

Réouverture du musée national de la Marine

Palais de Chaillot, Trocadéro, Paris

Inauguration en novembre 2023

Pré-dossier de presse

MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE

1	partie 1	Le musée national de la Marine : un haut lieu maritime contemporain	p.02
----------	-----------------	----------------------------------------------------------------------------	-------------

2	partie 2	Le nouveau musée national de la Marine à Paris	p.06
----------	-----------------	-------------------------------------------------------	-------------

		Un parcours réinventé, entre découverte de chefs-d'œuvre et plongée dans la mer et ses enjeux	p.08
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

Les Escales : trésors de la collection

Construire et instruire : les modèles	p.11
---------------------------------------	------

Se repérer en mer : les arts de la navigation	p.13
-----------------------------------------------	------

Représenter le pouvoir : la sculpture navale	p.15
----------------------------------------------	------

Peindre pour le roi : les <i>Vues des ports de France</i> de Vernet	p.16
---------------------------------------------------------------------	------

Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

En passant par Le Havre : les routes de la consommation	p.19
---------------------------------------------------------	------

Tempêtes et naufrages	p.22
-----------------------	------

La France, puissance navale : histoire et innovations	p.25
-------------------------------------------------------	------

		Une programmation culturelle vivante et engagée autour de la mer, ses aventures et ses innovations	p.28
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

		Un musée pour tous	p.30
--	--	---------------------------	-------------

3	partie 3	Un chantier d'envergure pour un musée d'exception	p.34
----------	-----------------	----------------------------------------------------------	-------------

		Le projet architectural	p.36
--	--	--------------------------------	-------------

		Le projet scénographique	p.42
--	--	---------------------------------	-------------

		Le chantier des collections	p.44
--	--	------------------------------------	-------------

		Le chantier de rénovation en chiffres et en dates	p.46
--	--	----------------------------------------------------------	-------------

		Les acteurs de la rénovation	p.48
--	--	-------------------------------------	-------------

4	partie 4	L'institution	p.50
----------	-----------------	----------------------	-------------

		L'histoire du musée national de la Marine	p.52
--	--	--------------------------------------------------	-------------

		Un musée en réseau	p.54
--	--	---------------------------	-------------

		Mécènes et partenaires	p.56
--	--	-------------------------------	-------------

		Informations pratiques et contacts	p.57
--	--	-------------------------------------------	-------------



1 le musée national de la Marine : un haut lieu maritime contemporain



1_Le Palais de Chaillot © Musée national de la Marine/Maurine Tric
2_Escale « Représenter le pouvoir : la sculpture navale » © Casson Mann

Le musée national de la Marine possède l'une des plus belles et des plus anciennes collections au monde qui retrace plus de 250 ans d'histoires maritimes et navales françaises. Présent à Brest, Paris, Port-Louis, Rochefort et Toulon, c'est un musée d'art et d'histoire, de sciences et de techniques, d'aventures humaines et de traditions populaires.

À l'heure où les enjeux maritimes sont plus que jamais au cœur de l'actualité (économie, environnement, géopolitique, sciences, etc.), le musée national de la Marine se réinvente en un musée de société ouvert sur son temps, un lieu d'échanges et de rencontres, un forum autour des grandes questions qui parcourent la planète bleue.

Le patrimoine culturel maritime, matériel et immatériel (phares, ports, navires, trésors de l'archéologie sous-marine, traditions, chants, danses, légendes, etc.), est un levier fort de sensibilisation aux enjeux océaniques actuels et à venir. Acteur clé de ce patrimoine, le musée national de la Marine a ainsi vocation à préserver ce bien commun de l'humanité en partageant ses trésors au plus grand nombre.

Pour ce faire, le musée souhaite devenir un lieu d'émerveillement, de curiosité et de transmission des savoirs qui rende le grand public plus familier avec la dimension maritime de notre pays, à l'origine de tant de vocations, qui transmette le goût de la mer en incarnant la parole des femmes et des hommes de mer d'hier, d'aujourd'hui et de demain.

Le grand chantier du musée situé au sein du Palais de Chaillot à Paris constitue la première pierre de la transformation de l'institution en un musée d'avenir. À l'automne 2023, les portes s'ouvriront sur un lieu vivant, porteur de savoirs et d'émotions grâce à un parcours innovant et multisensoriel. Un lieu qui sera un point d'ancrage et de rendez-vous avec l'actualité de la mer et des marins à Paris. Un lieu pensé pour tous les publics, de tous les âges, du néophyte au passionné de mer et de marine. Un lieu participatif et engagé qui éveille les consciences à ce message universel : « la mer est l'avenir de l'Humanité ».



Le nouveau musée national de la Marine :

- ◆ Un musée ouvert sur le grand large et sur toutes les questions liées à la mer, pour en faire un outil puissant de sensibilisation aux enjeux maritimes de notre planète et de compréhension du monde qui nous entoure.
- ◆ Un musée qui établit des ponts : un pont au cœur de Paris entre la Terre et la Mer, un pont entre l'histoire et la légende, un pont entre le passé et l'avenir, un pont entre l'éveil et le rêve.
- ◆ Un musée qui raconte des histoires, des histoires de marine, de mer et de marins, avec ses héros et ses légendes.
- ◆ Un musée vivant, porteur d'émotions et de savoirs, invitant au voyage.
- ◆ Un espace de recherche et un carrefour d'échanges scientifiques ouvert sur le monde, un vecteur de rayonnement à l'international.
- ◆ Un musée interactif et immersif qui fait appel aux technologies les plus innovantes.

“ L’histoire des hommes, passée et contemporaine, est liée à celle des océans. Et c’est par une nouvelle valorisation de nos trésors que nous allons parler de tous les sujets maritimes actuels. Dans cet espace à la fois agile et ancré sur ses collections, en prise directe avec l’actualité des univers maritimes et navals, une nouvelle génération de musées est en train de naître, qui marie, avec intelligence et pertinence, passé et présent pour les mettre au service du futur. ”

Vincent Campredon,
Commissaire général de la Marine.
Directeur du musée national de la Marine.

“ Le musée national de la Marine a su se transformer profondément pour se préparer à la naissance prochaine du ‘ Grand musée maritime du XXI^{ème} siècle ’. Ce haut lieu culturel dont notre pays a besoin sera à la hauteur de son histoire et de sa vocation : il sera l’âme maritime de la France. ”

Olivier Poivre d’Arvor,
Ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes.
Président du conseil d’administration du musée national de la Marine.



2

le nouveau musée national de la Marine à Paris



1_Le visiteur démarre son parcours dans les espaces d'exposition du nouveau musée par l'entrée dans une étrave stylisée © Casson Mann
2_Le nouveau musée, entrée vers les espaces d'exposition © h2o architectes et Snohetta

Au sein du Palais de Chaillot, place du Trocadéro, le musée national de la Marine rouvrira ses portes en novembre 2023. Du projet culturel à l'architecture, de la muséographie au parcours de visite, tout a été entièrement repensé. Vivant et interactif, le musée fait appel aux technologies les plus innovantes.

Le musée national de la Marine à Paris est l'un des derniers grands musées français à conduire sa rénovation, et le dernier sur le site du Palais de Chaillot. Riche de sa propre histoire et de sa collection unique au monde, ayant débuté en 1748, il raconte des histoires de marine, de mer

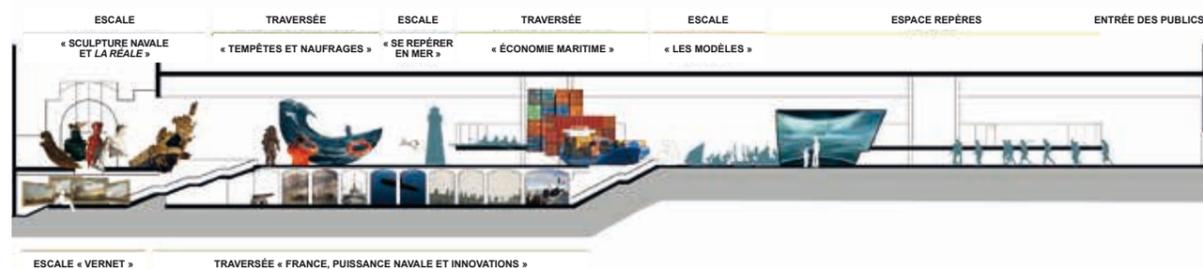
et de marins. Invitant au voyage, il est un musée porteur d'émotions et de savoirs, un outil puissant de sensibilisation de tous les publics pour éclairer les enjeux maritimes de notre planète.

Carrefour d'échanges scientifiques ouvert sur le monde, il est pour la France un vecteur de rayonnement à l'international. Fort d'une nouvelle organisation de son propos et de ses espaces, et d'une scénographie adaptée aux attentes d'un public en constante évolution, le musée conforte son rang parmi les premiers musées maritimes de référence, en Europe et dans le monde.

Un parcours réinventé, entre découverte de chefs-d'œuvre et plongée dans la mer et ses enjeux

Le parcours du musée s'articule de manière thématique autour de plusieurs galeries présentant plus de 1 000 pièces, toutes restaurées grâce à un important chantier mis en œuvre pendant les sept années de fermeture du site parisien.

Histoire, beaux-arts, sciences et techniques mais également tradition populaire... Le musée couvre de nombreux champs grâce à la diversité typologique de sa collection : objets scientifiques et techniques, militaires, archéologiques et ethnographiques, mais aussi modèles, photographies, sculptures, peintures, arts graphiques, arts décoratifs ou encore textiles.



La visite débute avec une étrave stylisée grandeur nature (pièce qui forme la proue du navire) dans laquelle le visiteur pénètre. Plongé dans un environnement marin immersif, il appréhende la mer via un film projeté sur un grand écran hémisphérique surplombant les visiteurs et multipliant les points de vue : sous la mer, à la surface et dans les airs.

Le parcours est imaginé tel un voyage en mer, en quatre « Escales » et trois « Traversées ».

Les Escales abritent les objets phares du musée et les trésors de la collection :

Les Traversées mettent en lumière trois thématiques liées aux enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain :

Construire et instruire : les modèles

Incontournables du musée, les modèles réduits de bateaux témoignent d'usages variés, notamment celui d'instruire les futurs officiers de marine et ingénieurs navals. Un vaste panorama est présenté, des bateaux-jouets aux modèles les plus imposants de près de 5 mètres !

En passant par Le Havre : les routes de la consommation

Une grande partie de nos produits du quotidien nous arrivent par la mer. À partir du Havre et entouré de conteneurs, le visiteur découvre ici les multiples activités portuaires et leurs acteurs, les routes maritimes de la consommation ainsi que les énergies en mer, mais aussi les loisirs et sports nautiques. Par ailleurs, cette traversée apporte un éclairage sur le transport de passagers.

Se repérer en mer : les arts de la navigation

Comment se repérait-on en mer avant les technologies modernes ? Au moyen de cartes, boussoles, lentilles de phares, etc., cet espace revient sur l'évolution des instruments de navigation, depuis les premières cartes océaniques jusqu'au satellite Galileo.

Tempêtes et naufrages

Au cœur, mais aussi en amont et en aval d'une immense vague dans laquelle le visiteur est invité à entrer, cet espace aborde la mer sous un angle sensible. Sont notamment abordées les questions de solidarité liées aux dangers de la mer, au moyen de témoignages, d'œuvres monumentales et d'objets issus de naufrages célèbres, retrouvés au moyen des techniques et opérations d'archéologie sous-marine.

Représenter le pouvoir : la sculpture navale

Riche d'un répertoire varié, la décoration des navires recouvre des usages à la fois esthétiques, techniques et politiques. Au milieu de prestigieuses figures de proue, le visiteur découvre un exemple admirable de décor sculpté flottant au-dessus d'un oculus lumineux. *La Réale*, galère ambassadrice des aspirations du Roi-Soleil, est l'une des pièces maîtresses du musée.

