'établir un comptoir dans l'île de Balambangan.

38 Brigitte Nicolas, *Musée de la Compagnie des Indes. Projet scientifique & culturel*, Lorient, Imprimerie municipale, 2015.

39 Actée par la délibération du Conseil municipal de la ville de Lorient du 25 juin 1980.



6. Maquette de la flûte de la Compagnie des Indes Massiac construite à Lorient, en 1758 (cliché C. Cérimo)

Luc-Marie Bayle et le musée national de la Marine, que dans la volonté des élus de mener Lorient vers l'intercommunalité afin de fédérer les moyens du territoire de part et d'autre de sa rade, en dépassant les seules logiques communales⁴⁰. Il s'agit donc moins de recouvrir le musée d'avant-guerre que de créer un équipement culturel en s'appuyant sur la dynamique initiée lors des commémorations de 1966 et sur le don à la ville des œuvres achetées par le Comité du tricentenaire pour l'exposition « Lorient et la mer ».

Seul musée national à aborder l'histoire des Compagnies des Indes françaises, en profitant d'un écrin architectural et d'un historique attractif, il connaît dès son ouverture un beau succès dont il ne s'est depuis jamais départi. Ses remarquables collections et l'engagement de ses conservateurs successifs, plus que la difficulté à développer la gamme de services traditionnellement associés aux musées, en raison de l'exiguïté de ses locaux, lui ont valu d'emblée une reconnaissance par le ministère de la Culture, avant même d'obtenir le label de musée de France.

Le parcours muséographique actuel est le produit des dernières opérations de rénovation d'ensemble effectuées en 2007. En s'appuyant sur de splendides collections d'estampes, de porcelaines chinoises du XVIII^e siècle, d'étoffes diverses (taffetas de soie, mousselines de coton, cotons imprimés et/ou peints, etc.), de

40 Le Sivom, créé en 1973 par le regroupement des six communes en immédiate périphérie de Lorient, devient District en 1990. Il se développe considérablement dans les années 1990, sous l'impulsion de Jean-Yves Le Drian, maire de Lorient et président du District, qui compte dix-huit communes en 1999. Ce regroupement donne naissance à la Communauté d'agglomération du Pays de Lorient un an plus tard.

mobiliers précieux, d'objets coloniaux et maritimes, ainsi que sur des maquettes de vaisseaux à différents stades de leur élaboration (fig. 6), il se décline dans dix salles, avec les thématiques respectives suivantes⁴¹ : les routes des Indes de l'Antiquité au XIV^e siècle ; la création des compagnies de commerce européennes ; Lorient, port de la Compagnie des Indes ; la construction navale au temps de la Compagnie ; les voyages et la vie à bord ; les comptoirs d'Afrique ; la Compagnie des Indes et la traite négrière ; les escales ; les comptoirs indiens ; la Chine et le Japon.

Au bilan, ces deux établissements et la citadelle qui les accueille se hissent parmi les musées les plus visités de Bretagne. Avec des parcours muséographiques distincts, sans articulation thématique, et des scénographies conçues à peu près à la même période, dont il faudra prévoir le renouvellement dans les prochaines années, il semblerait cohérent, sauf à vouloir déménager le musée de la Compagnie des Indes, d'envisager une rénovation conjointe en construisant un projet scientifique et culturel global qui intègre tout ou partie de l'histoire portuaire lorientaise⁴².

