

SOMMAIRE

I - Rappel des données	1
II - Situation domaniales des magasins généraux	2
III - Avis des institutions et services concernés	7
IV - Données juridiques et financières pour utiliser les espaces	10
V - Coût total et planning de l'opération	16
VI - Conclusion	20
Annexes	21

LE MUSÉE DE LA MARINE AU QUAI D'AUSTERLITZ ?

I - RAPPEL DES DONNÉES

- 1 - Afin de donner aux arts d'Afrique, des Amériques, d'Océanie et de l'Insulinde leur juste place dans les institutions muséographiques de la France, la Commission, présidée par Monsieur Jacques Friedmann a préconisé en Août 1996, la création d'un musée de l'Homme, des Arts et des Civilisations, d'une surface totale de 31.000 m², comprenant 8.000 m² de réserves enterrées.

Le nouveau musée résulterait d'une fusion des collections du MAAO et la section ethnologique du musée de l'Homme.

- 2 - La commission Friedmann avait suggéré que ce nouveau musée soit implanté dans l'aile Passy du Palais de Chaillot, conduisant par conséquent, au départ du musée de la Marine qui occupe 8.000 m² dans l'aile Passy du palais de Chaillot, et au transfert de ce dernier au MAAO de la porte Dorée. Ce transfert, techniquement réalisable pour le coût de 200 MF., n'a pas reçu l'accord du musée de la Marine et son autorité de tutelle, le Ministère de la Défense a demandé à Monsieur Jean-François Deniau de rechercher un site qui conviendrait au musée de la Marine en faisant en sorte que ce déménagement soit l'occasion de lui assurer son développement. (*annexe 2, lettre à J.F. Deniau*).

- 3 - Monsieur Jean-François Deniau et son équipe ont examiné principalement huit sites à Paris et en région parisienne, un transfert dans d'autres régions étant à priori exclu :

- le quai Branly (espace Eiffel-Branly),
- le Grand Palais,
- les Magasins Généraux d'Austerlitz,
- l'île Seguin,

- l'île Monsieur,
- les Magasins Généraux de la Villette,
- le MAAO,
- les Grands Moulins de Paris.

Après des études de faisabilité sommaires de ces sites, trois ont retenu l'attention de J.F. Deniau, le quai Branly, le Grand Palais et le quai d'Austerlitz.

Le Ministère de la Culture ayant d'autres projets pour le Grand Palais, plus conformes à sa vocation initiale de lieu d'expositions et d'évènements, et le quai Branly n'étant pas, à priori, réservé pour un équipement public, le site du quai d'Austerlitz a été retenu comme présentant plusieurs qualités propres au projet, tout en comportant certaines contraintes.

- 4 - Une étude particulière de faisabilité a donc été demandée par le Ministère de la Culture en liaison avec le Ministère de la Défense (*voir annexe 1*), pour étudier les aspects financier, juridique et architectural de ce site d'Austerlitz, ainsi que le planning de réalisation, étant entendu que le transfert du Musée de la Marine devait être un préalable aux travaux du nouveau musée des Arts Premiers afin d'éviter une fermeture longue au public ou une mise en caisses qui pourrait être fatale au Musée de la Marine.

II - SITUATION DOMANIALE DES MAGASINS GÉNÉRAUX D'AUSTERLITZ

1 - STATUT DOMANIAL DU TERRAIN D'ASSIETTE

Le port d'Austerlitz est inclus dans la circonscription du Port autonome de Paris, laquelle a été délimitée par un décret du 21 septembre 1970. Le terrain d'assiette du Port d'Austerlitz (qui constitue une emprise au sol d'environ 20.000m²) ainsi que la partie du fleuve en bordure du quai (sur 20 mètres d'avancée) sont entièrement remis en gestion au Port autonome de Paris.

Le Port autonome de Paris est un établissement public de l'Etat, placé sous la tutelle du ministre de l'équipement, qui a été créé par la loi du 24 octobre 1968. L'article 3 de cette loi distingue entre " *les terrains, berges, quais, plans d'eau, et immeubles affectés à la navigation de commerce qui sont situés à l'intérieur de la circonscription du Port autonome*

de Paris, sont incorporés de plein droit dans le domaine public de l'Etat et demeurent propriété de l'Etat" dont " la gestion est assurée par le Port autonome " et " les autres immeubles nécessaires à la gestion des installations du Port qui ressortissent du domaine privé de l'Etat et sont affectés en pleine propriété au Port autonome de Paris. "

Un décret d'application en date du 21 mai 1969 a fixé les règles de fonctionnement de cet établissement public.

L'article 37 de ce décret indique :

"I -Les immeubles remis au Port autonome et appartenant au domaine public de l'Etat ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation, d'un transfert de gestion à une collectivité autre que le Port, d'une aliénation après déclassement, que dans les conditions et suivant la procédure prévue par la réglementation applicable aux biens de l'Etat. Toutefois par dérogation aux dispositions de l'article R. 129 du Code du domaine de l'Etat, les aliénations peuvent dans tous les cas être effectuées de gré à gré sans autorisation particulière quelque soit la valeur vénale des immeubles. Le produit de la vente ou éventuellement l'indemnité de changement d'affectation est encaissé par l'Etat.

II - L'aliénation des immeubles dont le Port autonome est propriétaire ne peut avoir lieu qu'avec l'accord du ministre de l'équipement et du ministre de l'économie et des finances. Le produit de leur vente est acquis pour la totalité au Port autonome. "

2 - REGLEMENTS D'URBANISME - CONSTRUCTIBILITE

Le terrain du Port d'Austerlitz est situé en zone d'aménagement concertée : la procédure est au stade de l'enquête publique, avant publication de l'arrêté du Préfet de Paris qui créera cette zone. Par ailleurs, le rez de quai est entièrement inondable quelques jours par an.

a) Surface foncière actuellement constructible : en théorie 20.000 m², moins le passage à maintenir sur les berges le long du quai, et le débouché du pont Charles-de-Gaulle.

b) Surface foncière théoriquement constructible en fonction de la future définition du PAZ : La constructibilité sera moindre puisque le plan d'aménagement prévoit que le port d'Austerlitz soit transformé en promenade et que seuls quelques éléments des magasins généraux soient conservés, ce qui exclut de les maintenir sur toute la longueur. Le plan de la ZAC prévoit aussi que les berges doivent être débarrassées des voitures et rendues à la

promenade.

La Ville de Paris souhaite également que des percées soient faites pour dégager des perspectives depuis la Chapelle de la Salpêtrière. D'autre part, dans le cadre de l'opération Seine 2000, il ne doit pas y avoir d'obstacles majeurs le long de la Seine pour assurer la continuité des promenades le long des berges. Une modification du PAZ s'impose après une nouvelle enquête publique.

3 - SITUATION DES OCCUPANTS ACTUELS

La configuration de l'occupation du terrain d'assiette fait apparaître :

- un immeuble 18, quai d'Austerlitz,
- un immeuble 20, quai d'Austerlitz,
- l'immeuble des magasins généraux,
- un quai,
- une voie de circulation routière.

- Immeuble, 18, quai d'Austerlitz :

Cet immeuble a fait l'objet d'un arrêté d'occupation temporaire, en date du 25 mars 1958, du chef du service de la navigation de la Seine en faveur de la Caisse nationale d'allocations familiales de la navigation intérieure. Il occupe une surface de 959 m² et est couramment appelé Maison de la Batellerie.

La durée d'occupation est de 50 ans à compter du 1er juillet 1958. L'arrêté autorise la Caisse à édifier à ses frais le bâtiment actuel qui est construit sur pilotis. Il est occupé pour majeure partie par la Caisse, à l'usage de ses propres services administratifs et médicaux, et pour le reste, par la Bourse d'affrètement de Voies Navigables de France. Les droits respectifs de V.N.F. et de la Caisse sur le bâtiment ont fait l'objet d'un accord au moment de la construction.

Il est mentionné à l'article 4 de l'arrêté d'occupation que *"la présente autorisation pourra être retirée à toute époque si un intérêt public justifiait cette mesure, ce dont l'Administration restera seul juge et cela sans que le Titulaire puisse prétendre à une indemnité ou un dédommagement quelconque."*

- Immeuble, 20, quai d'Austerlitz :

Cet immeuble a fait l'objet d'une convention d'occupation du domaine public, en date du 5

mars 1974, accordée au ministre des finances pour l'usage de l'administration des douanes. L'immeuble comprend un rez de chaussée et deux étages pour une surface de 520 m².

La durée d'occupation est de 10 ans, à compter du 1er juillet 1972, période renouvelée de 5 ans en 5 ans par tacite reconduction. Le préavis de dénonciation est de 2 ans avant le début de l'avant-dernière année précédant l'échéance de renouvellement.

- Magasins généraux du port d'Austerlitz :

Les magasins généraux sont constitués de huit pavillons accolés les uns aux autres. Les pavillons sont intégrés au quai par leurs colonnes porteuses et forment au rez de quai un espace à l'air libre sous pilotis qui permet d'accéder aux bateaux. L'emprise au sol est de **12.054 m²**. (mesures prises en 1992 par A. Lienhart, géomètre).

Les pavillons 1 et 2 sont utilisés en bureaux. Les pavillons numérotés 3 à 7 ont été amodiés à une entreprise privée la SERAEL. Le pavillon 8 est occupé par le conservatoire de l'Espace Littoral.

a) pavillons 1 et 2.

Dans ces deux pavillons se trouvent des bureaux sur une surface totale de 6338 m². Ils ont été en grande partie réaménagés et refaits à neuf en 1991. La répartition de l'occupation de ces bureaux par les services du Port autonome de Paris et par les autres services de l'Etat est la suivante :

- Port Autonome de Paris :	543 m ² ,	soit 8 % ,
- Service de la navigation de la Seine :	3979 m ²	soit 63 % ,
- Direction régionale de l'environnement :	1748 m ²	soit 28 % .

Aucun des services de l'Etat qui occupent l'immeuble ne possède de titre d'occupation écrit. Il s'agit donc en l'espèce de conventions verbales d'occupation qui n'ont jamais été formalisées entre l'Etat et le Port autonome de Paris.

Une partie du pavillon 1 est occupée par des bureaux de la caisse primaire nationale d'assurance-maladie de la Batellerie pour une surface de 133 m², ayant donné lieu à une convention d'occupation annuelle se renouvelant par tacite reconduction.

b) pavillons 3 à 7.

Ces cinq pavillons ont fait l'objet d'une amodiation en faveur d'une société anonyme, la Société SERAEL, par convention passée entre le directeur du Port autonome et cette société

le 26 juin 1972. La durée de l'amodiation est de 50 ans à compter du 1er juillet 1972.

L'amodiatrice a effectué des transformations et des aménagements très importants sur les parties amodiées de l'ancienne gare maritime" *qui doivent être exploitées dans un but de rentabilisation du terrain et de l'immeuble*", selon les termes de la convention.

La superficie des locaux amodiés est de 15.060 m². La convention autorise l'amodiatrice à sous-louer les locaux qu'il a aménagés, selon les modalités suivantes : *"l'exploitation peut se faire après division des immeubles en lots par la sous-occupation des dits lots au profit de tiers, personnes physiques ou morales. Les sous-occupations sont consenties de plein droit à la condition de respecter les clauses types du modèle joint."*

Le Port autonome ne dispose pas des plans d'aménagement des pavillons, et n'a pas connaissance des conditions contractuelles de ces sous-occupations.

L'article 7 II- de la convention d'amodiation prévoit qu'en cas de résiliation anticipée par le Port autonome de la convention avant l'expiration du délai des cinquante ans. et ce pour motif d'utilité publique, l'amodiatrice est habilitée à être indemnisée selon des dispositions qui sont arrêtées à cet article et qui comprennent une partie indemnitaire basée sur les investissements réalisés, ainsi qu'une indemnité pour perte de jouissance équivalente à trois années de redevance versée. L'article prévoit en outre le versement d'indemnités d'éviction anticipée aux sous-occupants de l'amodiatrice.

c) pavillon 8.

Le pavillon 8 a été tronqué pour les besoins de l'aménagement du pont Charles-de-Gaulle. Il est occupé par le Conservatoire de l'espace Littoral et des rivages lacustres qui est un établissement public de l'Etat.

Une convention d'occupation a été signée le 9 juillet 1993, entre le directeur du Port autonome et le Conservatoire du Littoral. La durée de l'occupation est de 5 ans à compter du 1er juillet 1993, renouvelable par tacite reconduction tous les 5 ans, sauf dénonciation donnée 6 mois avant la date d'expiration de la convention. La surface occupée par des bureaux est de 470 m².

Le pavillon 8 est également occupé par des locaux techniques de la société SERAEL (50m²) et par des locaux à l'usage de la SEMAPA (55m²).

d) anciens pavillons 9 et 10.

Les anciens pavillons 9 et 10 ainsi qu'une partie du pavillon 8 ont été arasés pour permettre l'implantation de l'accès au pont Charles-de-Gaulle. Une convention passée le 20 juillet 1992 entre le directeur du Port autonome et la SEMAPA a autorisé cette société à occuper un terrain d'une emprise de 6500 m² pour la construction et pour l'exploitation d'une voie de circulation.

La durée initiale de l'occupation était de 4 ans, à compter du 1er juin 1992. Elle a pris fin le 31 mai 1996 et se renouvelle depuis par tacite reconduction de 3 mois en 3 mois.

III - AVIS DES INSTITUTIONS ET SERVICES CONCERNES

1 - AVIS DE LA MAIRIE DE PARIS ET DE LA PRÉFECTURE SUR LE PROJET D'IMPLANTATION DU MUSÉE DE LA MARINE QUAI D'AUSTERLITZ

A plusieurs reprises, et à différents niveaux de responsabilité, la Ville de Paris a fait savoir son vif intérêt pour ce transfert, à la fois pour des raisons urbaines dans le cadre de l'opération Paris-Seine rive gauche dirigée par la SEMAPA, et pour des raisons d'animation des berges de la Seine, dans le cadre de l'opération Seine 2000.

Cet équipement collectif permettrait au nouveau treizième arrondissement de conforter son image d'un certain art de vivre du XXIème siècle avec la nouvelle bibliothèque François-Mitterrand et l'arrivée probable de certaines universités.

Considéré comme un équipement jouissant d'une bonne image auprès du public, source d'animation sur la Seine, le Musée de la Marine quai d'Austerlitz, entouré de bateaux qui pourraient y être accostés en permanence, serait un lieu d'attrait et d'évènement intéressant, porteur d'une bonne image, dans la mesure où les travaux permettraient d'améliorer l'aspect des magasins actuels.

La Direction de l'aménagement urbain de la Préfecture de Paris est également très favorable à l'implantation de ce projet, à la fois pour les raisons invoquées ci-dessus et aussi parce que ce projet rééquilibre l'offre vers l'Est de Paris.

Le transfert par l'Etat du Musée de la Marine éviterait par conséquent d'avoir à détruire ces bâtiments qui, dans le PAZ actuel, ne sont pas censés perdurer, mais qui présentent selon certains un intérêt historique.

Cette opération serait donc avantageuse pour la Ville de Paris, à la fois en terme de projet et de point attractif pour le nouveau treizième arrondissement ainsi qu' en termes financiers.(1)

2- AVIS DU MUSÉE DE LA MARINE SUR LE TRANSFERT QUAI D'AUSTERLITZ

Passé le choc de l'annonce du transfert nécessaire du Musée de la Marine, celui-ci, avec l'aide emblématique du Monsieur Jean-François Deniau, a très rapidement compris l'intérêt que pourrait présenter un déménagement pour permettre le développement du Musée de la Marine.

