



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. Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine · Vincent Guigueno

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3105-5

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

CHRONIQUE

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

COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^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

UNE NOTE DE BAS DE PAGE
DANS L'HISTOIRE DU MUSÉE DE LA MARINE

Vincent Guigueno
Académie de Marine

« Le musée de la Marine se rénove 2017-2021 ». Sur la colline de Chaillot, le visiteur qui voudrait admirer le canot d'apparat de l'empereur Napoléon I^{er}, la série des ports du peintre Joseph Vernet, ou un somptueux modèle d'arsenal du XVIII^e siècle, trouve désormais porte close pour plusieurs années. Annoncée depuis la crise de 1996 – quand il fut question de faire place nette pour accueillir le musée des Arts premiers voulu par le président Chirac, aujourd'hui sis quai Branly –, la rénovation du site parisien du musée de la Marine est désormais engagée¹. À l'époque, la rédaction de la revue d'histoire et d'ethnologie maritime *Le Chasse-Marée* proposait une solution radicale dans une « Lettre ouverte à Jacques Chirac, président de la République française et à l'amiral François Bellec, directeur du Musée de la Marine » : la suppression pure et simple du musée de Chaillot et la création sur le littoral, en partenariat avec des collectivités locales, d'un ou de plusieurs « conservatoires maritimes vivants » implantés sur les deux façades maritimes françaises². Cette proposition

Le titre de cet essai est inspiré d'un texte de Robert-Louis Stevenson, *A Footnote to History: Eight Years of Trouble in Samoa*, Paris/London/Melbourne, Cassel & Company, 1892 (rééd. 1996). Il constitue la version approfondie et rédigée d'une conférence donnée le 5 octobre 2017 pour le cours « patrimoine maritime », animé par Martine Acerra & David Plouviez, dans le cadre du master « Civilisations, cultures et sociétés » de l'université de Nantes.

- 1 En 1996, le président Jacques Chirac souhaite donner une plus grande visibilité aux Arts premiers, en créant un nouveau musée rassemblant les collections du musée national des Arts d'Afrique et d'Océanie, porte Dorée, et du musée de l'Homme. Selon Stéphane Martin, futur président du musée du Quai Branly : « au Trocadéro, toutes les hypothèses sont envisagées, y compris celle [...] du déménagement du musée de la Marine, ce qui suscite une brève mais radicale croisade des marins, vigoureusement conduite par Éric Tabarly », dans Stéphane Martin, *Musée du quai Branly, là où dialoguent les cultures*, Paris, Gallimard, 2011, p.32.
- 2 *Le Chasse-Marée*, n° 102, octobre 1996, p.57-59. Voir également le dossier sur les musées de la Marine dans la revue *Musées et collections publiques de France*, n° 211, 1996.

suggérerait qu'il existait alors deux foyers de culture maritime concurrents en France : l'un parisien, étatique et militaire, incarné par le musée national de la Marine, et l'autre régional, décentralisé et associatif, dont *Le Chasse-Marée* serait le porte-parole. Ce manifeste semble également opposer l'institution muséale classique, représentée par Chaillot, à un patrimoine maritime vivant, un concept souvent brandi par les associations qui veulent *faire revivre*, synonyme dans leur rhétorique de *faire naviguer*, des bateaux *authentiques*, ou des répliques construites selon les règles de l'art³.

Alors que l'investissement de plusieurs millions d'euros pour le patrimoine maritime au cœur de Paris ne faisait plus débat, après l'engagement ferme pris en 2016 par le ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, Denis-Michel Boell, directeur adjoint du musée national de la Marine, a tenu à rappeler le manifeste vieux de vingt ans du *Chasse-Marée* dans l'une des rares notes de bas de page du projet scientifique et culturel rédigé sous sa direction en 2016. L'objet de cette étude est d'approfondir, avec les encouragements bienveillants de Denis-Michel Boell, cette note de bas de page. Il s'agit d'esquisser une histoire culturelle et politique du patrimoine maritime en France des années 1970, fondée sur la lecture de documents et d'archives, en particulier celles du musée national de la Marine⁴. Si la littérature consacrée au patrimoine maritime est abondante, l'analyse scientifique du phénomène en lui-même reste encore largement à construire⁵. Nous nous attacherons donc à un épisode singulier et révélateur : la tentative de création, dans les années 1970, d'un musée maritime *total* à Port-Louis (Morbihan), conciliant musée *traditionnel* et collection à flot.

3 La dialectique entre musée et patrimoine *vivant* ne se limite pas à l'espace marin. Elle peut s'étendre à de nombreux patrimoines scientifiques et techniques, en particulier les patrimoines de la *mobilité* (automobiles, avions, vélos, etc.). Voir *infra* note 17.

4 Je remercie Marie-Pierre Demarcq, responsable des archives au musée national de la Marine, d'avoir bien voulu mettre à disposition les cartons consacrés à la période évoquée ici, dans le contexte d'un déménagement vers le centre de conservation de Dugny (93). L'étude doit également beaucoup aux discussions avec Camille Antoine pendant la rédaction de son mémoire de master 2 intitulé *Des patrimoines maritimes : quelle place pour un musée maritime au XXI^e siècle ?*, université Vincennes-Saint-Denis, 2017.

5 Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002. Cet important ouvrage fait encore référence, vingt ans après le colloque dont sont extraites les contributions. Parmi les travaux récents qui proposent une histoire critique du patrimoine, citons le dossier « Patrimoine, une histoire politique » de la revue *Vingtième Siècle*, n° 137, 2018-1, p. 2-167.

