



Académie des sciences d'outre-mer

*Les recensions de l'Académie*¹

Neptune au musée : puissance, identités et conflits dans les musées maritimes et navals / sous la direction de Patrick Louvier
éd. Presses universitaires de Rennes, 2013
cote : 59.589

Les Presses universitaires de Rennes ont publié en 2002 un remarquable ouvrage consacré au patrimoine maritime dans leur belle collection Art & société. Cette nouvelle étude des musées maritimes et navals veut sans doute être complémentaire. Dans les deux cas, il s'agit en quelque sorte des actes d'un colloque international. Sauf que, pour le patrimoine maritime - l'héritage disent les anglo-saxons - il s'agissait d'une réunion d'universitaires et de conservateurs de terrain. Les auteurs du présent ouvrage sont des maîtres de conférences ou des ingénieurs d'études en histoire. Leur néologisme « muséohistoire » est alors suspect de tous les détournements idéologiques potentiels par des théoriciens enseignants.

« À plus d'un titre, *Neptune au musée* en apporte ici la preuve, les musées navals et maritimes nous parlent ; ils nous parlent de grandeur et d'expansion (...) en creux parfois, ils disent aussi le déclin, le repli, la peine et l'amertume, la gêne. » D'entrée de jeu, cette affirmation du préfacier est pour le moins naïve et prétentieuse. Naïve, parce que l'on n'a pas attendu cette publication pour constater que les musées maritimes parlent en effet de grandeur et pas trop de ce qui fâche. Parce que ce ne sont pas des mémoriaux, mais des établissements publics culturels qui s'efforcent d'intéresser au fait maritime local, régional ou national selon leur ambition. Prétentieux, car, hormis quelques professeurs et chercheurs charismatiques qui ont inventé l'école française d'histoire maritime au siècle dernier, les universitaires que je fréquente de longue date ont le défaut quasiment statutaire de visiter le monde le nez dans le guidon de leur mémoire de maîtrise ou de leur thèse de doctorat. Alors, si l'excursion des auteurs hors de l'enseignement est louable en apparence, leurs erreurs et leurs contresens parsèment un ouvrage bien documenté et donc intéressant, sauf à prendre au sérieux ses conclusions péremptoires.

Consacrer l'une des contributions sur le Musée national de la Marine à la problématique de Vichy lors de son installation en 1943 au Palais de Chaillot « *entre pédagogie et propagande* », voire à une querelles de motivation entre un chroniqueur et un conservateur adjoint dans les années 1920 alors que le musée était encore au Louvre, constater que le Museu de Marinha de Lisbonne « *n'est pas l'apanage du régime dictatorial de Salazar* », se demander si « *mettre en scène la guerre froide et la guerre des Malouines serait entretenir l'illusion d'une surpuissance* » relève d'une inquiétante déviation politique.





Académie des sciences d'outre-mer

Il y a plus grave. L'ouvrage constate une nouvelle présentation prête à « affronter les questions mémorielles » des tensions de la Seconde Guerre mondiale, dans une scénographie « développée – dit-il à tort - entre les années 1998 et 2000 » : *De la Gloire au Charles de Gaulle*. Il se trouve que j'assume la galerie *De la Gloire au Charles de Gaulle*. Cette section a été inaugurée après mon départ du musée en 1998 pour incompatibilité d'humeur avec mon ministre de tutelle. Je venais de l'achever dans la continuité de galeries consacrées à la construction navale en bois puis à la navigation à vapeur, qui perdurent inchangées depuis que je les ai installées il y a un quart de siècle. Étant le concepteur et le scénographe, je suis bien placé pour réfuter les présomptions de volonté délibérée d'affirmer ou de masquer des politiques conflictuelles ou des guerres gagnées ou perdues. J'ai dédié cette galerie à l'évolution des armes et des techniques de la guerre navale rendue possible par l'apparition de la machine à vapeur. Je l'ai encadrée par deux excellences de nos ingénieurs : La première frégate cuirassée à vapeur au monde, *La Gloire*, et le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, seul porte-avions à catapultes au monde capable de coopérer avec les porte-avions de l'US Navy. Parce que dans ces deux exemples, nous sommes exemplaires au point d'être jalouxés par la Royal Navy, qui ne sait pas non plus construire comme nous des sous-marins nucléaires sans faire appel à des licences américaines. Si l'on ne comprend pas ma démarche pédagogique ou si l'on affecte de ne pas la comprendre, le discours pontifiant qui accuse le musée de préférer l'évolution navale à l'histoire, et dénonce « une lecture singulière de l'histoire de la marine » est mal venue. D'autant qu'il s'appuie absurdement sur des opinions émises avant la Seconde Guerre mondiale, quand le musée était encore au Louvre,