Actuellement assez figé sur le passé, et d'origine militaire, cet ancien musée naval -qui n'est d'ailleurs au Palais de Chaillot que depuis 1943, après avoir été longtemps au Musée du Louvre- (*voir annexe 6, note historique*) pourrait devenir à l'échéance de l'an 2000 un grand musée de toutes les marines (marine de guerre, marine de plaisance, marine marchande, marine de pêche, archéologie sous-marine, etc.) et de l'aventure maritime.

Il est vrai que, par rapport à d'autres pays comme les Etats-Unis par exemple, la France n'a pas de grand musée de la Marine conçu pour être attractif et exhaustif, afin de donner à tous, et notamment aux enfants le goût de la découverte maritime, des bateaux et des métiers de la mer. C'est à une réforme complète du musée de la Marine qu'il faudrait s'atteler, ce qui exige de réaliser un vrai projet disposant de moyens financiers en études, en fonctionnement, et, enfin, d'espaces assez étendus pour présenter toutes les marines.

Les besoins estimés à la Marine sont évalués à environ 15.000 m² au lieu de 8.000 m² actuels, ce qui permettrait de moderniser et de dynamiser le musée actuellement à Chaillot (*cf. annexe 8 extrait du rapport Deniau*).

Le monde "Marin" n'est donc plus hostile à un déménagement dans la mesure où il pourrait trouver dans un nouveau lieu adapté, la réponse à son développement.

Les magasins généraux du quai d'Austerlitz, après analyse par les services techniques du Ministère de la Défense, conviendraient à leurs ambitions, sous réserve d'obtenir 15.000 m² et le financement approprié en dehors des crédits du Ministère de la Défense.

(1) On peut d'ailleurs s'interroger sur une éventuelle participation financière de la Ville de Paris ; en effet, bien qu'ayant rappelé que la Ville de Paris n'entendait pas, à aucun titre, participer au financement de ce nouveau projet, les exigences et les intérêts de la Ville de Paris en terme d'aménagements extérieurs, d'abord, de promenades sur les berges, etc., permettraient de penser qu'un financement de la Ville serait cohérent, d'autant que, il semble prévu dans le bilan d'aménagement du quartier une provision pour la destruction de ces magasins généraux.

Dans le cadre de ce projet, la position du Ministère de la Défense a toujours été de refuser de financer un tel déplacement qui ne correspond pas aux priorités des armées, et dont l'ampleur dépasse largement le coût des plans d'investissement prévus pour le musée de la Marine.

En conclusion, le refus d'aller à la porte Dorée s'explique par l'absence de développement possible pour l'avenir et par une situation géographique excentrée de l'avis du musée de la Marine, et le Ministère de la Défense semble d'accord pour un transfert quai d'Austerlitz, à condition qu'il ne soit pas associé à son financement, lequel devrait être, selon lui, intégré dans l'enveloppe "Arts Premiers".

Ceci dit, il appartiendra cependant au Ministère de la Défense d'assurer le coût de fonctionnement du futur Musée qui, s'il disposait de 15.000 m² au lieu de 8.000 m², devrait être majoré d'au moins 50 à 80 % du coût actuel.

3 - AVIS DU PORT AUTONOME DE PARIS

Les magasins généraux du quai d'Austerlitz appartiennent à l'Etat (*voir page 2*), mais sont affectés et gérés par le Port Autonome de Paris (PAP) qui en tire un certain profit dont il a besoin pour équilibrer son budget, cet organisme ne disposant pas de subvention.

Le PAP est tout disposé à faciliter cette opération qu'il juge intéressante et qui permet de maintenir une activité en rapport avec la Seine et le milieu marin.

Mais le PAP veut une compensation des pertes de recettes liées aux magasins d'Austerlitz, afin de retrouver sous une forme ou sous une autre, les moyens de reconstituer son capital qui lui assure un budget en équilibre.

Après examen des premières conclusions de cette étude, qui lui ont été communiquées en Avril, le Port Autonome a évalué ses besoins et précisé ses demandes (*cf. annexe 7, lettre du Directeur du Port Autonome*)

Le chiffre exact et définitif des indemnités de dédommagement du Port Autonome doit donc se trouver entre les deux évaluations ; l'écart consistant principalement dans les modalités et le coût de la prise en charge du relogement des bureaux de l'Etat qui se trouvent encore dans les magasins généraux. (*voir page 19*).

IV - DONNÉES FINANCIÈRES ET JURIDIQUES POUR UTILISER LES ESPACES

1 - DONNEES FINANCIERES

a) Valeur vénale du terrain d'assiette et des immeubles.

La valeur vénale de l'ensemble foncier comprenant le terrain et les bâtiments des magasins généraux est évaluée par la direction des services fonciers de Paris à la somme de 230.522.000 F (évaluation à la date du 2/12/96).

La valeur vénale des seuls bâtiments des magasins généraux est évaluée à la somme de 108.675.000 F (évaluation à la date du 2/12/96).

Ces estimations sont valables pendant une durée d'un an. Elles sont basées sur le plan actuel d'occupation des sols. En cas de modification de ce plan touchant à la constructibilité, l'écart d'estimation en termes financiers ne sera cependant pas important, du fait que l'administration des Domaines effectue dans ce cas une pondération avec l'ancien plan afin de ne pas pénaliser le propriétaire.

b). Recettes annuelles perçues par le Port sur les Magasins Généraux du Port d'Austerlitz. (en 1996)

- Maison de la Batellerie :	8.554,- F.
- Administration des douanes :	54.672,- F.
- SERAEL :	3.685.667,- F.
- Conservatoire du Littoral :	453.557,- F.
- SEMAPA (local)	32.505,- F.
TOTAL :	4.234.955 F pour 1996

2 - ANALYSE FONCIERE

Deux éléments de nature foncière doivent être relevés ici :

Si le plan de la ZAC devait intégrer le musée de la Marine la surface foncière à construire

devrait tenir compte de servitudes ou quasi-servitudes touchant à l'accès au quai par le Port autonome et à la pérennité de l'ouvrage du pont Charles-de-Gaulle. Si le plan de ZAC devait être publié en l'état, la surface à construire serait fortement réduite car le bâtiment devra, d'une part, être entrecoupé de parties libres d'accès à la promenade et, d'autre part, composé de parties transparentes moins facilement utilisables.

Par ailleurs, le rez-de-quai ne peut être aménagé pour des activités muséographiques ou d'accueil du public en raison de son caractère inondable.

3 - ANALYSE DOMANIALE

En la circonstance, le terrain d'assiette du port d'Austerlitz est un quai d'appontement qui prend appui sur l'ancienne berge du fleuve et qui est inondable. Il constitue donc une dépendance de la Seine, domaine public fluvial naturel, et fait partie à ce titre du domaine public fluvial artificiel. Il est incontestable de ce seul fait que le terrain d'assiette du port d'Austerlitz fait partie du domaine public de l'Etat qui a été donné en gestion au Port autonome de Paris. Cette qualité lui est reconnue dans le décret de remise en gestion du 21 septembre 1970.

Les pavillons situés sur le terrain d'assiette du port d'Austerlitz formaient l'ancienne gare maritime de Paris qui était autrefois affectée au service public et qui appartenait donc, à ce titre, au domaine public de l'Etat. L'affectation actuelle des 2/3 des pavillons à des commerces privés et d'1/3 du bâtiment à des bureaux de gestion, aurait pu conduire à retirer le bâtiment de la domanialité publique et à le transférer dans le domaine privé. Mais outre que ce déclassement n'a jamais donné lieu à un acte officiel, la structure même du bâtiment, dont les colonnes porteuses sont ancrées au sol et intégrées à celui-ci, fait du quai et du bâtiment une entité indissociable, à moins de raser ce dernier et de modifier la nature et les niveaux du terrain. Par voie de conséquence, la domanialité publique du quai s'étend à l'immeuble qui est édifié dessus et confère ce caractère au bâtiment des magasins généraux d'Austerlitz.

Les règles applicables en l'occurrence sont celles ayant trait au domaine public de l'Etat confié en gestion au Port autonome de Paris, qui sont fixées par le Code du domaine de l'Etat. Deux options sont possibles pour permettre l'opération de transfert du musée de la Marine, la cession de l'immeuble, et le transfert de gestion de cet immeuble entre le Port autonome de Paris et l'Etat.

a) Cession des magasins généraux.

- L'aliénation du domaine public de l'Etat étant impossible, il conviendrait pour procéder à la cession des magasins généraux d'Austerlitz de déclasser préalablement le bâtiment et de le faire entrer dans le domaine privé de l'Etat.

Le déclassement du quai présenterait en revanche une difficulté puisque celui-ci est par nature une dépendance du fleuve, et que le Port autonome est le seul habilité par la loi de 1968 à gérer cette partie du plan d'eau et le quai qui permet d'y accéder. Il serait donc dans cette hypothèse indispensable de modifier le décret de 1970 délimitant la circonscription du Port autonome pour introduire le rez-de-quai dans le domaine privé de l'Etat. Dans le cas contraire, il conviendrait de procéder par voie d'autorisation d'occupation du domaine public, comme cela a été le cas pour le terre-plein du pont Charles-de-Gaulle. L'opération ne concernerait pas les bâtiments annexes du Port d'Austerlitz.

La cession du bâtiment est donc juridiquement possible après son déclassement et s'accompagnera d'une autorisation d'occupation délivrée par le Port autonome pour une partie du rez-de-quai laissant un passage pour accéder au fleuve. Elle est toutefois rigoureusement impossible pour un ministère puisque ce terrain appartient déjà à l'Etat. Elle n'est envisageable qu'en faveur d'une personne morale de droit privé ou d'un établissement public ou d'une collectivité territoriale. Dans le cas du musée de la Marine il faudrait qu'un établissement public ou une fondation soit constitué comme cadre juridique du musée et puisse, sur ses fonds propres, acquérir de l'Etat le terrain.

- Le coût de la **cession** des magasins généraux serait le suivant :

108.675.000 F

auquel il conviendrait d'ajouter une **location** du rez de quai par voie de convention d'occupation, que l'on peut estimer **par an** à :

795.000 F (1)

1) Le calcul a été fait de la manière suivante :

La valeur vénale requise est celle de la valeur des constructions puisque le terrain ne peut être cédé.

La location du rez -de -quai a été estimée sur la base de ce qui est pratiqué pour la SEMAPA, soit un montant moyen compris entre 38 F et 92 F le m².

- Au cas où une procédure de déclassement de l'ensemble serait acceptée par l'ensemble des parties et autorisée par un nouveau décret, la cession de l'ensemble terrain et bâtiment se ferait à un montant global de :

230.522.000 F.

- Dans le cadre d'une cession le Port autonome n'aurait droit à aucun autre dédommagement particulier en dehors du versement du prix de cession, notamment s'agissant du relogement de ses bureaux. Le prix de vente d'un bien est un acte qui couvre selon les règles du Code Civil la totalité de l'acquisition de ce bien par le nouveau propriétaire, comprenant la plénitude de la jouissance de tous les attributs du droit de propriété *-fructus-abusus-usus-* et qui entraîne corrélativement la perte par le vendeur de ces mêmes droits sans aucune autre condition que le complet versement du prix fixé .

b) Transfert de gestion.

- Un transfert de gestion des magasins généraux entre le Port autonome et l'Etat est possible et semble domanialement la meilleure solution.

En effet, la domanialité publique ne s'oppose pas à cette procédure puisque le propriétaire reste l'Etat et que le futur gestionnaire exercera une activité de service public, maintenant ainsi le bâtiment dans le domaine public. Le transfert de gestion vise en principe à retirer à un établissement public ou à un service un terrain ou un immeuble dont il n'a pas ou plus l'usage pour ses missions de service public. C'est bien le cas en la circonstance, puisque la gare maritime n'existe plus et que les magasins généraux sont utilisés à des fins d'exploitation privée. Le Port autonome ne dispose en effet pour ses missions que de 543 m² sur une surface totale de plus de 22.000 m².

- Le transfert de gestion entre un établissement public ou une collectivité territoriale et l'Etat est en principe un acte domanial gratuit qui ne donne lieu à aucune indemnité pour changement d'affectation. Cependant l'établissement public ou la collectivité territoriale est habilité à être indemnisé par l'Etat des conséquences de ce transfert concernant la perte des recettes qu'il tirait effectivement du bien transféré, **à la condition que celui-ci relève bien de son domaine public propre.**

Dans le cas considéré, si le Port Autonome perçoit effectivement dans les magasins

généraux d'Austerlitz des recettes dont il sera privé par un transfert de gestion, c'est sur un terrain relevant du domaine public de l'Etat. Il convient donc de vérifier auprès du Conseil d'Etat si la jurisprudence de dédommagement rappelée plus haut s'applique en la circonstance.

Dans l'hypothèse où l'avis serait favorable au Port le montant de l'indemnité à verser à ce titre sera basé sur le montant des recettes annuelles effectivement perçues par le Port Autonome de Paris, capitalisées au denier 20. On peut estimer le montant de cette **indemnité pour perte de recettes** à la somme de :

84.700.000 F.

- Dans le cas où le quai serait retiré au Port autonome de Paris et transféré en gestion intégralement une **indemnité pour la perte de l'utilisation du quai** devrait être versée au Port. Celui-ci a en effet besoin pour sa mission d'accéder au quai et devra donc transférer en cas de perte totale certaines activités ailleurs. Nonobstant, si un passage était maintenu pour l'accès au quai, le principe d'une telle indemnisation n'aurait plus lieu d'être. Le montant de cette indemnité éventuelle pour perte du quai a été fixée par la direction des services fonciers à la somme de :

19.500.000 F

- Dans le cadre d'un transfert de gestion le Port autonome de Paris entend présenter à l'Etat une demande indemnitaire compensatrice pour le relogement de ses services. Le principe d'une telle demande peut être reçu, mais strictement pour la partie de l'immeuble que cet établissement public utilise dans l'immeuble, soit 563 m² de bureaux. Le relogement des services de l'Etat ou des autres établissements publics sera à la charge de ces derniers. L'indemnité pour le relogement peut être fixée à un montant de :

8.450.000 F (1)

D'un avis contraire, le Port Autonome de Paris estime qu'il convient de financer le relogement de l'ensemble des services de l'Etat actuellement quai d'Austerlitz, pour une somme évaluée à 251 MF. à la charge de l'Etat.

1) Calcul effectué sur la base du prix d'achat de bureau à Paris estimé en moyenne à 15.000F le m².

4 - INDEMNISATION DES OCCUPANTS

L'indemnisation, pour résiliation de l'autorisation avant l'échéance normale prévue au contrat, de certains des occupants et sous-occupants actuels du bâtiment par le futur affectataire des magasins généraux est la conséquence des actes contractuels qui ont été passés avec ces derniers par le Port autonome, et qui mettent cette indemnité à la seule charge du bénéficiaire de la résiliation.

- En ce qui concerne la **SERAEL** les dispositions précises du contrat entraînent une indemnisation basée d'une part sur les investissements réalisés (7,1 MF valeur 1972 réactualisés selon l'indice INSEE construction) et d'autre part sur la **perte de jouissance**. Sur la base des éléments communiqués par le Port Autonome, le montant de l'indemnité peut être estimé à un montant de :

10.810.000F

Il est à noter, en outre, que la convention d'occupation prévoit un délai d'un an pour notifier la résiliation de l'amodiation. Si ce délai ne pouvait être respecté, la société serait en droit de présenter une demande de dommages et intérêts pour rupture anticipée du contrat auprès du Port autonome, et ce, en sus du versement des indemnités contractuelles.