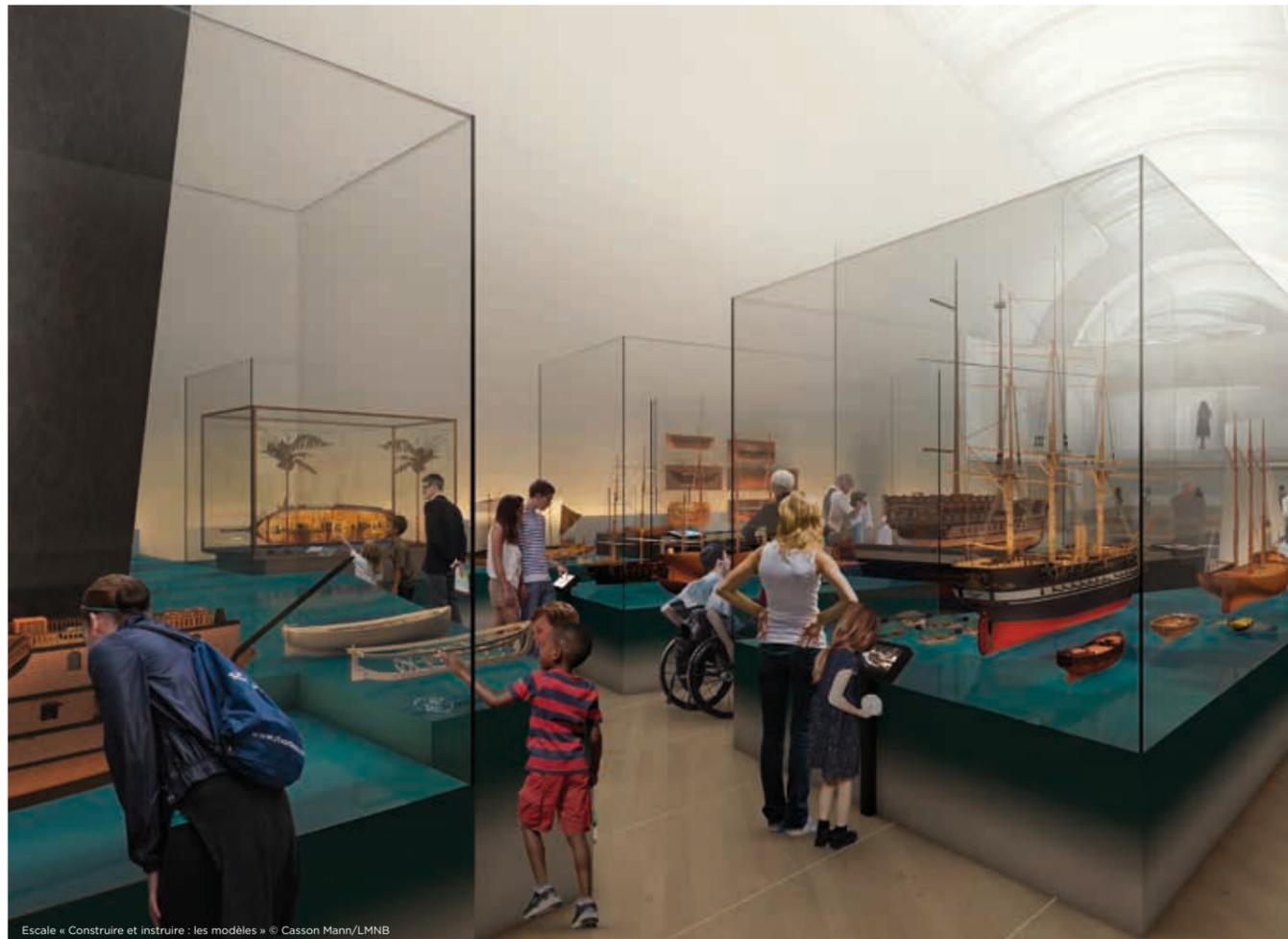
La France, puissance navale : histoire et innovations

À travers des histoires de navires et de marins, de la diversité de leurs métiers et de leurs savoir-faire, cette galerie permet au visiteur de comprendre le rôle et les missions de la Marine nationale, ainsi que le développement de la marine de guerre française depuis le XVII^{ème} siècle jusqu'à nos jours. Un focus particulier est consacré aux innovations et inventions tactiques et technologiques.

Peindre pour le roi : Les Vues des ports de France de Joseph Vernet

Cette série de quinze peintures grand format, dont treize exposées au musée, représente les ports de France de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle et constitue un ensemble patrimonial exceptionnel. Outil politique au service du pouvoir royal, ces tableaux/panoramas sont des œuvres artistiques remarquables dans lesquelles les scènes maritimes et portuaires du quotidien subliment l'activité foisonnante de l'époque.

Faisant du musée un véritable lieu de vie, des espaces complémentaires favorisent la rencontre et l'échange : une galerie dédiée aux expositions temporaires, un espace d'actualités où sont exposés et débattus tous les grands sujets maritimes contemporains, un auditorium, un salon des adhérents, des salles de séminaires, mais aussi une librairie-boutique et un restaurant.



Escale « Construire et instruire : les modèles » © Casson Mann/LMNB



Le modèle du Royal Louis © Musée national de la Marine/Cyril Semenov-Tian-Chansky

Les Escales : trésors de la collection

Escale :

| Construire et instruire : les modèles

En 1748, Henri-Louis Duhamel du Monceau offre au roi Louis XV son exceptionnelle collection de modèles de navires. Ce don est à l'origine du musée national de la Marine. Pour rendre compte de la diversité de la collection actuelle du musée, les modèles sont regroupés de manière thématique suivant leur fonction, comme objets techniques, socio-culturels, scientifiques et ludiques.

| Des objets d'histoire technique : de la construction navale à l'apprentissage des officiers

Les modèles ont eu différentes fonctions techniques à travers l'histoire. Certains sont directement liés au processus de construction d'un bateau, comme les demi-coques, utilisées dès le début du XVIII^{ème} siècle par les charpentiers de marine. D'autres conservent la mémoire des

techniques anciennes d'architecture navale, comme les maquettes sur charpente qui représentent avec exactitude la structure interne d'un navire. Les modèles d'instruction de très grande taille revêtent quant à eux un aspect plus pédagogique et sont destinés à la formation des constructeurs ou des futurs officiers de la Marine. Tous représentent de nos jours des sources exceptionnelles pour les historiens de la construction navale.

Le modèle du *Royal Louis* a été restauré grâce au soutien de l'Association des Amis du musée national de la Marine (AAMM), mécène associé de la rénovation.

| Des objets ludiques

Depuis des siècles, des modèles de bateaux ont accompagné les jeux aquatiques des enfants. L'essor de l'industrie mécanique au XIX^{ème} siècle permet un début de production en série de bateaux-jouets variés, vendus dans les grands magasins. Paquebots, cuirassés, barques ou voiliers se côtoient alors sur les bassins des jardins publics. Équipés d'un mode de propulsion mécanique, à vapeur ou électrique, ils n'ont cessé d'être réinventés jusqu'à aujourd'hui, invitant toujours au rêve et à l'imaginaire.

« SILLAGE DE MER », LA SIGNATURE OLFACTIVE DU MUSÉE

Le musée a développé un projet innovant pour faire de la visite une véritable expérience sensible inspirée par l'océan : la création d'une signature olfactive maritime exclusivement conçue par Nathalie Lorson, Maître Parfumeur chez Firmenich, en collaboration avec le Studio Magique.

La fragrance « Sillage de mer », diffusée dans les espaces d'accueil, a été créée en symbiose avec les lignes fluides et aérées de la nouvelle architecture pour offrir au visiteur une coupure du monde extérieur et favoriser une immersion totale en mer.

Ode à la force de l'océan, elle représente une idée de l'infini du grand large, de la mer en mouvement, évoquant la brise marine, les embruns chargés d'iode et les notes minérales. Le parfum est composé d'algues d'origine française associées à des matières synthétiques dont certaines issues de la chimie verte avec 20% d'ingrédients upcyclés.

À l'issue de la visite, les visiteurs peuvent s'offrir dans la librairie-boutique du musée un fragment de mer à emporter chez soi : une céramique en biscuit accompagnée de la signature olfactive dans un flacon compte-goutte, labellisé EPV et IGP et 100% fabriquée en France.

dsm-firmenich ●● magique

FACTORY & MULTIMEDIA CREATIVE STUDIO

Les Escales : trésors de la collection

Des objets au service de la science : de l'archéologie à l'expérimentation

Les modèles sont parfois mis au service de la science en tant que source documentaire ou instrument de recherche. Ceux découverts lors de fouilles archéologiques servent à l'étude des architectures navales et des sociétés maritimes anciennes. Certains sont fabriqués pour tester des hypothèses de recherche, comme la disposition des rameurs à bord des galères antiques. Cette méthode d'étude de l'histoire des techniques est toujours utilisée en archéologie. D'autres enfin peuvent conserver la trace de pratiques maritimes extra-européennes en voie de disparition. C'est le cas de la collection unique au monde constituée par l'amiral Pâris à la fin du XIX^{ème} siècle à partir de ses enquêtes ethnographiques.

Des objets d'histoire socio-culturelle : de la glorification impériale à l'artisanat des marins

Outre leur intérêt technique, les modèles peuvent aussi témoigner de pratiques socio-culturelles très diverses à travers le monde et à travers l'histoire. Certains ont un rôle symbolique et politique, comme la collection Trianon voulue par Napoléon. D'autres, comme les modèles de ponton, réalisés sous l'Empire par des marins français à bord des prisons flottantes anglaises, traduisent le poids de l'enfermement et le rêve de liberté. Ils peuvent aussi être représentatifs d'un artisanat miniaturiste développé par les marins embarqués, comme les bateaux en bouteille. La fonction de marqueurs culturels est tout aussi présente dans les modèles en matériaux originaux (ivoire, clous de girofle, etc.).



1_Sphinx, Modèle de la corvette à roues lancée en 1829. Atelier de modèles de l'arsenal de Rochefort, 1832-1835. Echelle 1/40. Bois teinté, ébène, ivoire, os, laiton, fer, cuivre et fibre végétale © Musée national de la Marine/A. Fux.

2_L'Artésien, Modèle du vaisseau de 64 canons lancé à Brest en 1765. Sébastien Cupin (1715?-1775), maquettiste. Atelier des modèles de l'arsenal de Brest, 1764-1765. Echelle 1/28,8. Bois, bronze, laiton, fer et fibre végétale. Ancienne collection impériale de Trianon (1810-1828) © Musée national de la Marine/P. Dantec.

3_Le modèle du Royal Louis © Musée national de la Marine/Cyril Semenov-Tian-Chansky



1_Carte de la Méditerranée et partie orientale de l'Atlantique Vesconte De Maggiolo (1475-1151). Inv. : 9 NA 24 © Musée national de la Marine/G. de Carvalho
2_Compas de route, Manoel Ferreira (XVIII^e), Portugal © Musée national de la Marine/G. de Carvalho

Escale :

Se repérer en mer : les arts de la navigation

Lors de cette deuxième escale, le visiteur découvre l'art de la navigation et du repérage en mer, un art qui se transmet depuis l'aube de l'humanité. Le marin observe le ciel, la mer et les côtes pour déjouer les dangers et arriver à bon port. Pour trouver sa route, il utilisait autrefois une carte, un crayon, une règle, un compas, aujourd'hui l'écran d'un GPS portable. Ces instruments sont des objets techniques et scientifiques exceptionnels dont le soin et la précision de la facture témoignent d'un savoir-faire d'excellence.

Des balises pour signaler les dangers

Si les phares aident les navires à trouver leur route et à atterrir après une longue traversée, la navigation côtière mobilise un ensemble de marques, diurnes et nocturnes, connues sous le nom de « balisage ». Perches en bois, bouées métalliques et tourelles maçonnées permettent d'éviter les pièges de la côte, par exemple un récif ou un banc de sable. La balise signale la position du danger et elle est identifiable par sa forme, cône ou cylindre, et par sa couleur, jaune et noir dans le système cardinal (points cardinaux) ou rouge et vert dans le système latéral (bâbord et tribord). Il existe ainsi un véritable code de la mer dont l'apprentissage est obligatoire pour naviguer en toute sécurité.

Des arts pluriels : savoirs traditionnels et instruments de navigation

L'histoire des techniques et l'histoire maritime telle que nous la connaissons en Europe ont été influencées par une vision hiérarchisée des civilisations. Le musée national de la Marine conserve majoritairement des objets qui témoignent des pratiques occidentales de navigation, dont l'essor correspond à la colonisation du monde par les océans à partir du XV^{ème} siècle. Les cultures maritimes arabes et chinoises étaient précédemment principalement représentées par des objets hautement symboliques – l'astrolabe, la boussole – dont on racontait la diffusion vers l'Europe. Quant aux savoirs traditionnels des navigateurs océaniques, capables de parcourir des distances considérables sans aucun instrument, il a fallu attendre les années 1970 pour qu'ils soient étudiés et reconnus.

La science au service de la navigation : une quête de l'exactitude

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 XVIII^{ème} 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.

Les Escales : trésors de la collection

Des phares pour éclairer les côtes

La diffusion de cartes marines précises précède l'apparition massive des phares au XIX^{ème} siècle. Réduit auparavant à quelques rares « tours à feux », comme au Stiff (Ouessant) ou aux Baleines (île de Ré), l'éclairage des côtes devient un véritable système où chaque phare doit émettre un signal identifiable par le marin. Savants, ingénieurs et hydrographes unissent leurs efforts pour promouvoir une technique innovante, portée par l'ingénieur Augustin Fresnel (1788-1827) : un appareil à lentilles dont les faisceaux balaient la mer grâce à un mécanisme d'horlogerie. Testée à Paris, puis au sommet de la majestueuse tour de Cordouan en Gironde, la lentille de Fresnel s'impose sur toutes les mers du globe.

L'Escale "Se repérer en mer : les arts de la navigation" a bénéficié du soutien exclusif de Breguet, mécène bâtisseur de la rénovation.



Optique de phare. Barbier, Bénard et Turenne, 1894 © Musée national de la Marine/A.Fux



Le phare du four à Tremazan en Bretagne durant une tempête en novembre 2010 © AdobeStock/DR

Escale :

Représenter le pouvoir : la sculpture navale

La sculpture navale a eu de multiples rôles : élément d'identification, figure protectrice, ou encore support d'une ambition politique. Les formes qu'elle a pu prendre en témoignent. Aujourd'hui exposées sans le navire qu'elles ornaient et isolées du programme décoratif complexe dont elles faisaient parfois partie, ces pièces permettent néanmoins de se représenter l'allure des vaisseaux du passé.

La Réale : la plus belle des galères royales

Cet ensemble de sculptures, miraculeusement préservé des outrages de la mer et du temps, est l'une des pièces phares du musée. Grâce à un ingénieux parti pris scénographique, le visiteur admire cette œuvre exceptionnelle sous tous ses angles et prend la mesure des dimensions du navire qu'elle ornait.

À l'époque de Louis XIV, on appelle « Réale » la plus importante des galères. Celle-ci est une embarcation de prestige, ornée de décors en relief dorés à la feuille. Les sculptures ont été réemployées d'une galère à l'autre avec d'autant plus de facilité qu'elles ont été construites dans le même arsenal, à Marseille. Une partie du décor présenté ici a ainsi orné à la fois la Réale de 1688 et celle de 1694. Ce décor évoque la course du soleil, personnifié par Apollon, au fil des saisons. Le dieu règne sur le monde, entouré des divinités de l'Olympe. L'ensemble est une allégorie à la gloire de Louis XIV, le Roi-Soleil, ce que souligne la présence des fleurs de lys.