UNE CULTURE MARITIME HÉGÉMONIQUE DE LA MARINE

Pour comprendre la position fortement exprimée dans le *Chasse-Marée* en 1996, il convient de revenir brièvement sur l'histoire du musée national de la Marine, qui a connu des implantations et des tutelles diverses depuis sa création⁶. Les collections constituées depuis le milieu du XVIII^e siècle ont longtemps été présentées au Louvre, dans une salle de Marine de l'Académie des Sciences, puis dans un Musée naval créé en 1827. Rattaché au ministère de la Marine après la Première Guerre mondiale (1919), le musée devient de moins en moins légitime au Louvre. Le nouveau palais de Chaillot, construit pour l'exposition internationale de 1937, donne l'opportunité de partager l'aile Passy avec le musée de l'Homme, héritier du musée d'Ethnographie du Trocadéro. La guerre interrompt ce déménagement qui reprend en 1943, avec une exposition de préfiguration de figures de proue et de modèles de navires, qui sont le cœur des collections depuis le XVIII^e siècle. Le musée est alors dirigé par le capitaine de corvette Jacques Vichot, dont l'ambition est de proposer au public « [...] un musée vivant, imagé, coloré, qui sera une grande fresque maritime, la synthèse de nos activités sur les mers littorales et océanes, le reliquaire de nos gloires maritimes⁷ ». Fervent adepte de la Révolution nationale, qui prône la régénération des élites par le sport, dont la voile grâce au développement de la plaisance légère, Vichot est inquiet à la Libération, mais maintenu à la tête du musée⁸. L'insubmersible commandant n'est pas seulement le directeur du musée parisien, mais de l'ensemble des musées de la Marine disséminés sur le littoral français. Il hérite ainsi, en 1947, des anciennes salles d'arsenaux de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, et crée de nouvelles implantations dans les années 1950 et 1960.

Le musée de la Marine de Bordeaux, ouvert en 1953, revêt un intérêt particulier en raison de la richesse de ses collections et de la personnalité de son directeur, Jacques Mérillau. Né en 1907 dans le grand port français de l'Atlantique, qui organise cette année-là une imposante exposition internationale, Mérillau baigne, grâce à ses origines familiales, dans le milieu du commerce maritime. Il envisage

6 Sur l'histoire du musée de la Marine, lire les contributions d'Alain Niderlinder, « Le musée de la Marine et ses collections : éléments chronologiques », publiées dans les n° 193 (mars 1994) à 197 (mars 1995) de la revue *Neptunia*.

7 Capitaine de corvette Jacques Vichot, *Catalogue du Salon de la Marine*, Paris, G. Prat, 1943, p. 7.

8 Thomas Vaisset, « L'impuissance navale au musée ? La "Royale" et la Seconde guerre mondiale au musée national de la Marine », dans Patrick Louvier (dir.), *Neptune au musée : puissance, identité et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, PUR, 2013, p. 97-115.

Tableau 1. Liste des implantations des années 1950 et 1960
 Les sites sous le contrôle du musée national de la Marine
 au 1^{er} janvier 2022 sont indiqués en italique.

- <i>Château de Brest</i> (1958-...)
- Tour Vauban de Camaret (transfert à la commune en 1994)
- Sémaphore du Pouldu (fermeture en 1977)
- Lorient (fermeture en 1984)
- <i>Citadelle de Port-Louis</i> (ouvert en 1962, fermé en 1972, rouverture en 1975)
- Saint-Martin-de-Ré (transfert à la commune en 1993)
- <i>musée de la Marine de Rochefort</i> (1936-1940 ; 1973-...)
- <i>Ancienne École de Médecine navale, Rochefort</i> (1998-...)
- musée de la Marine de Bordeaux (1952, fermeture en 1981)
- musée naval et municipal du fort de Balaguier à La Seyne-sur-Mer (transfert à la commune en 1998)
- <i>musée de la Marine de Toulon</i> (1962-...)
- Tour royale à Toulon (transfert à la commune en 2006)
- La citadelle de Saint-Tropez, musée d'Histoire maritime (1958, transfert à la commune en 2002)
- musée de la Marine d'Antibes (1964, transfert à la commune en 1997)
- musée national de Marine de Nice (1959, transfert à la commune en 2002)

30

d'entrer à l'École navale, puis travaille pour la compagnie Delmas-Vieljeux⁹. Collectionneur passionné d'objets de marine, il entre en relation avec Vichot. Avec l'appui du maire de la ville, Jacques Chaban-Delmas, un musée de la Marine de Bordeaux est ouvert au début des années 1950 dans le pavillon central de la magnifique place de la Bourse. Mérillau en devient le conservateur à titre bénévole. Les objets présentés proviennent de dépôts des musées de la ville, de la collection personnelle du conservateur et des collections du musée de la Marine, en particulier le *Louis le Grand*, un imposant modèle d'instruction en provenance de l'arsenal de Rochefort¹⁰. La liste des personnalités et des institutions qui soutiennent le projet est révélatrice : le commandant de la Marine à Bordeaux, le directeur de l'École de santé navale, les membres du Cercle de la Marine, le président de la Chambre de commerce, le député-maire de la ville... On reconnaît ici un milieu maritime traditionnel, c'est-à-dire les représentants d'intérêts politiques, économiques et militaires liés au commerce maritime, et en particulier celui qui opère dans l'espace colonial français. Le musée de Bordeaux traduit donc une vision de la mer comme le lieu d'expression de la grandeur d'une ville et d'un pays. À Paris comme à Bordeaux, le musée de la Marine a pour mission d'entretenir la flamme maritime et nationale. Mérillau l'écrit clairement en 1968 :

9 Cristina Baron, « Jacques J. Merillau, un collectionneur en avance sur son temps », dans Denis-Michel Boëll (dir.), *Souvenirs de rivages : bibelots et images du tourisme balnéaire*, Paris, Somogy, 2001, p. 87-89.

10 Sur la genèse du musée, ses collections et son environnement, lire *Neptunia*, n° 28, 1952. Ce numéro est publié quelques mois avant l'inauguration officielle du musée, le 1^{er} juin 1953.