- Les **sous-occupants de la SERAEL** ont eux également droit à une indemnité selon des dispositions contractuelles non connues à ce jour. Il est néanmoins nécessaire d'intégrer cette donnée dans la réflexion sur le coût global du transfert. Montant estimé :

2.500.000 F

5 - MONTANT FINANCIER PERMETTANT LE TRANSFERT DE GESTION

- Perte de recettes Port autonome + Relogement de bureaux Port autonome + dédommagement Sous-occupants + dédommagement SERAEL + Indemnité perte de quai (s'il y a lieu) =

125.960.000 F.

V - COÛT TOTAL ET PLANNING DE L'OPÉRATION

Compte tenu de la situation juridique et foncière des magasins généraux, le coût de ce transfert comporte deux postes principaux :

- a) le coût de la rénovation et de l'adaptation de ces bâtiments pour accueillir le futur musée de la Marine, ce à quoi il convient d'ajouter :
 - les frais d'aménagement muséographiques,
 - les frais de transfert et de restauration,
 - les frais d'aménagement des abords,
 - les frais de participation aux stationnements.
- b) le coût des indemnités diverses à payer, soit au Port Autonome, soit aux occupants commerciaux, ce à quoi il faut ajouter les frais de relogement des divers services administratifs de l'Etat qui occupent, avec ou sans titre, ces magasins.

1) Coût des travaux et des aménagements :

Compte tenu des exigences probables des services de l'urbanisme de la Ville et de l'Etat, de profondes modifications doivent être apportées au bâtiment pour lui redonner certaines transparences, favoriser son insertion dans la ville, assurer la continuité des promenades au bord de Seine tout en intégrant tous les services dont a besoin un musée moderne. Il faut également tenir compte du programme du musée, et, notamment des volumes nécessaires à l'exposition des grandes maquettes de bateaux. et à tout ce qui est désormais nécessaire pour l'animation (grand écran cinéma pour la projection de films, etc.).

Sur le plan architectural, les magasins généraux sont un bon exercice de réappropriation d'un bâtiment industriel du début du siècle.

Plusieurs architectes consultés ont fait connaître la capacité de ce bâtiment, devenu une sorte de friche à contre emploi de ce pourquoi il a été créé, à devenir après transformation, un beau musée agréable, attractif, en mettant en valeur les vues sur la Seine et les bateaux, ainsi que les passerelles permettant la continuité des promenades le long des berges de la rive droite.

Pour répondre à la fois aux exigences de transparence et de continuité de la promenade ainsi qu'aux spécificités du musée de la Marine (petites et grandes maquettes, peintures, films, expositions, bibliothèque, etc.) cet ensemble de bâtiments devra être profondément transformé et allégé.

Il n'est pas exclu que des reprises en sous-oeuvre soient nécessaires, en raison de la particularité des fondations et de l'âge du bâtiment (1907), une des premières constructions en béton armé à Paris. (cf. annexe 4).

Les surfaces constructibles actuellement de l'ordre de 20.000 m², vont donc probablement, selon les règles qui seront fixées au moment du permis de construire, être réduites entre 12.000 et 15.000 m².

Le coût de la rénovation de ces surfaces est estimé à 250 MF. (valeur 1997).

A ce chiffre, il convient d'ajouter :

- les frais muséologiques estimés à 10 MF.,
- les frais de transfert et de restauration des oeuvres et maquettes estimés à 15 MF.
- les aménagements spéciaux qui pourraient être exigés pour assurer la continuité des promenades le long des berges, ainsi que la participation éventuelle à coût d'investissement de places de stationnement (1) soit 35 MF.

soit, au total, pour la rénovation, les aménagements et les abords, la somme de 310 MF.

2) Coût des indemnités diverses :

Autant qu'on puisse décider dans un secteur aléatoire, à partir des analyses effectuées avec le Service des Domaines et les services du Port Autonome, les éléments sont les suivants, dans l'hypothèse la plus réaliste retenue du transfert de gestion :

- (1) *le niveau berges des magasins généraux est inondable, il n'est donc pas possible de créer un parc de stationnement sous les magasins généraux. Il convient donc de prévoir des places de stationnement en face, quai de la gare.*

- perte de recettes denier 20.....	84,70 MF
- dédommagement de la société SERAEL	10,81 MF
- dédommagement des sous-occupants de la SERAEL	2,50 MF
- relogement des bureaux du Port Autonome	8,45 MF
- éventuellement indemnité pour perte de quai	19,50 MF
soit au total	125,96 MF (2)

Après communication de ces chiffres à la direction du Port Autonome de Paris, celui-ci a contesté pour partie le montant de ces indemnités (*cf. annexe 7 lettre du 2 Mai 1997*). Pour le Port Autonome, le coût des indemnités se décompose comme suit :

- perte de recettes PAP	84,70 MF.
- relogement des bureaux :	
. du port	22,52 MF.
. de l'Etat	229,08 MF.
- indemnité de perte de quai	19,50 MF.
soit pour le Port Autonome	355,80 MF.

plus :

- les indemnités SERAEL	10,81 MF.
- les indemnités aux sous-occupants	5,00 MF.
soit au total	<u>371,61 MF.</u>

Si le transfert de la Marine était décidé, il faudrait arbitrer entre les différentes versions en liaison avec les services fonciers de Paris, le Ministère de l'Equipement, tutelle du Port Autonome de Paris, et le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris.

(2) *cette estimation ne comprend pas le coût du relogement des bureaux occupés par les services de l'Etat dans la mesure où ce coût ne devrait pas être supporté par le Ministère de la Culture.*

Au total, selon les décisions finales qui devront être décidées par l'Etat, le coût du transfert du Musée de la Marine au quai d'Austerlitz serait :

	Travaux	Indemnités et autres	Total
au minimum	310 MF	125,96 MF	435,96 MF.
au maximum	310 MF	371,61 MF	681,61 MF.

3) Délais nécessaires

Même si certaines tâches peuvent être faites, par exemple l'enquête publique et la modification du PAZ, en parallèle des études détaillées et du concours d'architecture qui sera nécessaire pour un tel projet, au minimum, et sous réserve de la mise en place sans retard des crédits et d'une équipe spéciale et compétente de maîtrise d'ouvrage, le délai global peut être estimé à quatre ans, soit une ouverture du nouveau musée en 2002 si la décision est prise en 1997, et le début des études fin 1997/début 1998.

CONCLUSION

Le transfert du Musée de la Marine dans les Magasins Généraux devant donner lieu à un agrandissement du musée de la Marine qui souhaite disposer de 15.000 m² au lieu des 8.000 m² actuels, permettrait, sous certaines conditions, d'offrir ces surfaces.

L'idée de transférer le Musée de la Marine, actuellement et depuis 1943 au palais de Chaillot vers le quai d'Austerlitz est une idée séduisante et sa faisabilité est réelle.

L'emplacement, au bord de Seine, très bien desservi dans un quartier qui se transforme, permet une bonne intégration du nouveau Musée de la Marine.

S'il n'y a pas de difficultés d'ordre juridique ou procédural insurmontables, les nécessaires précautions à prendre pour la modification du PAZ, ainsi que la procédure d'éviction et de relogement des occupants actuels de ces magasins, sont longues ; au total, le délai nécessaire pour mener à bien ce projet, construction et transfert compris, est au minimum de quatre ans, reportant ainsi à 2002 la date possible pour le début des travaux du musée des Arts Premiers.

Enfin, ce projet de transfert, estimé entre 435 et 681 MF. est -si le coût n'est pas partagé par plusieurs ministères (Défense, Equipement) et par la Ville de Paris- très lourd à supporter pour le seul Ministère de la Culture dont ce n'est pas la vocation première.

Le transfert avec extension du Musée de la Marine au quai d'Austerlitz est donc une opération faisable mais coûteuse et longue.

Il convient donc de s'interroger, réellement et rapidement, pour répondre à l'objectif principal qui est la création du Musée des Arts Premiers, sur l'absolue nécessité du déplacement du Musée de la Marine.

Si ce déplacement peut être évité, l'économie serait importante, et les délais pourraient être tenus. Cela exige d'imaginer des scénarios différents de ceux proposés lors de la réunion interministérielle du 26 Septembre 1996 à Matignon, pour l'implantation du musée des Arts Premiers.

ANNEXES

- 1 - LETTRE DE MISSION DU MINISTRE DE LA CULTURE DU 6 FÉVRIER 1997
- 2 - LETTRE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT À JEAN-FRANÇOIS DENIAU DU 9 DÉCEMBRE 1996
- 3 - PHOTOS DU SITE
- 4 - PLAN DES MAGASINS GÉNÉRAUX
- 5 - TROIS EXTRAITS D'UNE ÉTUDE APUR
- 6 - LE TRANSFERT DU MUSÉE DE LA MARINE, NOTE HISTORIQUE
- 7 - LETTRE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME EN DATE DU 2 MAI 1997
- 8 - QUEL MUSÉE DE LA MARINE POUR LE XXIÈME SIECLE (*EXTRAIT DU RAPPORT J.F. DENIAU - DECEMBRE 1996*)
- 9 - LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES À L'OCCASION DE CETTE MISSION.

ANNEXE 1

République Française

Ministère de la Culture

3, rue de Valois, 75042 Paris Cedex 01 - Téléphone : 01 40 15 30 00

Le Ministre

054799 - - 8 FEV. 97

Monsieur le Secrétaire Général,

A la suite des conclusions du rapport de la commission présidée par Monsieur Jacques Friedmann, la décision a été prise par la Gouvernement de créer un nouveau musée des arts primitifs, dans l'aile « Passy » du Palais de Chaillot.

Il a été demandé à Monsieur Jean-François Deniau de réfléchir aux conditions dans lesquelles le musée de la Manne pourrait être implanté sur un nouveau site qui lui permette de ne plus limiter sa présentation à la manne de guerre et d'être le musée de toutes les marines (de commerce, de pêche, d'exploration, de plaisance...).

Parmi les sites proposés, celui du quai d'Austerlitz, dans le 13^e arrondissement, actuellement occupé par des entrepôts et des magasins concédés par le Port Autonome de Paris, semble retenir l'attention de toutes les parties concernées.

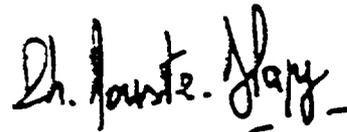
Aussi, en plein accord avec le Ministre de la Défense, je souhaiterais que vous réalisiez, à partir des besoins définis par le musée de la Marine, une étude de faisabilité technique, juridique, foncière, architecturale et financière.

Cette étude devra être diligentée dans les meilleurs délais. Elle le sera en liaison avec le ministère de la Défense, la direction du musée de la Manne, le ministère de l'Équipement, le Port Autonome et la Ville de Paris, ainsi que le ministère de la Culture et l'E.P.G.L. sur le plan logistique.

Je vous saurais gré de bien vouloir tenir informés le directeur de Cabinet du Ministre de la Défense, ainsi que mon directeur de Cabinet, de l'évolution de vos travaux.

Compte tenu des impératifs de calendrier, il conviendrait que vous me remettiez vos premières conclusions d'ici deux à trois mois.

En vous remerciant de votre diligence, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Philippe DOUSTE-BLAZY

Monsieur Serge LOUVEAU
Secrétaire Général de l'EPGL
SIC de Monsieur Jean LEBRAT
Président de l'Établissement Public du Grand Louvre
153, rue Saint-Honoré
75001 PARIS

ANNEXE 2

96/08

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des réflexions que vous conduisez pour le transfert et le développement du Musée de la Marine, il apparaît que l'un des sites que vous estimez susceptible d'être retenu est celui des Magasins Généraux du port d'Austerlitz.

Ce bâtiment remis en gestion au Port Autonome de Paris en application de la loi 68-917 du 24 octobre 1968 et du décret 70-851 du 21 septembre 1970 est affecté au service portuaire. Il est pour partie occupé par différentes entreprises commerciales et pour le reste par des bureaux du Port Autonome de Paris utilisés par ses propres services et des services de l'Etat.

A cette affectation pourrait bien entendu être substituée celle de recevoir le Musée de la Marine.

Toutefois cet usage du patrimoine portuaire ne fait pas partie des attributions du Port Autonome de Paris. Il conviendra alors que ce bâtiment, l'emprise foncière concernée et le quai d'accostage soient transférés soit au musée, si celui-ci est un établissement public de l'Etat, soit à son Ministère de tutelle. Si le quai d'accostage n'est pas jugé nécessaire pour le musée, son transfert de gestion n'aura pas lieu d'être et le port autonome pourra alors continuer à l'exploiter.

Cette procédure de transfert est la seule appropriée compte tenu de la situation de cet immeuble. En effet le terrain d'assiette situé dans le lit mineur de la Seine exclut toute possibilité de déclassement.

Ce transfert devra être assorti du versement au Port Autonome de Paris d'une indemnité de reconstitution du patrimoine portuaire calculée à partir de l'estimation du service des domaines. L'annexe jointe donne les éléments connus à ce jour, évalués sur la base de l'estimation 1993. En complément, il y aura lieu de mettre à charge de l'opération les indemnités dues aux occupants du bâtiment (de 10 à 20 MF selon l'échéance retenue pour la libération des lieux).

Par ailleurs, les accès routiers des espaces portuaires conservés en amont et en aval de l'emprise transférée devront être intégralement conservés. Les fonctionnalités nécessaires à l'exploitation des sites devront également être maintenues ou reconstituées.

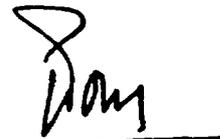
Monsieur Jean-François DENIAU
Ancien Ministre
Député du Cher
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
126, rue de l'université
75007 PARIS

.../...

Enfin, il convient de préciser que sur la partie amont du port d'Austerlitz sont implantés le centre médico social de la batellerie et la bourse d'affrètement. Ce site est donc un lieu privilégié de stationnement des marinières. Si un plan d'eau doit être réservé pour le musée, sa superficie devra en tenir compte.