Décoration navale et symbolique politique : de l'allégorie antique à la figure du grand homme

L'ornementation des navires remonte à l'Antiquité et ne s'est jamais limitée à un simple but décoratif. Dès l'époque moderne et jusqu'à sa disparition au XIX^{ème} siècle, elle est le vecteur d'un imaginaire politique. Sous Louis XIV, elle est mise au service de la monarchie. Avec la Révolution française, les vaisseaux révèlent une nouvelle identité républicaine ; le registre allégorique est alors renouvelé. L'Empire se réapproprie lui aussi des symboles antiques, comme l'aigle. La Restauration puis le Second Empire se tournent vers de grandes figures historiques (Henri IV, Charlemagne...), soucieux d'asseoir leur légitimité dans une époque marquée par les ruptures politiques. Les figures de proue exposées ici témoignent de ces évolutions.

Ornement de la Réale © Musée national de la Marine/Cyril Semenov-Tian-Chansky



Génie ailé de François Caravaque (1652-1698), ornement de la Réale © Musée national de la Marine/G. de Carvalho

Les Escales : trésors de la collection

De l'atelier au navire : conception et création des ornements

Entre la commande du décor et son installation sur le navire, le processus de création des ornements sculptés mobilise plusieurs acteurs et comporte différentes étapes : le dessin préparatoire, le projet en cire en terre crue, et enfin la sculpture sur bois peinte. Les deux premières phases ont plusieurs objectifs : arrêter l'iconographie en la faisant valider par les représentants du pouvoir, donner des consignes précises aux sculpteurs qui n'ont pas toujours conçu le dessin et faciliter l'exécution de ces figures aux dimensions souvent colossales. Cette procédure garantit un résultat conforme à la commande pour ces ornements qui ont une portée symbolique plus forte que ceux qui ornent les espaces intérieurs.

La restauration de la figure de proue du *léna* a bénéficié du mécénat de M. Jérôme Gervais.

Escale :

Peindre pour le roi : Les Vues des ports de France de Vernet

La série des *Vues des ports de France* de Joseph Vernet (1714-1789) constitue un ensemble patrimonial exceptionnel à plusieurs titres. Ces œuvres artistiques remarquables sont d'une grande richesse documentaire sur une époque révolue : la vie palpable qui se dégage des scènes maritimes et portuaires témoigne de l'activité foisonnante du littoral de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle.

Par ailleurs, la perfection esthétique se met ici au service de la politique et de l'instruction royale. En effet, ces peintures sont le fruit de la plus importante commande du règne de Louis XV. En 1753, le marquis de Marigny commande à Joseph Vernet une série de tableaux grand format exaltant la magnificence des principaux ports de France. Un itinéraire très précis est établi par la Direction des Bâtiments qui prévoit une vingtaine de toiles, les ports les plus importants comme Marseille, Toulon ou Bayonne devant comporter plusieurs tableaux. Les premiers plans doivent montrer dans le détail les activités propres à chaque région.

Joseph Vernet arrive à Marseille en octobre 1753 puis se déplace dans neuf autres ports : Bandol, Toulon, Antibes, Sète, Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Rochefort et Dieppe. Dix ans seront nécessaires pour réaliser quinze peintures à l'huile de 165 cm de haut et 263 cm de large,



Figure de proue du Charlemagne, 1807. Attribuée à Paul Bonnifay (1814-1888). Atelier de sculpture des arsenaux de Toulon
© Musée national de la Marine/C.Semenoff-Tian-Chansky

qui seront présentées au Salon de peinture et de sculpture entre 1755 et 1765. La commande inachevée est complétée par un élève de Vernet, Jean-François Hue.

Le musée national de la Marine conserve en dépôt du musée du Louvre treize de ces quinze toiles. Autour des tableaux de Vernet et de son successeur Hue, des portraits et gravures apportent un éclairage renouvelé sur le contexte de création et la postérité de ce fleuron du patrimoine maritime français.





Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Traversée :

| En passant par Le Havre : les routes de la consommation

Un grand portique portuaire, des conteneurs à taille quasi réelle... Pas de doute, nous sommes dans un port de commerce! À travers l'illustration du Havre, relié à Paris par l'axe de la Seine, cette traversée permet au visiteur de découvrir les tenants et aboutissants des flux marins incessants et à quel point nos modes de vie et de consommation sont liés au monde maritime et à son économie mondiale.

| Nourrir le monde : la pêche



© AdobeStock

De toutes les ressources issues de l'océan, les produits de la pêche sont les plus identifiables dans notre consommation. Cette activité a profondément évolué depuis le XIX^{ème} siècle: d'abord activité de subsistance, la pêche s'est professionnalisée et a suivi l'évolution des technologies et l'industrialisation des outils pour permettre une exploitation plus large des ressources halieutiques. C'est aujourd'hui une économie globale à la tête d'une chaîne logistique de grande ampleur, permettant d'alimenter les différents marchés nationaux et internationaux.

Cette section met en lumière la pêche normande au XIX^{ème} siècle. Comme sur la plupart des littoraux français, toute une vie s'organise autour de grandes communautés vivant des produits de la mer.

Un focus est également apporté sur une activité bien particulière : la chasse à la baleine et aux cétacés. Bien que pénible et violente, elle eut un caractère lucratif dont les sociétés occidentales furent dépendantes pendant plusieurs siècles : elle permettait d'exploiter de nombreux produits utilisés au quotidien dans divers secteurs aussi variés que l'industrie, les énergies, la mode, les cosmétiques ou l'artisanat.

Plus proche de son quotidien, le public découvre les techniques et outils de la pêche artisanale moderne, et la manière dont ils s'adaptent aux ressources pour favoriser un circuit court et une exploitation plus responsable et durable.

| Les énergies et la mer

Notre consommation en énergie est tributaire des espaces maritimes depuis plusieurs siècles et évolue au gré de nos besoins. Autrefois, la chasse aux cétacés fournissait l'huile nécessaire pour nous éclairer. Désormais, nos sociétés sont dépendantes du pétrole et des énergies fossiles. La mer joue un rôle essentiel dans notre apport en hydrocarbures, que leur exploitation soit « offshore », sur des plateformes

Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

au large, ou qu'ils soient acheminés à bord de navires géants. Aujourd'hui, l'émergence et le développement des énergies marines renouvelables (EMR) tournent une nouvelle page vers un avenir plus responsable, axé sur les forces de l'océan, où innovations et débats vont de pair.

Par ailleurs, au même titre que les réseaux de communication sous-marins, les énergies sont au centre des intérêts politico-économiques de nombreux pays. En France, la Marine nationale joue un rôle majeur dans la protection de cette marchandise très précieuse en luttant notamment contre la piraterie. Les cargaisons de produits pétroliers sont également très sensibles du point de vue de l'environnement et une réglementation stricte veille à prévenir au maximum les accidents.

Marchandises : l'exemple du café

Depuis l'Antiquité, les mers et les océans sont primordiaux pour le commerce international et les échanges. De grandes routes maritimes se sont ainsi formées au gré des besoins, des découvertes, des conquêtes ou encore des relations politiques. Certains produits de notre vie moderne symbolisent parfaitement notre dépendance à la mer et à ses routes commerciales. C'est le cas du café, dont la culture et la consommation depuis le XIX^{ème} témoignent des évolutions du transport de marchandises sur les différents océans du monde.

Cette partie montre comment la mondialisation croissante a eu un impact sur le développement des navires, des voiliers jusqu'aux porte-conteneurs en passant par l'apparition de la vapeur. Les ports ont également dû se transformer et se professionnaliser pour s'adapter à ces bâtiments et à la nouvelle réalité du commerce maritime.

Un focus est aussi apporté sur le commerce triangulaire et la traite négrière, qui reposaient sur les routes commerciales de l'Atlantique et les ports négriers, dont Le Havre était un exemple en France.

La section "Marchandises : l'exemple du café" a bénéficié du soutien de la Fondation Malongo, mécène bâtisseur de la rénovation.

Plaisance et compétition sportive

Distraction, art, luxe, loisir ou sport : la navigation de plaisance comporte de multiples facettes. En France, sa pratique se développe au début du XIX^{ème} siècle dans le sillage des Britanniques. Canotiers parisiens descendant la Seine ou régatiers en mer, nombreux sont ceux qui relèvent des défis, à l'aviron ou à la voile.

Le public redécouvre ici l'évolution des loisirs nautiques, favorisés par le chemin de fer qui rendra incontournable les premières stations



Départ de la Drheam cup (Grand Prix de France de course au large) © Romuald Le Hénaff / Marine Nationale / Défense

ZOOM SUR UN DISPOSITIF NUMÉRIQUE

Un casque de réalité virtuelle pour entrer dans le modèle du Paraguay

À partir de lunettes d'observation renfermant un casque de réalité virtuelle, braquées sur le navire, le visiteur se met dans la peau d'un passager du Paraguay, paquebot à propulsion mixte lancé en 1888. Du pont au fumoir, en passant par la salle à manger de la 1^{ère} classe et la salle des machines, il découvre les espaces animés, l'ambiance des lieux ou encore le personnel de navigation.



Normandie, paquebot, 1935. Anonyme, avant 1943 © Musée national de la Marine / C.Rabourdin

balnéaires sur la Manche - Dieppe, Trouville, Cabourg. Les compétitions, régates et courses deviennent un spectacle et assurent le succès de la plaisance, immortalisées par les artistes, peintres impressionnistes, écrivains et journalistes.

De la rivière à la mer, le yachting se développe au fil des innovations techniques ; aujourd'hui, cette aventure s'ouvre sur le grand large. Les skippeurs, solitaires ou en équipage, s'affrontent lors de grandes courses sur les différents océans du monde. Celles-ci sont d'importants vecteurs d'innovations dans la construction navale, qui permettent d'améliorer la résistance des bateaux et des hommes aux contraintes météorologiques extrêmes.

Paquebots : les rois des mers

Au XIX^{ème} siècle, voyager signifie prendre un navire et embarquer pour un trajet long et difficile. Au Havre, les passagers peuvent se rendre en Amérique, à bord de navires à voiles d'abord, puis à vapeur à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Ces paquebots connaissent un grand succès et incitent la création en France, à partir de 1850, d'entreprises spécialisées dans le transport maritime de passagers : la Compagnie Générale Maritime, future Compagnie Générale Transatlantique, la CGT, ou *French Line*.

Encouragés par une forte concurrence étrangère, les armateurs modernisent et embellissent leurs navires qui deviennent de véritables « palais flottants » et des sujets de fierté nationale. Parmi les bateaux de croisière les plus notoires, nous pouvons citer le paquebot *Normandie*, lancé en 1935 et qui représente une prouesse technique majeure et un chef-d'œuvre de l'Art Déco.

Concurrencée par l'avion au XX^{ème} siècle, l'activité de croisière se développe et les paquebots restent des sujets d'innovations techniques importants. De nos jours, face aux problématiques environnementales et sanitaires, mais aussi pour offrir une expérience renouvelée, les armateurs et les constructeurs réinventent les navires : propulsion, gaz naturel liquéfié, nouveaux paquebots à voile... se développent.

La section "Paquebots : les rois des mers" a bénéficié du soutien exclusif de Chantiers de l'Atlantique, mécène bâtisseur de la rénovation.

La Traversée "En passant par Le Havre : les routes de la consommation" a bénéficié du soutien de CMA CGM, grand sponsor de la rénovation.

Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Traversée :

I Tempêtes et naufrages

Théâtre d'aventures périlleuses, instrument de la colère divine, miroir de tourments intérieurs, la mer n'a cessé de prendre différents visages à travers l'histoire. L'Homme a maintes fois tenté d'en dompter les dangers, sans jamais y parvenir tout à fait. Confronté à la démesure d'éléments déchaînés, il éprouve aussi sa finitude. Imprévisible et violente, la mer fait peur mais ne cesse de fasciner.



Incendie du Kent (1825), Théodore Gudin (1802-1880). Inv. : 9 OA 34 ; Dépôt du musée du Louvre © Musée national de la Marine/C. Semenov-Tian-Chansky.

LA VAGUE, UN DISPOSITIF SCÉNOGRAPHIQUE FORT

À l'intérieur de cette structure monumentale de près de 10 mètres de haut, le visiteur est transporté au beau milieu du Pacifique. Grâce à une projection donnant l'illusion de la surface de l'eau, son point de vue est saisissant : il se retrouve au creux d'une vague géante, entouré par la houle régulière d'un flux d'eau continu, puissant, impressionnant, mais jamais effrayant.



© Casson Mann/LMNB

I Histoires de naufrages

Événement dramatique, le naufrage est porteur d'une grande puissance narrative et n'a cessé de nourrir notre imaginaire à travers la fiction et les arts. Peintres, poètes, écrivains ou compositeurs ont contribué à fixer dans notre imaginaire le spectacle d'une mer violente, reflet des émotions humaines. Sa démesure et la peur de l'engloutissement lui confèrent une dimension métaphysique. De nombreux récits légendaires se sont aussi tissés autour de disparitions mystérieuses comme celle de Lapérouse, que le visiteur découvre ici de façon ludique à travers une série d'énigmes à résoudre.

Un naufrage ne saurait pourtant se résumer à cette seule dimension épique. Dans sa dimension la plus tragique, le naufrage peut impliquer la disparition de tout un équipage et porter lourdement atteinte à une communauté. Migrants et réfugiés, pêcheurs, sauveteurs en mer, skippers, militaires, plaisanciers, marins au long cours ou simples passagers, tous ont été durement touchés par des naufrages à travers l'histoire et le sont encore de nos jours.

