

# Musée national de la Marine

Le jeudi 16 mai nous nous regroupons pour une visite du musée national de la Marine. A midi 13 personnes se retrouvaient pour déjeuner au restaurant du musée, rejointes à 14h par 6 autres participants pour la visite guidée.

Notre guide commence par nous donner quelques explications sur la création du musée par Louis XV, suite à un don d'une exceptionnelle collections de modèles de navires en 1748, au Palais du Louvre. Devenu trop petit il est transféré au Palais de Chaillot, place du Trocadéro en 1943. Il devient nécessaire de faire des travaux, ceux-ci ont duré 6 ans. Le musée rouvre en 2023. Tout ce que contenait le musée a été sorti pour être restauré.

Du projet culturel à l'architecture, de la muséographie au parcours de visite, tout a été entièrement repensé.

La visite du musée s'articule de manière thématique autour de plusieurs galeries.

Nous commençons par « **construire et instruire** »

Des modèles (reproductions exactes, ce qui n'est pas toujours le cas pour des maquettes) de bateaux sur lesquels tout fonctionne nous sont présentés. Ils servent à instruire les futurs officiers de marine et ingénieurs navals. Plusieurs modèles sont représentés, de différentes tailles, jusqu'à plus de 5 mètres de long.

Les premiers bateaux sont en bois et avance à la voile. Il y a jusqu'à 2000 hommes à bord.

Au 18ème siècle sur un bateau le capitaine est un noble qui ne sait pas naviguer c'est l'officier de marine qui dirige, un chirurgien et un curé sont toujours présents sur un bateau. La vie à bord est rude rythmée par la sonnerie de la cloche et le retournement du sablier.



La gestion des vivres et de l'eau potable qu'il faut embarquer pour 6 mois.

L'alimentation peu diversifiée et le manque d'hygiène provoquent des maladies.

En 1681 une ordonnance royale impose la présence d'un chirurgien à bord.

Impressionné par les cuirassés russes pendant la guerre de Crimée (1854-1856), Napoléon III soutient la construction de « La Gloire », bâtiment révolutionnaire qui combine la propulsion à vapeur et le doublement de

la coque en bois par une cuirasse en fer.

Nous avançons vers **la salle des tableaux**. « Peintre officiel de la marine », (c'est un titre qui existe encore actuellement), Joseph Vernet se voit commander, par Louis XV, 15 peintures dont 13 sont exposées au musée.

Ce sont des chefs-d'œuvre, de très grandes tailles, dans lesquels les scènes maritimes et portuaires subliment l'activité foisonnante de l'époque, la seconde moitié 18ème siècle et sont d'une grande richesse documentaire.

Cet ensemble patrimonial est un outil politique au service du pouvoir royal de même que la sculpture navale.



**La décoration des navires** recouvre des usages à la fois esthétiques, techniques, et politiques. Nous découvrons de prestigieuses figures de proue et l'une des pièces maîtresse : le décor sculpté de *la Réale*, galère du *Roi-Soleil*, dorée à la feuille.

**Se repérer en mer**, de l'antiquité et jusqu'au 20ème siècle les marins utilisaient des cartes et des boussoles et des lentilles de phare. Dans cet espace nous suivons l'évolution des instruments de navigation à différents endroits du globe depuis les premières cartes marines jusqu'au satellite Galiléo

Afin de connaître sa position en mer, le marin cherche à déterminer sa latitude et sa longitude qu'il peut ensuite reporter sur une carte. Si la latitude peut être déterminée simplement par la mesure de la hauteur du soleil, le calcul de la longitude fut longtemps très approximatif. Il faut attendre le 18ème siècle et le développement de chronomètres de marine fiables pour que cette quête d'exactitude prenne fin : l'heure qu'il est nous dit où nous sommes. L'écart entre l'heure locale observée à midi et celle indiquée par le chronomètre, réglé sur l'heure du port de départ permet de déterminer la position du navire sur un méridien par rapport à celui de référence, aujourd'hui celui de Greenwi.ch

Notre guide nous signale que les arabes étaient très forts pour la navigation.



**Tempêtes et naufrages**, nous entrons dans une immense vague, un espace aborde les questions de solidarité liées au danger de la mer. Les valeurs maritimes, de sauvetage, de naufrages, et d'archéologie sous-marine. Nous voyons le canot de survie imaginé par Alain Bombard. Il y a des tableaux et des objets retrouvés sur des épaves.



La mort en mer a toujours été redoutée. Inattendue et souvent violente, elle condamne à mourir loin des siens la plupart du temps privé des derniers sacrements et de sépulture. Les différentes organisations de sauvetage françaises se fédèrent en une seule la SNSM (société nationale de sauvetage en mer) gérée par des bénévoles.

**En passant par le Havre**, dernière partie de notre visite.

Paquebot, nom donné aux navires dont la première fonction était de transporter des paquets, puis des passagers en plus des paquets.

Le Paraguay est lancé en 1888 par la Société des Chargeurs Réunis. Ce paquebot à propulsion mixte (vapeur et voile) transporte marchandises et passagers depuis le Havre jusqu'en Amérique du Sud. Les passagers sont pour beaucoup des émigrés en quête d'une vie meilleure, les compagnies maritimes se disputent cette importante source de revenus.

Entre 1820 et 1920 près de 34 millions de migrants traversent l'atlantique.

Plus tard le paquebot devient un véritable palais flottant, comme le Normandie lancé le 29 octobre 1932



Paquebot France mis à l'eau le 11 mai 1960

Notre guide termine sa visite guidée, nous laissant dans cette salle où nous pouvons admirer de la vaisselle venant de ces magnifiques paquebot.

Photos de Michel Fouteau

Monique Aubert