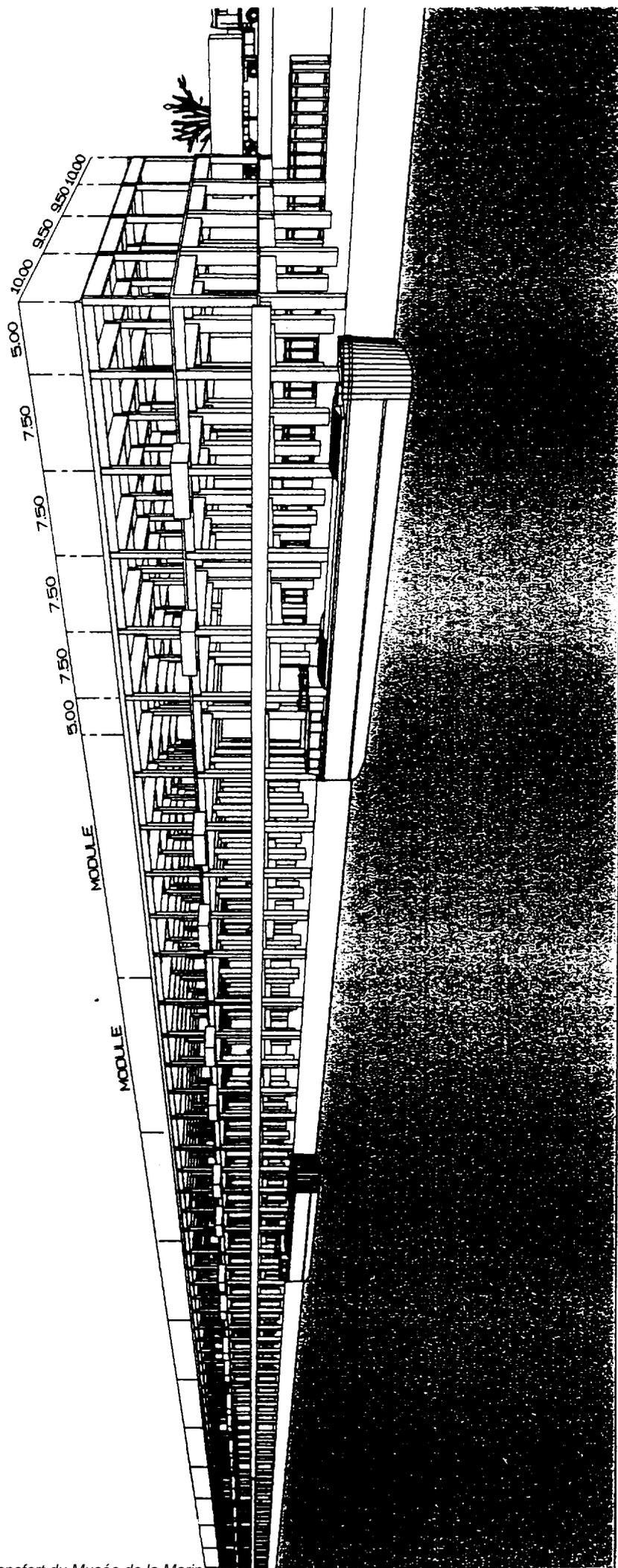
Conscient du grand intérêt que peut représenter pour le Musée de la Marine le site d'Austerlitz, je tiens à porter ces éléments à votre connaissance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.



Bernard PONS

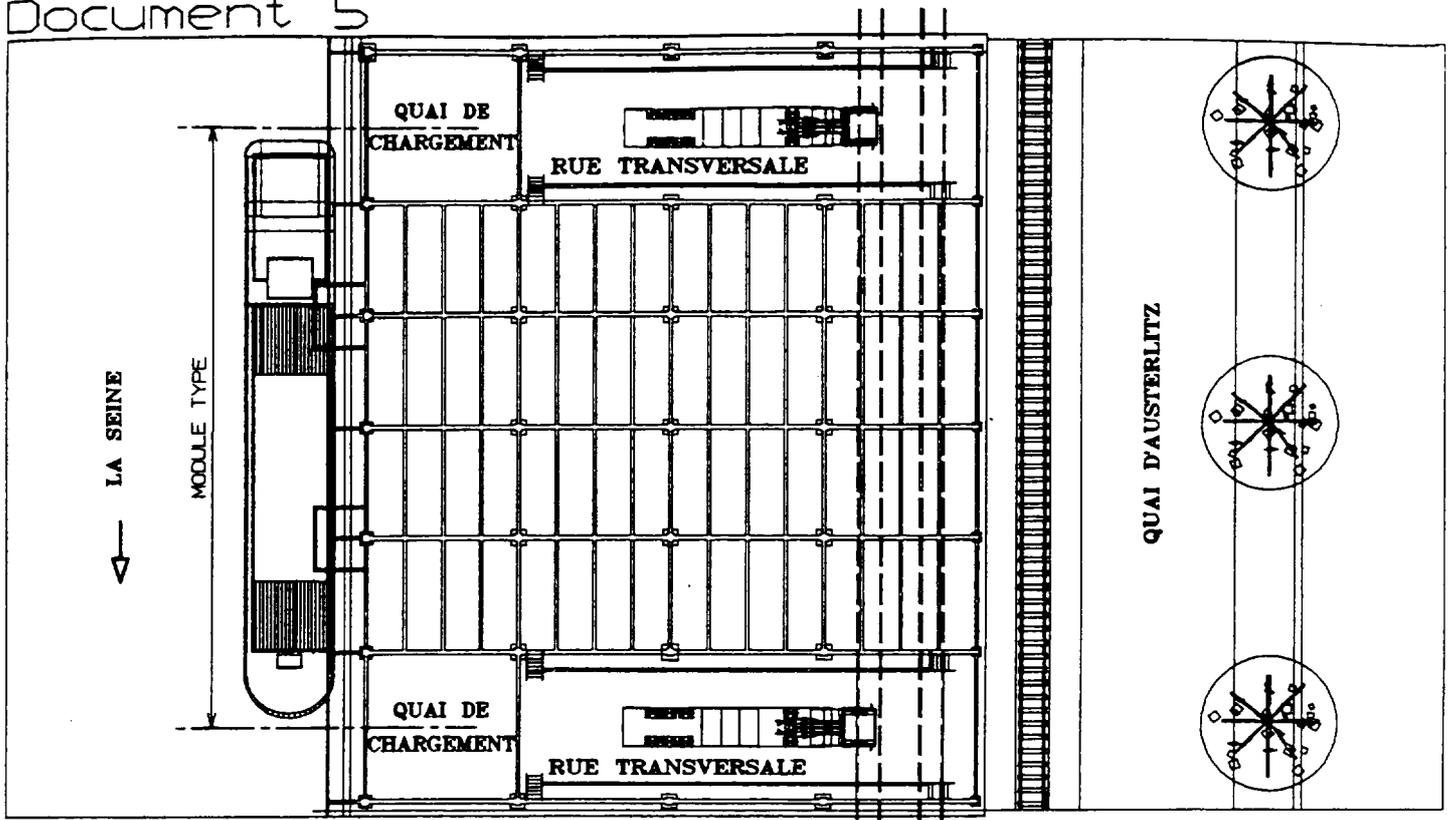
ANNEXE 4



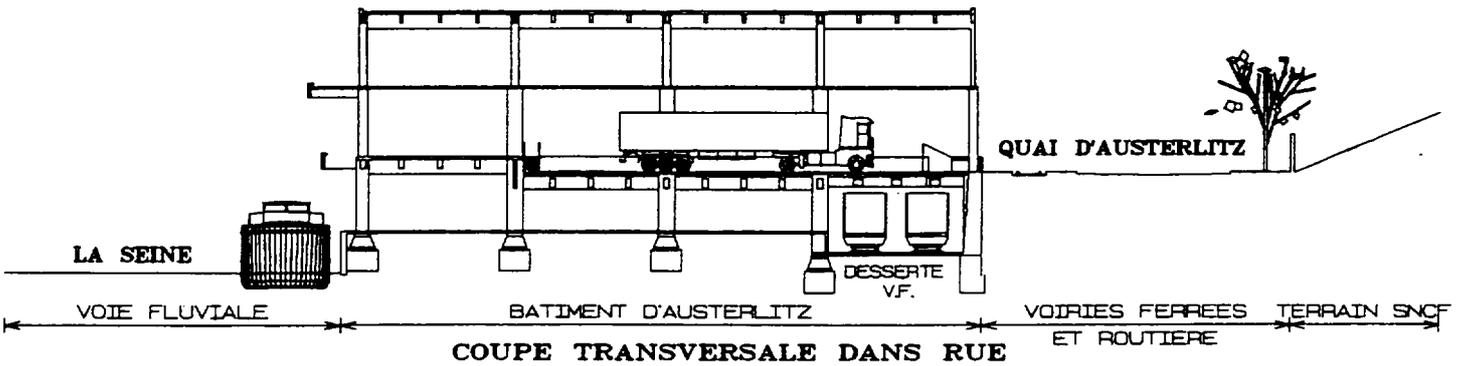
longueur totale 300m env.

PERSPECTIVE CENTRALE

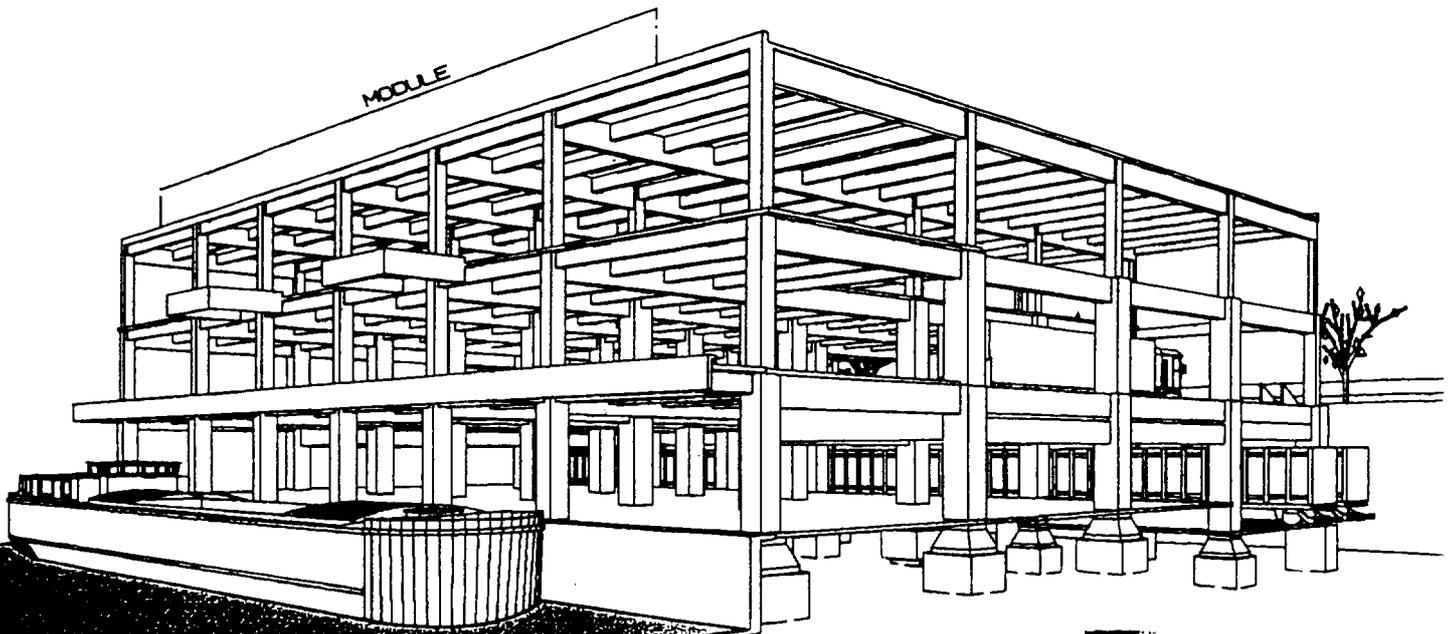




VUE EN PLAN REZ DE QUAI



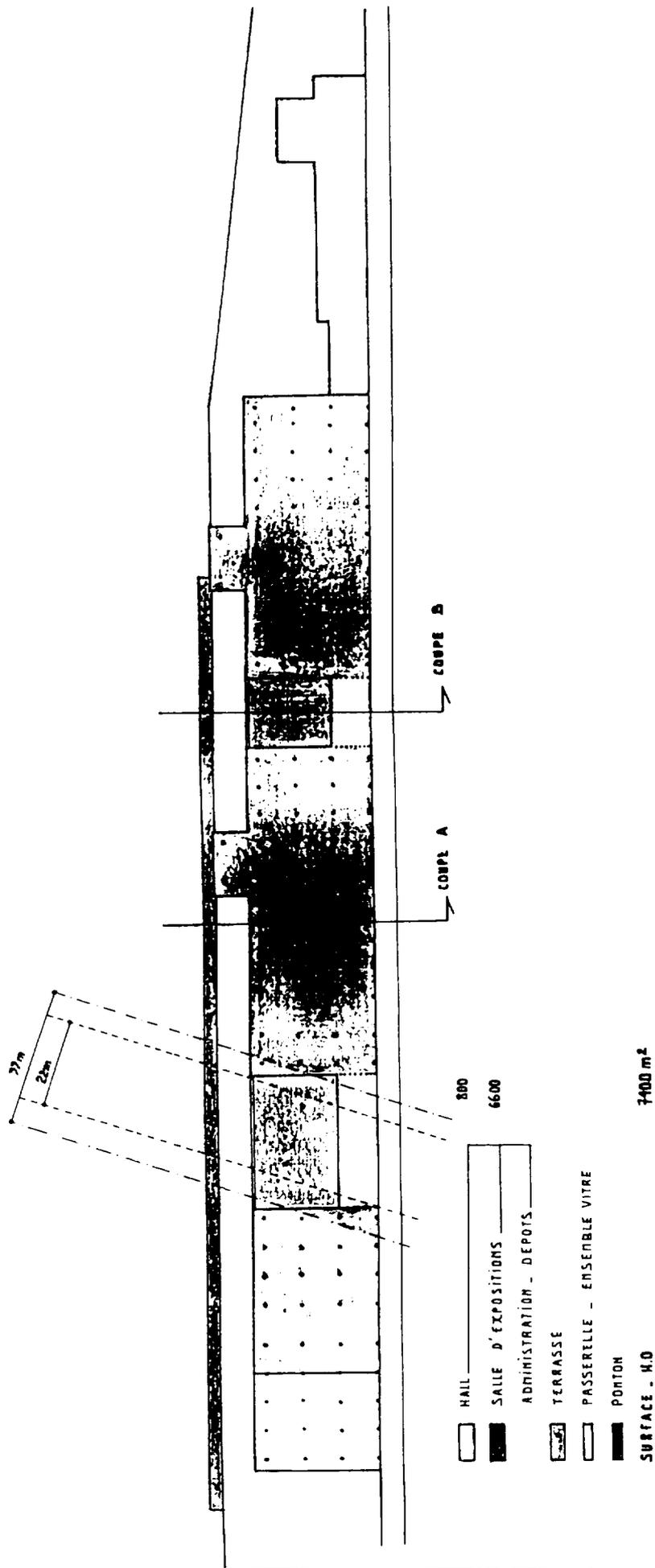
COUPE TRANSVERSALE DANS RUE



PERSPECTIVE AXONOMETRIQUE

ANNEXE 5

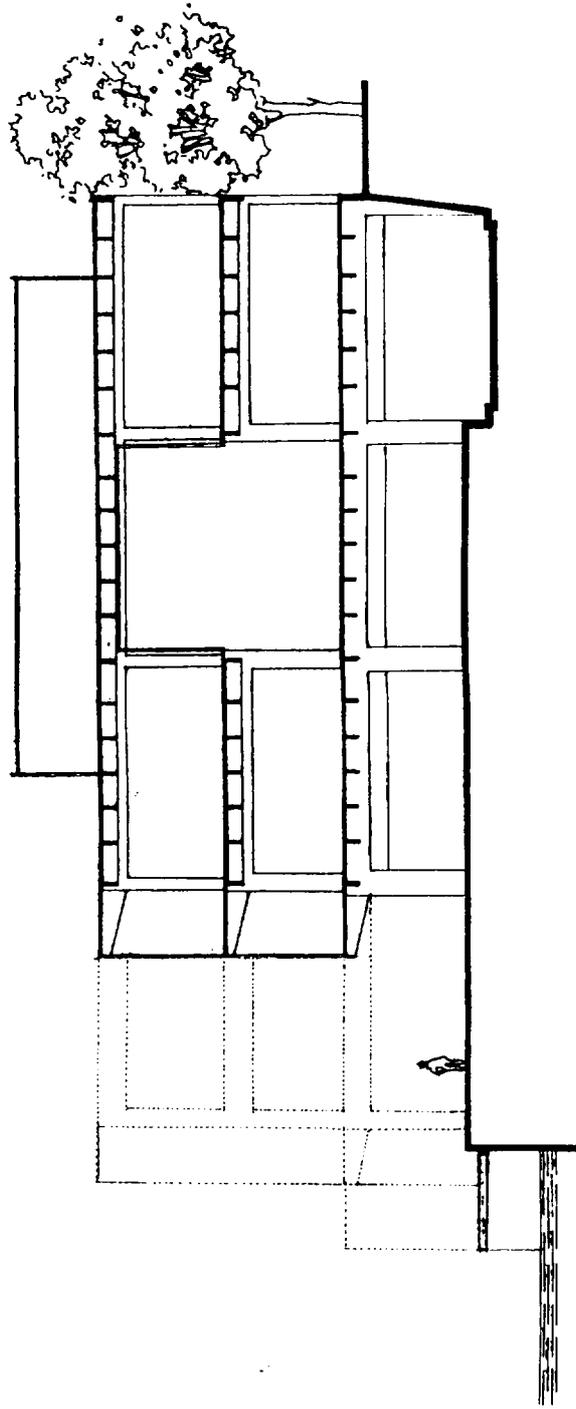
NIVEAU QUAI D'AUSTERLITZ



IMPLANTATION DU MUSÉE DE LA MARINE. QUAI D'AUSTERLITZ - ECH: 1/1000'

A.P.B.P. DECEMBRE 1936.