Certains naufrages provoquent également des marées noires qui ont un impact durable sur les océans et les littoraux (*Amoco Cadiz* en 1978, *Erika* en 1999, *Prestige* en 2002). La catastrophe environnementale accélère la prise de conscience écologique et le renforcement de la sécurité maritime dans l'Union européenne. Si le nombre de naufrages a aujourd'hui diminué, celui des accidents reste important du fait de l'augmentation du trafic maritime mondial.

I Conjurer le sort

À bord comme à terre, religion et superstitions se sont parfois entremêlées pour garantir une protection divine aux marins embarqués. 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. Ce souci permanent a motivé l'émergence d'une culture du deuil propre aux communautés maritimes, et d'un ensemble de rites, individuels et collectifs, destinés à conjurer le sort et à préserver le salut des âmes disparues.

Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Solidaires face aux dangers, les gens de mer se sont aussi organisés afin de renforcer leur sécurité et porter secours aux victimes. Les sociétés de sauvetage apparaissent ainsi sur le littoral dès le début du XIX^{ème} siècle et il faut attendre 1967 pour voir l'apparition de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique en 1970. Plus de 9 000 sauveteurs-volontaires, tous bénévoles, se répartissent dans près de 214 sites le long du littoral métropolitain et ultramarin.

L'archéologie sous-marine

Véritables capsules temporelles, les épaves fascinent. Certains y voient la promesse de trésors engloutis, d'autres le témoignage d'un naufrage dramatique. Elles sont avant tout des morceaux d'histoire immergés que les archéologues sous-marins s'emploient à expertiser. L'étude de leurs vestiges permet de mieux connaître la vie quotidienne des équipages, les techniques de construction navale et les relations commerciales à travers le monde.

L'archéologie sous-marine est une discipline scientifique récente qui naît en 1952 lors de la fouille du gisement antique du Grand Congloué en baie de Marseille. Elle n'a cessé de se développer depuis, notamment sous l'égide du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) créé en 1966.

Le métier d'archéologue sous-marin allie recherches historiques et innovations technologiques. En effet l'exploration sous-marine a motivé de nombreuses innovations : le scaphandre à casque, au début du XIX^{ème} siècle, puis le scaphandre autonome, dans les années 1940, ont permis l'accès aux épaves à faible profondeur. Aujourd'hui, nous sommes entrés dans l'ère de l'archéologie des abysses grâce à l'aide de robots ultra-perfectionnés.



1. Scaphandre Denayrouze & Charles Petit. Petit Charles & Piel René (1920-1930). Denayrouze, Auguste (1837-1883), XIX^e siècle © Musée national de la Marine/P.Dantec
2. Cloche de bord. BAZIN P., XVIII^e siècle. 1785-1788, Expédition Lapérouse © Musée national de la Marine/A.Fux



Le Redoutable à Trafalgar, 21 octobre 1805. Louis-Philippe Crépin (1772-1851). 1806. Huile sur toile © Musée national de la Marine/P. Dantec.

ZOOM SUR UN DISPOSITIF NUMÉRIQUE

Dans la peau d'un archéologue

Équipé d'un matériel professionnel, le visiteur se met dans la peau d'un archéologue sous-marin, depuis la plongée sous-marine pour fouiller l'épave jusqu'à l'analyse de l'objet en laboratoire pour explorer ses secrets.



Hoche, Modèle du cuirassé d'escadre lancé en 1896. Atelier des modèles de l'arsenal de Lorient, sur les plans de Charles Ernest Huin (1836-1912). Fin du XIX^e siècle. Echelle 1/66. Bois peint, acier, métal, laiton et fibre végétale. Inv. : 25 MG 16 © Musée national de la Marine/A. Fux

Traversée :

I La France, puissance navale : histoire et innovations

Dans cette dernière étape du parcours, le visiteur sillonne l'histoire et l'avenir de la France en tant que puissance navale. Pour la France, le développement d'une marine de guerre vise à assurer la souveraineté nationale et la sécurité mondiale. De Louis XIII à aujourd'hui, l'État n'a cessé de s'organiser et d'innover dans ce but. Construire des navires toujours plus modernes, former des marins et entretenir la flotte, tels sont les défis que relève la Marine.

La Marine sous l'Ancien Régime et l'Empire

Sous l'Ancien Régime, maintenir une marine de guerre dans un pays ayant plusieurs façades maritimes est une préoccupation majeure de l'État. Une volonté étatique forte et l'action conjointe de milliers d'hommes, marins, ouvriers et administrateurs permettent à la France de devenir une puissance maritime mondiale dès la fin du XVII^{ème} siècle. Elle rivalise alors avec les flottes anglaises, espagnoles et hollandaises.

Afin de constituer une flotte capable de combattre et protéger les intérêts du royaume le long des côtes et au large, la France se dote d'établissements spécialisés : les arsenaux. Le visiteur prend la mesure de la contribution nationale qui s'organise dès lors : il faut pouvoir construire, équiper et entretenir les vaisseaux, mais aussi nourrir, former et soigner leurs équipages.

Cette galerie met en lumière de nombreuses facettes de cet effort de guerre : la construction des vaisseaux, véritables forêts sur l'eau ; la lutte en mer ; la vie quotidienne des marins et la gestion des vivres. Le public fait aussi la rencontre des chirurgiens embarqués, devant intervenir pour toutes sortes d'opérations : amputation, trépanation, réduction de fracture ou simple suture.

La Marine à l'ère industrielle

À partir de la fin du XVIII^{ème} siècle et tout au long du XIX^{ème} siècle, le processus d'industrialisation, qui transforme l'Europe, profite aussi au domaine maritime. De nombreuses innovations techniques sont appliquées à la navigation. Elles concernent à la fois le mode de propulsion et l'armement. D'un côté, les navires sont moins dépendants des vents et plus rapides grâce à la machine à vapeur et à l'hélice. De l'autre, ils doivent se blinder pour se protéger d'armes de plus en plus efficaces, tels les obus explosifs. Ces inventions modifient le profil des navires et les conditions de vie à bord. De nouveaux métiers apparaissent : aux côtés des gabiers, travaillant dans la mâture, viennent s'ajouter chauffeurs, soutiers et mécaniciens.

Les Traversées : enjeux maritimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

La Marine dans les conflits mondiaux

La Première Guerre mondiale engage une course aux armements innovants. En 1914, malgré un certain retard sur d'autres puissances, la Marine se doit de rester efficace pour répondre aux besoins de l'empire colonial français. Elle accroît sa présence sur et sous la mer, mais aussi dans les airs avec le rôle grandissant de l'aéronavale pour contrer la menace sous-marine. À ces trois dimensions s'ajoutent les troupes à terre : les fusiliers marins. Possédant le quatrième tonnage au monde, la Marine française est considérée comme très compétente et entraînée. Son budget reste le plus important des forces armées jusqu'en 1936.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Marine est très éprouvée. À l'image du pays, elle est divisée entre les fidèles au régime de Vichy et les Forces navales françaises libres ralliées au général de Gaulle. L'attaque de Mers el-Kébir en 1940 puis le sabordage à Toulon en 1942 lui portent durement atteinte. Mais les forces navales reprennent le combat auprès des Alliés dès 1942, en Afrique du Nord puis lors des débarquements en Normandie et en Provence. Subissant des pertes considérables et traumatisantes, la Marine française de 1945 doit faire face à la reconstruction et à la modernisation de ses navires et de ses arsenaux.

La Marine depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale

Tout au long de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la Marine française s'emploie à retrouver une place de premier plan. En 1945, tout est à reconstruire. La Marine lance un plan de réarmement alors que la guerre d'Indochine (1946-1954) et la guerre d'Algérie (1954-1962) la mobilisent. Elle se réorganise autour de l'aéronavale puis donne la priorité au nucléaire, décisif pour garantir l'indépendance française pendant la guerre froide (1945-1989). Véritables outils diplomatiques, les navires de défense français sont porteurs des valeurs de la nation sur les mers du monde. Accueillant à leur bord chefs d'État et dignitaires étrangers, ils sont un soutien essentiel à la politique extérieure du pays et un moyen de promouvoir la culture française.

Dans cette section, le public est informé des missions actuelles de la Marine nationale et de la variété des métiers qu'occupent ses 39 000 marins. Forte des innovations technologiques de ces dernières décennies, la Marine française est aujourd'hui la plus importante de l'Union européenne. Elle assure de nombreuses opérations extérieures (OPEX) et permet d'agir sur l'eau, sous l'eau et dans les airs. Elle contribue aussi au maintien de la souveraineté de la France dans sa Zone économique exclusive (ZEE) et exerce des missions de sauvegarde maritime, comme la lutte contre les trafics ou la pollution.



1_Lorraine. Modèle du cuirassé de 1er rang lancé en 1913. Atelier des modèles du musée de la Marine, 1952-1953. Échelle 1/100. Bois et métal. Inv. : 25 MG 33 © Musée national de la Marine/A.Fux
2_Charles de Gaulle. Modèle du porte-avions à propulsion nucléaire lancé en 1994. Maquettistes Réunis de Suresnes 2004. Échelle 1/100. Bois, résine, polyester, polystyrène, plexiglas, laiton et alliage de zinc. Restauré avec le soutien de Naval Group. Inv. : 25 MG 33 © Musée national de la Marine/A.Fux



Deux focus dévoilent des facettes de ces missions : le premier sur l'aéronavale met en lumière les « marins du ciel » - pilotes, « chiens jaunes », mécaniciens, contrôleurs aériens, électroniciens, spécialistes de la maintenance ou encore détecteurs navigateurs aériens. Le second est dédié à la vie dans un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), conçu pour recevoir une soixantaine de marins jusqu'à 70 jours dans un espace entièrement clos.

La Traversée "La France, puissance navale : histoire et innovations" bénéficie du soutien de Naval Group, grand mécène de la rénovation, de MBDA, Dassault Aviation, TechnicAtome, mécènes bâtisseurs, et de NHIndustries, mécène associé.

ZOOM SUR UN DISPOSITIF DE VISITE

Le simulateur Rafale, conçu avec Dassault Aviation

Installé sur un siège de pilote, armé de ses manettes, le visiteur expérimente un vol à bord d'un Rafale, du catapultage à l'appontage sur le porte-avions Charles de Gaulle.



© Maxime Audin/Marine Nationale/Défense

Une programmation culturelle vivante et engagée autour de la mer, ses aventures et ses innovations

La transmission du patrimoine maritime, la « maritimisation » du grand public et la mise en avant des enjeux maritimes sont les lignes directrices de la nouvelle programmation culturelle. Le musée a vocation à être le forum et le carrefour où tous les acteurs et toutes les marines se croisent, se mélangent, échangent et sont accessibles en un même lieu pour tous les publics : Marine nationale, marine de commerce, pêche, plaisance et course, océanographie et science. Ce faisant, il constitue un maillon essentiel de la planète mer dont les initiatives existantes lui sont complémentaires : les institutions, fondations, associations, événements et médias qui défendent et promeuvent la connaissance et la protection de l'océan, ses patrimoines, ses valeurs, ses défis pour l'avenir.

Les expositions temporaires

Dans un nouvel espace dédié de plus de 800m², deux expositions temporaires explorent chaque année une thématique liée aux grands enjeux contemporains, mêlant histoire, art et techniques. Accessibles à tous, les expositions valorisent le patrimoine maritime et la recherche scientifique, tout en proposant aux visiteurs des expériences inédites et sensibles. Qu'elles soient source d'émotion, de questionnement, de connaissances, les expositions temporaires du musée invitent au voyage et s'adressent à tous les publics, avec l'ambition d'inspirer les visiteurs, de se confronter aux préoccupations actuelles des nouvelles générations, et de faire écho à la curiosité du plus grand nombre.

Faisant la part belle au rêve et à l'imaginaire, les prochaines expositions aborderont des sujets variés de manière innovante et immersive.

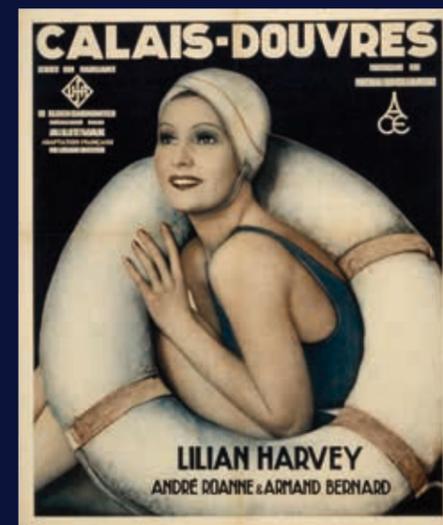
Après l'exposition inaugurale autour de la mer au cinéma conçue avec la Cinémathèque française, le musée fera le tour du monde avec les coureurs au large du Vendée Globe en 2024. Puis, il entrainera le visiteur à la conquête des profondeurs, explorera nos fantastiques outre-mer, et partira dans le grand froid à la (re)découverte des pôles.

Une première exposition temporaire autour de la mer au cinéma

Pour sa première exposition temporaire, présentée du 13 décembre 2023 au 5 mai 2024, le musée national de la Marine met à l'honneur le 7^{ème} art. Cette exposition conçue avec la Cinémathèque française est consacrée à la représentation de la mer au cinéma et à ses évolutions historiques. Des frères Lumière au Chant du Loup, en passant par Windjammer, Titanic, Pirates des Caraïbes ou Océans de Jacques Perrin, l'exposition retrace l'attraction des cinéastes pour la mer et les évolutions techniques du cinéma pour la filmer. Immergé dans une scénographie rappelant les décors de cinéma, le visiteur embarque dans un voyage maritime ponctué de plus de 300 œuvres - costumes, affiches, peintures, photographies, dispositifs de prises de vues, et extraits de films - provenant, en grande partie, des collections de la Cinémathèque française.

