



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:

I. Musées maritimes du Finistère et identités du littoral · Françoise Péron & Laure Ozenfant

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3109-3

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

MUSÉES MARITIMES DU FINISTÈRE ET IDENTITÉS DU LITTORAL

Françoise Péron & Laure Ozenfant
université de Bretagne occidentale – CRBC – OPMC Géoarchitecture

La longueur de ses côtes¹, l'extrême variété topographique de son littoral et la forte imbrication entre la terre et la mer font du Finistère le département le plus maritime de France. La vie maritime passée y a modelé des sociétés originales, des paysages littoraux aujourd'hui très appréciés, tout en forgeant des solidarités et des identités qui continuent à être source de création, d'éducation et de savoir-faire. Sa position stratégique d'avant-poste du continent européen en a fait aussi un territoire de surveillance et de défense terre et mer de premier ordre. Il en découle une *maritimité* particulièrement forte². Le Finistère offre ainsi un échantillon complet d'héritages maritimes bâtis, souvent de grande qualité : phares, sémaphores, forteresses, maisons d'armateurs, abris du marin, etc. À partir des années 1980, suite à la brutale mutation des économies maritimes, un grand nombre d'entre eux, après désaffectation et oubli, ont été sauvés et reconvertis en musées maritimes, de tailles et d'objectifs très divers. Ce contexte original invite à se poser plusieurs questions. En quoi les musées maritimes du Finistère contribuent-ils à la construction des identités maritimes assez exceptionnelles de ce territoire ? De quelles façons leurs responsables et les acteurs impliqués travaillent-ils ensemble pour répondre à la demande sociale d'ouverture de ces musées à des catégories de visiteurs de plus en plus nombreux et diversifiés (enfants, adultes, touristes de passage, etc.) ? Ces musées contribuent-ils à construire, volontairement ou non, de *nouvelles identités maritimes*, souvent plus imaginaires que réelles, à travers lesquelles la région Bretagne tout entière tend à se

- 1 Environ 1430 km (îles comprises), soit près d'un quart du littoral français métropolitain.
- 2 La *maritimité* est une manière commode de désigner l'ensemble des relations à la mer d'une population, celles qui s'inscrivent sur le plan des préférences, des images et des représentations collectives en particulier. Référence : Françoise Péron, Jean Rieucou (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 1996.

définir actuellement ? Il est à noter que, dans nos univers cloisonnés, le maritime sous toutes ses formes est un thème de plus en plus porteur³.

Les sources utilisées proviennent essentiellement du travail d'équipe, sur plus de vingt ans de recherches, mené au sein de l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne (OPMC) créé en 2005 à l'université de Bretagne occidentale. Depuis 2006, l'OPMC met au point les protocoles d'une recherche-action pilote⁴, en collaboration avec les différents acteurs institutionnels dont les élus, qui a pour objectif de contribuer à la sauvegarde, souvent dans l'urgence, des héritages maritimes bâtis. Dans ce cadre ont été réalisés sept inventaires communaux destinés à tester la méthode et à mobiliser les populations. En 2010, un *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*⁵ est édité et diffusé en librairie. En 2011, le réseau Port d'intérêt patrimonial est créé. Une charte innovante⁶ est corédigée en 2012. La dynamique se poursuit actuellement avec une extension à la fois géographique et thématique qui touche plus largement l'aménagement des territoires côtiers. Ces derniers, gérés dans un nouvel esprit patrimonial, pourraient à leur tour être considérés comme autant de *musées de plein air* de l'histoire maritime, spécifique à chaque localité, et comme autant de révélateurs des paysages qui sont nés des activités en lien avec la mer.

98

À partir du large éventail de problématiques évoquées ci-dessus, l'exposé de nos réflexions se déroulera en trois temps. Tout d'abord sera évoquée l'originalité finistérienne dans la création de musées maritimes. Ensuite, un tour d'horizon de l'ensemble de ces musées permettra de dresser un bref état des lieux. Enfin, à partir du constat, sous forme de truisme, que « les musées maritimes ne sont plus ce qu'ils étaient », la question sera posée de savoir où et de quelles façons se développent des recherches et des actions de connaissances et de divulgation publiques, en parallèle de celles des musées maritimes. Où se logent aujourd'hui ces lieux à ambitions muséales ? Quelles sont les tendances qui se dessinent ? Quels sont les avantages et les risques de ces évolutions des cultures maritimes en général et, en particulier, dans le département situé à la pointe la plus avancée en mer du continent européen ?

3 Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005.

4 « Recherche-action pilote », car conçue pour être reproductible.

5 Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, Morlaix, éd. Le Télégramme, 2010.

6 *Charte d'urbanisme relative au port d'intérêt patrimonial*, présentée publiquement en 2013.

ORIGINALITÉ DE LA DYNAMIQUE PATRIMONIALE FINISTÉRIENNE

L'essor du nombre de sites consacrés à l'exposition publique des différentes facettes des héritages maritimes du Finistère et l'avènement de nouvelles catégories de musées maritimes sont contemporains des *fêtes maritimes* et de la création d'une flotte patrimoniale bretonne, au cours des années 1985-1995. Ce département a joué un rôle pionnier dans ce domaine.

DISTINGUER HÉRITAGE ET PATRIMOINE

Il convient tout d'abord de préciser le sens des mots qui seront employés ici, car, devenus à la mode, ceux-ci sont de plus en plus employés, les uns à la place des autres. Ainsi en est-il des mots musée, patrimoine, paysage, identités personnelles, identités territoriales. Le mot patrimoine est un « concept flou⁷ ». Nous pouvons cependant clarifier les choses en distinguant nettement héritages historiques et patrimoine culturel.

Tout ce dont on hérite ne fait pas forcément patrimoine. Selon le dictionnaire, le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué par l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine est donc avant tout subjectif, *considéré comme*, arbitraire et projectif, car digne d'être transmis aux générations futures. Ce qui est retenu des héritages pour constituer un patrimoine singulier est toujours le résultat d'une décision politique arbitraire. Décider de mettre en valeur le patrimoine littoral et maritime est un acte stratégique qui vise à faire reconnaître les spécificités de l'identité littorale et à affirmer l'existence d'un type d'espace singulier, dont il convient de conserver et valoriser les spécificités maritimes. Les constructions patrimoniales s'inscrivent toujours, plus ou moins ouvertement, dans un rapport de force. En résumé, le patrimoine est davantage une dynamique qu'un ensemble d'objets figés. Les dynamiques patrimoniales actuelles se situent au cœur des reconstructions territoriales multiformes contemporaines ; or, le littoral se trouve en première ligne.

Le processus de patrimonialisation qui aboutit à la constitution de patrimoines maritimes est identique à celui d'autres patrimoines : disparition d'objets et de bâtiments liés aux économies traditionnelles, oubli, redécouverte et mise en valeur au moyen d'un ensemble de dispositifs de protections, de restaurations et de célébrations de ces nouveaux objets. Mais le patrimoine maritime, qui comprend à la fois les navires et les ensembles bâtis riverains, est particulièrement oxydable. De nature fragile, il y a quarante ans, il était déjà menacé par la pression

7 Françoise Choay, *L'Allégorie du Patrimoine*, Paris, Éditions du Seuil, 1992.



1. La foule sur les quais lors des Fêtes maritimes de Brest, en 2008 (cliché © OPMC)

immobilière alors naissante sur le trait de côte. Sans intervention, il risquait de ne subsister de ces héritages maritimes bâtis et des objets qui leur sont liés que quelques éléments sous forme de reliquats éparpillés, présentés aux publics comme des curiosités, certes respectables, mais un peu vieillottes : ici un pan de bâtiment de conserverie, là l'emplacement d'une ancienne cabane de construction navale, là un vieux bateau gisant dans la vase d'un fond de port... Ce constat joua le rôle de signal d'alarme.