COUPE - (A)



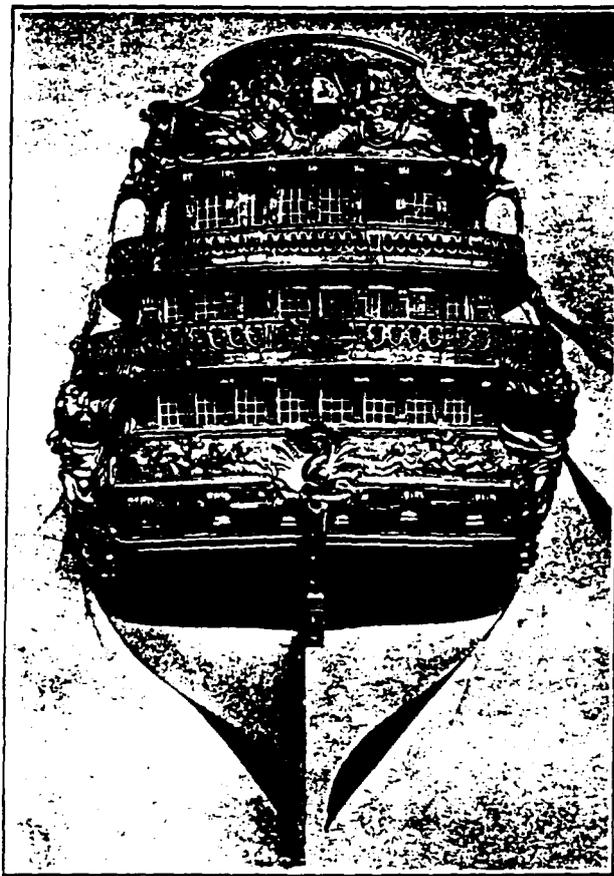
-  SALLE D'EXPOSITIONS -
-  PONTON -
-  RESTAURANTS - BOUTIQUES -

IMPLANTATION DU MUSÉE DE LA MARINE - QUAI D'AUSTERLITZ - ERM 31200

A.P.U.R. DECEMBRE 1986

ANNEXE 6

LE TRANSFERT DU MUSÉE DE LA MARINE



Par **Albert CHATELLE**

Conservateur-Adjoint du Musée de la Marine

LE TRANSFERT

DU

MUSÉE DE LA MARINE

« Un Pays sans Marine est un oiseau sans ailes ».

« LA PORTE OCÉANE »

Par M. Edouard HERRIOT.

Historique du Musée de la Marine

C'est une erreur bien regrettable de faire dater officiellement de 1827 la fondation du Musée de notre Marine, tandis que nous pouvons légitimement en faire monter la création au grand siècle de Louis XIV.

Les Archives de la Marine possèdent en effet dans les papiers des ordres du Roy une note de Colbert du 10 octobre 1678, dans laquelle l'illustre Ministre écrivait ses Intendants aux arsenaux :

« ...L'intention du Roy est qu'il soit fait en chacun des arsenaux des modèles en petit d'un vaisseau de chacun des cinq rangs dans lesquels les mesures seront réduites au 12^e ou au 20^e de toutes leurs proportions et mesures, et il faudra que ces modèles soient faits avec autant d'exactitude et de justesse qu'ils servent perpétuellement pour les mesures et proportions à tous les vaisseaux qui seront construits à l'avenir ; il sera nécessaire aussi de faire de pareils modèles pour les frégates et pour les autres bastiments... »

Voilà l'acte même de naissance de nos collections navales.

Cet ordre est confirmé par l'Ordonnance royale du 5 avril 1689. On précise le lieu de destination des modèles ainsi exécutés et il est dit notamment :

« Avant de faire mettre sur les chantiers les vaisseaux... l'Intendant ou celui qui, en son absence, sera donateur dans ce port fera faire par le maître-charpentier qui en conduira le travail, un modèle en bois... Les modèles seront mis en dépôt entre les mains du contrôleur pour y avoir recours lorsqu'on en voudra faire usage de pareils... »

En somme, dans chaque arsenal, des admirables maîtres charpentiers vont établir des maquettes des bâtiments de la Marine du Roy.

Dès 1748, un inspecteur général de la Marine, membre de l'Académie des Sciences, Duhamel-Dumonceau, a fait une collection si importante de ces modèles — il avait évidemment bien placé pour les recueillir — que la mort lui fait défaut en son hôtel du quai d'Anjou. Duhamel-Dumonceau trouve alors une solution élégante : il offre sa collection au Roi et celui-ci lui affecte une des salles de sa bibliothèque. Toutefois, Dumonceau a stipulé qu'il conserverait la surveillance de sa collection.

Cette année 1748 voit donc en réalité la nomination du premier conservateur et aussi les premiers aménagements d'un musée naval.

**

Quatre années se passent, et voici — déjà — en 1752 un premier déménagement. Duhamel-Dumonceau craint pour sa collection l'humidité du rez-de-chaussée du Louvre. Il obtient d'Antoine Rouillé, alors Ministre de la Marine, une salle au premier étage (la salle Lacaze actuelle). Le Musée naval s'y installe sous le patronage de l'Académie des Sciences. Les modèles servent alors à l'instruction des élèves de l'école des ingénieurs-constructeurs de Marine, créée en 1765, et dont l'un des plus brillants directeurs sera le grand ingénieur Sané que l'on surnommait à juste titre le Vauban de la Marine. En l'an IV, les collections seront remises à la disposition de la Marine, l'école des ingénieurs-constructeurs ayant été supprimée.

Dumonceau meurt à la veille de la Révolution en 1782, mais sa collection reste sous la garde de son fidèle collaborateur Fattery, espèce de conservateur-adjoint préposé aussi à l'entretien du Musée, dont les fonctions ont été confirmées par M. de Sartines lui-même dès 1775. Fattery reste à son poste pendant toute la Révolution et ne disparaît qu'en l'an IV, à l'âge respectable de 89 ans.

D'ailleurs, depuis 1793, les collections ont été mises sous scellés par les soins de Buache de Neuville, un membre de l'Académie des Sciences qui s'est rallié à la Révolution, malgré ses titres de Géographe du Roi et de professeur des trois petits-fils de Louis XV (qui seront Louis XVI, Louis XVIII et Charles X).

L'inventaire que Buache de Neuville dresse fort minutieusement constitue le premier catalogue du Musée.

Pendant la Révolution, les collections restent intactes, elles s'augmentent même des objets, engins, instruments divers de marine et modèles de bateaux que l'on trouve chez les émigrés et que Buache a mission d'inventorier. Son recueil porte comme titre : « Inventaire des modèles des Vaisseaux et machines relatives aux travaux des ports provenant des émigrés et condamnés, et remis à la Commission de la Marine et des Colonies par la Commission temporaire des Arts, en vertu de l'arrêté du

Comité de Salut public en date du 28 Fructidor an II ».

La collection la plus importante provient de Philippe Egalité, ci-devant duc d'Orléans. Tout ce butin révolutionnaire est entreposé provisoirement à l'hôtel de Nesles, rue de Beaune.

L'Empire s'occupe fort peu des collections du Musée naval. Seuls quelques esprits éclairés se plaignent des difficultés qu'ils éprouvent pour visiter cette fameuse salle.

Par contre, l'Empereur, qui dès 1805 avait mis tant d'espoirs dans nos flottes, a fait de l'ingénieur Sané un baron de l'Empire. Au camp de Boulogne, Napoléon avait compris que seule une Marine puissante pouvait lui donner la victoire décisive et la Paix, et que rien ne serait définitivement résolu sur terre tant qu'il n'aurait pas la maîtrise de la mer. C'est à Trafalgar que se joue en réalité le destin de l'Empire.

Et le temps se passe...

Sané refuse de servir la Restauration.

En 1825-1826, l'ingénieur des constructions navales Pierre Zédé comprend combien il est urgent de sauver le musée de l'oubli dans lequel il menace de sombrer.

Il lui faudra plus de deux années de démarches pour réussir ; encore réussira-t-il seulement en y intégrant le duc d'Angoulême, alors Dauphin et grand Amiral de France, en lui proposant de donner au Musée naval le titre de Musée Dauphin.

Le 27 décembre 1827, le vieux roi Charles X décide la réorganisation du Musée par une ordonnance qui fera d'ailleurs beaucoup moins de bruit que celles qu'il signera en juillet trois années plus tard.

Voici donc le Musée Naval — pardon le Musée Dauphin — avec une existence légale. Chose excellente, il est déjà placé sous la haute direction des Musées royaux.

L'année suivante, en 1828, le Ministère de la Marine dote le Musée d'une subvention toute royale de 30.000 francs, ce qui représente bien 300.000 francs de nos francs actuels.

Pierre Zédé reçoit de la liste civile une indemnité annuelle de 4.000 francs qui s'ajoute à son traitement d'ingénieur de la Marine. Enfin, on constitue également l'indispensable atelier de réparation des modèles. Zédé s'empresse naturellement de rassembler les collections dispersées un peu partout, et notamment une série de treize beaux modèles conservés au château de Trianon. Puis il s'en va en mission dans les cinq arsenaux afin d'y choisir des modèles et objets dignes de figurer dans le nouveau Musée. Il achève alors de l'installer au premier étage, sur la cour du vieux Louvre, dans les sept salles occupées actuellement par les collections du mobilier.

Entre temps Zédé a réussi à acheter une remarquable collection de 1.221 dessins exécutés par Pierre et Nicolas Ozanne pour la somme globale de 6.000 francs. Hélas, combien nous en reste-t-il ? depuis, combien de documents ou modèles précieux sont sortis de notre Musée et n'y sont plus revenus !

Le 7 janvier 1830, Charles X visite longuement le Musée. C'est une consécration et aussi un hommage du Roi pour la Marine qui prépare alors magnifiquement l'expédition navale contre le dey d'Alger.

Avec la Révolution de 1830, le titre de Musée Dauphin disparaît pour faire place à celui de Musée naval, le seul d'ailleurs qui soit rationnel. A cette époque, un

inventaire constate qu'il y a 146 modèles de bateaux ou de dispositifs navals. Ce chiffre est sensiblement le même que celui indiqué par l'inventaire de 1793.

En 1837, le crédit annuel attribué au Musée de la Marine est encore de 20.000 francs ; ils sont consacrés en partie à la construction dans les arsenaux de modèles destinés au Louvre.

Cette année-là se produisit un incident qui, le cas échéant, pourrait faire acte de jurisprudence. L'amiral Willaumez, pair de France, avait mis en dépôt au Musée une flottille de 12 modèles de bâtiments, en attendant l'occasion de les offrir au Prince de Joinville. Elle ne vint pas et le Conservateur reçut une note impérative l'engageant à faire enlever dans le plus bref délai du Musée de la Marine les objets n'appartenant pas à la collection du Roi. Et l'Amiral pair de France fut invité sur-le-champ à récupérer son escadrille.

L'année 1838 voit un autre événement bien plus remarquable. A la suite de longues tractations et « pour cause d'agrandissements », le Musée déménage. Il monte d'un étage et se transporte sur son emplacement actuel.

La réouverture officielle du Musée a lieu en 1843. Il occupe alors treize petites salles. L'objet le plus imprévu était bien certainement une locomotive de chemin de fer, don de Louis-Philippe. La malheureuse se trouvait dans un vestibule. Vers 1904, un conservateur prit l'audacieuse initiative de s'en débarrasser en l'envoyant aux Arts-et-Métiers.

Mais que l'on se rassure, il nous reste encore bien des objets imprévus, comme par exemple cette magnifique couronne en verroterie du roi nègre Behanzin !

Je n'ai pas à montrer ici l'intérêt de nos collections.

Elles renferment maintenant plus de huit cents modèles de bâtiments de guerre ou de commerce, embarcations de plaisance, etc. ; à quoi bon citer les noms des plus beaux de ces modèles, ils sont trop ; galères royales évocatrices des splendeurs du grand siècle et des misères de la Chiourme, navires de haut-bord de la fière marine à voiles de Louis XIV jusqu'à la Restauration, premiers bateaux à roues ou à hélices auxquels succèdent les modèles de nos flottes cuirassées, jusqu'à nos plus modernes et puissants croiseurs de haute mer. Presque tous sont célèbres dans les milieux maritimes et artistiques du monde entier, en raison de leur beauté historique et documentaire.

Des séries précieuses d'instruments de navigation et d'engins les plus divers en usage à bord de nos vaisseaux ou dans les ports, une bibliothèque qui renferme près de 2.000 volumes, plus de 5.500 plans, dessins, photographies et aquarelles de grande valeur complètent d'une façon parfaite notre Musée naval.

La France est la seule Nation qui peut s'enorgueillir de posséder une collection aussi imposante. Elle peut et doit être fière d'un musée aussi riche, aussi éblouissant de l'histoire glorieuse de notre héroïque marine.

Et cependant que voyons-nous ?

Depuis plus de quatre-vingt-dix ans, ce Musée végète dans 2.000 mètres carrés, relégué, à demi-perdu, sinon noyé, dans l'immensité de ce palais du Louvre aux multiples méandres. Il y occupe le second étage du bâtiment en bordure de la rue de Rivoli et de celui qui

Cour du Louvre et la Cour du Carrousel du
de l'Horloge au Pavillon de Beauvais.
dispersé, cahoté, éparpillé et concentré tout à la
vers vingt-deux salles, grandes, petites, hautes,
clairées ou sombres. D'intéressantes collections
s'alignent dans d'étroits couloirs, et pour bien des
la place fait défaut.

les mal entretenues offrent un aspect déplorable :
encore plus affreuses que les plafonds noircis
uent les commentaires les plus regrettables des
scandalisés. Un étranger écrira : On contemple
d'une cargaison de modèles dans des locaux
Un officier de la Marine britannique me dira
: Ah! Monsieur, si nous avions à Londres vos
s, quel magnifique musée l'Empire britannique
virait aussitôt.
tenuenant de vaisseau Touvet, qui assura l'intérim
conservation du Musée en 1929, écrivait en toute
ance et avec une grande loyauté :

« ...Le visiteur qui, venant des salles des Beaux-Arts,
« bien entretenues et disposées avec goût, passe dans
« celle de la Marine, éprouve une pénible impression
« de délabrement, je dirais presque d'abandon...