L'ANCIENNE BASE DE KEROMAN ET LES NOUVEAUX ESPACES MUSÉOGRAPHIQUES

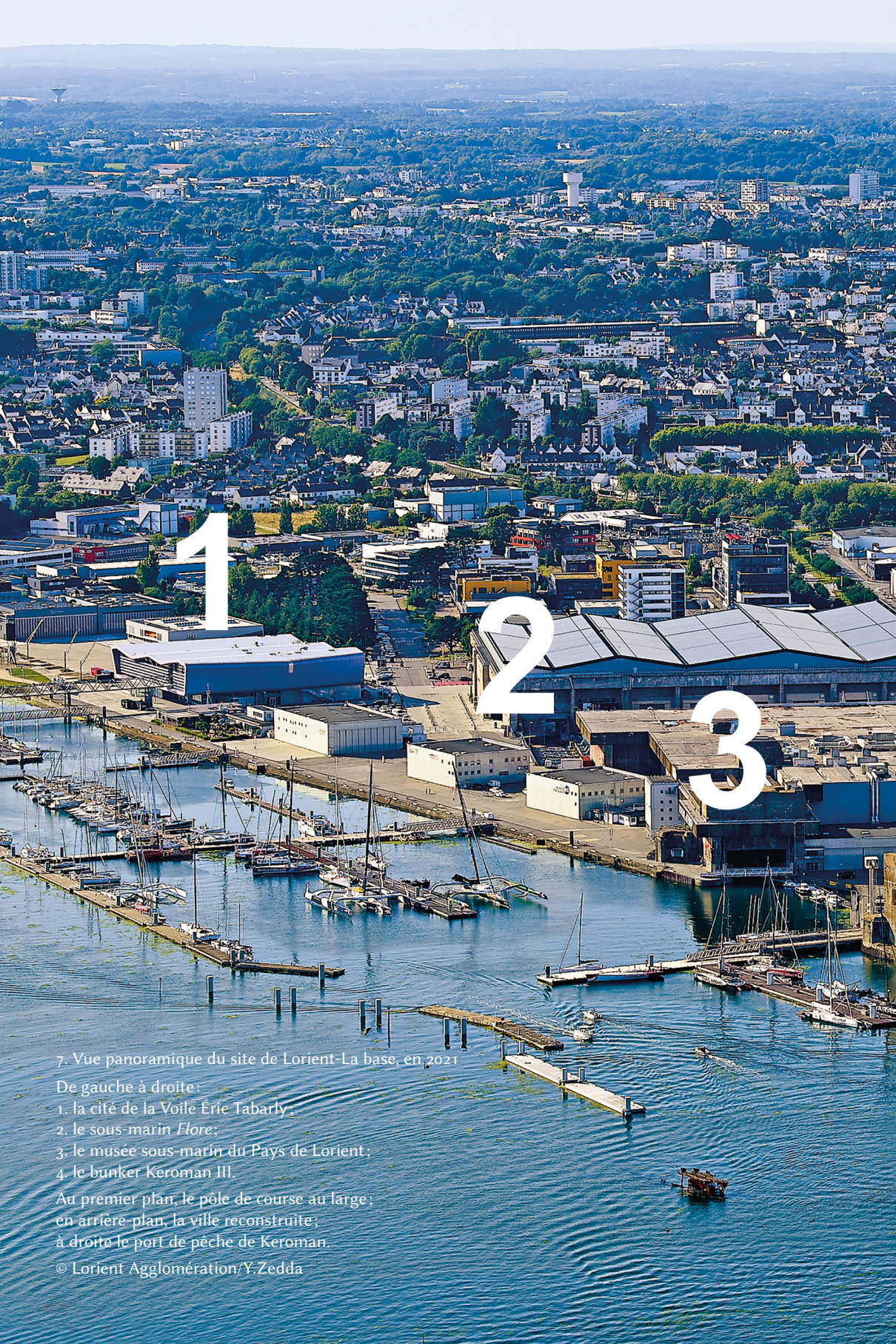
De l'autre côté de la rade, c'est dans une autre forteresse que se sont rapidement développés au début du XXI^e siècle de nouveaux espaces de visites à la suite des restructurations de la Défense. Dès 1997, elles ont pour effet direct d'ouvrir l'accès public à la presqu'île de Keroman avec son patrimoine portuaire hérité de la guerre et de cinquante années d'activités de la Marine. Par ailleurs, en s'appuyant sur d'importants fonds structurels européens et nationaux, elles imposent à Lorient de repenser son modèle de développement très dépendant de l'industrie navale et des activités militaires⁴³. Les choix de diversifications économiques se portent vers le nautisme et le tourisme, qui étaient jusqu'alors restés l'apanage de l'est du département du Morbihan⁴⁴. Ainsi, au début de l'été 1997, c'est à travers une initiative conjointe de l'office du Tourisme du Pays de Lorient et du Service historique de la Marine que sont lancées les premières médiations patrimoniales à Keroman. Moins de quatre mois après la fermeture du chantier des sous-marins,

41 Brigitte Nicolas, *Musée de la Compagnie des Indes*, op. cit.

42 La condition *sine qua non* de cette hypothèse passe par la clarification des modalités de gestion de l'ensemble, pour permettre aux acteurs actuels (musée national de la Marine et Ville de Lorient) de trouver chacun un cadre de travail favorable.