LES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME, DÉCLENCHEUR D'UN NOUVEAU PATRIMOINE MARITIME

En France, bien qu'il existe le musée national de la Marine, installé au palais de Chaillot à Paris, le renouvellement du patrimoine maritime culturel s'effectue ailleurs. Dans le Finistère, les fêtes maritimes sont à l'origine de l'avènement d'un *nouveau patrimoine maritime*. Le coup de tonnerre lancé depuis le fond de la rade de Brest en 1980 sur le site de *Pors Beac'h*, suivi par Douarnenez et Brest à nouveau en 1992, trace sa route en direction d'autres côtes de France qui reprennent rapidement le flambeau. Les fêtes du patrimoine maritime, telles qu'elles sont apparues dans les années 1990 (**fig. 1**), étaient centrées, non sur les bateaux prestigieux de la Marine nationale ou de la *belle plaisance*, mais sur de simples

bateaux de travail. D'emblée, le succès est immense et surprend les organisateurs eux-mêmes.

Elles naissent en 1980, à l'initiative d'un petit groupe d'amateurs de vieux gréements, groupés autour de Bernard Cadoret – personnage charismatique, haut en couleur, créateur du *Chasse-marée*, revue d'histoire et d'ethnologie maritimes. En quelques années, les célébrations festives du patrimoine maritime se diversifient au gré des spécialités locales et entraînent la construction de répliques de bateaux de travail⁸. Elles reproduisent également l'esprit marin : on chante, on danse, on mange ensemble, avec ceux d'ici et ceux d'ailleurs ; les vieux apprennent aux plus jeunes les rudiments des cultures et savoir-faire maritimes. Qu'elles soient grandes ou modestes, ces fêtes rencontrent un succès qui perdure⁹. Si les plus grandes fêtes, comme celles de Douarnenez et de Brest, sont très vite populaires auprès du public national et international, les plus discrètes, initiées par des associations locales, ont largement contribué à l'ouverture de *petits musées maritimes*, à thématique nouvelle, qui s'égrènent désormais en chapelet le long des côtes. Citons, par exemple, sur l'île de Molène, le musée du *Drummond Castle* ouvert en 2011. Ce musée, rempli d'objets collectés ici et là, est consacré au naufrage du paquebot britannique éponyme, qui eut lieu le 16 juin 1896 au large de l'île, causant la mort de 141 passagers et de 103 hommes d'équipage. Le navire, parti d'Afrique du Sud, devait arriver en Grande-Bretagne le lendemain. Mais où situer le musée maritime au sein de cette effervescence que l'on appelle alors le *patrimoine maritime* ?

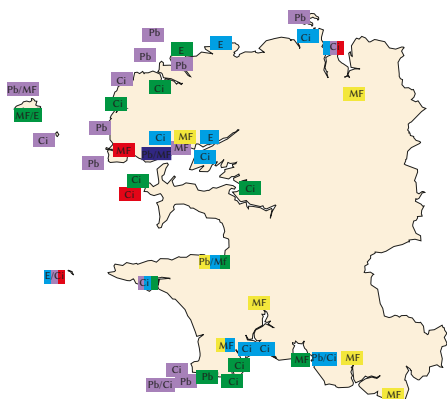
TOUR D'HORIZON DES MUSÉES MARITIMES EN FINISTÈRE

Les musées consacrés aux activités maritimes et lacustres de l'homme se distinguent par leur contenu et une dénomination qui est propre à cette catégorie. Dans le Finistère, ils couvrent en fait des réalités bien différentes, en fonction de la diversité de leurs appellations, du large champ des thématiques abordées, des objectifs et des moyens qui leur sont alloués, de leurs périodes d'ouverture, ou bien encore des modes de gestion retenus (fig. 2).

8 Le concours des bateaux des côtes de France initié par la revue *Le Chasse-marée*, fixée à Douarnenez à partir de 1981, contribua à l'apparition d'un nouveau type de bateau patrimonial : les bateaux reconstruits, qui sont en fait de faux vieux gréements.

9 Annie Le Dem, *Les Fêtes du patrimoine au sein de la reconstruction des territoires littoraux, l'exemple de la Bretagne*, thèse de doctorat sous la direction de Françoise Péron, université de Bretagne occidentale, 2004.

a. appellations et thèmes abordés



■ « Musées de France » agrément attribué par le Ministère de la Culture (musées qui ont pour vocation la restauration et la conservation de leurs collections pour les présenter au public).

Eco Ecomusée (établissement qui a pour objectif de fédérer localement la population autour d'un projet, transformer les habitants en acteurs et usagers de leur propre patrimoine, développer une base de données pour la communauté et favoriser les échanges, la transmission par le biais de cette recherche).

Ci Centre d'interprétation ou de découverte du patrimoine maritime local (type de musée qui ne dépend pas d'une collection constituée et dont l'objectif est de mettre en valeur et de faciliter la compréhension d'un patrimoine singulier auprès d'un large public et qu'il est impossible de classer dans un musée classique)

Pb Patrimoine maritime bâti valorisé (bâti qui présente un intérêt patrimonial et qui est protégé sur la durée pour être transmis aux générations futures).

Principaux thèmes abordés

■ Les travailleurs de la mer (pêche, récolte algues, cabotage) : époués et savoirs-faire liés.

■ Défense militaire des côtes et faits militaires mémoriaux.

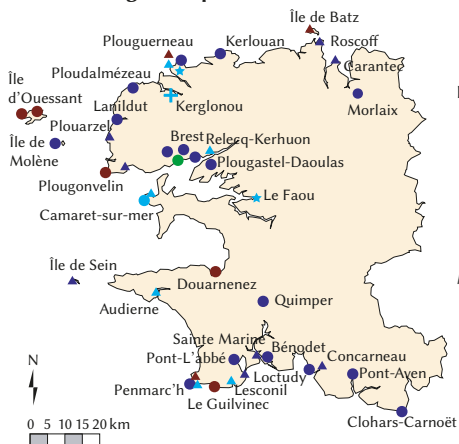
■ Surveillance des côtes, sauvetage, navigation

■ L'histoire de la Marine française et de ses arsenaux.

■ Histoire et vie locale.

■ Les arts – paysages maritimes et regards portés sur les sociétés littorales.

b. période d'ouverture et mode de gestion par établissement



Période d'ouverture des établissements :

○ Ouverture toute l'année

△ Ouverture saisonnière (parfois sur demande hors saison)

⊕ Fermés momentanément

☆ Ouverture lors d'événements exceptionnels

Mode de gestion des établissements :

■ Gestion Ministérielle

■ Gestion par une collectivité territoriale (commune, Communauté de Communes ou d'agglomération, Métropole, Département)

■ Gestion par une structure mixte (SEM, CCI, PNRA)

■ Gestion associative

Réalisation : Laure Ozenfant, jan. 2021.