« Les richesses artistiques ne sont pas mises en va-
leur ». Et il ajoutait :

« Un sérieux effort est à faire pour faire revivre notre
« Musée naval national et le préserver d'une lamentable
« et irrémédiable fin.

« Des sommes élevées devront être consacrées, et les
« travaux d'une telle renaissance seront très longs; mais
« lorsqu'on possède cette aussi splendide collection,
« unique au monde, ne doit-on pas consentir quelques
« sacrifices pour les conserver pour les générations futures.
« Quel beau programme pour un conservateur expéri-
« menté, décidé à ne pas considérer son poste comme une
« sinécure, un emploi facile et de tout repos pour ses
« vieux jours. » (Rapport du 26 juin 1929).

Les différents régimes administratifs du Musée Naval

pour sa réorganisation, en 1827, jusqu'à nos jours,
l'administration du Musée naval a connu trois régimes

première période. — De 1827 à 1848, le Musée est
à dépendance directe de deux administrations bien
distinctes : le Ministère de la Marine et la Maison du
Roi, si l'on préfère, la Liste civile. Les collections
font partie du domaine de la Couronne. La Maison du
Roi assume entièrement l'administration avec pleins
pouvoirs. Cependant, le Ministère de la Marine désigne
un conservateur, mais ce dernier reçoit ses appointements
sur la Liste Civile. Le Ministère de la Marine
paye aux dépenses de l'atelier des réparations, à
des ouvriers spécialistes choisis dans les ports. C'est
à ses frais que sont exécutés dans les arsenaux
des modèles de navires qui viennent enrichir les collec-
tions du Musée. En 1829 la subvention annuelle que
le Ministère de la Marine est de 30.000

francs. Cette dualité dans l'administration et dans la réparti-
tion des dépenses est une source de conflits d'attribu-
tion qui prend fin avec le règne de Louis-Philippe.

deuxième période. — De 1848 à 1919.

L'administration du Musée naval est assurée exclu-
sivement par le service des Beaux-Arts. Le Musée, alors
formellement attaché aux Musées Nationaux, forme le
service du Louvre.

Le Ministère de la Marine n'intervient plus en rien
dans son administration, même pas pour la nomination du
conservateur. Il ne connaît plus le Musée que pour lui
faire parvenir les collections de modèles ou d'objets de
provenant de dons, legs, etc. Enfin, il ne lui
accorde plus aucune subvention.

Il convient de constater en passant que les dons sont,

pour cette période, assez importants, et souvent de grande
valeur.

Le Musée naval connaît alors une longue période de
stabilité administrative, mais peu à peu l'administration
des Beaux-Arts commence à envisager qu'il n'est plus à
sa place au Louvre.

M. Jean Destrem, conservateur du Musée naval, écrira
qu'il y a une sorte d'incompatibilité d'humeur entre le
Musée dont il assume la conservation et les autres collec-
tions du Louvre. Le manque de méthode, de discernement
et de soin dans la présentation et le classement des
objets et modèles de vaisseaux exposés ne cessera de
confirmer la Direction du Louvre dans cette opinion.

Désormais, la Réunion des Musées Nationaux n'aura
plus qu'une idée : se débarrasser du Musée Naval en
réclamant les salles qu'il occupe pour l'extension de
ses galeries d'exposition de tableaux.

Troisième période. — Le décret d'avril 1919 qui
entre en vigueur le 1^{er} janvier 1920, replace le Musée
naval sous l'autorité exclusive du Ministère de la Ma-
rine. Cette réforme est accueillie avec une grande satis-
faction par l'Administration des Beaux-Arts, qui y voit
un acheminement vers la réalisation du projet de trans-
fert du Musée naval hors du Musée du Louvre. Le 15
janvier 1920, le Comité du Louvre supprimait de son
budget un bien modeste crédit qui y figurait pour les
« achats courants » des collections du Musée naval.

Cependant, par mesure de bienveillance, la Réunion
des Musées nationaux a continué d'assurer le service de
gardiennage et de surveillance du Musée naval à l'aide
de ses équipes de gardiens.

Quoi qu'il en soit, M. Paul Léon, alors Directeur des
Beaux-Arts, pouvaient déclarer dans un article publié en
1927 dans la *Revue des Deux-Mondes* : « ...Le Musée
de la Marine, très vivant, très visité, très aimé du public,
n'a aucune raison d'être au Louvre ».

Notes rapides sur les nombreux projets de transfert du Musée de la Marine et sa situation actuelle vis-à-vis du Louvre

Pendant que l'état du Musée de la Marine provoque de si justes doléances et qu'on le trouve si mal loti, le Musée du Louvre le juge trop encombrant et s'efforce de s'en débarrasser.

Dès 1850, le Comité consultatif du Musée du Louvre déclare qu'il verrait avec plaisir le Ministère de la Marine placer « son musée » dans les dépendances de son Ministère pour permettre l'agrandissement des Musées du Louvre.

Le Comte de Nieuwerkerke, nouvellement promu directeur général des Musées du Louvre, tant pour ses talents de sculpteur que par l'amitié du Prince Napoléon et de la Princesse Mathilde, déclara avec beaucoup d'assurance qu'il allait incessamment résoudre cette question...

Il y a de cela plus de 80 ans, elle n'est pas encore résolue.

L'Empire tombe entraînant Nieuwerkerke, mais les protestations contre la présence du Musée de la Marine au Louvre continuent.

En mars 1871, pendant la Commune, les membres du Conseil des Musées restés à leur poste désignent M. d'Eschavannes, du service de la Chalcographie du Louvre, pour remplir les fonctions de conservateur du Musée naval, en remplacement de M. Morel-Fatio qui venait de mourir subitement. Il est stipulé en même temps que cette décision ne préjugait en rien sur la « destination » à donner au Musée naval.

Frédéric Villot qui a succédé à Nieuwerkerke dans la direction du « Conservatoire des Musées » fait émettre, le 15 mars 1871, le vœu que le Musée naval « soit séparé du Louvre » ; mais la situation politique est telle que la motion ne parvient même pas jusqu'au gouvernement de Versailles.

Le 25 juillet 1874, l'Assemblée nationale, qui est encore à Versailles, est saisie pour la première fois de la question du transfert du Musée naval par M. Charton, député de l'Yonne, l'un des fondateurs de *l'Illustration*, et successeur de Casimir-Perier à l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

M. Charton déposait un amendement au budget en vue de transférer le crédit affecté au Musée naval du budget des Beaux-Arts à celui de la Marine. Cela faciliterait, pensait-il, la réalisation du projet de déplacement.

Le Ministre de la Marine : Amiral de Montaignac et le sous-secrétaire aux Beaux-Arts, se déclarèrent disposés à étudier la question, M. Charton retira son amendement.

Quelques jours après, M. Bardoux, Ministre de l'Instruction publique, concluait dans un rapport que l'on ne pourrait vraisemblablement envoyer le Musée naval qu'au château de Fontainebleau.

L'affaire en resta là pendant longtemps.

En mai 1893, nouveau rapport de la Direction du Louvre au Ministre de la Marine. Il n'a pas de suite.

L'année suivante, le 12 janvier 1894, le Ministre de

l'Instruction Publique exprime verbalement le désir de voir étudier la question du maintien ou de la translation du musée, dont le conservateur, l'Amiral Paris, demande à être chargé officiellement d'une enquête à ce sujet.

Sept jours après, le 19 janvier 1894, le Ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts demandait déjà au Louvre un devis approximatif des frais de déménagement.

En moins de quinze jours, devis et rapports étaient envoyés au Ministre, et l'administration du Louvre demandait la réunion d'une commission compétente pour l'étude des dépenses afférentes à l'installation dans un nouveau local (on ignore encore lequel).

Les dépenses prévues, pour les frais de transport seulement, variaient « entre 120.000 et 140.000 francs ». Le Ministre de la Marine déclare qu'il y a lieu de déférer au vœu du conseil des Musées, mais avec une révision attentive des premiers devis qui semblent tout à fait « exagérés... »

Le 12 décembre 1900, M. H. Giudicelli, ancien attaché au dépôt des Marbres, est nommé conservateur du Musée naval en remplacement de l'Amiral Miot. Il ne restera pas un an en fonctions puisqu'il sera accidentellement écrasé par un train de banlieue en novembre 1901. Mais, pendant son bref séjour au Louvre, l'Administration des Musées ne cessera de lui demander des études sur les possibilités « de transporter les collections du Musée naval dans quelque monument vacant restant à trouver ».

« ...On ne pourra aboutir, répond M. Giudicelli, que le jour où l'Etat se sentira en disposition et en mesure de bâtir ».

A partir de 1900, les projets de transfert vont se multiplier. Avec un esprit de suite remarquable, la Direction des Musées nationaux s'efforce d'obtenir le départ du Musée de la Marine.

Tous les projets lui semblent excellents.

M. Jean Destrem, qui succède à M. Giudicelli en décembre 1901, n'a pas encore pris officiellement possession de ses fonctions, que M. Roujon, alors Directeur des Beaux-Arts, lui dit à sa première visite :

— On vous a nommé pour que vous nous débarrassiez du Musée de la Marine. Verriez-vous un inconvénient à transporter ce Musée à Brest ?

Depuis une quarantaine d'années, les endroits les plus divers et les plus surprenants parfois ont été successivement proposés pour y transférer le Musée de la Marine.

Il faudrait des volumes pour reproduire les rapports qui ont été établis, et qui souvent se recopient les uns les autres.

Après l'Exposition universelle de 1878, le Gouvernement songe un instant à affecter au Musée naval les salles du nouveau palais du Trocadéro. L'idée est presque aussitôt abandonnée.

Énumérons rapidement d'autres solutions : la Galerie d'Orléans au Palais-Royal (avec construction sur une partie du jardin) ; l'hôtel Gaillard, projet pour lequel

retrouve aucun dossier au Musée naval ; le de Maisons-Laffite ; les bâtiments de l'Observatoire ; un immeuble de l'ancienne zone des fortifications Porte de Saint-Cloud ; à la porte de Sèvres ; les de l'île des Cygnes ; l'ancien séminaire de Saint- ; une partie des dépendances du château deailles ; le donjon de Vincennes ; une annexe dubourg ; le garde-meuble (lorsqu'il sera libre) ; laOrsay (lorsqu'elle sera évacuée) ; l'hôtel desnantes (lorsqu'il sera désaffecté) ; une partie desbâiments incendiés de la Manutention au quai de Tokio ;bâiments de l'Orangerie et du Jeu de Paume (trop le Pavillon de Flore au Louvre (que la Direction Musées nationaux réclame depuis longtemps déjà ses collections de tableaux) ; l'hôtel Biron en bordure boulevard des Invalides, etc...

Ces projets sont successivement abandonnés après être plus ou moins sommairement étudiés.

Le Château de Maisons-Laffite

En 1905, le gouvernement achetait pour 200.000 francs le château de Maisons-Laffite. L'œuvre de Mansart était dans un plus pitoyable état. Le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts décida que l'on y transférerait le Musée de la Marine.

Des experts évaluèrent l'importance des réparations à faire au château. Elles atteignaient environ 400.000 francs. On envisageait une dépense annuelle de 50.000 francs pour l'entretien des bâtiments.

Le projet de transfert du Musée à Maisons-Laffite fut abandonné d'autant plus rapidement que les personnalités les plus qualifiées avaient trouvé l'emplacement finalement choisi et fort éloigné du centre de Paris.

L'Hôtel Biron

En 1909, l'Etat projette d'acheter l'immense hôtel Biron situé en bordure des rues de Varenne, de Babylone et du boulevard des Invalides. L'hôtel Biron dont l'architecture est remarquable avait été la propriété du pénitencier du Sacré-Cœur. Il était entouré d'un parc de 100 mètres. Tout aussitôt le Conservateur du Musée de la Marine signale à l'Amiral Boué de Lapeyrère, Directeur de la Marine, que le Musée naval pourrait être finalement installé dans cet immeuble.

Dujardin-Beaumetz, sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts, déclare de son côté qu'il est tout à fait favorable à la réalisation du projet. Nul doute que le Musée de la Marine réorganisé à l'hôtel Biron serait dans un cadre parfait. Placé à proximité des Invalides, il est vite connu des Parisiens et de tous ceux qui visitent la capitale.

Le Conservateur du Musée, M. Destrem, écrit à Dujardin-Beaumetz que l'ensemble de la propriété comporte un certain nombre de bâtiments indépendants : « Parmi ces bâtiments, écrit-il, porte le n° 31 du boulevard des Invalides et suffirait à une installation très honorable du Musée, il précise même : c'est un bâtiment à quatre étages, ayant environ 70 mètres en façade sur le boulevard avec une grande porte sur ce boulevard ».

Sur ces ligues, associations, sociétés et groupements qui pétitionnent et interviennent près du Ministre de la Marine pour la réalisation de ce projet.

Mais les compétitions surgissent, l'agriculture réclame « cette magnifique résidence » pour remplacer la galerie des machines dont on achève la démolition. Un autre groupement se présente pour être autorisé à y aménager un Musée du Costume et de la Voiture. Finalement, on en fait le musée Rodin.

Le Projet de transfert aux Invalides

C'est le seul projet qui ait été étudié sérieusement.

On en parlait déjà il y a plus de quarante ans, et l'on y revient constamment sans jamais aboutir. Les bâtiments de l'Hôtel des Invalides sont tellement vastes que les projets les plus divers y paraissent toujours aisément réalisables.

En mars 1899, le Ministre des Beaux-Arts demandait à l'Administration du Musée du Louvre de lui adresser un rapport sur le déplacement du Musée, réclamé à plusieurs reprises par un vœu du Conseil des Musées nationaux.

La note déclarait qu'il y avait lieu, notamment, « de se mettre en rapport avec la Marine et le Gouvernement militaire de Paris pour rechercher un local... « par exemple aux Invalides », et en même temps de faire étudier les devis de réalisation sans avoir égard aux anciennes prévisions de dépenses établies en 1894 ».

Le 7 avril, l'administration du Musée du Louvre signale à M. Lockroy, alors Ministre de la Marine, l'idée du transfert aux Invalides.

M. Lockroy examine immédiatement le projet avec ses services, puis répond avec clairvoyance « qu'il ne fallait pas songer à cette solution ; qu'il avait désiré loger aux Invalides une partie des services de son ministère et qu'il avait pu se convaincre de visu que son projet était irréalisable faute de place, et l'espace dont il aurait eu besoin était moindre que celui qu'occuperaient les collections navales ».

Le 14 janvier 1901, l'administration du Louvre demandait au Ministre l'autorisation de faire visiter les Invalides, par le conservateur du Musée de la Marine, accompagné de M. Guyou, ancien capitaine de frégate et membre de l'Institut. La visite a lieu en mars, en présence du général de La Noë, gouverneur des Invalides, qui offre pour le Musée naval « une partie des vastes locaux attribués au Musée de l'Armée, mais encore inoccupés ». Cela permettrait de rassembler aux Invalides les trois musées qui ont de nombreux points de contact, Armée-Marine-Artillerie.

Le 9 mai 1901, une commission d'étude est désignée : elle comprend le Directeur du Musée de l'Armée, le Directeur du Service géographique, le Directeur des Beaux-Arts, le Conservateur du Musée naval et le Président du Conseil des Musées nationaux...

Une réunion décisive a lieu en juillet aux Invalides dans les bureaux du Général de la Noë. Le Conservateur du Musée naval constate que l'installation est possible dans l'emplacement du Musée de l'Armée, à condition qu'on lui accorde environ 2.000 mètres carrés sur les 3.450 que ce Musée possède.

