



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. Introduction · Christophe Cérino

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3103-1

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

INTRODUCTION

Christophe Cérino

université Bretagne Sud, UMR CNRS 9016 TEMOS

« [...] il n'est rien de mystérieux pour un marin, hormis la mer elle-même, qui est la maîtresse de son existence, aussi impénétrable que la Destinée. Quant au reste, après ses heures de travail, le hasard d'une flânerie ou d'une bordée à terre suffit à déployer à ses yeux le secret de tout un continent, et il estime en général que le secret ne vaut pas d'être connu. Les histoires de marins ont une simplicité directe dont tout le sens tient dans la coque d'une noix ouverte. »

Joseph Conrad, *Au cœur des ténèbres*, 1899

Rares furent les écrivains capables de dire en si peu de mots la nature profonde et complexe de la relation qui se noue entre la mer et les marins. Joseph Conrad y parvint avec tant de véracité en puisant dans les souvenirs du matelot puis du capitaine au long cours qu'il fut tour à tour, connaissant mieux que quiconque la dureté des métiers embarqués, les secrets instants de solitude du commandant, la simplicité des équipages et de leur condition, la richesse inouïe de leurs expériences et de leurs relations à l'humanité, la force individuelle et collective pour affronter la violence des éléments, la faiblesse des égarements humains, la joie bruyante des soirées d'escale et le silence lourd autour des deuils qui ne peuvent pas se faire, car la mer ne rend jamais les corps. Et dans son sillage, nous pourrions ajouter tous les oubliés des sociétés maritimes : des laceuses de filets aux ouvrières des conserveries, des tonneliers aux saleuses de poissons, des ouvriers des chantiers navals aux manutentionnaires des ports dont les musées rendent finalement peu ou pas du tout compte. C'est pourtant, nous le savons, ce *tout humain* qui permit la *grande aventure maritime* si souvent magnifiée dans les initiatives muséales des villes portuaires. De l'écriture de l'histoire locale à la fondation des musées de territoire au XIX^e siècle, il est un fait que la distanciation des élites maritimes et politiques à leurs propres activités, ou à celles de leurs proches ancêtres, n'était guère envisageable. Ils privilégièrent bien souvent les figures de grands navigateurs et la mise en perspective de certaines activités maritimes, au détriment d'autres,

pour fabriquer des images estimées valorisantes de leur passé, avec en filigrane l'occultation des réalités sociales, parfois des conflits qui en découlèrent. L'État ne fit pas mieux dans sa nécessité de recruter des marins pour ses vaisseaux et de raconter la grande histoire de sa Marine, avec en fond de tâche le pouvoir de décider de la sélection des traces et des thématiques estimées dignes de mémoire et de transmission.

14 C'est pourquoi la question du rapport aux identités maritimes nous a semblé des plus stimulantes pour se pencher, en ce début de XXI^e siècle, sur plusieurs musées maritimes français. En quoi ces établissements reflètent-ils ou peuvent-ils contribuer à révéler les identités qui s'expriment sur leurs territoires ? Comment leurs acteurs mettent-ils en scène les marqueurs de *leur maritimité* ? Quelles représentations donnent-ils de leurs villes portuaires dans leurs établissements ? Avec quels niveaux d'instrumentalisation voire de détournement de leurs identités ? Autant de questions qui ont guidé la réflexion des quatorze auteurs, historiens, conservateurs et muséographes rassemblés dans ce numéro pour effectuer *un tour de France* métropolitaine des musées maritimes, de Fécamp à Saint-Tropez.

Pour des raisons éditoriales, et dans le respect du format de la revue, il n'était à l'évidence pas possible de proposer une lecture exhaustive de tous les établissements. Afin d'illustrer la diversité des acteurs et des initiatives locales, notre choix s'est donc porté sur des musées de territoire, de tailles et d'importances inégales (statuts, initiateurs, thématiques maritimes, fréquentations...), avec le souci d'un certain équilibre géographique par rapport aux façades maritimes, laissant inéluctablement de côté des structures dont les dynamiques auraient tout autant mérité d'être présentées ici. Nous avons, par ailleurs, privilégié une ouverture comparative avec la côte nord de l'Espagne, dont Guy Saupin propose une stimulante synthèse à partir de cinq établissements, du Pays basque jusqu'à la Galice, ainsi qu'une mise en perspective nationale autour du Musée de la Marine et de sa rénovation. En ressortent quatre grandes questions transversales qui découlent intrinsèquement les unes des autres.