Sources : Atlas du patrimoine maritime du Finistère (2010) ; Le Dem (2004)

2. Cartographie des musées maritimes en Finistère

Les musées de France

Cette appellation attribuée par le ministère de la Culture, selon la loi du 4 janvier 2002, peut être accordée aux musées appartenant à l'État ou à une autre personne morale de droit public ou de droit privé à but non lucratif. Celle-ci leur assure un haut niveau de protection des collections, qui deviennent inaliénables, imprescriptibles et insaisissables. Animé par une équipe de professionnels qualifiés, un musée de France doit réussir de façon pérenne les missions de conservation, de restauration, d'étude et d'enrichissement des collections qui lui sont confiées. Il contribue de ce fait aux progrès de la recherche et de la connaissance ainsi qu'à leurs diffusions. Un musée de France doit rendre ses collections accessibles au plus large public possible, afin d'assurer la mission d'accès à la culture égal pour tous.

Les écomusées

Ce que l'on nomme *écomusée* est une institution culturelle qui abrite des fonctions de recherche, de présentation, de conservation et de mise en valeur d'un ensemble de biens naturels et culturels représentatifs d'un milieu, d'un territoire et des modes de vie qui lui sont rattachés. L'écomusée trouve son origine à Ouessant où Georges-Henri Rivière aidé de Hugues de Varine ouvre en 1968 un type original d'établissement de France¹⁰. Celui-ci est composé de deux maisons sises au petit village du Niou, qui sont restaurées et aménagées, avec le concours enthousiaste des habitants, pour leur faire retrouver leur état de la fin du XIX^e siècle. Il présente la culture insulaire dans ses adaptations au dur milieu ouessantin : femmes cultivatrices, prisonnières de leur île et hommes nomades, qui naviguent sur toutes les mers du globe. S'ensuivent en Bretagne deux autres écomusées maritimes qui lient à la fois *le dedans et le dehors de la vie côtière locale* : l'écomusée de l'île de Groix, ouvert en 1984, et l'écomusée des Goémoniers et de l'Algue à Plouguerneau (fig. 3), en 2014 (Finistère Nord).

10 Jean-Pierre Gestin : premier conservateur de l'écomusée d'Ouessant, ancien conservateur en chef des musées du Parc régional d'Armorique.



3. Fête des goémoniers à Plouguerneau (cliché © OPMC)

LE FINISTÈRE, PIONNIER EN MATIÈRE DE MUSÉES MARITIMES

Le Finistère offre une forte représentativité de musées maritimes, en comparaison d'autres catégories de musées, industriels ou ruraux par exemple, mais dont les établissements sont très différents les uns des autres, et parmi lesquels on trouve quelques joyaux à l'échelle nationale et européenne. Citons en priorité les quatre musées les plus emblématiques du département.

Tout d'abord le musée national de la Marine de Brest : installé dans le château, telle une figure de proue dominant la rade, ce site bénéficie de vues imprenables sur les eaux, aux couleurs changeantes, qui le baignent. Il se visite d'ailleurs autant pour les salles historiques qui le composent, que pour les collections qu'il présente, quasi en situation, en accord avec le lieu (fig. 4).

Il s'y déroule des expositions thématiques d'œuvres en rapport avec la mer et l'actualité. Grâce à son appartenance au réseau de musées nationaux de la Marine – qui comprend Paris bien sûr, mais aussi ses antennes littorales que sont Port-Louis, Rochefort et Toulon – il profite de la grande expérience du réseau en matière de conservation patrimoniale pour des objets anciens qui étaient à la Marine française et favorise toute recherche concernant l'historiographie maritime.

Les deux autres grands musées maritimes du Finistère, le Port-musée de Douarnenez et le musée de la Pêche de Concarneau, sont dédiés aux travailleurs de la mer et à l'exploration des savoir-faire et des techniques d'exploitation de la sardine et de la langouste, et aux pêches locales. Véritables joyaux finistériens, l'une de leurs caractéristiques communes est de présenter des bateaux tels quels,



4. Figures de proue au musée national de la Marine à Brest
(cliché © MnM – Tous droits réservés)

visitables à l'intérieur et à flot. Celui de Concarneau, qui s'attache aux techniques de pêche du monde entier, tout en consacrant une large part à celles pratiquées en Bretagne, fut le premier musée en France destiné à la pêche. Installé en 1981 dans une ancienne caserne de la ville close, il est assez atypique dans la mesure où ce sont les industriels du port qui ont souhaité cet établissement et l'ont largement parrainé. Il est labellisé musée de France depuis 2002.

L'histoire du Port-musée de Douarnenez est totalement différente. Rappelons que Douarnenez est le premier port sardinier de France à la fin du XIX^e siècle, avant de se reconvertir dans l'exploitation de la langouste verte de Mauritanie. Le Port-musée actuel, inauguré en 1993, a pris la suite de l'ancien musée du Bateau, ouvert en 1985 à l'initiative de l'association locale *Treizour*¹¹, née en 1979, qui avait précocement sauvé de la destruction nombre de bateaux de travail en les collectant de façon empirique. La création du Port-musée de Douarnenez découle directement de l'enthousiasme patrimonial maritime caractéristique des années 1990. Avec plus de 250 modèles en exposition, ou en remise dans les bâtiments d'une ancienne conserverie, il s'agit du plus grand musée de bateaux de France.

S'y adjoint un important bassin à flot qui expose à la fois la pêche, le cabotage, la plaisance, le sauvetage en mer et le balisage avec, notamment, le spectaculaire bateau-phare *Scarweather*, acheté à la Grande-Bretagne. Comme d'autres musées du Bateau, tels Exeter en Grande-Bretagne ou le musée de Collioure dans les Pyrénées orientales, celui-ci a rencontré de grosses difficultés de financement et de gestion. Il a cependant réussi à se pérenniser et à attirer des publics nombreux grâce à l'organisation d'expositions variées, de grande qualité, qui abordent des sujets contemporains en lien avec le secteur maritime du monde entier. Le site de la place de l'Enfer sur laquelle s'ouvre le musée est aussi celui de l'ancrage de la Fédération régionale pour la culture maritime (FRPCM). Première créée en

11 Signifie, en breton, *le passeur*.



5. Patrimoine maritime navigant, exposé au Port-musée de Douarnenez
(cliché © OPMC)

France en 1979, elle s'est installée en 1993 dans un local adjacent au musée pour ouvrir un centre de formation en charpente traditionnelle, auquel est joint un programme de développement et d'animation autour du site du musée du Bateau.

Enfin, il convient de rappeler que de nombreux musées finistériens, notamment ceux qui portent l'appellation musée des Beaux-Arts, sont intéressants à visiter pour leurs collections d'œuvres artistiques qui reproduisent des tableaux vivants de la vie maritime d'autrefois. En effet, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, dans l'élan de la villégiature balnéaire, de nombreux peintres de passage en Finistère ont concouru à la conversion des regards portés sur le secteur maritime, en soulignant l'originalité et la singularité des activités et des rituels de vie des populations littorales. Citons ici le musée des Beaux-Arts de Brest, celui de Morlaix, le musée bigouden de Pont-L'Abbé, le musée départemental breton de Quimper, le musée des Impressionnistes de Pont-Aven ou encore celui du Pouldu à Clohars-Carnoët. Si ces établissements ne sont pas directement spécialisés dans les activités liées à la mer, certaines de leurs collections contribuent largement à la compréhension du monde maritime aujourd'hui disparu¹².