Bordeaux n'aurait jamais connu sa prospérité ni son rayonnement sans son fleuve, la « Rivière », son port, son débouché atlantique. Sa grandeur a toujours été fonction de son négoce, de son armement, de son implantation au-delà des mers. Conservateur de cette histoire, le musée de la Marine [...] a été créé pour entretenir son culte, mais aussi et surtout pour attirer la jeunesse qui y trouvera le goût des activités maritimes aussi indispensables à Bordeaux qu'à notre Patrie¹¹.

Le réseau des musées de la Marine constitué sur le littoral accorde parfois une place aux histoires et aux collections locales, mais il exporte surtout en région une histoire maritime *générique*, à l'image des modèles de navires au 1/100^e, produits en série par l'atelier du musée : la *Réale*, galère amirale de la flotte de Louis XIV, le croiseur *Émile Bertin*, fleuron de la flotte des années 1930, le *Pourquoi Pas ?* du commandant Charcot. Ces musées de la Marine et la revue *Neptunia*, créée en 1946, la « plus belle revue maritime du monde » comme elle s'autoproclame dans les années 1950, propagent une vision culturelle hégémonique, au sens gramscien : ils traduisent dans l'espace muséal la vision de l'histoire d'un milieu maritime, civil et militaire, public et privé, qui se pense seul légitime pour parler de la mer à des Français terriens. Le rôle tutélaire de la Royale sur les quatre autres marines – marchande, scientifique, de pêche, de plaisance – et sur la communauté des gens de mer s'étend ici à la culture.

LE MUSÉE MARITIME TOTAL DE LUC-MARIE BAYLE

En 1971, le musée de la Marine change de statut en devenant un établissement public. Luc-Marie Bayle (1914-2000) est sollicité pour en prendre la direction le 1^{er} janvier 1972¹². Officier et peintre officiel de la Marine, Luc-Marie Bayle a une carrière atypique. Notons que ce type de profil a donné au musée ses directeurs les plus créatifs, à l'exemple de l'amiral Pâris (1806-1893), entre 1871 et 1893, qui fut d'abord marin, puis dessinateur et père fondateur de l'ethnographie maritime¹³. Entré à l'École navale en 1932, Bayle navigue en mer de Chine (1935-1937), en Antarctique (1948-1950), et en Polynésie, où il commande la Marine de 1956 à 1958. Il travaille également pour le Service presse-information de la Marine, rue Royale, puis au Service historique de la Marine. Au début des années 1960, il

11 Jacques Mérillau, « Le musée de Marine de Bordeaux », *La Revue des musées de Bordeaux*, 1968, p.33-37.

12 Jacques Chauveau, « Un peintre de la Marine. Luc-Marie Bayle (1915-2000) », *Neptunia*, n° 220, 2000, p.54-59.

13 Géraldine Barron, *Entre tradition et innovation : itinéraire d'un marin, Edmond Pâris (1806-1893)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Marie-Noël Bourguet, université Paris-Diderot, 2015.

crée une société d'édition publicitaire – 2B – avec un autre peintre de la Marine, Hervé Baille (1896-1974), avant de rejoindre le musée en 1972.

L'année suivant sa nomination, Luc-Marie Bayle se voit confier par le ministre des Armées, Michel Debré, une réflexion sur la citadelle de Port-Louis (Morbihan). L'ancien musée de Lorient y avait migré dans les années 1960, mais avait dû fermer en 1972 en raison de l'insalubrité des bâtiments. Le projet s'inscrit dans les politiques d'aménagement du territoire nées dans les années 1960, avec la création de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR)¹⁴. Il s'agit ici d'accompagner la fin de la présence militaire dans la citadelle – à l'exception du sémaphore – et de proposer un usage alternatif d'un ensemble bâti qui reste la propriété de l'État. Le projet est porté au plus haut niveau : après la commande passée par Michel Debré, une réunion de travail se tient au musée en présence de Christian Bonnet, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Aménagement du territoire, et homme fort de la droite morbihannaise¹⁵, et d'Aymar Achille-Fould, député-maire centriste du Médoc, secrétaire d'État auprès du ministre des Armées. À plusieurs reprises, la dimension interministérielle de la démarche est soulignée, au-delà du seul ministère des Armées. Sur le site de Port-Louis, Luc-Marie Bayle est chargé « d'étudier la possibilité de créer [...] un musée national de la mer qui synthétiserait pour l'Atlantique toutes les activités maritimes de la France concernant cet océan¹⁶ ». Ce musée total doit comprendre plusieurs entités : une antenne classique du musée de la Marine, enrichie par les fouilles de l'épave du *Juste* – un vaisseau de ligne, portant soixante-quatorze canons, perdu lors de la bataille des Cardinaux (1759) –, un musée de la Compagnie des Indes, dont le projet a été initié par la ville de Lorient et qui serait relocalisé dans la citadelle, et un musée d'armes, dans la poudrière, porté par la direction technique des constructions navales. Mais l'innovation majeure proposée par Luc-Marie Bayle est la constitution d'une collection à flot, inédite pour le musée maritime national français, alors que des collections à l'échelle 1 existent déjà depuis de nombreuses années dans les musées techniques et industriels¹⁷. Certes, le canot de l'Empereur avait quitté Brest bombardé, à l'initiative de l'armée d'occupation allemande, pour rejoindre en 1943 la colline de Chaillot. La faible hygrométrie

32

14 Patrice Caro, Olivier Dard & Jean-Claude Daumas, *La Politique d'aménagement du territoire : Racine, logiques et résultats*, Rennes, PUR, 2002.

15 Outre ses fonctions ministérielles, il fut député du Morbihan (1956-72, 1981-83), Conseiller général (1958-2001), Maire de Carnac (1964-96) et Sénateur du Morbihan (1983-2001).