La relation entre le concept englobant de patrimoine et la création des espaces muséographiques maritimes, tout d'abord. En amont du processus fondateur se trouve la création de collections et leur valorisation ordonnée par des choix thématiques qui, nous le savons, procèdent toujours par sélections et arbitrages. Quels que soient les statuts des fondateurs, il s'agit bien de distinguer des éléments matériels et immatériels que l'on estime être un héritage symbolisant les valeurs et les marqueurs d'identité d'un territoire portuaire ou littoral. Par suite de restituer et/ou de fabriquer des représentations plus ou moins en phase avec les réalités économiques, sociales, et culturelles de la cité ou de l'espace côtier. Depuis les exigences d'une mise en perspective rigoureuse de l'histoire maritime

d'un territoire jusqu'aux constructions de représentations considérées comme plus en phase avec le développement du tourisme, une première grille de lecture apparaît, avec ses déclinaisons sur le temps plus ou moins long d'existence d'un musée maritime et de ses éventuelles redistributions thématiques. Cet arbitraire inhérent au processus de patrimonialisation – car il n'existe pas de « sciences des traces », comme se plaisait à le rappeler François Chappé¹ – essaie le plus souvent aujourd'hui d'être pris en compte lors de la (re-)création de projets scientifiques et culturels de musée par la constitution de comités rassemblant historiens, sociologues, anthropologues, géographes, plus rarement des spécialistes des sciences de l'environnement, avec une distanciation personnelle plus ou moins importante par rapport au territoire d'étude. La pluridisciplinarité, dont les sciences de la mer ont saisi toute l'importance afin de réinterroger leurs propres questionnements disciplinaires, apparaît ici comme une nouvelle clé d'enrichissement des dynamiques de construction du patrimoine maritime pour rendre compte de la mutation des activités portuaires et littorales. Mais aussi pour révéler les parts de *maritimité* dans les identités bigarrées des territoires côtiers où se mêlent les marqueurs citadins et industriels, ruraux et agricoles.

Le rôle des élites et les modalités de fondation des premiers musées maritimes, ensuite. Acte stratégique s'il en est, l'écriture de l'histoire du territoire, la sélection des traces à transmettre et le contrôle des héritages à ériger en biens communs furent un puissant ferment dans la création des musées au XIX^e siècle par les notabilités locales. Ainsi, les modalités de valorisation culturelle des activités maritimes nous racontent à leur façon les jeux de pouvoir au sein des cités portuaires en fonction de la part qui leur fut réservée dans les expositions permanentes. De fait, l'intégration des collections maritimes dans les musées de ville traduisent, à certains moments donnés, l'assimilation de ces activités comme des marqueurs d'identité du territoire. Mais elle passe aussi, bien souvent, par la mise en scène sélective de figures de proue, de grands explorateurs ou de capitaines corsaires, afin de raconter le passé maritime glorieux de la cité en occultant généralement la réalité laborieuse des gens de mer, voire des activités fondatrices comme la grande pêche. *A contrario*, cette intégration plus ou moins étendue des collections maritimes dans les musées municipaux a aussi pu être un frein, au XX^e siècle, pour la création de musées spécialisés sur la mer et ses usages, avec les épineux problèmes de dispersion et / ou de recomposition des collections, mais aussi des articulations thématiques entre les établissements existants et ceux à concevoir. Pour les projets plus contemporains, ces questions nous interpellent sur la durée d'incubation, souvent longue, avant l'ouverture de lieux qui soient en mesure d'intégrer tous

1 François Chappé, *Histoire, mémoire, patrimoine. Du discours idéologique à l'éthique humaniste*, Rennes, PUR, 2010, p. 21-38.

les apports de la recherche afin de livrer une vision historique globale des activités de la ville-port.