¹² Se référer à Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, op. cit., chap. « Les paysages littoraux sous le regard des peintres », p.56-61.

Ces petits musées se succèdent le long du littoral. Citons le musée maritime de l'île de Sein, les musées maritimes du Cap Sizun ou de Carantec, l'Ancre *an Eor*¹³, la maison de l'Algue à Lanildut, l'Abri du marin de Sainte-Marine, le musée du bord de mer de Bénodet, le chantier naval Le Cœur à Lesconil, la conserverie Le Gall à Loctudy... Grâce au concours technique et financier de la région Bretagne, du département du Finistère, des collectivités locales et des mécènes, ces petits musées peuvent aussi témoigner du passé des populations maritimes et participer à la dynamique mémorielle de ces lieux. D'autres établissements, encore plus modestes, exposent des collections quasi privées qui s'apparentent parfois davantage à des objets de brocante qu'à des pièces de musée. Mais qu'importe, ils jouent aussi un rôle dans l'éveil des consciences et la mobilisation des habitants. Créés à l'initiative d'associations de sauvegarde du patrimoine¹⁴, nombre de ces musées ont un réel intérêt, car ils constituent le premier territoire de collecte d'objets et de mémoires à l'échelle locale.

Autre nouveauté – relative, car les autodidactes ont toujours existé –, les *sachants locaux*, en proposant aux visiteurs une interprétation simple, mais sincère, d'éléments de cultures maritimes riches et originaux, issus de leur milieu de vie quotidien, jouent bien souvent le rôle de *passeurs d'altérité et de mémoire*. Afin d'aider les visiteurs du site à mieux comprendre ce qu'ils voient, et donc à mieux l'apprécier, ils organisent souvent des visites guidées et partagent ainsi leurs savoirs et leur regard issus de leur expérience des lieux. Certaines d'entre-elles sont maintenant intégrées avec bénéfice à des circuits touristiques locaux, lors des hautes saisons. Ils peuvent également servir de lieu d'animation à l'année, dans le cadre de manifestations diverses : fêtes de quartiers, fêtes du Patrimoine, ateliers périscolaires. Les recherches sur Internet permettent aussi à ces passeurs d'enrichir facilement leurs connaissances.

Pour boucler ce tour d'horizon, n'oublions pas de signaler les éléments historiques les plus variés : photographies, textes, témoignages enregistrés et autres, qui circulent quotidiennement sur les réseaux sociaux, créent une belle émulation entre les participants. La prolifération de données multiformes a le mérite d'exister et de croître, dans l'attente d'un personnel scientifique qui les organise méthodiquement. Il serait donc malvenu de moquer ce beau et riche potentiel. Cette hétérogénéité grandissante de structures a pour résultat positif de mettre en évidence les divers éléments constitutifs des cultures maritimes :

13 *L'ancre de fortune*, en breton.

14 « Carte des associations du patrimoine maritime en 2010 », voir Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, op. cit., p. 112-113.

objets, mobiliers, bateaux, témoignages, rituels, pratiques, etc. Cela souligne, à travers les discours tenus, le rapport délicat entre mémoire et histoire. Ainsi le voyageur, en musardant au gré de son inspiration le long de cette route des *musées maritimes* finistériens, plus ou moins conventionnels, s'imprègne-t-il subrepticement de la richesse et de l'originalité du legs des activités traditionnelles¹⁵ maritimes, tout en découvrant petit à petit leurs valeurs universelles communes liées au monde de la mer : le voyage et la découverte, la richesse de la nature marine et littorale, les horizons marins, la solidarité des gens de mer, l'imaginaire marin...

6. Tableau de synthèse des musées et sites patrimoniaux maritimes dans le Finistère

Établissements ayant l'appellation « Musées de France »	
musée de Morlaix	Morlaix
Maison du Niou (écomusée des traditions ouessantines)	Ile d'Ouessant
centre national des Phares	Brest / Ouessant
musée des Beaux -Arts	Brest
musée de la Marine	Brest
Port-musée	Douarnenez
Musée bigouden	Pont-l'Abbé
musée de la Pêche	Concarneau
musée des Beaux-arts	Pont-Aven
Phares	
maison-phare de l'Ile Louet	Carantec
phare de Roscoff	Roscoff
phare de l'Ile de Batz	Ile de Batz
phare de l'Ile Vierge	Plouguerneau
phare de Lanvaon	Plouguerneau
feu de l'Ile Wrac'h	Plouguerneau
phare du Stiff	Ile d'Ouessant
phare de Trézien	Plouarzel
phare de la pointe Saint-Mathieu	Plougonvelin
Grand phare	Ile de Sein
Vieux phare	Penmarc'h
phare d'Eckmühl	Penmarc'h
phare de Bénodet	Bénodet

15 Le mot *traditionnel* est employé ici dans son sens le plus ordinaire, à savoir usages et activités héritées du XIX^e siècle ou époques antérieures.

Sites locaux de mise en valeur du patrimoine maritime culturel		
Militaire	château du Taureau	Carantec
	Musée 1939-1945	Plougonvelin
	fort Montbarey, mémorial du Finistère	Brest
	Tour Vauban	Camaret
	musée mémorial de la Bataille de l'Atlantique	Camaret
Pêche / Goémon	village de Ménéham	Kerlouan
	écomusée des Goémoniers et de l'Algue	Plouguerneau
	maison de l'Algue	Lanildut
	maison des Kerrhores	Le Relecq-Kerhuon
	maison du Patrimoine	Camaret
	Haliotika	Le Guilvinec
	Marinarium	Concarneau
Conserverie	Ancienne conserverie Alexis Le Gall	Loctudy
Naufrage/catastrophe	Ancre an Eor	Ploudalmézeau
	musée du Drummond Castle	Ile de Molène
	Menhir mémorial « Droits de l'homme »	Plozévet
	nécropole médiévale d'Iliz Koz	Plouguerneau
Surveillance des côtes	centre national des Phares	Brest / Ouessant
Sauvetage	musée de la Station de sauvetage	Ile de Sein
	abri du Canot sauvetage Papa Poydenot	Penmarc'h
Balnéaire	musée du Bord de mer	Bénodet
	maison-musée du Pouldu	Clohars-Carnoët
Vie des populations littorales	maison des Johnnies	Roscoff
	maison du pêcheur	Tréglonou
	tour Tanguy	Brest
	musée de la Fraise et du Patrimoine	Plougastel-Daoulas
	centre d'interprétation du Patrimoine maritime de la rade de Brest	Le Faou
	Abri du marin de Sainte-Marine	Combrit
Sites multi-thèmes	Musée maritime	Carantec
	Musée maritime	Île de Sein
	Musée maritime du Cap Sizun	Audierne
	Maison du patrimoine-ville close	Concarneau