16 Archives du musée national de la Marine à Paris (Arch. MNM Paris) : Lettre au président de la SNSM, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

17 Citons, par exemple, les collections du musée des Arts et Métiers, celles du musée de l'Aviation, créé à l'initiative d'Albert Caquot après la première guerre mondiale, ou encore celle du musée de la Voiture et du Tourisme, fondé à Compiègne en 1927.

et l'absence de stabilité thermique du bâtiment l'ont vite transformé en relique impropre à la navigation¹⁸. Ce n'est pas le canot de Napoléon qui interpelle Luc-Marie Bayle sur le sort des navires anciens, mais une « scène primitive » dont il a été le témoin en 1949. Un an plus tôt, l'Angleterre avait proposé de remettre à la marine française le *HMS Implacable*, un vaisseau à trois ponts de soixante-quatorze canons, construit en 1800 par l'arsenal de Rochefort et baptisé alors *Duguay-Trouin*. Après avoir échappé au désastre de Trafalgar, le 21 octobre 1805, il avait été pris quelques jours plus tard au large du cap Ortegal. Luc-Marie Bayle, alors membre du Service presse-information de la Marine, tente d'alerter sa hiérarchie sur l'opportunité offerte par la préservation du vétéran de Trafalgar, mais voit « se dresser un mur d'indifférence », si bien que l'*Implacable* est laborieusement coulé au large de Portsmouth, le 1^{er} décembre 1949¹⁹.

Ce souvenir traumatique ne suffit pas à expliquer l'idée du musée à flot de Port-Louis. La naissance d'un mouvement en faveur du patrimoine maritime en France, dans les années 1970, et le modèle américain souvent invoqué du *Mystic Seaport Museum* (Connecticut), plaident en faveur d'une vision renouvelée des missions du musée de la Marine²⁰. L'aménagement de la citadelle de Port-Louis s'engage, mais la collecte de bateaux pour la collection à flot ne peut attendre la fin des travaux. Dès janvier 1973, Bayle sollicite la jeune Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), créée en 1967, pour collecter un ou deux canots anciens, ainsi que des éléments pour reconstituer une station de sauvetage « démodée²¹ ». Il écrit également à son « voisin » du Trocadéro, le directeur du Service des phares et balises, pour s'enquérir de la disponibilité d'un bateau-feu, de bouées métalliques,

18 Des images d'actualités tournées en 1922 montrent que le canot, construit à Anvers en 1810, était encore en état de naviguer à l'occasion du triomphe de l'École navale, parade nautique organisée sur la Penfeld à Brest.

19 Voir le sujet d'actualité diffusé par British Pathé : <https://youtu.be/xTl7tphvJY>, mis en ligne le 13 avril 2014, consulté le 21 janvier 2022. Luc-Marie Bayle évoque cet épisode dans le catalogue de l'exposition que le musée de la Marine lui consacra en 1995 (*Luc-Marie Bayle*, Paris, Association des amis du musée de la Marine, 1995). Le National Maritime Museum de Greenwich présente les éléments de décor de la poupe de l'*Implacable*.

20 Conscients de la disparition rapide des navires à voile, la Marine Historical Association est constituée à Mystic Seaport le 29 décembre 1929 alors que les États-Unis s'enfoncent dans une dépression économique sans précédent. Il s'agit de créer un lieu éducatif de préservation et de transmission de la culture maritime américaine. Les dons affluent – livres de bord, plans de navires, instruments de navigation, photographies – et s'étendent à l'échelle 1, avec l'entrée en collection, en 1941, du dernier baleinier à voiles américain, le *Charles W. Morgan*. La collection comprend aujourd'hui près de cinq cents bateaux, un million de photographies et deux millions d'artefacts de toute nature.

21 Archives MNM Paris : Lettre au Président de la SNSM, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

de balises, et souhaite « reconstituer un petit phare²² ». Bayle s'appuie également sur des personnalités et des associations engagées dans les premières opérations de sauvegarde d'unités patrimoniales. Aux côtés de l'Association pour la sauvegarde et la conservation des anciens navires français (ASCANF), il soutient la préservation des deux derniers grands voiliers battant pavillon national : la *Duchesse Anne*, ex-*Grossherzogin Elisabeth* – un trois-mâts carré reçu en dommages de guerre par la Marine après la Seconde Guerre mondiale, en sursis de démantèlement depuis les années 1960 – et le *Belem*, qui s'appelle alors *Giorgio Cino* et appartient aux carabinieri italiens. Il fait acheter l'un des derniers thoniers groisillons – le *Mimosa* – par une association des amis du musée, qui sert de sas pour les navires collectés en vue de la constitution de la collection²³. Le 17 mai 1975, les statuts d'une Association des amis du musée de la mer pour l'Atlantique (AMMA) sont publiés au *Journal officiel*. Elle est présidée par Aymar Achille-Fould, secrétaire d'État aux PTT dans le gouvernement Chirac. En 1976, La Poste édite un timbre « musée de l'Atlantique », dessiné et gravé par le peintre officiel de la Marine Albert Decaris, associant l'image de la *Duchesse Anne* à celle de la citadelle de Port-Louis. Mais les archives montrent que seul le ministère des Armées soutient l'association et le futur musée. Les débats s'enlisent sur le financement des titanesques travaux de réhabilitation de la citadelle. Quant au musée à flot, il est compromis par le refus du maire de Port-Louis de voir l'esplanade des pâtis, au pied de la citadelle, aménagée pour accueillir une partie de la collection à flot et des installations techniques nécessaires à sa présentation. Ces difficultés ne font pas douter Luc-Marie Bayle, qui entend fédérer les acteurs du patrimoine maritime autour de son projet.