Une exposition conçue par le musée national de la Marine, avec la Cinémathèque française.

LA
CINEMATHEQUE
FRANCAISE



Calais-Douvres, de Jean Boyer et Anatole Litvak, France-Allemagne 1931, Universum Film. Affiche offset 80 x 98 cm. Collection Cinémathèque française. © Cinémathèque française / Droits réservés

Une offre culturelle en prise avec l'actualité

L'offre culturelle, en prise directe avec l'actualité, se prête aux échanges, au dialogue et au débat. Tous les enjeux sont abordés : écologiques, économiques, patrimoniaux, scientifiques et stratégiques associés aux richesses de la mer, mais aussi le développement de la plaisance et de la course au large, sans oublier les questions militaires et de sécurité. Des espaces ont été spécialement créés pour accueillir ces événements comme le nouvel auditorium de 200 places et un espace d'actualités totalement modulable, réagissant de manière agile aux faits marquants et aux grands événements maritimes. Plusieurs formats y sont proposés : débats, show-room, relais de PC course, expositions dossiers, installations numériques ou encore émissions de web-tv ou web-radio, etc.

Un musée pour tous



© Musée national de la Marine/Romain Osi

Le musée national de la Marine propose de multiples possibilités de visite, pour que chacun y trouve sa place, quels que soient son âge, ses habitudes culturelles, ses connaissances, ou encore son handicap. Grâce à une vingtaine d'activités, des outils de visite en autonomie et des événements, le musée aide le visiteur à s'approprier la collection.



© AdobeStock

Un musée entièrement accessible

Le musée s'est entouré d'experts en accessibilité afin d'aller plus loin que les normes fixées par la loi du 11 février 2005 «pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap».

Pour accéder au bâtiment et à ses différentes zones, des aménagements spécifiques pensés en accessibilité universelle sont déployés : balises sonores, table d'orientation tactile à l'accueil, bande de guidage podotactile, etc.

Par ailleurs, une multitude de dispositifs a été développée afin de rendre le contenu accessible au plus grand nombre : personnes ayant un handicap physique, visuel, auditif ou mental, mais aussi personnes dyslexiques, âgées ou maîtrisant mal la langue française.

Certains sont fixes, comme les huit tables de médiation disséminées au fil des salles, intégrant des objets à toucher, des écrans avec audiodescription et traduction en LSF (Langue des Signes Française), des textes en braille et des textes et audios en FALC (Facile à Lire et à Comprendre).

En complément, des outils embarqués sont disponibles gratuitement : un «sac du marin» pour les 3-5 ans, adapté aux enfants présentant un trouble du spectre autistique, un livret de visite en FALC, un compagnon de visite sur la web-app du musée proposant audiodescription, textes en FALC et vidéo en LSF, et des objets de confort (casque anti-bruit, lunettes de soleil, balles anti-stress).

Plusieurs visites guidées universelles sont proposées : en audiodescription, en LSF et en FALC ; pour les publics du champ social en apprentissage du français ; et des visites «mieux-être» en co-construction avec l'AP-HP (Hôpitaux de Paris) pour les patients.

La scénographie adoucie

Afin de garantir le meilleur confort de visite possible à l'ensemble de ses visiteurs, le musée propose des créneaux de visite avec une «scénographie adoucie», durant lesquels les variations sonores et lumineuses sont réduites. Cette proposition s'inspire des «heures silencieuses» proposées dans certains centres commerciaux. Il s'agit ainsi d'offrir une expérience de visite plus confortable aux personnes fatigables ou hypersensibles (publics en situation de handicap mental, personnes âgées, personnes ayant des difficultés à se concentrer...).

Un musée familial

Pour les familles et les apprentis matelots, le musée met en place une **variété de visites** contées, visites guidées, ateliers et activités anniversaire. Pensées pour des tranches d'âge spécifiques (moins de 3 ans, 3-5 ans, 6-12 ans, 12-16 ans), ces activités proposent régulièrement une approche sensorielle et favorisent l'interaction pour que les familles soient actrices de la visite.

Un **parcours en autonomie** est proposé pour les parents et enfants (dès 6 ans) tout au long de la collection. En 11 étapes (6 œuvres et 5 dispositifs de médiation), les enfants apprennent et jouent autour des valeurs des gens de mer : la patience des marins du port, la vigilance du gardien de phare, la curiosité de l'explorateur, l'habileté du capitaine ou encore le calme de la figure de proue.

Pour les 3-5 ans, un **sac du marin** est disponible **gratuitement** à l'accueil, contenant du matériel sensoriel, un petit carnet de bord et une carte sensorielle, à utiliser dans huit points du parcours.

Par ailleurs, un **parcours «jeune public»** est proposé sur la **web-app** du musée : guidés par une sirène mystérieuse, les enfants découvrent les petits secrets d'une sélection d'œuvres.

Les 18-30 ans font aussi l'objet d'une attention particulière avec des activités spécifiques, au ton décalé ou ancrées dans les enjeux contemporains : la place des femmes dans l'univers maritime, les enjeux écologiques, les expressions du quotidien issues du domaine marin, etc. Ce public bénéficie aussi d'un **parcours dédié** sur la **web-app** du musée qui fait le lien, sur un ton décomplexé, entre la collection et le monde contemporain.



LA BULLE, ESPACE D'INSPIRATION SNOEZELEN

Pensé initialement pour les publics en situation de handicap mental ou ayant un trouble du spectre autistique, la « Bulle » est un **espace sensoriel en accès libre** proposé au cœur du parcours, autour de la thématique du récif et du corail. Il permet de **s'isoler, de s'apaiser et de se ressourcer** pour mieux profiter de son expérience de visite.

Le musée a collaboré avec Inclu&sens pour la conception de cet espace, entièrement co-construit avec des personnes en situation de handicap pour être au plus près de leurs besoins.

Ce nouvel espace s'inspire de la **méthode Snoezelen**, initiée dans les années 1970 aux Pays-Bas. Il s'agit d'une exploration par les sens pour favoriser la détente, l'éveil, la confiance, au profit de personnes polyhandicapées. Aujourd'hui, cette méthode est utilisée dans des institutions médicalisées (hôpitaux, EHPAD...) ou encore dans des crèches. **La création d'un espace inspiré de la méthode Snoezelen, inclusif, sensoriel, permanent et co-conçu avec des publics en situation de handicap, est une première dans un musée.**



© Musée national de la Marine/Romain Osi

Pour les familles comme pour les adultes, **une cinquantaine de dispositifs fixes** accompagnent les visiteurs dans la découverte des thématiques et des œuvres du musée : vidéos, outils high-tech, manipulations etc. Ils pourront, par exemple :

- Rencontrer des gens de mer contemporains (hommes et femmes)
- Visiter le paquebot *Paraguay* grâce à un casque de réalité virtuelle
- S'initier à un « jeu de pont », pratiqué sur le pont d'un paquebot
- Découvrir les chaînes d'intervention du sauvetage en mer, grâce à un jeu inspiré des jeux d'arcade
- Jouer à deviner les superstitions des marins
- Se mettre dans la peau d'un archéologue lors de recherches sous-marines
- Piloter un Rafale décollant d'un porte-avions

Pour une visite en toute autonomie, **une web-app gratuite** est accessible sur **téléphone mobile, sans téléchargement**. Elle comprend plusieurs parcours de visite :

- **Un parcours libre** avec du contenu enrichi sur une soixantaine d'œuvres à scanner : pistes sonores, vidéos, animations, images, infographies, archives, mais aussi des interviews de professionnels de musées, de chercheurs et historiens, de navigateurs, d'aumôniers, d'artisans...
- **4 parcours guidés** : les incontournables ; jeune public ; « décalé » pour les jeunes adultes ; et un **parcours immersif en son binaural** proposant des saynètes sonores sur la vie à bord de navires de différentes époques.

© Musée national de la Marine/Romain Osi





3

un chantier d'envergure pour un musée d'exception



1_ Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation, Palais de Chaillot, Pavillon de tête; Galerie Davioud. h2o architectes et Snehetta. © Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue. 19/01/2021
2_ Le nouveau musée, Pavillon d'About © h2o architectes et Snehetta

Pour la première fois depuis son installation au sein du Palais de Chaillot en 1943, le musée national de la Marine procède à une transformation complète de ses espaces.

Les enjeux sont divers :

- redéfinir les espaces pour diversifier l'offre culturelle
- améliorer l'attractivité du musée grâce à une scénographie spectaculaire et innovante ainsi qu'à une zone d'accueil conviviale et dynamique
- mettre aux normes et à niveau l'ensemble du musée d'un point de vue technique et réglementaire
- favoriser l'autonomie du musée en augmentant ses ressources propres grâce à des espaces dédiés (restauration, boutique, séminaires, conférences).

Mandaté par le musée national de la Marine, l'Oppic (Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture) a conduit la maîtrise d'ouvrage déléguée du chantier de rénovation.

Plusieurs chantiers ont ainsi été mis en œuvre : un chantier architectural opéré par les agences h2o architectes et Snehetta ; des interventions sur le monument historique menées par les architectes en chef des Monuments historiques Lionel Dubois puis Pierre Bortolussi ; un chantier de scénographie imaginé et dirigé par Casson Mann et la signalétique directionnelle réalisée par Contours soft design.

La rénovation du musée a aussi été l'occasion d'un vaste chantier de restauration de la collection mené par les équipes du musée.

Le projet architectural

La rénovation du musée national de la Marine par h2o architectes et Snøhetta a été motivée par la volonté de réinventer l'organisation des différents pôles afin d'offrir aux usagers du musée un cadre de travail, de visite et d'échanges attentif à leur égard. Des formes courbes et circulaires, en lien avec les formes existantes du bâtiment et en référence au mouvement naturel de l'eau, caractérisent la conception du nouveau musée.

Ce langage architectural dynamique permet de faciliter la circulation et la connectivité entre les espaces et favorise une interaction plus fluide entre les différentes zones du bâtiment. En s'appuyant sur les dispositions historiques successives de l'édifice, h2o architectes et Snøhetta ont restitué la monumentalité et les volumes de l'existant, propices à l'accueil du nouveau parcours muséal et des activités associées.

Un nouveau musée dans la continuité de l'histoire du bâtiment

Le point de départ de ce vaste projet de rénovation est la transformation du palais du Trocadéro de 1878 en palais de Chaillot mise en œuvre par Carlu, Boileau et Azéma pour l'exposition universelle de 1937. À cette occasion, les deux ailes-galeries du palais sont épaissies, et l'ensemble des intérieurs est revêtu d'un doublage abstrait pour obtenir un langage architectural moins éclectique et plus monumental. Le projet actuel instaure un dialogue délicat entre passé et futur. Le musée entre alors en résonance avec l'histoire du lieu en proposant une forme de composition et de restitution des volumes des galeries de 1937.

Un projet architectural en dialogue avec l'existant, inspiré du monde maritime

Le traitement des espaces intérieurs du musée ajoute aux courbes gracieuses du bâtiment existant d'autres formes arrondies qui participent à la définition d'un parcours fluide et continu, évoquant la dynamique naturelle de l'eau. Les visiteurs sont transportés à travers le musée, en un mouvement immersif et naturel, dans lequel plusieurs itinéraires sont possibles. Le nouveau parcours crée un tissage entre l'intervention contemporaine et l'existant, comme les flux et reflux des vagues, nous



Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation. Palais de Chaillot ; Galerie Davioud. h2o architectes et Snøhetta ©Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue

1_16/01/2020 2_15/02/2022 3_04/04/2023

rappelant sans cesse et avec une force entraînant le passé de cette institution prestigieuse. L'expérience de la visite dépasse ainsi le simple cadre du musée en emmenant l'imaginaire vers des rivages plus vastes et plus lointains.

Un parcours fluide

Les espaces et leur fonction révélés depuis le hall d'accueil

La séquence d'entrée débute par un vestibule, à l'atmosphère mystérieuse et hors du commun, et se prolonge en un hall toute hauteur d'où se dévoile progressivement la galerie Davioud, qui accueille une succession de volumes épurés et simples qui mettent en exergue l'échelle du bâtiment. Un marquage sinueux au sol accompagne le visiteur au fil des séquences qui jalonnent le parcours. La continuité ininterrompue des espaces, ainsi que le jeu de transparence, révèlent autant la géométrie des existants que la fonction des nouveaux espaces implantés en mezzanine (espace d'actualités, salon des adhérents, espaces d'exposition...).

Une boucle de visite pour une expérience intuitive

La réouverture de l'escalier historique, conçu pour le projet initial de 1878, et son intégration au parcours qui dessert les espaces d'expositions temporaires et permanentes permettent désormais de dessiner une boucle de visite lisible et intuitive. Ces mêmes espaces sont ponctuellement ouverts sur l'extérieur, répondant à la double volonté de restituer une partie du projet de 1937 et de renforcer l'ancrage du musée dans son contexte.

Se repérer dans l'espace : des connexions visuelles entre les niveaux du musée et avec ses abords

La réouverture des baies rétablit une connexion visuelle entre l'intérieur et l'extérieur du musée : la tour Eiffel et les jardins du Trocadéro sont désormais visibles depuis les espaces d'exposition. Le projet architectural réintroduit le rôle du pavillon d'about à mi-parcours : il devient le point de convergence naturel des galeries courbes. L'oculus imaginé par Davioud pour le projet de 1937, mais non réalisé, est ici mis en œuvre. Désormais révélé dans sa verticalité, le pavillon d'about assure la charnière visuelle entre les différents niveaux jusque sous la voûte initiale restituée.