L'ouvrage va encore plus loin dans la déviation idéologique, en se demandant « si la non représentation des hommes ne tient pas aussi à la volonté de gommer la question des nouveaux rapports sociaux nés de la marine à vapeur », en y voyant qui plus est la motivation des mutineries de la mer Noire qui n'ont aucun rapport de cause à effet. Ces propos pourraient me paraître injurieux s'ils ne trahissaient seulement l'absence de rigueur et la culture marxiste qui gangrènent l'Éducation nationale.

Quant aux FNFL, leurs rapports ont été effectivement fratricides avec la flotte magnifique voulue par l'amiral Darlan, victime de la démission morale des Français et d'inimitiés de chefs. Je leur ai simplement rendu, sans torture intellectuelle, l'hommage que méritaient les convois de Mourmansk et la reconnaissance d'un engagement courageux dès que j'ai été en mesure de réunir enfin un fonds muséographique suffisant pour cela.

D'un autre côté, s'émerveiller de la « scénographie impressionnante de la Marine de l'Ordre » dans le charmant petit musée naval de Malte que je visite régulièrement depuis sa fondation, est un peu généreux. S'intéresser à l'histoire maritime du Vietnam au même titre qu'à celle du Royaume Uni, à celle de Saint-Tropez sans prêter attention à celle des Pays-Bas manque de dimension, sinon provocatrice. Pour avoir dirigé et reconstruit pendant dix-huit ans le Musée national de la Marine, restauré et réinstallé entièrement ses satellites de Brest, de Rochefort et de Toulon, pour avoir visité la plupart des musées maritimes du monde et avoir été familier de leurs directeurs et directrices, pour avoir été consulté sur la faisabilité de projets de musées maritimes en France et à l'étranger, dont il y a quelques mois



Académie des sciences d'outre-mer

seulement un musée du Canal de Suez à Ismaïlia à la demande des autorités du Canal, je me suis fait une philosophie pragmatique. Un musée maritime a d'abord besoin d'une collection minimale. Encore que l'on peut faire appel aujourd'hui aux moyens audiovisuels des centres d'interprétation, qui sont des institutions à volonté pédagogique sans collections ou presque. En utilisant au mieux ce fonds, le musée développe une scénographie autour d'une ou plusieurs problématiques assez prenantes pour attirer et retenir un public. Par tradition et par nécessité, le Musée de la Marine n'est pas un musée d'art et d'histoire, mais un musée d'art et d'histoire de la guerre navale, ce qui n'est pas pareil. Riche de la plus importante et de la plus belle collection, de modèles de navires de guerre au monde depuis sa fondation en 1748, ses conservateurs n'ont jamais disposé du matériel à l'échelle humaine dont *Neptune au musée* déplore, comme eux, l'absence. Voire de tableaux de batailles et de faits majeurs dont beaucoup sont au Musée national du château de Versailles. Ni vraiment des collections permettant d'évoquer l'empire d'outre-mer, qui fut fondé de l'Indochine à Tahiti par la volonté des officiers de marine. Ni le rôle majeur de la France dans l'exploration du Pacifique et dans les progrès de la navigation.