LE PATRIMOINE MARITIME DES ANNÉES 1970 : NOUVEAUX ACTEURS, NOUVELLE DOCTRINE

En 1975, Bayle adresse un courrier de remerciement à la revue *Le Petit Perroquet* pour le soutien qu'elle apporte au musée de l'Atlantique. Un détour par Grenoble s'impose ici pour comprendre comment le champ du patrimoine maritime se construit dans les années 1970²⁴. Le directeur de la revue est Jean-Pierre Debbane

22 Archives MNM Paris : Lettre au Directeur du Service des Phares et Balises, 10 janvier 1973, carton « Amerami ».

23 La destruction de ce dernier, en 1976, déclencha la colère des défenseurs des bateaux de travail traditionnels bretons. Voir Clément Tonnerre, « Mimosa, dundee thonier de l'île de Groix », *Le Chasse-Marée*, n° 98, juin 1996.

24 À l'occasion de la fermeture de la bibliothèque du musée de la Marine, et dans la perspective des opérations de *désherbage* associées, Denis-Michel Boëll a attiré l'attention sur la rareté de cette revue, dont l'étude systématique mériterait d'être entreprise.

(1934-2017), un ingénieur hydraulicien reconverti dans l'édition. En 1968, il fonde, dans l'ancienne capitale du Dauphiné, les éditions des Quatre Seigneurs qui deviennent le creuset d'une nouvelle doctrine du patrimoine maritime, portée par une revue et des livres. Plusieurs monographies importantes sont publiées, à la suite des travaux pionniers de François Beaudoin, fondateur du musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, dont le mémoire d'ethnologie, *Le Bateau de Berck* (1970), conduit à la restitution grandeur nature d'un flobart au musée des Arts et Traditions populaires²⁵. Les Quatre Seigneurs éditent également l'ouvrage de référence de Jean Boudriot (1921-2015), *Le Vaisseau de 74 canons*, monument d'une archéologie navale fondée sur les modèles du musée de la Marine, où il anime un séminaire. Jean-Pierre Debbane est par ailleurs l'un des fondateurs de l'ASCANF, qui œuvre à la sauvegarde des navires anciens, dont le *Belem*.

À la fin de l'année 1970, Debbane imprime le premier numéro du *Petit Perroquet*, une revue baptisée d'après une voile carrée portée par le mât de misaine. Vingt-sept numéros sont publiés pendant une décennie jusqu'à l'apparition, en 1981, de la revue *Chasse-Marée*, établie à Douarnenez. Rapidement ce modeste bulletin de liaison devient le point de ralliement de toutes les initiatives en faveur de la connaissance et de la sauvegarde des navires anciens, un champ inoccupé par *Neptunia*, la revue des Amis du musée de la Marine. En 1973, le seuil des mille exemplaires étant atteint, une nouvelle formule de la revue est lancée. Bernard Cadoret en devient le rédacteur en chef. Passionné d'ethnologie maritime, il a constitué un an plus tôt le groupe *Ar-Vag*²⁶ qui « [...] s'est donné pour tâche la sauvegarde, par divers moyens, du patrimoine culturel des hommes du littoral français », en particulier sur la façade ouest, « [...] de Morlaix aux Sables-d'Olonne²⁷ ». Cadoret donne ses orientations dans un éditorial programmatique : « Il est bon, parfois, d'opérer un retour aux sources. On perd trop souvent de vue qu'une technique nautique, aussi élaborée soit-elle, n'est que

25 Citons également : François Beaudoin, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1975 ; Dominique Duviard, *Groix, l'île des thoniers*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1978 ; Jean Le Bot, *La Bisquine de Cancale et de Granville*, Grenoble, éd. des Quatre Seigneurs, 1979. Je remercie Jean-François Garry pour son précieux témoignage sur cette période fondamentale dans l'histoire du patrimoine maritime en France.

26 Traduction du breton : le bateau.

27 Bernard Cadoret, « Sources pour l'ethnographie maritime », *Terrain*, n° 2, mars 1984, p. 33-44. La revue *Terrain*, créée en 1983, est soutenue par la Mission du Patrimoine ethnologique du ministère de la Culture, avec laquelle le groupe *Ar Vag* collabore aux débuts des années 1980. Sur les relations entre le ministère de la Culture et l'ethnologie, lire : François Gasnault, « L'avènement du patrimoine ethnologique (1975-1984). Domesticquer, disqualifier l'ethnographie associative », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 137, 2018, p. 62-75.

le prolongement d'un geste initial : des hommes, à des époques et en des lieux différents, ont construit et mis à l'eau un bateau²⁸. » La centralité du bateau comme objet d'étude est fondamentale dans la doctrine qui se construit au fil des numéros du *Petit Perroquet*. L'archéologie navale, la connaissance des bateaux traditionnels, l'ethnographie maritime sont à l'ordre du jour dans cette nouvelle formule, qui vise à accroître rapidement son lectorat. La revue est œcuménique et, à l'instar de la maison d'édition, accueille des acteurs de terrain – ethnologues, membres d'association du patrimoine –, des universitaires, dont Alain Cabantous, et des auteurs proches du musée de la Marine, comme Jean Boudriot. Le projet de Bernard Cadoret, pour qui la France serait également un désert de culture maritime, est bien de fédérer autour de la revue une communauté assez forte pour « [...] se faire entendre et réclamer ce dont nous rêvons : plusieurs beaux voiliers-écoles, le sauvetage de nos derniers bateaux de pêche, des “*Mystic Seaports*” sur nos côtes ». Le projet de musée de la Mer à Port-Louis, cité dans le texte, a donc toute sa place dans ce programme, tout comme le musée de la Pêche de Concarneau, fondé dans les années 1960 et dynamisé par l'arrivée, en 1975, d'Hervé Gloux (1930-2011), peintre et architecte de retour du Pacifique²⁹.