L'épaisseur : un entre-deux fonctionnel

Pour ne pas impacter la scénographie qui s'insère dans un second temps au sein des espaces réhabilités du musée, l'ensemble des baies est occultable. De la même manière, les dispositifs nécessaires à l'installation des expositions, ainsi que les réseaux pour le confort thermique des espaces, sont intégrés dans les doublages muraux. L'épaisseur de l'enveloppe devient un entre-deux fonctionnel, permettant

de libérer les salles du musée des contraintes techniques sans affecter l'intégrité patrimoniale de l'existant, classé au titre des Monuments historiques.

Diversité des échelles et des points de vue : une expérience multiple au sein du musée rénové

Le dessin des mezzanines de la galerie Davioud est issu d'un dialogue géométrique fin avec les éléments en place qui n'en altèrent pas la perception et préservent de grands vides habités. Ces mêmes mezzanines séquentent et thématisent les salles qui accueillent les collections du musée en définissant différentes échelles, propices à la présentation de contenus variés. Elles offrent un point de vue en surplomb sur les galeries, à la fois exceptionnelles dans leur dimension et simples dans leur traitement, et cadrent de nouvelles perspectives sur la voûte rénovée. Par ailleurs, l'éclairage zénithal naturel est maîtrisé par l'ajout de lames-filtres, installées sous le niveau de la verrière.

Les usagers au cœur du nouveau musée

Au cœur de ce nouveau musée, les visiteurs bénéficient d'une expérience enrichie et renouvelée : la boucle qui accompagne la visite à travers les salles d'expositions permanentes et temporaires cohabite avec des espaces d'actualités et de médiation installés sur les mezzanines. Le hall d'accueil, vaste et généreux, est doté d'éléments de mobilier qui encouragent l'appropriation des espaces par ses usagers.

Les espaces techniques et administratifs, également repensés à l'occasion de la refonte de l'ensemble du musée national de la Marine, font l'objet d'une intégration fine et fonctionnelle au sein de ce vaste ensemble, facilitant ainsi la réalisation des activités quotidiennes sous-jacentes à l'organisation des expositions, des événements, et des offres à destination du public.

Une démarche conjointe entre deux agences : h2o architectes et Snøhetta

En 2016, le musée national de la Marine et l'Oppic (Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture) lancent l'appel à concours pour la rénovation du musée national de la Marine. C'est à ce moment-là qu'h2o architectes et Snøhetta se rencontrent et que les deux agences décident de concourir ensemble. L'équipe de MOE ainsi constituée est retenue parmi les 117 candidatures initialement reçues par la maîtrise d'ouvrage.



1_Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation. Palais de Chaillot ; Rez-de-chaussée. 15/02/2022 ; h2o architectes et Snøhetta © Patrick Tourneboeuf / OPPIC/Tendance Floue
2_Le nouveau musée, entrée du Palais de Chaillot © h2o architectes et Snøhetta

La conception a débuté par deux semaines intensives de développement de projet à partir du dossier de consultation : chaque agence analyse l'ensemble des éléments pour se saisir des grands enjeux du projet et élabore ses premières intentions architecturales en regard des attendus programmatiques et du contexte patrimonial unique.

À l'issue de cette période, le travail respectif d'h2o architectes et de Snøhetta est mis en commun lors d'un atelier qui se déroule pendant quatre jours consécutifs à Oslo. Les architectes des deux agences se réunissent pour confronter, tester, éprouver et conjuguer leurs propositions afin de faire émerger une vision commune et des hypothèses adaptées à l'échelle et aux spécificités du musée. Le projet s'est ainsi dessiné à quatre mains, sous la forme d'itérations en atelier de travail mené en France ou en Norvège pour les parties de l'institution accessibles au public.

L'équipe a su tirer parti des qualités et compétences propres à chaque agence, afin de mettre au service du projet une approche à la fois rigoureuse, inventive et attentive au patrimoine. Après un certain nombre d'essais pour la définition volumétrique des nouveaux programmes à insérer, la préservation du vide des galeries s'est présentée comme la solution la plus adaptée au contexte de l'opération. Le bâtiment existant – avec sa grandeur, sa simplicité de traitement et sa générosité spatiale – était l'élément fédérateur ! C'est donc par la mise en œuvre d'un projet ancré dans son site et valorisant les qualités intrinsèques du bâtiment existant que le dessin s'est mis aux services des usages.

La clarté de l'approche, la fluidité du parcours et la compréhension des enjeux du musée de demain exprimées en phase concours ont valu à l'équipe franco-norvégienne d'être désignée lauréate.

h2o architectes, en tant que mandataire, s'est chargé de la conception générale et du suivi des travaux pour la mise en œuvre des espaces : espaces d'accueil, d'exposition, de restauration, de logistique et de conservation des collections ainsi que du nouvel auditorium et des bureaux du personnel. L'agence parisienne a également assuré la coordination avec l'architecte en chef des Monuments historiques en charge du bâtiment, et l'interface avec la muséographie et la scénographie, faisant l'objet d'un second marché.

Snøhetta s'est concentrée sur l'étude de la séquence d'entrée et de l'intégration de l'accueil-billetterie. En phase chantier, Snøhetta a accompagné h2o architectes pour apporter son expertise pour la mise en œuvre de procédés techniques de certains ouvrages.

| h2o architectes

h2o architectes est une agence de création et de reprogrammation architecturale, patrimoniale et urbaine. Elle développe des programmes variés à différentes échelles: logements, espaces publics, nouveaux quartiers, environnements de travail et d'enseignement et équipements culturels.

h2o architectes a été fondé en 2005 par Charlotte et Jean-Jacques Hubert. Antoine Santiard a rejoint la structure en tant qu'associé en 2008. L'agence

a été lauréate des Albums des Jeunes Architectes et Paysagistes (AJAP) la même année, nommée au prix de la première œuvre de l'Équerre d'argent en 2012 et a reçu le prix «Europe 40 under 40» en 2014. En 2016, les trois associés créent Eugène architectes du patrimoine pour résoudre les enjeux de restauration des Monuments historiques.

Face à la complexité des contextes abordés et leurs caractères patrimoniaux ou sociaux, les membres de l'agence ont construit une démarche agile, capable de résoudre chaque situation de façon singulière par la concertation.

Les projets sont conçus de manière ouverte, dans un dialogue fin avec l'histoire des lieux, systématiquement interrogée et toujours enrichie.

Les programmes sont questionnés pour dépasser la commande et faire émerger des lieux renouvelés qui ouvrent à l'appropriation, laissée à l'initiative des habitants. Plus que des espaces, h2o architectes construit des lieux qui se pratiquent et qui se vivent.

Le travail de l'agence a fait l'objet de la monographie *Ouvertures / Openings*, parue en 2020 aux éditions Park Books.

Quatre projets parisiens ont également été publiés: le réaménagement du Musée d'Art Moderne (*Modern Modern*, Park Books, 2019), les logements en pierre massive avenue Félix Faure (*Construire en pierre massive à Paris*, Building Books, 2020), le réaménagement de la place de la Madeleine (*Faire place, à la Madeleine*, Building Books, 2020) et la transformation complète de la Caserne de Reuilly (*De la caserne aux logements, Reuilly Paris 12^e*, Pavillon de l'Arsenal, 2021).

« h2o architectes est très heureux et fier d'avoir œuvré avec Snøhetta pour la rénovation du musée national de la Marine, dernier musée national parisien à faire l'objet d'une réhabilitation complète. Le lieu, les collections et l'histoire de ce musée nous ont apporté une matière riche et complexe à révéler et à projeter dans un ancrage contemporain. Le travail mené par h2o et Snøhetta a permis de faire émerger une articulation sensible entre passé et futur, autant de défis auxquels le monde de la mer doit lui-même faire face. Le nouveau musée, tout autant que la mission qu'il porte, est notre bien commun à partager. Nous nous réjouissons que le public puisse redécouvrir cet univers au cœur des grandes galeries et des collections. » Antoine Santiard, architecte associé, h2o architectes

OPPIC MAÎTRE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉ

L'Oppic, Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture, est un établissement public de maîtrise d'ouvrage publique travaillant pour le compte de l'État et de ses établissements. Il est spécialisé dans la maîtrise d'ouvrage des équipements culturels et dans la restauration et la valorisation des monuments historiques. Il travaille en premier lieu pour le compte du ministère de la Culture et ses opérateurs, mais peut effectuer ses missions pour d'autres ministères.



1. Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation. Palais de Chaillot ; Galerie Davioud. 11/01/2023; h2o architectes et Snøhetta. © Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue
2. Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation. Palais de Chaillot. Pavillon de tête ; Galerie Davioud. 11/01/2023; h2o architectes et Snøhetta. © Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue.

| Snøhetta

Snøhetta a été fondée comme un collectif pluridisciplinaire autour du concours lauréat pour la nouvelle Bibliothèque d'Alexandrie en 1989. L'agence porte le nom d'une montagne en Norvège, affirmant dès l'origine l'importance que Snøhetta accorde au contexte et à l'environnement. Snøhetta rassemble aujourd'hui plus de 350 collaborateurs à travers le monde, de 32 nationalités, basés dans 8 agences au fonctionnement autonome. Les agences travaillent en réseau, et sont ainsi en capacité de s'appuyer sur la richesse d'expériences accumulées dans les projets de Snøhetta à travers le monde tout en s'insérant parfaitement dans leur contexte local.

Depuis ses débuts, Snøhetta s'est fait remarquer à travers le monde pour ses bâtiments culturels, parfaitement intégrés dans leur environnement et ouverts sur la ville, que ce soit l'emblématique Opéra d'Oslo, l'extension du musée d'art contemporain SFMOMA à San Francisco, le Mémorial du World Trade Center à New York, ou encore en France avec la réalisation du Centre International de l'Art Pariétal Lascaux IV. Dans chacun de ses projets, une attention particulière est portée à l'accessibilité et à la flexibilité des espaces mais aussi à l'étroite collaboration avec les équipes scientifiques des établissements culturels.

Snøhetta est établie à Paris depuis 2018: 30 architectes, paysagistes et designers forment une équipe pluridisciplinaire, à la fois ancrée dans les valeurs et l'identité de Snøhetta et expérimentée dans le contexte français. Après l'ouverture de Lascaux IV en 2017, l'agence a livré en 2020 le nouveau siège du groupe Le Monde et la rénovation du musée Carnavalet. Depuis, le studio parisien travaille sur des projets de typologie très diversifiée, comme les réhabilitations du Théâtre des Amandiers à Nanterre et du Musée d'Histoire Naturelle à Lille, ou la construction d'un

Planétarium et Observatoire à Douai. L'agence réalisera aussi la Cour nationale du droit d'asile à Montreuil, le hub énergétique Euraénergie à Dunkerque, mais aussi des projets urbains et paysagers comme le réaménagement complet du boulevard de la Croisette à Cannes.

« Je suis fier et honoré de la contribution de Snøhetta à la réinvention des espaces de l'iconique musée national de la Marine, et de sa participation au renouveau de son héritage: la relation de la France avec les océans de ce monde. La collaboration avec h2o architectes, et sa compréhension de l'Histoire et du patrimoine bâti français, ont été une véritable source d'inspiration. Ensemble nous nous réjouissons de voir le public s'approprier les espaces du musée et redécouvrir les vastes collections qu'abrite l'institution. »

Kjetil Trædal Thorsen, architecte fondateur, Snøhetta

Le projet scénographique



La « vague » imaginée par Casson Mann dans la Traversée « Tempêtes et naufrages » © Casson Mann/LMNB

| Une scénographie originale conçue par Casson Mann

La démarche de Casson Mann s’ancre dans le désir de faire du musée une institution vivante, qui lie les histoires de la mer aux connexions profondes que la nation entretient avec elle et ce, pour un large public. Leur approche se construit autour de la nécessité de captiver et d’inspirer le plus grand nombre, pour faire du musée un lieu porteur de sens pour notre époque et pour la vie des gens qui la traversent. Le projet doit sublimer la collection comprenant de nombreuses œuvres jamais ou peu présentées, avec ce message porté que la mer fait partie de nous, qu’elle joue un rôle dans nos vies.

Le musée national de la Marine est une institution moderne et vivante, et non uniquement un lieu d’exposition d’objets historiques. Le but est de conter des histoires, de divertir, et de faire plaisir. Ici, la mer est présentée dans son contexte social et culturel au sens large. Ainsi, le

design retenu vient sublimer les espaces sobres et élégants créés suite à la rénovation architecturale. Il utilise la courbe de l’édifice afin que la traversée du visiteur soit naturelle et intuitive. D’un même mouvement, jouant au mieux avec les volumes du bâtiment, les visiteurs sont incités à s’aventurer dans ces lieux où sont introduites des installations sculpturales de grandes dimensions.

L’expérience du visiteur est au cœur de la conception scénographique, l’idée étant qu’il puisse comprendre, s’amuser et se détendre lors de son voyage au sein du musée. Pour ce faire, le public est invité à faire ses propres choix, suivre son propre cap, et ainsi donner à sa visite la forme qui lui convient le mieux, en suivant le flot de ses intérêts et envies du moment. Le parcours scénographique laisse une grande liberté aux visiteurs afin qu’ils profitent au mieux de la richesse de la collection.

Pour attirer et intéresser un public large et divers, incluant familles, jeunes, amateurs, néophytes, visiteurs individuels, personnes en situation de handicap, groupes... la scénographie propose des univers immersifs d’une grande beauté dans lesquels, grâce à la mise en scène, et évidemment grâce aux œuvres, les visiteurs sont immédiatement immergés de manière émotionnelle et sensorielle. Les lieux d’exposition sont construits de manière à révéler de nouveaux angles et des approches originales, notamment concernant les problématiques et défis maritimes actuels.