43 Christophe Cérino & Yann Lukas, *Keroman, Bases de sous-marins (1940-2015)*, Quimper, Palantines, 2015, p. 130-139.

44 Jusqu'à une période très récente, malgré de nombreux atouts, entre littoral, rade et vallées, et l'événement estival phare que constitue le Festival interceltique, Lorient, ville industrialo-militaire de la reconstruction, n'était pas considérée comme une destination touristique à la différence du *Triangle d'or* entre Quiberon-Belle-Île-en-mer, le golfe du Morbihan et Carnac.



7. Vue panoramique du site de Lorient-La base, en 2021

De gauche à droite :

1. la cité de la Voile Éric Tabarly ;
2. le sous-marin *Flore* ;
3. le musée sous-marin du Pays de Lorient ;
4. le bunker Keroman III.

Au premier plan, le pôle de course au large ;
en arrière-plan, la ville reconstruite ;
à droite le port de pêche de Keroman.

© Lorient Agglomération/Y.Zedda



elles permettent à près de 20 000 visiteurs de découvrir le site et son histoire. Assurées depuis 2007 par les guides-conférenciers du Service de l'animation de l'Architecture et du Patrimoine de la Ville de Lorient, ces visites perdurent aujourd'hui sous la forme d'un circuit extérieur qui conduit jusqu'au toit de Keroman III.

En juillet 1999, c'est par une autre initiative associative qu'est créé le *musée sous-marin™ du Pays de Lorient* (fig. 7.3). Premier espace de la base réhabilité à des fins culturelles et patrimoniales, il s'installe dans un bunker de quinze mètres de hauteur construit en 1942 pour l'entraînement au sauvetage des sous-marinières, puis réutilisé, jusqu'en 1995, par la Marine nationale. Depuis vingt-deux ans, outre la découverte d'un des plus anciens simulateurs au monde conçu pour préparer les équipages à évacuer leur navire après un accident en faible profondeur, s'est développé, sur trois niveaux, un parcours original qui présente l'histoire des naufrages intervenus dans les parages maritimes lorientais pendant la seconde guerre mondiale. Le concept de « musée englouti⁴⁵ » et l'exiguïté du bunker ont conduit à privilégier différentes technologies de diffusion multimédias afin de concevoir un circuit présentant films d'archives, témoignages de rescapés et images sous-marines ainsi que quelques objets significatifs (équipements de sauvetage sous-marin, scaphandres, armement naval, maquettes de sous-marins, etc.).

142

Par ailleurs, en profitant des fonds structurels d'aide à la reconversion du territoire, l'agglomération de Lorient a financé la création à Keroman de deux équipements touristiques phares, à thématique maritime, dont la gestion et le développement ont été confiés à une société d'économie mixte⁴⁶. Au printemps 2008, est d'abord inaugurée *la cité de la Voile Éric Tabarly* (fig. 7.1). Conçue en partenariat avec la cité des Sciences et de l'Industrie, pour un coût de 18,3 millions d'euros, elle se positionne comme un lieu de référence en matière d'animation autour de la course au large et du nautisme. Elle abrite, dans un bâtiment de 6 000 m² imaginé par l'architecte Jacques Ferrier, une exposition permanente, un centre de ressources un espace d'animations, et constitue le port d'attache des *Pen Duick*. Le parcours de découverte, où la dimension ludique est privilégiée pour l'accueil des familles, exploite divers équipements multimédias pour présenter les différentes facettes de la course au large, depuis la préparation

45 Les épaves des grands conflits contemporains constituent, en tant que telles, les salles d'un « musée englouti ». Le parti pris muséographique est donc de ne pas remonter de mobilier à la surface, afin de privilégier la découverte *in situ* par les plongeurs. À terre, les salles de l'espace de visites constituent ainsi les avatars des épaves, dont elles présentent l'histoire, s'appuyant essentiellement sur des collections d'images sous toutes leurs formes.