Mais il ajoute dans son rapport au Ministre que le Musée naval y sera moins bien qu'au Louvre, il sera dispersé au rez-de-chaussée, au 1^{er} et 2^e étages, et à travers des galeries dont les murs sont recouverts de fresques, beaucoup de salles seront trop basses pour les

vitrines et l'on doit craindre l'humidité au rez-de-chaussée.

Le 20 juillet 1901, le général de la Noë écrit au Conservateur du Musée naval qu'il lui envoie des plans des étages disponibles, « afin qu'il puisse se rendre compte qu'étant donné la hauteur sous plafond, il sera difficile en raison de leurs dimensions d'y placer les vitrines ».

Et il ajoute :

« Quant aux galeries du rez-de-chaussée du Musée, je doute que le Comité de perfectionnement consente à en céder une partie au Musée de Marine ».

Le 19 février 1902, le général André, ministre de la Guerre, mettait un point final à cette première combinaison en écrivant au Ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts dont relève le Musée naval : « Il est impossible, sans compromettre l'œuvre du Musée de l'Armée qui s'organise suivant un plan dès longtemps arrêté par le Comité de perfectionnement, et pour lequel on peut, en raison de l'affluence des dons, prévoir que les locaux seront plutôt insuffisants, de donner satisfaction aux besoins exposés par le Musée de la Marine. On amoindrirait ainsi l'un des Musées, sans donner à l'autre la place qui doit légitimement lui revenir ».

Le général André ajoutait : « ... D'ailleurs dans la séance de la commission chargée de la question, le représentant du Musée de la Marine a nettement déclaré la nécessité pour ce musée de garder son autonomie. Or, ces salles visées par le rapport (celui de la Direction des Musées du Louvre) seront forcément enchevêtrées dans celles du Musée de l'Armée, et il est facile de prévoir qu'il en résulterait pour l'entretien et la surveillance des difficultés certaines.

« Les conservateurs de l'un et l'autre musée ne sauraient dans ces conditions, assurer, au point de vue de la sécurité des collections, la responsabilité qui leur incombe... »

La lettre du Ministre de la Guerre fut communiquée pour avis à la Direction du Musée du Louvre. Celle-ci se borna à répondre : « Il y a lieu de renoncer à l'idée de transférer le Musée de la Marine dans les locaux concédés au Musée de l'Armée... »

Un an se passe. En mars 1903, le Ministre des Beaux-Arts, à la demande de deux parlementaires, dont l'un M. G. Berger est membre du Conseil des Musées nationaux, demande à la Direction du Louvre d'étudier à nouveau la question de transfert aux Invalides et de faire connaître si un « fait nouveau » s'est produit depuis l'échec précédent.

Le 11 mars 1903, le Directeur des Musées du Louvre répondait : « Il ne s'est produit à ma connaissance aucun fait intéressant à ce sujet... J'ai seulement appris indirectement par la voie de la presse que le Ministre de la Guerre n'était pas éloigné d'étudier à nouveau cette question. S'il en est ainsi, disait-il en terminant, M. le général André ne manquera pas, sans doute, de vous en informer officiellement ».

Le 28 avril, M. Destrem, conservateur du Musée naval, est à nouveau pressenti par la Direction des Musées nationaux, et il répond que le transfert est souhaitable « à la condition expresse que les locaux offerts présentent les conditions d'espace et de lumière qui sont nécessaires aux collections. Je réclamerai donc, disait-il, une superficie supérieure à celle qui existe actuellement... »

A cette époque (2 mai), M. Berger, député et membre du conseil des Musées nationaux, avise le conservateur de notre musée qu'il propose d'envoyer, soit à l'Observatoire, soit au Conservatoire national des Arts et Métiers les instruments d'astronomie et les appareils scientifiques, à moins qu'ils n'aient un caractère artistique très marqué. Il n'y aurait lieu, ajoute-t-il, de transférer aux Invalides que les objets historiques et documentaires.

Le général Niox qui a succédé au général de la Noë au poste de commandant la place de Paris écrit le 23 mai au Conservateur du Musée naval pour lui demander : « quelle superficie serait nécessaire à l'installation de ce musée, quelles conditions d'éclairage et de dimension devraient avoir les salles et... si le musée doit conserver son autonomie absolue ou s'il rentrerait dans les vues de l'administration de répartir quelques objets entre le Musée de l'Artillerie et le Musée de l'Armée, déjà installé aux Invalides, ce qui simplifierait, dit-il, de beaucoup la solution de chercher... »

Le Conservateur du Musée naval alla rendre visite au général Niox pour lui démontrer l'importance des collections que le général Niox réduisait à « quelques objets dignes des autres musées déjà aux Invalides », et il lui adressa ensuite un rapport très explicite (1^{er} juin 1903) :

« Le Musée de Marine de Paris, écrit-il, est le plus considérable, le plus relativement complet qui existe en Europe et par conséquent au monde ». Il ajoutait qu'il fallait au Musée une superficie minimum d'au moins 2.500 m. carrés.

« La solution qui consisterait à scinder complètement les diverses parties du musée aurait de tels inconvénients au point de vue didactique comme au point de vue historique, que je serai obligé de la considérer comme désastreuse pour un ensemble de collections qui depuis 25 ans est classé au nombre des Musées nationaux... »

Le général Niox examine alors la possibilité d'affecter au Musée de Marine les combles des Invalides où se trouvent rassemblés les grands plans en relief de nos principales places fortes.

Cette idée se montre pratiquement irréalisable et le général Niox l'abandonne aussitôt. La hauteur de ces greniers n'est souvent pas supérieure à 2 m. 20, ce qui aurait entraîné le démâtage de presque tous les modèles.

Le beau Projet du 4 du Boulevard des Invalides

Par contre, le général Niox va s'efforcer de faire aboutir un projet extrêmement intéressant et dont nous pouvons regretter de n'avoir pas vu la réalisation.

Le pensée du Gouvernement militaire de Paris est de mettre à la disposition du Musée de la Marine une partie des terrains qui se trouvent en bordure du boulevard des Invalides (aux n^{os} 2 et 4) occupés par d'anciens locaux disciplinaires et par une cour sur laquelle on pourrait édifier un vitrage et des constructions. Cette parcelle de terrain, située dans l'enceinte des Invalides, avait environ cinquante mètres de côté, ce qui donnait au Musée de la Marine les 2.500 mètres carrés qui lui étaient alors nécessaires.

Ce projet pouvait facilement aboutir, mais il restait à obtenir de l'Etat les crédits nécessaires pour exécuter les travaux.

Plein d'espoir, le conservateur du Musée de la Marine

7 août 1903) au Directeur des Musées nationaux :
On pourra se borner à un rez-de-chaussée, à la
fin d'éviter toute humidité qui détruirait les modèles
en raison de la délicatesse de leur assemblage ».
temps, le général Niox envoyait ses proposi-
Ministre de la Guerre qui les transmettait à son
un ministère de l'Instruction publique et des Beaux-

quelques mois après, les services de la Chefferie du
de Paris-Sud étaient chargés de préparer « des
et devis » pour les constructions futures.

En avril 1904, les entrevues ont lieu fréquemment
Conservateur du Musée et les officiers du Génie.
aboutissent à un accord sur les superficies
aires.

Plans du nouveau musée sont alors établis par le
Thaon, de la Chefferie du Génie de Paris, et
à l'approbation du Conservateur du Musée naval.
Dépenses prévues pour la construction des bâtiments
à 500.000 francs environ.

Le 16 mai 1904, le conservateur du Musée soulève
du Directeur des Musées nationaux une objection
et que « pour l'avenir du Musée naval, il consi-
comme désastreux qu'il cessât administrativement
parvenir au Ministère des Beaux-Arts... »

J'ose exprimer l'espoir, précise-t-il, qu'une telle
on, si l'on y a songé, sera abandonnée ».

Destrem croyait — et il le dit — que le ratta-
ent administratif du Musée de la Marine aux deux
Musées militaires des Invalides « arrêterait net le
nement dans son musée des collections concernant
le marchande et fluviale... »

Attendant, la presse commence à répandre la
de la création du nouveau Musée, c'est ainsi
peut lire dans *l'Echo de Paris* du 26 août 1904 :
Le projet de transfert du Musée de la Marine,
depuis longtemps par l'administration du Louvre
rain de se réaliser rapidement. Le musée, qui ne
ouver place dans les constructions des Invalides,
établi dans un nouveau pavillon, élevé par le génie
ire en bordure de l'avenue des Invalides, à gauche
appelle. Le pavillon, comme celui qui vient d'être
pour la pharmacie de l'armée, ne comprendra
étage, de manière à ne pas gêner le superbe aspect
dôme. La surface utile sera très sensiblement plus
que la superficie actuelle du musée, de sorte qu'il
se développer normalement pendant un certain
re d'années sans manquer de place ».

La commission officielle est créée : elle comprend
le Gouverneur des Invalides, commandant la place de
le Conservateur du musée naval et le lieutenant-
en chef du Génie. Le projet paraît en si bonne voie
satisfaction que le Musée de la Marine est invité à
établir un devis de dépenses pour le déménagement
collections.

Sur les indications de la Direction des Musées natio-
le Conservateur du Musée naval s'adresse à des
maîtres qui, après étude, estiment qu'il faut prévoir
comme totale de 100.700 francs (ce chiffre dépasse les
moyens des services du Ministère des Beaux-Arts
à 60.000 francs).

En l'absence de crédits, l'affaire en reste là.

En décembre 1905, les Invalides offrent au Musée
un emplacement de 600 mètres carrés et pas davan-

tage, mais proposent de prêter des « convois d'hommes et
de chariots » pour le déménagement.

Le Conservateur du Musée qui s'était donné tant de
mal pour faire aboutir le projet précédent se borne à
répondre avec amertume :

« Le général Niox m'offre 600 mètres. C'est insuffisant ;
le Musée occupe au Louvre plus de 2.000 mètres ».

En vain le Directeur des Musées nationaux lui écrit
(le 23 décembre) : « Les Invalides, c'est énorme ; une
fois en possession, vous grandirez selon vos besoins
ultérieurs... »

Il n'y eut pas de réponse.

En septembre 1907, l'administration du Louvre informe
le conservateur du Musée naval que le général Niox,
devenu directeur du Musée de l'Armée, a communiqué
une proposition qui paraît, écrit M. Homolle, « excel-
lente en tout point et doit être décisive dans la question
éternelle du Musée de Marine ».

Il s'agissait d'attribuer à ce dernier le pavillon Saint-
Louis occupé par des services civils pouvant être ailé-
ment logés ailleurs. Ce pavillon se compose de deux gale-
ries en croix réunies par une rotonde en double étage.
La superficie est de 2.800 mètres avec des cours utili-
sables pour les objets de grandes dimensions. Le local
est à peu de distance du Musée de l'Armée, facilement
accessible par la cour du Dôme et le boulevard des Inva-
lides. Les travaux d'aménagement sont évalués à 40.000
francs.

Le Directeur des Musées du Louvre ajoutaient « Peu
de dépense, peu de travaux, disponibilité immédiate,
étendue suffisante... Je viens d'écrire privément au géné-
ral Piquart pour appuyer les projets du général Niox, et
j'ai exposé longuement l'affaire au secrétaire de M. Clé-
menceau (M. Clémenceau était alors président du Con-
seil et le général Piquart était son Ministre de la Guerre).
Si vos relations politiques vous permettent de travailler
personnellement au projet... je crois que nous tenons la
bonne solution et qu'il faut l'enlever. Le général et M.
Clémenceau désirent en finir avec cette « secatura » et
je crois que vous n'aurez de repos et un intérêt véritable
dans vos fonctions, un but à votre activité et des moyens
d'action que lorsque vous serez « chez vous ».

Et M. Homolle terminait en invitant M. Destrem à
réunir « nos efforts pour séparer nos musées pour le bien
de chacun d'eux » (Lettre du 18 septembre 1907).

Le 14 octobre 1907, une note de service émanant des
Musées nationaux prévient le conservateur du Musée na-
val que la solution du transfert paraît encore une fois
imminente. On lui annonce, ce qui n'avait pas encore
été stipulé, que « les collections seront attribuées à la
Guerre qui les installera dans le pavillon Saint-Louis.
Le déménagement sera fait par les soins du Garde-meubles
sous sa haute direction... »

Hélas, tant de diplomatie restera inutile.

En décembre, le général Niox écrira à M. Destrem
qu'aucune décision définitive n'a encore été prise pour
le transfert du Musée de la Marine.

La vérité, c'est que le projet a dû être abandonné.
Les commissions des finances n'ayant pas cru devoir accor-
der les crédits spéciaux pour l'aménagement aux Inva-
lides.

En 1911, l'on tentera à nouveau de reprendre le
projet de transfert aux Invalides. En décembre, M. Escu-
dier, député de Paris, interviendra à la tribune de la

Chambre pour demander des explications au sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts, car les emplacements prévus ne donnent pas satisfaction aux amis du Musée naval. Ils craignent par surcroît de le voir absorbé par le Musée de la Guerre.

Un autre député, M. Honorat, au cours de la séance du 11 décembre 1911, intervient à son tour pour assurer que :

« ...Le transfert aux Invalides ne sera pas heureux parce que les salles où l'on projette de l'installer sont extrêmement étroites et mal éclairées. Si le Musée de la Marine est donné au Ministère de la Guerre, on ne trouvera dans le personnel de l'armée, aucun spécialiste pour entretenir les modèles actuels ».

Et l'honorable M. Honorat demandait au Gouvernement de reprendre l'étude de la question dans son ensemble.

La proposition d'ajournement fut d'autant plus facilement acceptée que le sous-secrétaire d'Etat des Beaux-Arts avouait que « depuis le début de l'étude du projet les collections du Musée de l'Armée avaient envahi les salles dont on croyait pouvoir disposer pour le Musée de la Marine... »

Quelques jours après, le général Niox écrivait à l'Amiral Besson (le 14 décembre 1911) cette lettre qui mettait un point définitif à tous les pourparlers.

« ...Il n'y a plus aux Invalides *aucun local disponible* ; toutes les salles convenables ont été occupées, il y a quelques mois, pour y installer à grands frais des bureaux du Ministère de la Guerre, et il n'y a pas à espérer de les expulser ni de supprimer quelques logements.

« Les rapporteurs des budgets de la Guerre et des Beaux-Arts ne sont nullement informés, et s'ils daignaient venir aux Invalides, ils se rendraient rapidement compte de la situation... J'estime donc qu'il n'y a rien à faire qu'à laisser au Louvre le Musée de la Marine... avec son conservateur, et qu'il s'y trouve très bien... »

✱

Le déplacement éventuel restait cependant et plus que jamais à l'ordre du jour. D'ailleurs, l'encombrement y est tel qu'en 1922 on se voit fâcheusement obligé de créer une salle-annexe au Musée de la Guerre aux Invalides pour y exposer les souvenirs de la Guerre navale de 1914-1918.

Le Jeu de Paume

En janvier 1930, le capitaine de frégate Hubert, alors conservateur du Musée de la Marine, envisageait comme une réalisation possible l'idée émise par M. Verne, directeur des Musées nationaux. Il s'agissait de la salle du Jeu de Paume aux Tuileries. Le service des Beaux-Arts venait d'en transformer l'intérieur en y aménageant un étage à mi-hauteur. La Direction des Musées nationaux déclarait que ce bâtiment pouvait être cédé à la Marine pour y mettre le Musée. L'emplacement était évidemment de premier ordre.