L’accessibilité est un aspect clé du musée, qui souhaite dépasser les exigences légales. La scénographie a été créée pour inclure des personnes à mobilité réduite, des déficients auditifs ou visuels, des personnes ayant des difficultés d’apprentissage ou encore sujets à des troubles psychiques. Outre les installations sculpturales monumentales, telles qu’une vague ou des conteneurs, la scénographie compte une cinquantaine de dispositifs audiovisuels, interactifs ou manipulateurs.

| Casson Mann

Reconnue parmi les meilleures agences de scénographie au monde, Casson Mann est une agence britannique spécialisée dans le design interprétatif. La vocation de Casson Mann est de créer des projets sur mesure et innovants, pour ses clients internationaux.

L’agence intervient dans la conception de musées, d’expositions et de centres d’interprétation, que ce soit dans le cadre de nouvelles constructions ou au sein de sites patrimoniaux et de monuments historiques. Pour placer les visiteurs au cœur de son approche, Casson Mann considère le contenu, la forme et l’espace comme un seul ensemble. Quelle que soit l’histoire à raconter, des présentations riches en collections aux installations numériques, l’objectif de Casson Mann est de proposer une expérience variée et inoubliable, au-delà des attentes des visiteurs.

À Paris, Casson Mann conçoit actuellement Le Palais de la Découverte, dont l’ouverture est prévue en 2025. Le lancement du nouveau parcours scénographique du Palais du Tau à Reims est programmé la même année. Le musée national de la Marine est sa première réalisation dans la capitale française.

LE CHANTIER DES COLLECTIONS

Débuté en 2016, le transfert de la collection vers le centre de conservation et de ressources à Dugny, l'un des plus modernes d'Europe, a constitué la première étape de la rénovation du musée à Chaillot. Plus de 3 800 objets de collection ont été déplacés du site de Chaillot vers le centre de conservation et de ressources, et 36 000 ouvrages ont été traités en dépoussiérage et conservation curative.

Toutes les œuvres présentées dans le nouveau parcours de Chaillot ont été restaurées, ce qui constitue un engagement scientifique et financier fort. En effet, le nouveau projet présente environ 1 000 œuvres, de natures extrêmement variées, allant des maquettes de bateaux aux tableaux, en passant par des œuvres en matériaux contemporains ou des textiles.

Pour réussir cette mission, le musée national de la Marine dispose d'un atout important: son atelier de restauration. Depuis un siècle, ses membres se transmettent le savoir-faire hérité des anciens ouvriers des arsenaux, enrichi par les connaissances contemporaines de la conservation-restauration. Aujourd'hui, l'atelier emploie trois restauratrices du patrimoine et détient une compétence nationale en matière de restauration des maquettes de bateaux et des gréements. Logiquement, celles-ci ont été chargées de la restauration de tous les modèles de bateaux. Du monumental *Royal Louis* aux paquebots contemporains, sans oublier les bijoux de la collection Trianon, ce sont plus de 100 maquettes, chacune avec son histoire, ses spécificités et ses besoins, qui ont bénéficié d'une restauration sur mesure.

Les autres œuvres ont été restaurées en externe par près d'une centaine de restauratrices indépendantes, de presque toutes les spécialités: métal, céramique, textile, papier, sculpture, peinture, photographie, arts graphiques, matériaux contemporains, mobilier, cadre... Les restaurations ont duré deux ans (2021 et 2022). Les *Vues des ports de France* de Joseph Vernet et les autres dépôts du musée du Louvre ont été restaurés au Centre de recherche et de restauration des musées de France (C2RMF).

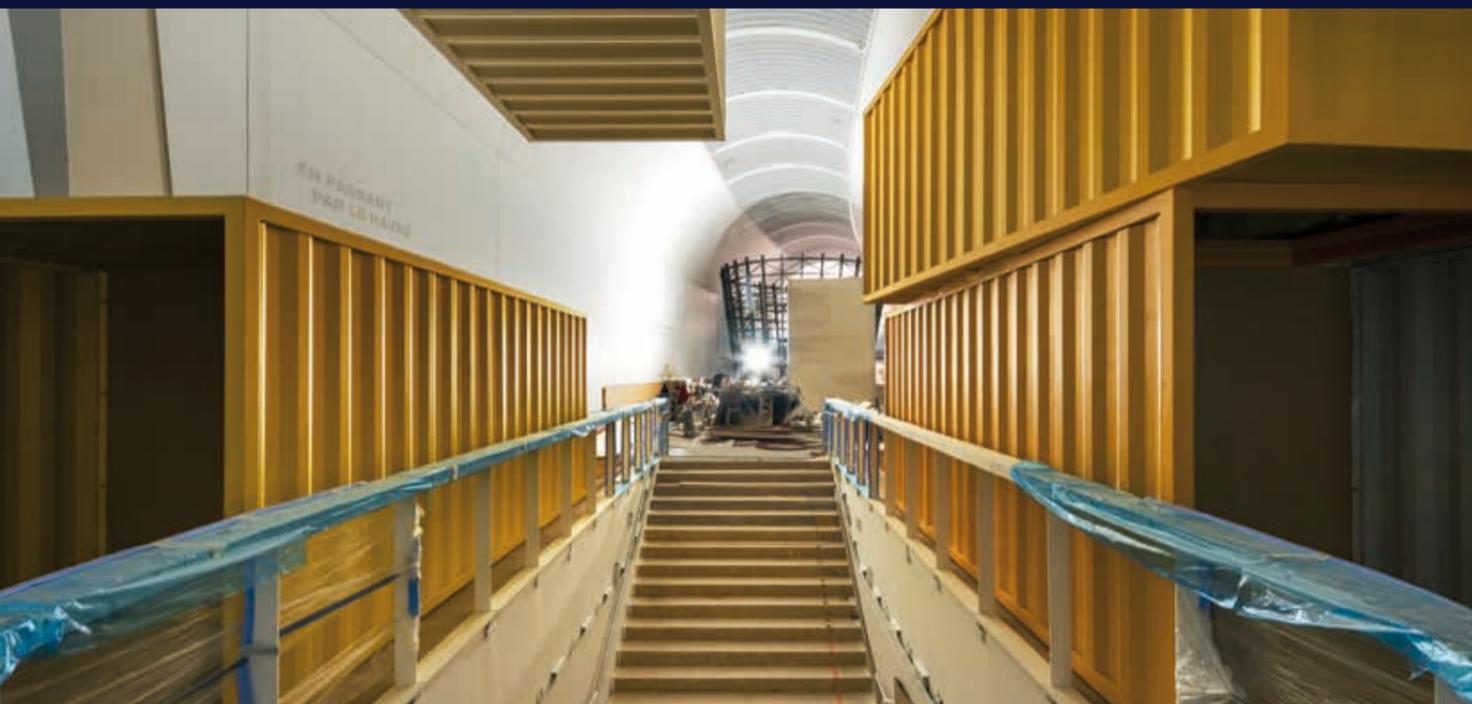


© Musée national de la Marine/A.Fux

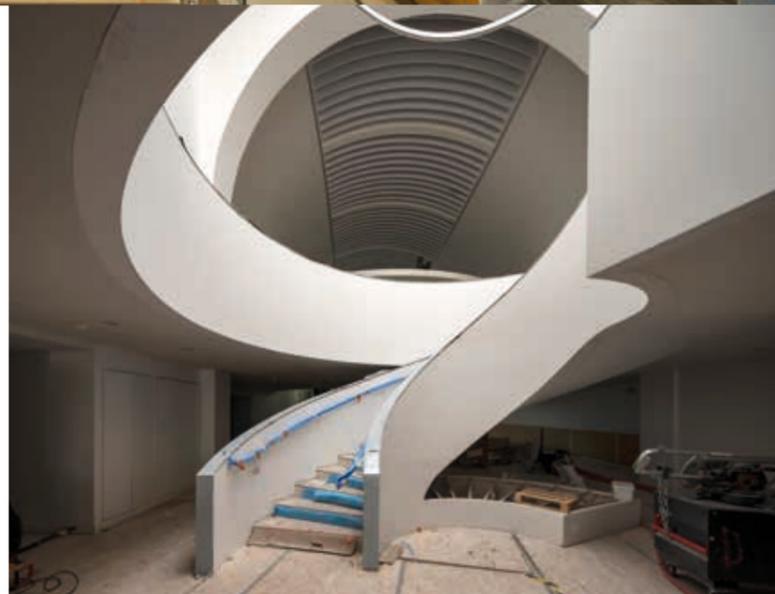


Restaurateurs à l'œuvre au centre de conservation et de ressources du musée national de la Marine © Musée national de la Marine

Le chantier de rénovation en chiffres et en dates



Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation, Palais de Chaillot, Galerie Davioud, rez-de-chaussée. 04/04/2023 ; h2o architectes et Snøhetta © Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue



Musée national de la Marine, Paris. Chantier de rénovation, Palais de Chaillot, Escalier vers la mezzanine en galerie Davioud. 04/04/2023 ; h2o architectes et Snøhetta. © Patrick Tourneboeuf/OPPIC/Tendance Floue

Les dates clés de la rénovation

2016

Octobre : lancement du concours de maîtrise d'œuvre pour la rénovation du musée national de la Marine

2017

Mars : fermeture du musée au public

Avril : désignation de l'architecte bâtiment

Novembre : début du chantier des collections

2018

Octobre : sortie du *Canot de l'Empereur*

Décembre : fin du chantier des collections

2019

Février : lancement du concours pour la scénographie

Juillet : lancement du concours pour la signalétique générale et spécifique

Septembre : désignation de l'équipe de maîtrise d'œuvre lauréate du concours pour la scénographie

Octobre : début du chantier du bâtiment

2020

Suite des études de la muséographie et du chantier

Mars : désignation de l'équipe de maîtrise d'œuvre lauréate du concours pour la signalétique générale et spécifique

2022

Dernière phase du chantier bâtimentaire et début du chantier scénographique

2023

Été : fin du chantier bâtimentaire et scénographique ; chantier d'installation des œuvres (hors grands formats réinstallés entre novembre 2022 et juin 2023)

Mi-novembre : ouverture au public

Les chiffres clés de la rénovation

6 années de rénovation

• 46 entreprises impliquées dans le chantier

• 8 000 m² à réinventer et 2 500 m² de parcours semi-permanent

• Plus de 1 000 œuvres exposées de tous formats et sur tous supports (modèles, objets scientifiques et techniques, armes, peintures, arts graphiques et décoratifs, audiovisuel...) dans le parcours semi-permanent

• Plus de 35 000 objets de collection à conserver et valoriser dont :

- 2 822 maquettes de bateaux

- plus de 7 000 peintures et dessins

- 5 220 photographies

• Près de 50 dispositifs de médiation : manipulations, dispositifs numériques, immersifs, interactifs...

• Coût toutes dépenses confondues : 71,2M€ TDC / TTC

Les acteurs de la rénovation

Maître d'ouvrage

Musée national de la Marine

•

Maître d'ouvrage délégué

Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture

•

Assistants à maîtrise d'ouvrage

-* OPC : Batscop

-* OPC interfaces : Setec Opency

-* Contrôle technique : Risk Control

-* Coordonnateur SPS : Qualiconsult Sécurité

-* Accessibilité : Handigo

-* Climat : H3C

-* Environnement : Oasiis

-* Sûreté- Sécurité des Publics (SSP) : Sur&tis

-* Audiovisuel pour les parties rénovation, scénographie et signalétique : SG Conseil

•

Maîtrise d'œuvre rénovation

-* Architectes : h2o architectes (mandataire), Snøhetta (architecte associé)

-* Bet structure : Équilibre Structures

-* Bet fluides : Igrey Ingénierie

-* Économiste : VPEAS

-* Éclairage : Agence On

-* Acoustique : Impédance

-* Prévention sécurité incendie :

Casso & Associés

Maîtrise d'œuvre Monument historique (clos et couvert)

-* Architecte en chef des Monuments historiques : Pierre Bortolussi

•

Maîtrise d'œuvre scénographie

-* Mandataire scénographe : Casson Mann

-* Économiste et OPC : Adéquat

ingénierie

-* Graphiste : Praline

-* Concepteur lumière : 8'18

-* Acousticien : Think acoustique

-* Accessibilité : Polymorphe Design

-* Équipement audiovisuel : RC Audiovisuel

-* Ingénieur structure : GMGB

-* Ingénieur CFO/Cfa/CVC : ANA ingénierie

-* Consultant maintenance : Igrey Ingénierie

•

Maîtrise d'œuvre signalétique

-* Signaléticien : Contours soft design

-* Bureau d'études technique pour l'audiovisuel : Approche Audiovisuel

-* Design 3D et conception maquette tactile : Tactile studio

Entreprises

Ouverture en façade pour sortie des grands formats de collection :

-* Lot 01 Maçonnerie : Degaine

-* Lot 02 Métallerie : Laber Métal

Rénovation (sous MOE h2o architectes)

-* Curage / Désamiantage / Déplombage (travaux préalables) : Premys

-* Lot 01 Démolitions / Gros Œuvre : Eiffage Construction Équipements Réhabilités

-* Lot 02 Métallerie / Serrurerie : Chauvin

-* Lot 03 Menuiseries intérieures

/ Protections solaires : Les Établissements Giffard

-* Lot 04 Cloisons / Doublages / Plâtrerie : Spie Partésia

-* Lot 05 Plafonds suspendus : DBS - Haguenier

-* Lot 06 Façades vitrées / Garde-corps vitrés : AF2M

-* Lot 07 Revêtements de sols et Faïence : S.E.R.