46 La Société d'équipements publics de loisirs du Pays de Lorient (Sellor) est créée en 1988 pour la gestion des ports de plaisance, des équipements nautiques et muséographiques.

des bateaux jusqu'aux régates. La partie muséographique porte principalement sur le navigateur Éric Tabarly (1931-1998), dont la vie est présentée à travers des documents photographiques, des maquettes, et des témoignages.

En 2010, le sous-marin *Flore*⁴⁷ (fig. 7.2), mis à disposition de la collectivité territoriale par la Marine, est ouvert au public. En préambule à la découverte des entrailles du navire, les visiteurs sont invités à parcourir une exposition permanente installée dans un alvéole de Keroman II afin d'entrevoir le quotidien des équipages et les différentes fonctions d'un sous-marin (conduite des opérations, propulsion, navigation, armement, transmissions, etc.). La plupart des objets et équipements exposés ont été collectés et restaurés par une association d'anciens sous-marinières⁴⁸. Les témoignages audiovisuels et sonores sont largement exploités, tant au sein de l'exposition permanente que lors de la découverte du *Flore*, à l'aide d'un audioguide.

Ainsi, le décompte total des visites effectuées chaque année dans cet ensemble touristique, culturel et patrimonial, qui mêle l'histoire du site et des activités maritimes qui s'y sont inscrites, monte à près de 200 000, dont environ 70 000 billets pour la cité de la Voile et presque autant pour le *Flore*⁴⁹. Indissociables de la reconversion réussie de l'ancienne base de sous-marins, qui est désormais le premier pôle de course au large européen, ces données matérialisent l'épanouissement du projet de diversification économique lancé dans les dernières années du XX^e siècle, à l'heure des restructurations de la Défense.

TROIS SIÈCLES D'HISTOIRE DE LA MARINE À LORIENT

Depuis la fin du XVII^e siècle, les relations de Lorient avec la Marine n'ont jamais cessé de se tisser et de se recomposer en fonction des périodes et de l'évolution des contextes stratégiques. En lien opérationnel avec Brest, et dans son sillage, cette base navale secondaire a montré au fil du temps toute son importance pour appuyer les accroissements de charge du grand port du Ponant. À partir de 1770, et jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, en prenant totalement le contrôle du chantier et du port développé par la Compagnie des Indes, la Marine développe

47 En service à partir de 1964, le S-645 *Flore* est un sous-marin d'attaque classique, de type *Daphné*, qui a effectué sa dernière plongée en 1989 en Méditerranée, avant de regagner Keroman, où il a été mis à sec sur le *slipway* en 1995.

48 Le musée de l'Escadrille des Sous-marins de l'Atlantique (Mesmat), émanation de la section Narval de l'Association générale amicale des sous-marinières (Agasm).

49 Source : Audélor, *Destination Lorient-Quimperlé. Bilan touristique 2018*, Observatoire n° 5, 2019.

Les chiffres communiqués dans cette étude portent sur le cumul des visites effectuées dans les équipements du site chaque année, pas sur le nombre réel de visiteurs qui découvrent souvent deux établissements le même jour.

son emprise et son poids au Pays de Lorient. Au XIX^e siècle, son arsenal est choisi pour intégrer les grandes innovations qui permettent la transmutation de l'outil naval, depuis le vaisseau de ligne jusqu'aux grands cuirassés mécanisés. Dès 1945, et dans les décennies suivantes, elle joue une fois encore un rôle économique majeur dans la reconstruction de la cité dont l'activité navale et militaire est largement stimulée par la Guerre froide, avec d'importantes retombées financières locales. Ce pan entier de l'histoire du développement lorientais⁵⁰, qui a façonné une partie de son identité, entre excellence technologique et industrielle, aventures maritimes, trajectoires d'ouvriers et de marins, demeure aujourd'hui sans espace d'interprétation muséographique, alors même qu'il constitue un des éléments matriciels d'un territoire demeuré connecté aux enjeux mondiaux.