7. Le musée des Phares
& Balises d'Ouessant
(cliché © OPMC)



Comment ne pas parler ici des phares finistériens en tant qu'héritages maritimes de première grandeur ? Depuis des temps anciens, les navires qui se dirigent vers l'Europe du Nord doivent obligatoirement contourner *Penn ar bed*¹⁶. Les naufrages de navires y sont nombreux, particulièrement au XIX^e siècle, à l'époque du développement de la grande navigation intercontinentale effectuée par des voiliers. Au début du XX^e siècle, un grand programme d'éclairage et de surveillance de la navigation dans ces parages est décidé par la Commission des phares et balises. Édifiés en pleine mer pour certains d'entre eux, sur des roches qui ne se découvrent que quelques heures à marée basse, dans des endroits où le courant est particulièrement fort, ces phares constituent des ouvrages d'exception et de grande beauté. Leur construction est chaque fois une véritable épopée. Ayant perdu leur utilité depuis l'essor de nouveaux moyens techniques d'assistance à la navigation, ces phares, peu à peu automatisés, ont été plus ou moins laissés à l'abandon. Ils sont néanmoins restés très populaires. Dès leur construction, ils sont regardés comme une manifestation du génie humain¹⁷ et ont fait beaucoup fantasmer. Devenus emblématiques des côtes du Finistère, ils occupent de nos jours une place majeure dans les représentations que le public se fait du littoral et contribuent largement à son identité. Dans notre *nouveau monde* des images omniprésentes, les phares de la pointe bretonne sont partout. Utilisés comme décor, emblème, logotype, signe de ralliement ou d'appartenance à la cause bretonne par les médias (films, séries télévisées notamment), par les producteurs locaux, les publicistes, les *designers* et autres, ils se déclinent sur tous les supports au point d'en tétaniser nos esprits !

Et pourtant, en raison des coûts élevés d'entretien et des difficultés à réutiliser ces bâtiments, particulièrement les phares en mer, une controverse s'est constituée autour de l'opportunité ou non de les laisser tout bonnement s'écrouler. La Société nationale pour le patrimoine des phares et balises, créée en 2002, a pris clairement position pour leur sauvegarde en proposant de leur offrir une seconde vie¹⁸. À la même époque, d'autres personnes ont œuvré dans le même sens et ont été entendues, puisqu'en 2009 le livre bleu du Grenelle de la mer affirme que « l'éducation à la mer doit être une priorité ». Il propose à l'article 103 de faire du musée des Phares et Balises situé à Ouessant la base d'un musée d'envergure internationale. Le transfert de la gestion des phares d'intérêt patrimonial, de l'État (direction des Affaires maritimes) vers le Conservatoire du

16 En breton : *tête du monde, bout du monde*. Appellation bretonne du département du Finistère.

17 Voir Jules Michelet, *La Mer*, chap. VIII « les Phares », 1861.

18 Association fondée par Marc Pointu qui conduit depuis vingt ans des opérations très largement médiatisées auprès du public français et étranger.

littoral en 2012, acte cette politique, dont le Finistère est le grand bénéficiaire¹⁹. Les objectifs sont doubles : mettre sur pieds un réseau de valorisation des phares de Bretagne et assurer la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion de leur mobilier (lanternes, lentilles, mobilier de chambre de veille, de chambre de gardiens, cartes et documents anciens). Chose dite, chose faite, mais c'est toutefois insuffisant. Il existe 24 phares dans le Finistère (dix terrestres, un éteint, sept insulaires et sept en mer)²⁰. Depuis 2010, quatorze d'entre eux ont été classés ou inscrits au titre de monuments historiques²¹. Cependant, l'état extérieur et intérieur des ouvrages en mer n'est pas toujours des meilleurs.

Des phares à terre aux phares sur avancée rocheuse en mer, c'est certainement sur les côtes finistériennes que l'offre de phares visitables est la plus large. Dans le Finistère Nord, ce sont ceux de l'île de Batz, de l'île *Wrac'h*, de l'Île vierge, du *Stiff*, de Saint Mathieu et de Trézien. Dans le Finistère Sud, il est possible de visiter ceux de l'île de Sein et d'Eckmühl. Alors ces phares peuvent-ils être considérés comme des musées de plein air, sis entre le ciel, la roche et l'eau ?

112

Pour certains, la réponse est incontestablement affirmative car ils abritent des reconstitutions de chambre de gardiens (le *Créac'h*) ou des boiseries précieuses (Kéréon). Mais le phare en lui-même n'est-il pas un musée maritime qui parle tout seul ? Le navigateur qui contourne un phare en mer en tentant de longer au plus près sa base de pierre, qui lève les yeux en direction de son formidable fut, s'émerveille du parfait assemblage de pierres, détecte les traces du treuil qui sert à hisser les gardiens, ne peut qu'être ému²². Soudain, la vision forte de cette chaîne humaine, quasi ininterrompue, faite de montées et de descentes de gardiens²³, maintenue pendant presque 100 ans, quelles que soient les conditions de la météo et de la mer, ébranle l'entendement. Un phare, ce n'est pas seulement la manifestation d'une technique passée, c'est l'incarnation de l'une des expériences les plus belles et les plus tragiques de la mer et de la navigation. Cette expérience est tellement vraie que des gardiens de phare, des écrivains ou des cinéastes sont parvenus à la dire ou l'imaginer²⁴. Un phare est un *musée maritime vivant*.

19 Vincent Guigueno, *Au service des phares. La signalisation maritime en France (XIX^e-XX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2001.

20 Définition simplifiée du phare : se reporter à Françoise Péron & Guillaume Marie, *Atlas du Patrimoine maritime du Finistère*, *op. cit.*, p. 16.

21 En 2012, le musée national de la Marine de Paris a présenté une grande exposition intitulée : *Phares*.

22 Vincent Guigueno, *Au service des phares*, *op. cit.* L'auteur remarque qu'ils sont plus beaux que nécessaire, quant à la qualité de la taille des pierres, des encadrements, etc.

23 Louis Cozan, *Un Feu sur la mer. Mémoires d'un gardien de Phare*, Ouessant, Éditions les Îliennes, 2019.

24 Anatole Le Braz, *Le Gardien du feu* (nouvelle de 1900, film réalisé par Gaston Ravel en 1924), Philippe Lioret, *L'Équipier* (film réalisé en 2003) et bien d'autres.

Jusqu'à maintenant, le musée des Phares et Balises de l'île d'Ouessant, créé en 1985, était le seul des côtes de France à s'intéresser aux thèmes de l'éclairage et de la signalisation maritime. Or cela est pleinement symbolique pour ce musée installé dans le phare du *Creac'h*, construit en 1865 au cours de la grande période historique où progresse l'éclairage des côtes. Un ambitieux projet de centre national des phares devait voir le jour en 2022 à la pointe Finistère. En appui du musée déjà existant au *Creac'h*, un centre de découverte de l'histoire et des missions de l'administration des Phares et Balises devait être installé au port de commerce de Brest, et un lieu plus spécifique, situé à Gouesnou (commune de la métropole brestoise) aurait été en charge de la restauration et de la conservation des objets extra-ordinaires de cette collection. Ce projet n'a pas pu voir le jour et au-delà de toute polémique, cela souligne deux choses. D'une part la difficulté de mener des projets d'une telle ampleur dans une époque contrainte par de nombreuses incertitudes liées notamment au contexte international (Covid 19, guerre en Ukraine). Et d'autre part, le nécessité de penser l'aménagement des interfaces ville-port en maintenant un dialogue constant entre les acteurs locaux et les professionnels. Un musée suppose de consacrer un espace pour y placer des objets hors du temps afin de mieux les comprendre et de les conserver. La question de l'emplacement de ce centre d'interprétation sur un éperon dans un port en plein renouvellement a remis en cause la totalité du projet. Gardons en tête que les espaces portuaires sont en perpétuel mouvement et c'est bien cela qui les qualifient.