En 1978, Bernard Cadoret entame aux éditions des Quatre Seigneurs la publication d'une œuvre fondamentale dans l'histoire du patrimoine maritime, *Ar Vag*, dont le premier tome est consacré aux navires de pêche du sud de la Bretagne, dundees thoniers ou chaloupes sardinières. L'enquête ethnographique, largement menée hors des réseaux académiques, est le moteur des publications et du combat pour le patrimoine. Mais *Le Petit Perroquet* n'est pas seulement une revue scientifique. Sous la plume de Bernard Cadoret, son ton devient également politique et offensif. « Prenons le relais des services parisiens indifférents à notre passé, des organismes officiels défaillants, et assurons nous-mêmes la sauvegarde de notre véritable héritage maritime [...] », écrit le rédacteur en chef dans l'éditorial du numéro de l'été 1976. Il convient ici de ne pas déconnecter le champ du patrimoine du contexte politique de l'époque. Le réseau qui œuvre autour de Jean-Pierre Debanne, et qui va donner naissance au *Chasse-Marée*, se construit dans un climat de tension entre l'État et la société, dans le prolongement des événements de mai 1968. Ces tensions sont particulièrement vives dans l'ouest, où le groupe *Ar Vag* travaille. À Plogoff, le président Giscard-d'Estaing envoie les CRS pour imposer le débat public, et valide l'installation d'une centrale nucléaire dont les populations ne veulent pas. Le Front de libération de la Bretagne (FLB)

28 Bernard Cadoret, « Orientations », *Le Petit Perroquet*, n° 11, printemps-été 1973, p.3-6.

29 Hervé Gloux & Jean-Yves Manach, *Les Bateaux de pêche de Bretagne. Histoire et technique*, Paris, Fayard, 1976.

se radicalise en multipliant les attentats, qui coûtent la vie à l'un de ses membres en 1976. En opposant Paris et le littoral, Bernard Cadoret s'inscrit donc dans une défiance généralisée vis-à-vis des institutions et de l'État, sans explicitement cibler la Marine et son musée.

UN MUSÉE DE LA MARINE « RECENTRALISÉ » ?

La collaboration se poursuit cependant jusqu'à la fin des années 1970 entre le musée de la Marine, les membres de l'ASCANF, et les auteurs du *Petit Perroquet*. Quatre ans après sa création, en 1979, l'AMMA anime en effet un « groupe de travail pour la recherche de vieux bâtiments », qui cherche à établir une liste de bateaux à sauver, avec le soutien de Jean-François Garry, le représentant de l'ASCANF. Celui-ci signale de nombreuses épaves et ses fiches constituent une « inestimable source de renseignements³⁰ ». La liste des navires s'allonge. Elle s'oriente vers de nouveaux horizons : la voile sportive, avec des monotypes d'avant-guerre, tel *Snowbird* qui remporta les Jeux olympiques de 1932 ou *Graziella*, un type Requin, mais aussi des voiliers historiques tels *Anahita*, le cotre sur lequel Louis Bernicot fit le tour du monde entre 1936 et 1938, activement recherché aux Antilles. L'association attend également le don du *Kurun* de Jean-Yves Le Toumelin, autre tourdumondiste célèbre dans les années 1950.

Le musée de la Marine prend ses distances avec les membres de ce groupe de travail à l'occasion d'un changement à la tête de l'institution. Au début de l'année 1980, un nouveau directeur, François Bellec – officier de Marine et peintre officiel depuis 1975 – succède à Luc-Marie Bayle. Dans une virulente « Lettre ouverte à des Amis », ceux du musée qui éditent alors la revue *Neptunia*, avec une large autonomie qui ne lui plaît guère, François Bellec fixe les priorités de l'institution. Elles sont d'abord « parisiennes ». L'ouverture prochaine d'un musée, dans l'ancienne gare d'Orsay, et celle de la Cité des sciences et des techniques à La Villette constituent à ses yeux des menaces sérieuses pour un musée qui a peu évolué depuis son installation au Trocadéro dans les années 1940. « Les musées de Paul Valéry [...] », écrit Bellec, « [...] tombes ou trésors suivant les états d'âme, font place partout à des musées attractifs, enrichissants sans être sévères ni pédants, capables de restituer aux visiteurs leur patrimoine et leur identité culturelle, dans le cadre harmonieux d'une nouvelle esthétique

30 Archives MNM Paris : Compte-rendu de la réunion du groupe de travail pour la recherche de vieux bâtiments, carton « Amerami ». Un état des « bateaux sauvés avec le concours du musée de l'Atlantique » paraît quelques semaines plus tard dans un article consacré au musée de la mer pour l'Atlantique, *Le Petit Perroquet*, n° 26, automne 1979 – hiver 1980, p.55-61.

muséographique³¹ ». Sa priorité est donc la rénovation de Chaillot, dont il esquisse les orientations, celles d'un musée encyclopédique de la mer à Paris fondé sur l'art, l'histoire, les sciences et les techniques, les traditions populaires, ou encore la recherche de Jean Boudriot à l'EHESS. L'amiral Bellec annonce également une « politique concomitante » pour les « musées navals de province », qui « [...] reçoivent, plus encore qu'à Paris, un public exigeant, pointilleux sur la mise en valeur des particularismes et des cultures de nos régions littorales ». Celle-ci se traduit dans les années suivantes par la fermeture de plusieurs annexes et le lancement, sans lendemain, d'un « conservatoire de la plaisance », en partenariat avec la ville de Caen. L'ambitieux projet de son prédécesseur pour la citadelle de Port-Louis est sérieusement revu à la baisse. « Ne soyons pas amers, mais pas dupes non plus », écrit Bellec dans un éditorial du *Bulletin d'information des Amis du musée de l'Atlantique*, « [...] le musée de l'Atlantique s'érige lentement en marge d'une France continentale, solidement carrée sur les labours et les pâturages de ses manuels d'histoire, tournée par habitude vers l'inquiétante ligne bleue des marches de l'est, dos à la mer³² ». Le projet a donc besoin de « [...] nouveaux miracles et de nouveaux enthousiasmes » pour se développer. Mais il n'y a pas de « miracles » pour creuser un bassin à flot et réaménager l'esplanade des pâtis. Seule la citadelle est progressivement aménagée, ouvrant une salle des bateaux pour présenter les unités de pêche et de plaisance les plus modestes de la collection, à l'échelle 1. Celles-ci sont ensuite rapatriées, au début des années 2000, dans un hangar du fort de Romainville (Seine-Saint-Denis), où le musée installe ses premières réserves hors de Chaillot.