144

Bien que très incomplète, une partie de cette histoire est néanmoins abordée dans quelques espaces dispersés, sous des formes et des modalités différentes. Elle doit en fait beaucoup à l'implication d'anciens marins et de personnels de la construction navale. Nous avons déjà évoqué le rôle des amicales de sous-mariniers dans la constitution des collections qui ont permis l'enrichissement de la visite du *Flore*. Nous ne saurions omettre de signaler le dynamisme d'autres structures qui œuvrent depuis longtemps pour collecter, restaurer, valoriser des objets qui pourraient avantageusement trouver leur place dans un parcours muséographique à concevoir, par la création d'un lieu dédié et/ou par la mise en réseau de plusieurs salles existantes. C'est notamment le cas de l'association Mémoire vivante de la construction navale, regroupant d'anciens personnels de la DCN qui se sont donnés pour objectifs de faire connaître les métiers et les activités de l'industrie navale, d'abord sous la forme d'expositions itinérantes, ensuite par le projet de création d'un espace muséal. Installée à Lanester, non loin du Scorff, elle y dispose déjà d'une collection intéressante.

De façon plus institutionnelle et structurée, mais selon les mêmes modalités bénévoles de fonctionnement, c'est aussi le cas des salles de traditions qui dépendent des unités de la Marine à Lorient. Depuis les années 1970, celle des fusiliers-marins, renommée en 1991 *musée de Tradition des Fusiliers-marins*⁵¹, n'a cessé de développer ses collections pour appuyer une fresque chronologique démarrant qui démarre avec la genèse de la création du corps, avant sa constitution à Lorient en 1856, et s'étend jusqu'aux opérations spéciales conduites plus récemment par les commandos. Afin de s'ouvrir au public et de poursuivre son développement, cette exposition permanente a été installée en 2014 dans des

50 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire*, op. cit.

51 Je remercie le CV(H) Sylvain Leulliet pour nos échanges à ce sujet.

locaux de plus de cinq cents m², situés en périphérie immédiate de l'enceinte de la Base des fusiliers-marins commandos. Inauguré le 7 octobre par le ministre de la Défense, en marge des commémorations de la bataille de Dixmude, ce musée demeure placé sous la responsabilité du commandant de l'École des fusiliers-marins. Elle vient d'achever un projet scientifique et culturel, débuté en 2019, avec l'ambition de rénover en profondeur sa scénographie et d'intégrer les réseaux de musées.

De même, en 1978, c'est à l'initiative du commandant de la Base aéronautique navale, puis de ses successeurs, qu'est lancé le projet d'un *musée de l'Aéronautique navale de Lann Bihoué*⁵². Dix ans plus tard, alors que sont réunies les premières collections, une exposition permanente est installée dans cinq salles placées sous la responsabilité de l'officier en charge des traditions. Aujourd'hui implanté dans l'ancien réfectoire des équipages, le musée, tel qu'il est désigné depuis le début des années 1990, continue de se développer sous l'impulsion énergique d'anciens de l'aéronautique navale, qui ont effectué, au cours des trente dernières années, un remarquable travail de collecte, de restauration et de présentation de mobiliers permettant d'illustrer l'histoire des flottilles qui ont été affectées à Lann Bihoué et celle de la base.

Pour conclure, nous avons vu tout le chemin parcouru en près de quatre-vingts ans pour reconstruire, de l'urbanisme à l'écriture de l'histoire, une ville rasée pendant la seconde guerre mondiale. De la *commotion mémorielle* et l'éradication cathartique des traces anciennes dans l'immédiate après-guerre, jusqu'à la multiplication des initiatives culturelles maritimes, en passant par l'implication des acteurs locaux, associatifs, et institutionnels pour relancer les processus de production des connaissances et de valorisation du passé, Lorient a pu trouver, en quelques décennies des chemins de résilience⁵³ après les traumatismes de la guerre.