LES MUSÉES MARITIMES EN INTERACTION AVEC LES FORCES VIVES DES TERRITOIRES

le paysage muséal du Finistère a beaucoup évolué ces dernières années, à la faveur du patrimoine maritime. Classer les musées maritimes dans des catégories strictement circonscrites risquerait de figer leur situation à un instant T et nous éloignerait de la diversité qui les caractérisent. Surtout, ce serait omettre le nouveau rôle des musées maritimes qui est d'interagir avec les territoires²⁵.

SURFER SUR LE DÉSIR DE MER DES FRANÇAIS :

TROIS NIVEAUX GÉOGRAPHIQUES D'INTERACTION

Les communes littorales, en investissant le terrain des musées maritimes et des associations liées, s'assignent plusieurs objectifs : créer du lien social entre les

25 D'un point de vue plus général, concernant les liens entre patrimoine et territoire, se référer au colloque pluridisciplinaire organisé à l'université de Nîmes en février 2010 par Dominique Crozat, et à la communication de Guillaume Marie, Françoise Péron, « Patrimoine culturel et désirs de territoires, vers quels développements ? »

populations natives et les nouveaux arrivants ; éduquer à la mer en favorisant la transmission de connaissances et de savoir-faire issus du lieu ; mais aussi attirer et retenir les touristes au moyen d'une offre culturelle originale, inédite et accessible à tout public. N'oublions pas que ce sont les administrés qui votent et supportent les budgets annuels communaux. Commerçants, artisans et hôteliers doivent *y trouver leur compte*, au sens littéral du terme.

À l'échelon départemental, la valorisation muséale maritime, d'abord considérée comme onéreuse au regard des autres compétences de la collectivité (aides sociales, opérations d'aménagement, entretien des routes, etc.), s'est peu à peu affirmée. Dès 2005, le Conseil départemental du Finistère a pris des engagements forts vis-à-vis du maintien des cultures maritimes²⁶, en soutenant, malgré les réticences de certains élus, la valorisation de sites locaux de transmission des cultures maritimes. Dans une approche transversale, la collectivité a donc aidé financièrement des laboratoires universitaires, tels que l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de Bretagne (OPMC), pour définir les objets patrimoniaux maritimes de référence, rendre compte de leurs riches potentialités et souligner également leur fragilité. Ainsi, en complément de *L'Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, des outils d'aide à la connaissance et à la décision ont été mis à disposition du département à destination des élus locaux et du grand public.

114

À l'échelon territorial supérieur, alertée par l'ensemble de ces démarches, la région Bretagne, associée au Comité régional du Tourisme, porte depuis plusieurs années une attention particulière aux actions de valorisation du patrimoine maritime dans l'objectif de soutenir l'essor du tourisme littoral. En communiquant sur le patrimoine maritime, la Région cherche ainsi à rajeunir son image en suggérant que la mer est source d'épanouissement personnel et de découverte de lieux enchanteurs, encore peu transformés par la vie moderne. Les soutiens apportés sont sélectifs et les appels à projets représentent des opportunités de développement d'actions très concrètes, à saisir par les territoires déjà mobilisés²⁷. Ainsi, au-delà de la compétence d'inventaire du patrimoine, la Région encourage de façon spécifique la valorisation de tous les éléments qui relèvent du patrimoine culturel matériel et immatériel, dans le cadre d'une culture bretonne vivante redynamisée. Cependant, bien que les héritages maritimes représentent une part non négligeable de la culture bretonne, les collectivités territoriales sont également attentives aux autres formes de patrimoines (ruraux, industriels, culinaires, etc.) qui sont présentes à l'intérieur des terres dont le contenu et l'intérêt sont plus

26 2010-2014 : Trois forums de sensibilisation au patrimoine maritime bâti des ports ont été organisés sous l'égide du président du Conseil général du Finistère, Pierre Maille.

27 Appel à projets lancé par la Région sur le thème des héritages littoraux en 2014, 2015 et 2016.

faciles à comprendre²⁸, et donc plus évidents à protéger. Le désir de mer des Français l'emporte sur les réticences. Néanmoins, une nouvelle contradiction apparaît. Si l'objectif de densifier la population du littoral semble incontournable, répondre à cette demande est totalement contradictoire avec la protection des héritages maritimes naturels et culturels bâtis, qui font la réputation nationale et internationale du Finistère et de la Bretagne ! Quoi qu'il en soit, les dispositifs qui viennent d'être évoqués incitent les musées maritimes (ou assimilés) à sortir de leur cadre d'action classique pour inventer de nouvelles façons de faire en travaillant sur l'idée de musées hors les murs, en association avec d'autres acteurs territoriaux. Le port historique en est un bon exemple.

LE PETIT PORT HISTORIQUE, MUSÉE À CIEL OUVERT

La géographie côtière du Finistère, faite d'une multitude de replis et de fonds d'estuaires, a facilité l'établissement de petits sites portuaires, aménagés et fréquentés depuis les temps les plus reculés, et qui disposent d'au moins un appontement fixe de débarquement. Les ports historiques, en particulier ceux de taille moyenne et petite, constituent un type spécifique d'espace riche en patrimoines et en cultures maritimes²⁹ : 541 sites à fonction portuaire, petits ou grands, existent ainsi sur les côtes du département ! Une cinquantaine d'entre eux a donné naissance à un site ou une cité portuaire. Ces espaces ont en commun la même genèse. En lieu et place d'un site d'échouage d'origine, un petit appontement et un premier front bâti ont été construits pour faciliter l'embarquement et le débarquement des hommes, mais aussi des produits et marchandises, puis la ville s'est construite autour. Les trajectoires de développement de ces cités portuaires ont bien entendu sensiblement divergé selon les lieux et les époques d'essor maximal, certaines fonctions prenant le pas sur les autres.

Ces ports historiques ne pourraient-ils pas être considérés comme des musées maritimes à ciel ouvert ? N'y a-t-il de musée maritime qu'entre les murs d'une construction fermée dont on ne franchit la porte qu'à condition d'avoir payé un billet d'entrée ? Dans ces ports est conservé ce qui se perd ailleurs, à savoir l'imbrication intime du port dans les habitats urbains. Le paysage de ces petites cités est encore marqué par l'association de leurs activités de pêche, de tourisme, de plaisance et de cultures maritimes, souvent valorisées par des fêtes de la mer. À titre

28 Se référer à Guillaume Marie & Françoise Péron, « Le patrimoine maritime bâti des littoraux, élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui », 2009, en ligne.