16 Ce numéro rappelle, par ailleurs, *l'essentiel choix des collections, des modalités de leur constitution et de leur mise en scène*, ainsi que des formes de médiations, nouvelles ou classiques, développées dans les parcours muséographiques. C'est leur grande diversité qui apparaît en premier lieu, depuis les peintures, les objets embarqués par les équipages, les éléments du navire ou de sa cargaison, les œuvres d'art anciennes ou contemporaines, les maquettes et les dioramas de navires ou d'équipements portuaires, les cartes anciennes, les engins de pêche, les éléments d'uniformes et autres objets personnels de marins célèbres, jusqu'aux images d'archives photographiques ou filmiques et la diffusion audio de témoignages de marins. L'important rôle joué par les découvertes issues des fouilles archéologiques sous-marines est illustré, à bien des égards, tant pour l'enrichissement des collections existantes que pour la création de nouvelles pouvant elles-mêmes être à la base de la fondation d'un musée maritime. Cette question des modalités de (re-)composition des collections demeure centrale dans la genèse des projets et pour l'articulation des parcours muséographiques. Depuis l'essai à partir de musées existants, les donations d'ensembles déjà constitués à titre privé par des passionnés, souvent issus des élites locales voire nationales, jusqu'à la collecte organisée par des structures associatives ou publiques, les processus établis pour rassembler les œuvres jouent un rôle important, à différents niveaux, pour l'inscription des musées maritimes dans leur territoire. Ainsi, la place accordée au patrimoine immatériel, notamment à la collecte de la mémoire, puis à sa diffusion sous diverses formes – multimédia, interactive, voire par les nouvelles technologies immersives –, montre toute son importance pour fédérer les acteurs maritimes, vivants ou disparus, et les citoyens de l'espace portuaire ou littoral. De même, la part offerte à la culture scientifique, technique et industrielle, en complément des éléments du patrimoine historique, permet d'enrichir ce lien et de mieux faire connaître les innovations du secteur maritime.

Enfin, la naissance de nouveaux musées dédiés à la mer, tout comme les projets actuellement à l'étude, nous montrent combien, à travers la mise en scène de l'image du territoire, le musée maritime est un *objet politique*. Le rôle des élus est devenu central, bien au-delà de leur pouvoir d'arbitrage décisionnel et financier. D'une part car sa genèse plonge souvent dans le *militantisme patrimonial* d'acteurs associatifs, issus ou non des milieux professionnels maritimes, capables de rassembler un nombre plus ou moins important de citoyens. Les maires sont d'autant plus attentifs et impliqués lorsque le musée maritime devient un lieu fédérateur pour des habitants confrontés à la fin d'une activité, ou *a contrario* lorsqu'il fait l'objet d'un rejet total, dans un ultime sursaut de résistance face à l'inéluctable perte de l'emploi. D'autre part, car le choix de l'emplacement pour

la création d'un nouveau musée, avec la commande d'un geste architectural original ou la relocalisation dans des lieux emblématiques de l'activité mise en patrimoine, est un marqueur fort d'un mandat politique et de la trace qu'un élu entend imprimer sur son territoire. De fait, les projets de création, de refonte muséographique, de relocalisation voire d'abandon, sont devenus un objet de débats publics souvent passionnés.

Alors que nous écrivions ces lignes, l'actualité bretonne est venue, si besoin était, illustrer ces constats. À Saint-Malo, le projet de musée maritime présenté dans l'article posthume d'André Lespagnol a été abandonné au début du mois de juin 2021. Conçu par l'architecte japonais Kengo Kuma, un bâtiment audacieux aurait dû être inauguré au printemps 2022 sur l'emplacement des silos situés devant le bassin Duguay-Trouin. Gilles Lurton, le maire élu en 2020 par une nouvelle majorité municipale, a pris la décision d'abandonner ce projet ambitieux dont les coûts de réalisation auraient été significativement sous-évalués. À Brest, le projet évoqué par Françoise Péron et Laure Ozenfant de création d'un centre d'interprétation sur les phares, baptisé le Signal, est remis en question depuis juillet 2021 par Maël de Calan, le nouveau président du Conseil départemental du Finistère, sur la base d'arguments financiers et de problématiques d'aménagements de l'espace portuaire. Il aurait dû ouvrir au public en 2022 en lieu et place de l'ancienne criée.

En définitive, les débats citoyens suscités par ces nouveaux projets révèlent au fond combien les musées maritimes, et plus généralement les médiations culturelles, scientifiques ou patrimoniales, peuvent contribuer à créer du lien au sein des cités portuaires. En effet, la mer et ses usages présents ou passés demeurent de formidables vecteurs pour fédérer les populations des territoires littoraux, mais aussi celles venues à leur découverte touristique.

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