Cette ville de taille moyenne, deux fois nouvelle au XVIII^e puis au XX^e siècle, est née de la grande aventure maritime et des diverses phases de la mondialisation, qu'elle soit première et négociante ou guerrière et destructrice. La trajectoire originale de cette cité portuaire de 57 000 habitants (2021), qui a su au fil du temps fédérer un territoire en comptant 204 000, répartis dans vingt-cinq communes, demeure imprégnée par les activités maritimes et industrielles de la navale, de la pêche, du commerce et plus récemment du nautisme⁵⁴. Elles ont forgé,

52 Comité des salles de traditions, « Historique des salles de traditions », *Gazette de Lann-Bihoué. Du ballon captif au Falcon 50*, Ban Lann-Bihoué, 2002. Je remercie vivement Pascal Le Cor, le responsable du musée, pour son soutien documentaire.

53 Boris Cyrulnik & Claude Seron (dir.), *La Résilience ou comment renaître de sa souffrance ?*, Paris, Fabert, 2009.

54 Florence Gourlay, *Lorient, une ville dans la mondialisation*, Rennes, PUR, 2004.

en 350 ans de développement portuaire, sous l'impulsion et avec l'important soutien financier de l'État, les marqueurs bigarrés d'une identité lorientaise où se mêlent les traditions maritimes et ouvrières, la modernité et les solidarités des villes reconstruites, le brassage humain et l'ouverture des ports, l'affirmation de l'ancrage breton dans une ville à matrice étatique.

Cette *épopée lorientaise* marquée par la mer, l'ouverture internationale, et l'innovation technologique navale, mérite assurément d'être racontée à l'heure où la poursuite exponentielle de la mondialisation peut donner bien des vertiges et où les sociétés recherchent, par compensation, des points d'ancrage dans leurs territoires. Ainsi, cette mise en perspective, sur près de quatre siècles, des relations entre les *réalités humaines du local* et les grands enjeux du *global*, dans une ville moyenne du littoral atlantique, pourrait constituer la trame nodale d'un parcours original de découvertes multisites appuyé par une liaison *transrade* adaptée. Les deux citadelles, dont les constructions ont jalonné certains cycles de la mondialisation dans la rade de Lorient, disposent d'ores et déjà d'équipements muséographiques qui gagneraient à être mis en cohérence par la création d'un *circuit culturel maritime* reliant les musées existants, ceux à moderniser et à étendre, voire à créer, pour raconter une *certaine histoire maritime de la mondialisation*.

146

L'opportunité de la prévisible concordance phases, à courts termes, de rénovation des musées de la Marine et de la ville de Lorient installés à la citadelle de Port-Louis, pourrait-être le moyen d'impulser, sous des formes différentes, cet ambitieux projet de « grand musée maritime du Ponant » dont Luc-Marie Bayle et d'autres avaient rêvé, en présentant la trajectoire de développement d'une cité portuaire atlantique et de sa connexion au monde. Sans négliger la difficulté d'une telle perspective sur les plans institutionnels et financiers, avec en préalable la délicate recherche de l'équilibre entre les acteurs impliqués dans le projet⁵⁵, nous ne faisons à cet égard qu'inscrire nos pas dans ceux de Benedict Donnelly et Érik Orsenna, qui concluaient, en 2014, dans leur *Rapport de la Mission de réflexion sur le patrimoine maritime*⁵⁶ : « L'établissement de Port-Louis apparaît plutôt comme une annexe du musée de Paris, avec des expositions permanentes – sur le sauvetage en mer, sur l'archéologie sous-marine, sans lien explicite avec l'histoire maritime de Lorient. Comme à Rochefort, l'élaboration d'un projet culturel cohérent avec le site et rassemblant l'ensemble des acteurs devrait être aujourd'hui envisagée en priorité. »

55 Il ne s'agirait surtout pas, en le diluant, de faire disparaître le musée de la Compagnie des Indes mais, bien au contraire, de le mettre en double perspective dans l'histoire de la cité et de la mondialisation, avec une meilleure connexion à son territoire.

56 Benedict Donnelly, Erik Orsenna & Emmanuel de Fontainieu, *Rapport de la Mission de réflexion sur le Patrimoine Culturel Maritime*, Paris, Ministère de la Défense, 2014.

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^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e 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^e 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^e-XXI^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e 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^e 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^{er}
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^e-XVIII^e 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^e siècle
Jean Mascart