-* Lot 08 Peinture / Signalétique : Maison Dureau

-* Lot 09 Réseaux et équipements scénographiques : Videlio

-* Lots 10-11 Électricité CFO-CFA : SNEF/SNEF Connect

-* Lot 12 CVC : Balas

-* Lot 13 Plomberie / Sanitaires : UTB

-* Lot 14 Projecteurs

scénographiques : EUROSEP

-* Lot 15 Appareils élévateurs : TK ELEVATOR

-* Lot 16 Parquet : Parquets Briatte

-* Lot 17 Mobilier / Agencement : Bonnardel

-* Lot 18 Plafonds lumineux : Serrurerie de la Parette

-* Lot 19 Gradins mobiles : Jezet Seating

Restauration Monument historique (Pierre Bortolussi, architecte en chef des Monuments historiques)

-* Lot 01 MH Métallerie / Serrurerie / Miroiterie : Technibat-Ateliers des Ternes (mandataire) et Scaff & Co (cotraitant)

-* Lot 02 MH Maçonnerie : Degaine

-* Lot 03 MH Parqueterie : Parquets Briatte

-* Lot 04 MH Menuiserie / Mobilier : Les Établissements Giffard

-* Lot 05 MH Ascenseur : TK Elevator

Scénographie des espaces semi-permanents (sous MOE Casson Mann)

-* Lot SC01 Agencement scénographique et vitrines :

Gruppfallani

-* Lot SC02 Génie climatique : Axima Concept

-* Lot SC03 Électricité Courants forts et faibles : SNEF

-* Lot SC04 Éclairage

scénographique : Artechnic

-* Lot SC05 Équipement audiovisuel : ETC Audiovisuel

-* Lot SC06-1 Grande structure - A5 Charpente acier : Normacadre

-* Lot SC06-2 Grande structure

- Ossature et menuiserie bois : Gruppfallani

-* Lot SC06-3 Grande structure - Plâtrerie, peinture : Atelier Louis Del Boca

-* Lot SC07 Manipulations, dispositifs sensoriels : Aveam

-* Lot SC08 Graphisme signalétique : Boscher

-* Lot AV01 Spectacles audiovisuels immersifs : Clap 35

-* Lot AV02 Dispositifs audiovisuels (tournages, interviews et documentaires) : Grand Angle

-* Lot AV03 Dispositifs interactifs multimédias et animations : Squint Opéra

-* Lot AV04 Interactifs et jeux multimédias : MG Design

-* Cabine SNA en Galerie 1 :

Agencement Paul Champs

-* Peinture décorative : Odile Bouxirot

Signalétique (sous MOE signalétique : Contours soft design)

SG01 : signalétique fonctionnelle : Boscher

SG02 : signalétique spécifique : Boscher

SG03 : signalétique dynamique : Procom

SG04 : plateau table tactile : Okeenea

l'institution



Le Palais de Chaillot © Musée national de la Marine/Maurine Tric



Site de Port-Louis © Musée national de la Marine/Romain Osi

Centre des cultures maritimes ouvert à tous, le musée national de la Marine a pour vocation d'être la vitrine et le conservatoire patrimonial de toutes les marines. Il possède l'une des plus belles et des plus anciennes collections au monde, retraçant 250 ans d'aventures maritimes et navales. Établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère des Armées, c'est à la fois un musée d'art et d'histoire, de sciences et techniques, d'aventures humaines et de traditions populaires, engagé dans les grands enjeux maritimes du XXI^e siècle.

Constitué en réseau, le musée national de la Marine est présent sur sept sites : à Paris, en Seine-Saint-Denis avec son centre de conservation et de ressources, mais aussi sur le littoral atlantique, à Brest, Port-Louis et Rochefort (sur deux sites), ainsi que sur la côte méditerranéenne, à Toulon. Cette implantation territoriale lui permet d'entretenir des liens forts avec les cultures maritimes locales et de promouvoir une politique active d'expositions et d'événements faisant de cette institution le lieu vivant de sensibilisation aux enjeux de la mer d'aujourd'hui et de demain.

L'histoire du musée national de la Marine

Du Louvre au Palais de Chaillot

1748 est la date assignée à l'origine de la collection : l'encyclopédiste et inspecteur de la marine Henri-Louis Duhamel du Monceau offre au roi Louis XV la collection de modèles de navires et de machines portuaires qu'il a rassemblée dans les arsenaux. Installée en 1752 au premier étage du Louvre près de la salle de l'académie des Sciences, la « Salle de Marine », à caractère technique, a une vocation pédagogique à destination des élèves de l'école d'ingénieurs constructeurs de la Marine.

En 1801, une éphémère galerie navale voit le jour au sein du nouveau ministère de la Marine, dans l'Hôtel de la Marine, place de la Concorde. Les *Vues des ports de France*, peintes par Joseph Vernet entre 1754 et 1765, y rejoignent modèles et objets techniques.

En 1827, le musée Naval est réinstallé au Louvre où il regroupe des collections dispersées dans les arsenaux et les palais officiels, tandis que des salles sont créées au sein même des arsenaux, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Ce musée conserve tout au long du XIX^{ème} siècle une dimension technique et historique que procurent les modèles de navires anciens et contemporains, auxquels s'ajoutent des tableaux et des œuvres d'art choisis pour leur valeur de témoignage historique. La dimension ethnographique est apportée par les collections produites par des missions d'exploration et des expéditions coloniales (les ministères de la Marine et des Colonies ne font qu'un jusqu'en 1893). L'amiral Pâris, directeur de 1871 à 1893, membre de l'académie des Sciences et fondateur de l'ethnographie nautique, constitue une collection de près de 400 modèles d'embarcations traditionnelles d'Europe mais surtout d'Asie et d'Océanie qui reste un ensemble sans équivalent dans le monde. Considéré comme le sixième département du Louvre, le musée naval se déploie sur 2 000 m² dans 19 salles.

Le musée, rattaché au ministère de la Marine depuis 1919, rejoint le nouveau Palais de Chaillot construit pour l'Exposition universelle des Arts et techniques dans la vie moderne de 1937. Ses collections, mises à l'abri à la veille de la guerre, intègrent l'aile Passy de Chaillot à partir de 1942.



Le Palais de Chaillot entre les années 40 et 60 © Musée national de la Marine/DR



Au Palais de Chaillot et sur le littoral (1943-1996)

À l'occasion du deuxième Salon de la Marine, organisé du 4 juin au 3 juillet 1943, le musée présente une première sélection de modèles réduits et de sculptures navales. Centré tout d'abord sur l'histoire de la marine de guerre, le propos historique se complète peu à peu de galeries thématiques consacrées à l'exploration sous-marine, à la marine marchande, à la plaisance ou à l'hydrographie, toujours sous l'angle de l'histoire nationale. L'offre proposée aux visiteurs se diversifie : aux rêves de gloire et d'horizons lointains viendront s'ajouter la fascination pour les outils du progrès scientifique et technique, l'engouement pour la voile sportive, la nostalgie des croisières transatlantiques, l'émotion provoquée par les œuvres inspirées par la mer. Parallèlement à ce programme muséographique, un ambitieux centre de ressources documentaires est constitué afin d'accueillir chercheurs et passionnés.

Les musées du littoral, héritiers des anciennes salles des arsenaux de Cherbourg, Brest, Lorient, Toulon, éprouvés par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale, sont rattachés dès 1947 au musée. En réponse à des demandes locales, d'autres implantations sont créées par la suite, gérées par les municipalités ou à travers l'association des Amis du musée de la Marine. Ce réseau, qui comptera jusqu'à 15 sites, ne résistera pas au mouvement de découverte du patrimoine maritime qui se traduira à partir des années 1980 par la création de musées consacrés aux spécificités maritimes locales.

Après avoir été menacé d'éviction du Palais de Chaillot en 1996, en raison de la création d'un musée des Arts premiers, le musée de la Marine a changé de cap et a développé un ambitieux projet de renouvellement. Un premier projet scientifique et culturel (PSC) est formulé en 1998. Progressivement, le musée se hisse parmi les grands acteurs de la scène culturelle parisienne et dans le paysage muséal maritime français. Pendant cette période, le musée se fait remarquer par ses grandes expositions : *Les marins font la mode* (2009) ; *La grande aventure des phares* (2012) ; *Maturin Méheut* (2013) ; *Dans les mailles du filet* (2015)... En 2016, le musée national de la Marine a renouvelé son projet scientifique et culturel (PSC) avec l'ambition de devenir LE haut lieu culturel maritime du XXI^{ème} siècle. Le chantier du site parisien, pensé comme une véritable refondation, est l'élément clé de ce nouveau PSC. Fermé au public en 2017, le site de Chaillot rouvre après 6 ans de travaux. Dans ce nouvel écrin, le musée national de la Marine se réinvente en haut lieu culturel maritime contemporain, ouvert sur le monde et sur son temps, un forum permettant la rencontre et l'échange autour des grands enjeux qui parcourent la planète bleue.

Un musée en réseau

Grâce à son fonctionnement en réseau, le musée national de la Marine constitue un grand centre du patrimoine maritime, présent à Paris et sur les côtes atlantiques et méditerranéennes, où les thèmes et les collections proposées reflètent l'histoire locale.

Brest : un château aux dix-sept siècles d'histoire

À la pointe de la Bretagne, le château de Brest témoigne d'un destin mêlé à celui de la mer, à l'histoire d'une ville, d'une région et d'un pays tout entier. La collection du musée y retrace l'histoire de la Marine et atteste des liens étroits avec la ville. La visite du château permet également de découvrir les magnifiques vues sur la rade, la Penfeld, la ville et ses ports.

Rochefort : l'aventure maritime à travers deux musées

À Rochefort, le musée est implanté dans un monument historique, l'Hôtel de Cheusses, l'un des plus anciens bâtiments civils de la ville. Logis du dernier seigneur de Rochefort, il devient la première résidence des Chefs d'escadre à la création de l'arsenal en 1666. La collection présentée, tout comme le bâtiment, témoigne de l'aventure historique de l'arsenal de Rochefort. Le musée propose également à Rochefort de découvrir l'Ancienne École de Médecine Navale. Inaugurée en 1722, elle fut la première au monde et se visite aujourd'hui encore telle qu'elle était au milieu du XIX^{ème} siècle. C'est à la fois un musée, un monument historique, une bibliothèque scientifique et un lieu de mémoire.



Port-Louis



Toulon



Brest



Dugny



Rochefort

Photos des sites du réseau (sauf Dugny) © Musée national de la Marine/Romain Osi

Port-Louis : un musée au cœur de la citadelle

Située sur l'Atlantique à l'entrée de la rade de Lorient, la citadelle de Port-Louis est un site fascinant édifié en 1618. Installé au cœur de cette citadelle, le musée national de la Marine présente une exceptionnelle collection d'embarcations, d'instruments de navigation anciens et de modèles historiques. Son parcours muséographique, qui s'articule autour de deux espaces thématiques – l'un traitant de l'histoire du sauvetage en mer et l'autre des navires naufragés de la route des Indes – en fait un pôle muséal de premier ordre.

Toulon : le port du Levant

Véritable mémoire de l'arsenal, le musée retrace la manière dont Toulon est devenu progressivement le plus grand port de guerre de la Méditerranée dès le règne de Louis XIV. Maquettes monumentales, plans-reliefs, peintures et instruments scientifiques racontent la création de son arsenal et le destin exceptionnel du port militaire depuis plus de 350 ans.

Dugny : un centre de conservation et de ressources à la pointe des dernières techniques

Centre de conservation et de ressources, situé sur la commune de Dugny, en Seine-Saint-Denis, le musée national de la Marine dispose d'un site à la pointe des dernières techniques de conservation. Celui-ci accueille dans ses espaces les collections en réserve, la bibliothèque, la documentation, la photothèque et les ateliers de restauration du musée.

Mécènes et partenaires

Mécènes de la rénovation

Grand mécène bâtisseur



Grand sponsor bâtisseur



Mécènes bâtisseurs



Mécènes associés



Partenaires institutionnels



Informations pratiques et contacts

HORAIRE D'OUVERTURE

Le musée est ouvert tous les jours, sauf le mardi, de 11h à 19h et propose des nocturnes le jeudi jusqu'à 22h.

LIBRAIRIE-BOUTIQUE

Véritable concept-store de la mer, la librairie-boutique gérée par Arteum propose une gamme de produits variés dont certains imaginés et conçus spécifiquement. Lieu vivant, la librairie-boutique propose également des événements réguliers (dédicaces, etc.).

RESTAURANT

Le restaurant du musée, nouvel espace créé à l'occasion de la rénovation, géré par Monument Café, fait la part belle aux produits de la mer. La carte du restaurant est conçue pour les publics familiaux, et se transforme en « bar à huîtres » pendant les nocturnes du musée.

CENTRE D'AFFAIRES

Le centre d'affaires, constitué d'un foyer-auditorium de 200 places et de 6 salles de séminaires, est dédié à l'accueil d'événements d'entreprise. Écrin de choix, avec une vue sur la Tour Eiffel, il est entièrement équipé pour permettre une expérience optimale et s'adapter à tous types d'événements.

BILLETTERIE EN LIGNE

<https://billetterie.musee-marine.fr/>

MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE

Palais de Chaillot
17 place du Trocadéro et du 11 Novembre
75116 Paris
T.01 53 65 69 69
www.musee-marine.fr

CONTACTS

Musée national de la Marine

Service Communication et Mécénat

Rémy Hoche, chef de service - r.hoche@musee-marine.fr

Anne-Laure Reynders, chargée des relations presse

al.reynders@musee-marine.fr

Relations presse

Alambret Communication / 01 48 87 70 77

Marion Gales & Émilie Harford

musee-marine@alambret.com



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**MUSEE
NATIONAL
DE LA MARINE**

www.musee-marine.fr