FACE AU MUSÉE DE LA MARINE, UNE CONTRE-CULTURE CIVILE ET LITTORALE ?

Tandis que le musée de la Marine réduit fortement la voilure sur le projet de Port-Louis et se recentre sur la colline de Chaillot, le milieu du patrimoine maritime se structure sur le littoral et fait de Douarnenez un lieu phare du mouvement³³. La rédaction du *Chasse-Marée* s'y installe dans un ancien abri du marin, alors que *Le Petit Perroquet* grenoblois cesse de paraître. La ville finistérienne est alors en pleine ébullition militante, régionaliste, antinucléaire, avec la création en 1978 du Festival du cinéma des minorités nationales. En mars de cette même année, le naufrage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz* provoque une marée noire et une

31 François Bellec, « Lettre ouverte à des Amis », *Neptunia*, n° 146, 1982, p. 46-48.

32 *Bulletin d'information des Amis du musée de l'Atlantique*, n° 5, septembre 1981, p. 1.

33 Sur Douarnenez, capitale du patrimoine maritime, lire Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez, histoire d'une ville*, Palantines, 2000, p. 174-183.

« colère rouge », selon le titre du documentaire du cinéaste René Vauthier³⁴. Dans ce contexte, Douarnenez accueille déjà plusieurs associations actives dans le domaine du patrimoine maritime, qui se regroupent en 1979 au sein de la Fédération régionale pour le patrimoine maritime (FRPM), dont la présidence est confiée à Bernard Cadoret. Le secrétariat est assuré par le musée de la Pêche de Concarneau. À la même époque, l'association *Treizour*³⁵ se lance dans la construction d'une chaloupe sardinière *Telemn Mor*³⁶. En 1980, le ministre de la Culture de Valéry Giscard-d'Estaing, Jean-Philippe Lecat, inaugure à la saline royale d'Arc-et-Senans une année du patrimoine. À l'initiative de la Direction régionale des Affaires culturelles de Bretagne, plusieurs réunions de la jeune FRPM sont organisées et rassemblent « associations, responsables de musées, personnalités individuelles », dont un précieux annuaire est publié en forme de manifeste³⁷. Cette reconnaissance publique des acteurs de la culture et du patrimoine se poursuit après l'alternance politique de mai 1981. Quelques mois plus tard, en décembre, Jack Lang, nommé entre-temps ministre de la Culture, et Louis Le Pensec, éphémère ministre de la Mer, convoquent une conférence de presse à bord du *Belem*, amarré à Paris, au pied du Trocadéro. Intitulé « Une politique culturelle pour la mer », le discours du fringant ministre de la Culture ignore le musée de la Marine pour évoquer très précisément plusieurs initiatives que son administration va désormais soutenir, dont celui d'un « centre de culture maritime » à Douarnenez. Ce n'est pas de patrimoine, mais de culture dont parle Jack Lang, dans la diversité de ses expressions, de l'art aux chants de marins. Celle-ci doit moins s'intéresser à l'histoire des grandes batailles navales qu'à « la mémoire de ceux qui vivent la vie de la mer ». Jack Lang n'oublie pas les compétences scientifiques de son ministère, en particulier ceux des services de l'Inventaire et des Monuments historiques. Il annonce ainsi les premiers classements de navires au titre du patrimoine mobilier, qui interviennent les années suivantes, en particulier pour deux navires associés un temps au projet de Port-Louis : le *Duchesse Anne* (1982) et le *Belem* (1984)³⁸. Avec le soutien du ministère de la Culture, les associations et les collectivités locales vont donner corps sur le littoral à cette ambitieuse « politique culturelle de la mer » en multipliant les

34 René Vauthier, *Marée noire, colère rouge*, unité de Production Cinéma Bretagne, 1978.

35 Traduction du breton : le passeur.

36 Cette chaloupe et son image font l'objet d'une *récupération* par l'industrie de la conserve. Voir http://www.musee-marine.fr/blog/expo_dans_lesmailles_du_filet/a-propos-dune-petite-boite-bleue, [mis en ligne le 15 décembre 2015, consulté le 6 décembre 2019].

37 *Pour le patrimoine maritime de la Bretagne, Ar Vag/FRPM*, 1980.

38 Romain Chabrol, « Classés monuments historiques », *Chasse-Marée*, n° 278, juin 2016, p. 36-47.

initiatives, en particulier les fêtes maritimes, dans lesquelles navires patrimoniaux, protégés ou non, et répliques naviguent de conserve³⁹. Dans le domaine muséal, plusieurs projets soutenus par les collectivités territoriales et le monde associatif voient le jour dans les années 1980 : musée du Bateau à Douarnenez (1985), Musée maritime de La Rochelle (1988), Musée portuaire de Dunkerque (1992). Dans ces institutions, des *marginiaux sécants*, comme les désigne la sociologie, font dialoguer les sciences sociales, en particulier l'ethnologie et l'anthropologie, le patrimoine matériel et immatériel, la culture et la mer : Denis-Michel Boell, formé à l'anthropologie culturelle, prend la direction du musée du Bateau de Douarnenez. Pour sa part, Patrick Schnepf, ancien stagiaire des Glénans et ostréiculteur à Fouras, lance le musée de La Rochelle à bord du navire météorologique *France 1*. À Dunkerque, dans un contexte social tendu par la réforme des dockers, la communauté portuaire est très présente dans le financement et la gouvernance du musée⁴⁰. Dunkerque constitue une collection à flot, dont fait partie l'imposant trois-mâts carré *Duchesse Anne*. Racheté en 1981 par la ville à la Marine pour un franc symbolique, classé monument historique l'année suivante, il est aujourd'hui parfaitement intégré dans le paysage portuaire d'une cité avec laquelle il n'a aucun lien historique.