L'histoire de l'art, des techniques, de l'homme ou de l'éventail sont aussi légitimes que l'histoire politique des guerres et des traités. Il y a des institutions pour cela. Le musée est un passeur apolitique. Sinon, il ne serait qu'un outil de propagande, ce qui est inconcevable dans la culture de l'ICMM et de l'ICOM², associations internationales de musées dans la mouvance de l'UNESCO. Ce qui revient à dire que les scénographes et les conservateurs s'efforcent de faire parler au mieux la collection dont ils disposent, pour faire comprendre sous une forme ou une autre le rôle de la mer dans l'histoire et la culture de leur pays ou de leur région. Puissance navale ou génie maritime, commerce ou pêche, c'est selon grosseur. D'émouvants petits musées associatifs racontent par centaines tout autour du monde l'histoire modeste de communautés littorales enclavées.

La mer est omniprésente au Royaume Uni depuis Henri VIII et Elizabeth 1^{ère}, à Hambourg depuis la Hanse, aux Pays Bas depuis la fondation de la V.O.C, la compagnie unifiée des Indes. Le Portugal a initié l'expansion maritime de l'Europe au temps de Découvertes qui lui doivent tout. Les Scandinaves sont fiers des Vikings. La France n'a pas eu un dessein maritime lisible malgré des atouts qu'elle a rarement exploités, si quelques visionnaires ont quelquefois secoué le pouvoir. Alors, la guerre d'indépendance américaine a placé la Marine royale en situation de surclasser la Royal Navy. La victoire de Grasse à la Chesapeake en 1781 a accéléré l'indépendance américaine. En 1790, les équipages –pas les officiers - refusèrent de remplacer par le drapeau tricolore le drapeau royal blanc sous lequel ils avaient vaincu les Anglais. C'était avant que la Révolution ne désorganise les équipages par une idéologie égalitaire jalouse et imbécile, destructrice du professionnalisme et de la discipline. Napoléon qui l'admirait en s'en agaçant de son égotisme, fit un gros effort pour redresser la marine, mais fut trop pressé de l'engager raisonnablement. En 1805, Nelson massacra à Trafalgar une escadre franco-espagnole qui ne jouait plus dans la même division. « *Ce n'est pas moi qui ai perdu la marine. C'est la Révolution qui a fat la puissance de l'Angleterre* » confia Napoléon à Caulaincourt pendant la retraite de

² International Congress of Maritime Museums, International Council of Museums.



Académie des sciences d'outre-mer

Russie. Il n'y a pas là matière à fasciner des visiteurs qui se soucient plus de rêver la mer que d'apprendre une histoire à laquelle ils prêtent peu d'attention. Mais deux tableaux de rappellent Trafalgar sans « gêne » ni « amertume » au Musée de la Marine. Pour honorer 3 400 marins français et un millier d'Espagnols qui ont accepté de mourir simplement pour l'honneur, déchiquetés par les caronades anglaises tirant à mitraille pour tuer.

Tout cela ne mérite pas de s'agacer. Le Musée de la Marine a été menacé de quitter le Palais de Chaillot pour la Porte Dorée. J'ai fait ce qu'il fallait pour éviter cette catastrophe, et le musée et moi sommes restés dans une amitié confiante. Plus grave est la situation actuelle du Musée national de la Marine. Une commission scientifique à laquelle j'ai appartenu a réfléchi pendant plusieurs mois au message à transmettre, à la façon de faire vivre autrement les collections, de raconter notre fait maritime sous toutes ses dimensions en utilisant au besoin les méthodes audiovisuelles de démonstration. Il s'agissait de mettre le musée au niveau des autres établissements rénovés de la colline de Chaillot, et des musées maritimes cousins qui sont le National Maritime Museum de Greenwich et le Netherlands Scheepvaartmuseum d'Amsterdam qui vient de rouvrir après rénovation. Le Musée de la Marine devrait aujourd'hui être fermé pour une refonte de plusieurs années. Très malheureusement, cette rénovation ambitieuse a été retardée puis reportée sine die pour raisons budgétaires. En attendant des jours meilleurs pour les « muséohistoriographes », le Musée national de la Marine fait toujours le bonheur de ses visiteurs.

François Bellec