29 Thèse de Laure Ozenfant, *Le Patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille moyenne et petite*, sous la dir. De Nicolas Bernard, soutenue à l'université de Bretagne occidentale, le 11 décembre 2020.

d'exemple, citons Le Faou, Port-Launay, Daoulas, Le Fret (Crozon) pour le cabotage en rade de Brest, Saint-Guérolé (commune de *Penmarc'h*) pour la pêche, Le Diben (commune de Plougasnou) pour la pêche et la plaisance, Roscanvel (port du bourg) pour le transport, Loctudy pour le tourisme balnéaire, Combrit-Sainte-Marine pour ses héritages maritimes liés à la pêche et à la défense militaire des côtes, et Doëlan (commune de Clohars-Carnoët) pour la pêche et l'industrie sardinière historiques.

Le visiteur, informé par une grille de lecture simple et efficace, apprend facilement à distinguer les singularités de chaque quartier, qui ont émergé lors de la sédimentation humaine en lieu clos³⁰. Les mots : site d'échouage, front portuaire urbanisé et zones artisanales des années 1840-1950, site de surveillance et de défense des côtes, terre-plein et zone industrielle liée des années 1950-1970, n'ont plus de secrets pour lui. Il en est de même des quartiers qu'il peut visiter, qui ont chacun leur ambiance propre : quartiers d'habitation des populations maritimes du XIX^e siècle, quartiers balnéaires, quartiers radiants et banlieue bleue des années 1950-1970. Ces ports, moteurs de l'urbanisation littorale jusque dans les années 1980, mêlent encore intimement ville et port en un mélange bigarré qui étonne toujours le visiteur. Autant de villes portuaires, autant de livres ouverts sur les cultures maritimes, autant de lieux d'éducation au fait maritime dans ses formes vécues. Ceci est vrai pour le visiteur extérieur mais aussi pour les habitants des lieux, jeunes ou âgés, pour lesquels leur cité portuaire est un espace d'évidence sur lequel ils ne se posent pas trop de questions. Apprendre à lire le paysage dans sa densité historique, c'est apprendre à l'aimer et donc à le protéger pour soi et pour les autres. En effet, qu'y a-t-il de plus satisfaisant qu'une conjoncture spatiale qui associe étroitement la trilogie suivante : un espace resserré favorable à la convivialité, à la solidarité et à la fête ; une infrastructure ancienne, vieux quai, cale ou môle où il fait bon se tenir pour rêver ou bricoler son annexe de bateau ; un élément naturel aquatique qui ajoute *a contrario*, et en complément, au détour d'une ruelle, une ouverture sur l'infini marin ? Dans ces lieux rassurants et déstabilisants à la fois, on bénéficie de l'avantage du clos sans pour autant renoncer à l'attrait de l'ouvert, en un confortable rêve de partance.

La cité portuaire, musée à ciel ouvert, n'est pas qu'un témoignage du passé. C'est également un lieu d'apprentissage des multiples fonctions d'un port. Son existence répond aussi aux besoins immatériels des individus d'aujourd'hui³¹. C'est là que se joue, pour l'avenir, l'identité maritime du littoral. C'est d'ailleurs la raison principale de l'augmentation des appétits immobiliers qui se portent sur eux. Mais attention, tout cela est fragile ! Ces petits ports, aux activités

30 Se référer aux cartes d'analyse de l'espace produites par l'OPMC sur les communes du réseau PIP, à la fois outils d'analyse et de gestion,

31 Françoise Péron, « Fonctions sociales et dimensions subjectives », *Études rurales*, 1994, n° 133-134, p.40.

déclinantes il y a plusieurs décennies, sont à présent à la mode. Une mode qu'il ne faudrait pas présenter uniquement dans sa déclinaison balnéaire et touristique. Si l'exotisme a longtemps rimé avec le dépaysement lointain, aujourd'hui le monde est tellement humanisé – tous les hôtels d'arrêt des *tour operators* se ressemblent d'un bout à l'autre de la planète – que l'étrange et le sauvage se logent dans des lieux proches, jusqu'ici peu connus, mal valorisés, où l'on peut encore avoir des contacts authentiques avec l'élément marin. Or la tentation est grande de démolir le bâti ancien pour rentabiliser des emplacements immobiliers, dont les prix flambent, au détriment des jeunes locaux qui s'efforcent d'y vivre, en inventant de nouveaux métiers liés à la mer. Une trop forte attractivité peut se muer en un nouveau handicap pour la renaissance de ces villes portuaires.

LE MUSÉE MARITIME, SOUS TOUTES SES FORMES, IMPLIQUÉ DANS LES TERRITOIRES

Au-delà de leur mission première de conservation et de restauration à la faveur du maintien d'éléments de cultures maritimes originales, les musées maritimes finistériens dans leur ensemble prennent part à la transmission et au renouvellement des identités littorales, en participant à de nouvelles formes de coopérations territoriales et, en particulier, en s'impliquant dans des projets sociaux à dimensions historiques, pédagogiques et artistiques. Citons notamment le travail réalisé conjointement par le Port-musée de Douarnenez et l'hôpital public de la ville en amont de l'exposition de photographies anciennes de Georges Bertré, intitulée « Douarnenez à l'aube de la Grande Guerre³² ». L'exposition de ces clichés en noir et blanc, réalisés entre 1910 et 1913, sur le port et dans la ville, selon la technique novatrice du double objectif, a conduit à une collecte de mémoire menée dans le cadre d'ateliers dits « Alzheimer ». Le projet, soutenu par la Fondation de France au titre du programme « Vieillir dans son quartier, vieillir dans sa ville », a reçu le prix du coup de cœur 2012, lors du forum national des associations et des fondations.

Autre exemple, à l'occasion du centenaire de la première guerre mondiale, l'exposition « *Razzle-Dazzle*, l'art contre-attaque » a été organisée dans le cadre des commémorations du débarquement américain à Brest. L'équipe du musée de la Marine à Brest a exposé les dessins de camouflage des navires de débarquement des troupes³³. En même temps, elle a réussi à mobiliser trois cents jeunes du

32 Ces photographies étaient restées jusque-là inconnues.

33 Avec le camouflage terrestre, le « *razzle-dazzle* » est peut-être l'innovation la plus insolite de la Grande Guerre. Basée sur le principe des illusions d'optique, elle a pour objectif de tromper les sous-marins ennemis en créant de faux effets de perspective. Ces peintures étonnantes, aux motifs abstraits et géométriques, créées par des artistes mobilisés, étaient inspirées du cubisme.

lycée technique Dupuy de Lôme et deux jeunes plasticiens du collectif XYZ, en résidence au château, pour créer des œuvres contemporaines inspirées de ce débarquement américain de 1917. Ce partenariat artistique a permis aux lycéens de remporter le prix national de l'audace artistique et culturelle, remis par le Premier ministre Édouard Philippe.

Les grands musées ne sont pas les seuls à innover. De petits centres d'interprétation, hébergés par des municipalités et animés par des associations de sauvegarde du patrimoine local, constituent autant de points d'appui en faveur du renouvellement des identités maritimes. C'est le cas du centre d'interprétation municipal du Faou dans lequel l'association *Tenzoriou Bro Ar Faou*³⁴ préserve, restaure et valorise des bateaux en bois typiques de la rade de Brest. Le hangar de stockage des navires est régulièrement ouvert au public à l'occasion d'événements spéciaux (journées européennes du Patrimoine, ateliers périscolaires, saison estivale). Engagée depuis 2019 dans le label Port d'intérêt patrimonial®, la municipalité encourage les jeunes générations à développer de nouveaux accords entre l'homme et la mer à partir d'activités maritimes contemporaines (sports de glisse tels le *paddle*, le kayak...), certes ludiques, mais qui supposent, elles aussi, une vraie connaissance de la mer, des courants et des fonds marins.