LE MUSÉE ET LE BATEAU COMME « HÉTÉROTOPIES »

En 1996, quinze ans après l'arrivée de la gauche au pouvoir et l'impulsion donnée à une nouvelle culture de la mer, le manifeste du *Chasse-Marée*, qui demande la fermeture de Chaillot peut être lu comme l'opposition de deux mondes du patrimoine maritime : celui du musée national de la Marine, centralisé, influencé par l'agenda des milieux administratifs, militaires et économiques liés à la mer, et celui des *écosystèmes* patrimoniaux du littoral, agrégés autour d'un musée, d'associations, de professionnels et de collectivités qui ont fait de la mer un vecteur d'émancipation politique. Il y a également, en arrière-plan de cet appel de 1996, les graves difficultés économiques rencontrées par le port-musée de Douarnenez au début des années 1990, avec sa collection de 250 bateaux, dont quarante à flot⁴¹. L'entretien d'une collection à l'échelle 1, soumise aux normes muséales du *Code du patrimoine*, qui considère les bateaux comme des « œuvres », constitue un redoutable défi budgétaire. Si le musée de l'Atlantique de Port-Louis avait été créé, sans doute aurait-il englouti une part importante des financements du musée

39 Sandrine Pierrefeu, *20 ans de fêtes maritimes à Brest*, Lorient, Coop Breiz, 2012.

40 Vincent Guigueno, « Le musée portuaire de Dunkerque », *Chasse-Marée*, n° 279, juillet 2016, p.66-71.

41 Jean Guisnel, « Chef d'œuvre en péril à Douarnenez », *Libération*, 31 janvier 1995.

national de la Marine. La difficulté de ce dernier à constituer et à maintenir une collection à l'échelle 1, à terre ou à flot, à l'exception du *Pen Duick V* d'Éric Tabarly, confié en gestion à l'association éponyme, est-elle liée à un contexte historique, à des événements politiques, aux choix des acteurs, ou bien a-t-elle une origine plus ontologique ? Risquons cette hypothèse en guise de conclusion. Par sa gouvernance et la nature de ses collections, le musée national de la Marine n'est pas un musée maritime ou un musée de la mer. Il est un lieu d'expression, par l'art et la propagande, de la puissance maritime (et coloniale à certaines époques), civile et militaire, réelle ou fantasmée, de la France. Il conserve et met en scène un imaginaire de la mer très idéologique et entre donc, comme tous les musées, dans la catégorie des « hétérotopies ». Ce concept forgé par Michel Foucault, à la fin des années 1960, désigne un lieu concret qui accueille un imaginaire. Or, dans le même texte, Foucault évoque le bateau comme « hétérotopie par excellence⁴² » :

Après tout, [...] le bateau, c'est un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu, qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer et qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux en leurs jardins, vous comprenez pourquoi le bateau a été pour notre civilisation, depuis le XVI^e siècle jusqu'à nos jours, à la fois non seulement, bien sûr, le plus grand instrument de développement économique (ce n'est pas de cela que je parle aujourd'hui), mais la plus grande réserve d'imagination. Le navire, c'est l'hétérotopie par excellence. Dans les civilisations sans bateaux les rêves se tarissent, l'espionnage y remplace l'aventure, et la police, les corsaires.

Le musée et le bateau sont deux hétérotopies porteuses d'un imaginaire fort de la mer, dont la coexistence dans un même espace exige une sérieuse réflexion. À Londres, le clipper *Cutty Sark* se visite à quelques encablures du *National Maritime Museum* de Greenwich, tandis qu'à Amsterdam, une réplique d'*Indiaman* complète le parcours du *Scheepvaartmuseum*. Dans les deux cas, les richesses artistiques et culturelles du musée sont associées à un navire qui fut l'instrument des relations entre une métropole et un empire, les Indes orientales, anglaises ou néerlandaises. Dans cette perspective, amarrer au pied de la colline de Chaillot une réplique de *La Boussole*, l'un des deux navires de l'expédition La Pérouse, est, avec le retour du canot de l'Empereur à Brest, l'initiative la plus excitante d'une rénovation très contrainte dans l'espace du Palais de Chaillot⁴³.

42 Michel Foucault, « Des espaces autres. Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967 », *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, octobre 1984, p. 46-49.

43 Selon la déclaration de Jean-Marc Todeschini, secrétaire d'État chargé des Anciens Combattants et de la Mémoire (2014-2017), sur la rénovation du musée national de la Marine, le 23 mars 2017 : « [...] À l'image des plus grands musées maritimes

L'idée de cette réplique est en effet en plein accord avec les collections et le discours sur la grandeur maritime de la France qui constitue le code génétique du musée national de la Marine depuis sa création.

internationaux dont nous faisons partie, comme Saint-Pétersbourg, Amsterdam ou Greenwich, notre rêve et notre ambition serait d'avoir à quai, sur la Seine, face à la Tour Eiffel et au pied du musée, une réplique de *La Boussole*, le navire amiral de La Pérouse lors de cette fabuleuse aventure », en ligne : <https://www.vie-publique.fr/discours/202566-declaration-de-m-jean-marc-todeschini-secretaire-detat-aux-anciens-co>, consulté le 6 décembre 2019.

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