118

Inversement, les musées maritimes de toute taille, ainsi que les centres d'interprétation et assimilés, sortent volontiers de leur cadre classique d'action (conservation, exposition, éducation) en inventant de nouvelles façons de faire vivre leurs richesses, en prenant part à des animations extérieures ponctuelles : ateliers périscolaires de dessins du port, animations de quartier, concours de photos ou fêtes comme « Port en fête de Plougasnou », « Temps-Fêtes à Douarnenez » et « Fêtes maritimes internationales » de Brest.

L'INVENTION DE LEUR PROPRE IDENTITÉ MARITIME PAR DES CITOYENS ORDINAIRES ENTHOUSIASTES SE GÉNÉRALISE SUR LES LITTORAUX

L'autre grande nouveauté est l'implication croissante des associations locales et, depuis peu, des citoyens ordinaires dans le recueil et la diffusion des connaissances géohistoriques de chaque territoire maritime. En effet, un nombre croissant de personnes cherchent maintenant à approfondir et à renforcer leur identité maritime propre pour légitimer leur présence sur la commune et affirmer celle-ci face aux territoires voisins, non sans esprit de rivalité. Échanges de photographies anciennes, questionnement sur les personnages qui y apparaissent, sur l'usage d'un outil, monographies familiales publiées en numérique ou imprimées à compte d'auteur : telles sont les activités auxquelles s'attellent désormais les citoyens des

34 « Les trésors du pays du Faou », en breton.

littoraux. Il y a quarante ans, les revues spécialisées ou les petits éditeurs jouaient ce rôle, mais les questions et les réponses prenaient du temps à arriver. Aujourd'hui, tout va très vite : on se répond en un clic et n'importe quelle personne a accès aux archives spécialisées. On finit par trouver ce que l'on cherche pour justifier aux yeux des autres une identité maritime individuelle, familiale, locale. Le tout se fait dans une atmosphère de bouillonnement et d'effervescence virtuelle qui tourne en boucle, sans fin, sur les écrans. Ces actions multiples et diverses aboutissent à la fabrication d'une sorte de pavage d'identités maritimes locales qui se déroule au fil du trait de côte. Les identités locales contenues dans l'ensemble englobant se démarquent, notamment l'identité maritime du Finistère, *en pointe* par rapport à celle, plus large, de la Bretagne. Ces identités sont revendiquées autant par les habitants des lieux que par les fidèles qui y viennent plus ou moins régulièrement, ou encore par ceux qui choisissent de s'ancrer dans ces communes désormais en phase de croissance démographique et de rajeunissement. Le chambardement actuel des territoires existentiels et l'engouement collectif pour tout ce qui touche au maritime favorisent la construction d'identités maritimes locales de plus en plus rêvées, fabriquées, idéalisées selon les individus, mais aussi selon les responsables politiques et techniques de ces territoires, habiles à saisir toutes les opportunités passagères. Ces nouvelles identités n'en sont que plus volatiles.

... ET TOUT QUI BOUGE

L'imaginaire est un puissant moteur de mise en forme du réel. Dans la mesure où le Finistère est le plus maritime des départements français, les musées et apparentés qui jalonnent les côtes de son territoire participent aux constructions contemporaines de l'imaginaire marin des Français. Le foisonnement et la richesse des établissements finistériens composés de patrimoine maritime culturel participent indéniablement à ce grand renouvellement. Tout en offrant une nouvelle respiration aux populations citadines de plus en plus contraintes dans leur espace de vie ordinaire, ils élargissent leur audience nationale et internationale au bénéfice de tous.

Il y a trente ou quarante ans, dans le Finistère, il n'existait pas de grands musées maritimes anciens comme on peut en admirer en Angleterre, tel le *National Maritime Museum* de Londres à Greenwich (l'un des plus importants au monde), fondé sur les héritages de valeur et de prestige de la Nation, à l'exception de l'antenne du musée national de la Marine à Brest, qui vivotait alors. Par ailleurs, on comptait sur les doigts de la main les musées sur la pêche (Concarneau) ou les bateaux valorisant les modes de production antérieurs à l'âge industriel. L'appel d'air produit par les fêtes du patrimoine maritime a totalement bouleversé ce paysage en faisant éclore de nombreux établissements valorisant les activités

maritimes de l'époque industrielle (récolte des algues, éclairage des côtes, etc.). Ce fut l'originalité finistérienne, imitée ensuite par d'autres départements. Or, aujourd'hui, la nouveauté réside dans le fait que les musées maritimes et les centres d'interprétation s'ouvrent à des thématiques contemporaines en se rapprochant du concret (*The Box*, conteneur sur toutes les mers, 2014 ; « Bistrots », 2021), pour inciter à suivre les routes maritimes des navires marchands qui contournaient le Finistère, ou en portant l'accent sur l'émotion, ce qui n'est pas non plus une spécificité finistérienne. En ceci, les musées maritimes du département obéissent aux tendances de l'époque. Sous l'effet des avancées technologiques, les expositions organisées dans les musées prennent de plus en plus souvent la forme de voyages immersifs. Le visiteur est plongé dans un univers quasi psychédélique. Ces formes permettent d'attirer de plus larges publics, plus particulièrement les jeunes générations et les touristes de passage qui sont plus en quête de divertissement que d'apprentissage. Par ailleurs, avec la montée en puissance des nouvelles technologies numériques (visioconférences, bibliothèques et archives numérisées, groupe de recherche dédié, etc.), la mise en réseau de ces établissements s'est accélérée. Elle étend aujourd'hui la connaissance du bâti et des collections bien au-delà des frontières du Finistère.

À l'opposé de la théâtralisation³⁵ abusive du maritime, une autre tendance reprend vigueur, portée par celles et ceux pour lesquels l'univers maritime n'est ni une fiction ni un divertissement, mais un mode de vie qui demande le respect des savoir-faire, des techniques et des expériences capitalisées avec persévérance et modestie, par des générations successives de populations littorales. Ce sont de précieux acquis fondés sur l'expérience séculaire de la mer. Ce courageux retour au local pour les jeunes et moins jeunes, qui reprennent ces héritages tout en se projetant vers l'avenir, vient d'une recherche d'authentiques contacts et usages de la mer, sur les bases scientifiques enthousiasmantes permises par l'époque. Quoi qu'il en soit, les crises actuelles se chargent de rappeler les fragilités humaines face à la mer, mais aussi que Nature et Culture, indivisibles, fondent l'essence même de l'humanité. N'allons pas trop vite, que chacun d'entre nous prenne sa part de responsabilité dans la vigilance et l'enthousiasme.

35 Françoise Péron, « Théâtralisation du maritime, discours et attitudes », dans Yvonne Bouvet & Kimberley Page-Jones (dir.), *Discours sur la mer, résistances des pratiques et des représentations*, Rennes, PUR, 2020, p. 173-190.

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