Seulement l'examen des plans fit constater que la surface utilisable n'était même pas égale à la superficie actuelle du Musée, superficie que tout le monde reconnaît comme totalement insuffisante.

L'adoption de ce projet aurait donc entraîné la dispersion des collections d'appareils de navigation dans les

ports et arsenaux et peut-être même des séries de modèles de bateaux exotiques. Il fut abandonné.

Le transfert du Musée en Province?

En septembre-octobre-novembre 1925, le journal « Temps » publiait une intéressante série d'articles sur les travaux de la « Commission chargée de l'inventaire des immeubles du Domaine National ». Cette commission a sous sa haute surveillance les Musées nationaux au premier rang desquels se trouve naturellement le Louvre.

Or, l'un des articles du « Temps » annonçait qu'un certain nombre de membres de la commission s'étaient montrés favorables à l'idée étrange de transporter le Musée de la Marine en province pour en débarrasser le Louvre.

Les représentants du département de la Marine avaient déclaré aussitôt que, ni dans un port de guerre, ni dans un arsenal, il n'existait de locaux susceptibles de recevoir le Musée naval.

A quoi les membres de la Commission répondirent qu'on pourrait lui chercher un immeuble dans un port de commerce comme Le Havre, Bordeaux ou Marseille.

Les articles du « Temps » ne passèrent pas inaperçus

Au Havre :

Le 11 septembre 1925, M. Léon Meyer, maire du Havre écrivait :

« ... Je m'empresse de vous informer qu'il existe au Havre un vaste immeuble, l'ancien hôtel Frascati... La Ville du Havre serait disposée à acquérir l'ancien hôtel Frascati et à le mettre gratuitement à la disposition du Musée ».

A Marseille :

Le Conseil municipal votait d'urgence cette motion :

Ayant connu le projet de l'Etat de transférer le Musée national de la Marine, le Conseil municipal sollicite du Gouvernement l'honneur de recevoir et de conserver à Marseille ce précieux dépôt d'art.

A Dunkerque :

La ville des grands corsaires ne pouvait rester indifférente à cette nouvelle.

Le maire écrivait, le 23 septembre 1925 : « Dunkerque qui possède déjà, dans les locaux de la Chambre de Commerce, un Musée de la Marine, paraît justement désigné pour être le siège des collections nationales... Quant au local, il pourrait être facilement trouvé dans le vaste bâtiment du parc de la Marine, la ville de Dunkerque consentirait volontiers à participer aux dépenses d'aménagement et d'installation... »

A Brest :

Le 28 septembre, la Chambre de Commerce émettait à son tour le vœu de voir le Musée de la Marine transféré à Brest.

A Toulon :

Le 2 octobre, le maire de notre grand port de guerre méditerranéen écrivait : « Toulon paraît plus particulièrement désigné pour abriter les collections si intéressantes qui retracent l'histoire de la Marine à travers les âges ; au nom de la municipalité, le maire sollicitait du Gouvernement la distinction pour Toulon de recevoir et de conserver les collections du Musée national de la Marine.

L'intervention du Conseil Municipal de Paris

Le mouvement en faveur du déplacement du Musée allait avoir sa répercussion au Conseil municipal parisien. Le 7 décembre, quatre conseillers municipaux furent élus à Vincennes, et ils furent chargés de proposer dans la région parisienne, et de préférence à Paris, un emplacement pour le Musée de la Marine aménagé dans les locaux du

4 Vincennes :

Après l'Exposition coloniale de 1931, on offrit au Musée de la Marine de lui réserver un local à Vincennes dans un bâtiment destiné à l'exposition permanente du Musée des Colonies.

On constate que l'immeuble est déjà trop petit pour tous les objets provenant de nos possessions d'outre-

mer. Cette solution peu satisfaisante soulevait d'ailleurs les objections justifiées de la grande presse et de toutes les associations maritimes.

Un des plus importants journaux de Paris se faisait l'écho de l'opinion publique en déclarant « éminemment souhaitable que soient maintenues dans le centre de Paris des collections comme celles du Musée de la Marine, parce qu'elles constituent une œuvre de prestige propre à développer chez les Français le goût de la compréhension des choses de la mer... »

Lors de l'Exposition coloniale de 1931, le Ministre des Colonies et le maréchal Liautey, commissaire général de cette exposition, eurent l'intention d'offrir au Musée de la Marine un terrain sur les anciennes fortifications, à proximité de la porte de Picpus, pour y construire un Musée naval contigu au Musée colonial. Cette construction venait d'être décidée. Un rapport de circonstance disait :

« Resterait la construction du Musée. Grosse dépense, même si l'on a recours, comme cela semble souhaitable, à l'architecture la plus moderne et la plus simple. Plusieurs millions, cinq au moins, seront sans doute nécessaires... »

L'auteur du rapport oubliait d'y ajouter les frais d'aménagement du nouveau musée et les frais de déménagement des collections.

En outre, il posait cette question singulière : Est-il possible, au moment où l'Exposition coloniale obtient des crédits considérables qu'exige une vaste entreprise, d'obtenir aussi un crédit bien modeste, et peut-être réalisable par les mêmes moyens financiers que ceux employés pour l'Exposition coloniale.

Cette question posée resta sans réponse.

L'Hôtel des Ducs de Rohan

Cet hôtel particulier, situé à l'angle de la rue de Valenciennes et du boulevard des Invalides, a une superficie de 2000 mètres compris les cours et jardins — de plus de trois mille deux cents mètres carrés. Il était à vendre en juillet 1931. Son emplacement aurait permis d'y installer confortablement le Musée naval.

Des renseignements furent demandés à la Société immobilière chargée de la vente. Le prix fixé dépassait 10 millions !

Les pourparlers n'allèrent pas plus avant, d'autant plus que de grands travaux d'aménagement eussent été à prévoir.

..

Il est évident que la situation actuelle doit prendre fin. Le Musée de la Marine a besoin d'une réorganisation complète et sa transformation est urgente. D'un autre côté, l'administration du Louvre manque de place elle aussi pour l'aménagement de ses collections. Elle exige de plus en plus impérieusement, et non sans de légitimes raisons, la libre disposition des salles que nous occupons, et M. Maurice Petsche, sous-secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts pouvait dire : « ... Il est certain que le Musée de la Marine doit déménager dans son intérêt comme dans celui du Louvre.

Encore faut-il bien préciser que pour pouvoir déménager le Musée de la Marine doit pouvoir trouver un emplacement digne de son importance.

Depuis quelques mois des événements nouveaux se sont produits, rendant de plus en plus nécessaire le départ du Musée de la Marine. L'administration des Musées nationaux a en effet pu obtenir du Gouvernement d'importants crédits pour exécuter de grands travaux de transformation.

Ces travaux font partie d'un programme d'ensemble de regroupement des collections du Louvre. Ils sont arrivés actuellement à un point critique.

Dans ce programme, dont toutes les parties sont étroitement liées et solidaires, le déménagement du Musée de la Marine se situe au premier rang dans l'ordre des nécessités par l'importance des conséquences qu'il entraîne et par son urgence.

Un rapport officiel aussi documenté que circonstancié actuellement sous mes yeux précise :

« ... En vue de l'installation rationnelle des peintures du XIX^e siècle au deuxième étage de la Cour carrée, de grands et coûteux changements ont été déjà apportés aux parties de cet étage donc dispose la Direction des Musées Nationaux. Dans un délai relativement court, tout ce qu'il était possible de réaliser à ce point de vue sera réalisé. Mais l'aménagement de l'étage devra être interrompu et les travaux effectués resteront vains si les salles occupées par ce Musée de la Marine ne sont pas, à ce moment, libérées et rendues au Musée du Louvre pour permettre la continuation des travaux.

« Mais cette situation ne porterait pas seulement un retard extrêmement dommageable au regroupement indispensable du département des peintures. Elle aurait encore de graves répercussions sur toute une série de mouvements prévus pour l'ordonnance définitive du département du mobilier et des objets d'art, et du département des Antiquités orientales. En effet, ces mouvements ne seront possibles qu'au départ des peintures actuellement exposées au premier étage de la Cour carrée, et ce départ ne peut s'effectuer qu'autant que des salles nouvelles auront été préparées pour les recevoir.

« Ces salles ont été prévues et ne peuvent être ménagées que sur l'emplacement du Musée de la Marine. Ainsi la continuation des travaux entrepris au Musée du Louvre est étroitement dépendante de l'évacuation prochaine des collections navales.

« Si cette évacuation n'était pas entreprise dans le plus

« bref délai, la durée qu'il faut lui prévoir et la longueur
« des travaux à entreprendre risqueraient d'arrêter fâcheu-
« sement l'aménagement logique du Louvre et rendraient
« inutiles dans le fait, autant qu'impopulaires auprès du
« public, les modifications nécessairement incomplètes qui
« auraient été apportées au groupement et à l'installation
« des collections... »

Je me serais fait un scrupule de supprimer la moindre

phrase de ce long exposé, presque un réquisitoire, contre
le Musée de la Marine, trouvant du reste qu'il résume
parfaitement toute la situation qui au fond est celle-ci :

Le Musée de la Marine, en déplorable état, désire s'en
aller et avoir des locaux dignes de ses collections.

L'Administration des Musées nationaux désire de toutes
ses forces obtenir le départ du Musée naval des salles
dont elle a le plus grand besoin.

Exposé du projet des Champs-Élysées

Ainsi donc nous nous trouvons aujourd'hui en face d'un
commun désir : Musée de Marine et Administration du
Louvre poursuivent le même but.

Que faut-il pour voir ces vœux se réaliser ? Deux choses
importantes :

1° Trouver un emplacement donnant entière satisfaction
à tous les amis de nos collections navales.

2° Trouver l'argent nécessaire pour construire un
Musée digne du Musée de la Marine et lui permettre de
s'y installer avec éclat.

Tel est le problème qu'après tant d'autres j'ai essayé
de résoudre d'une façon satisfaisante, après avoir longue-
ment et minutieusement étudié les besoins réels du Musée.

Nous avons pu voir, dans les pages qui précèdent, la
liste des principaux emplacements successivement envi-
sagés. Certes, beaucoup étaient déplorables, mais il est
certain qu'il y en avait dans le nombre quelques-uns
d'excellents.

Cependant rien n'a jamais abouti. Le problème du
transport examiné tant de fois n'a jamais été résolu — il
faut le dire — parce que l'on n'a jamais pu se mettre
d'accord sur les solutions proposées et que les meilleurs
projets ont rencontré les plus vives critiques.

Le Projet des Champs-Élysées

En août 1932, un nouveau projet était minutieusement
mis au point et semblait devoir donner à tous entière
satisfaction. Il s'agissait de transférer le Musée naval aux
Champs-Élysées, sur l'emplacement occupé par le restau-
rant Ledoyen.

Une option fut prise sur ce restaurant et les démarches
commencèrent, tandis qu'un architecte, M. Debrouwer,
architecte diplômé du Gouvernement, établissait des
plans de réalisation d'une remarquable conception.

La surface bâtie actuellement représentait un rectangle
d'environ 27 x 27. En augmentant très légèrement la
surface utilisable, on arrivait à avoir une superficie d'en-
viron 1.200 mètres carrés, suffisante pour le Musée. Les
nouveaux bâtiments devaient, en effet, comprendre un
sous-sol avec éclairage direct, un rez-de-chaussée surélevé
et deux étages. Le tout formant donc une surface utili-
sable d'environ cinq mille mètres; outre les très grandes
salles d'exposition, il avait été prévu (ce que l'on avait
négligé jusqu'alors) une salle de conférences et d'expo-
sition réservée aux associations et ligues maritimes, une
salle de réunion pour l'Académie de Marine, etc... La

bibliothèque devait comporter une salle de lecture pu-
blique. Le style des façades, d'un aspect très décoratif
sauvegardait les perspectives de ce coin des Champs-Ély-
sées.

Après examen, le Ministre de la Marine donna un
avis extrêmement favorable à l'ensemble du projet, mais
se vit dans l'obligation de le soumettre à la Ville de
Paris, propriétaire du terrain. L'accueil ne fut pas favo-
rable.

D'autre part, on avait pensé résoudre la question finan-
cière en demandant au Gouvernement d'inscrire dans son
projet des travaux dits de l'outillage national, dont le
budget se chiffrait par plusieurs milliards, une somme
variant entre seize et vingt millions pour la construction et
l'aménagement du nouveau musée naval.

Une autre combinaison financière envisageait, le cas
échéant, un emprunt de la même importance à la Caisse
des Dépôts et Consignations. Celle-ci pressentie officieu-
sement, acceptait de faire l'avance des fonds, rembour-
sables en quarante ans et moyennant un intérêt annuel.

La Caisse des Dépôts et Consignations exigeait simple-
ment que le paiement des intérêts fût garanti par un
organisme qualifié, c'est-à-dire le Ministère de la Ma-
rine, ou la Ville de Paris, ou la Réunion des Musées
nationaux.

Le Ministère des Finances ne donna son approbation
ni à l'une ni à l'autre des combinaisons financières.

Le projet de transfert du Musée naval aux Champs-
Élysées subissait le sort de tous les autres projets. En
novembre 1932, il était abandonné à son tour.

Au Trocadéro

On a songé en 1932 à transférer le Musée naval sur
un terrain, appartenant à l'État, situé près du Trocadéro
— à l'angle de l'avenue du Président Wilson, de l'ave-
nue d'Iéna, et en façade sur les jardins du Trocadéro.
Ce terrain, occupé en partie par quelques bâtiments utili-
sés par le « Dépôt des Phares et Balises » et les bureaux
« du Congrès de la route », serait, paraît-il, libre prochai-
nement : mais il est trop grand pour le Musée, et on ne
voudrait pas le morceler.

..

A l'heure actuelle un nouveau projet de transfert aux
Invalides est à l'étude.

ALBERT CHATELLE.

Conservateur-adjoint au Ministère de la Marine.



ANNEXE 7



Etablissement Public du Grand Louvre.

A l'attention de Monsieur Serge LOUVEAU
Secrétaire général

Paris, le 2 mai 1997

Cher Monsieur,

Je vous remercie d'avoir bien voulu nous associer à votre analyse foncière et domaniale concernant l'implantation du Musée de la Marine dans les magasins généraux du Port d'Austerlitz, et de votre visite du 29 avril dernier.

Je vous confirme tout d'abord l'intérêt que nous marquons à ce projet ; il permet notamment de maintenir une activité sur ce site en bord de Seine. Mais là n'est pas notre débat.

En effet, comme je vous l'avais laissé entendre, le document que vous m'avez soumis appelle de ma part plusieurs remarques qui sont analysées dans deux notes annexées.

Deux points me paraissent particulièrement importants : l'aspect économique et le relogement des occupants non titrés, à savoir les services de l'Etat.

Pour ce qui concerne l'aspect économique, il faut bien avoir en tête que le Port Autonome de Paris a été créé par un « actionnaire unique » l'Etat, avec une mission, un domaine à valoriser, un cadre législatif et réglementaire fixant les conditions dans lesquelles il perçoit des recettes et effectue des dépenses, mais aussi des obligations, parmi lesquelles on peut mentionner le soutien à la navigation fluviale et l'hébergement de certains arrondissements du Service de la Navigation de la Seine.

C'est sur ces bases que s'est construite la stratégie de l'entreprise Port Autonome de Paris, c'est selon ces règles du jeu que les investissements ont été engagés et rentabilisés, jusqu'à ce jour sans aide financière de l'Etat. C'est ainsi par exemple que le port de Limay a été créé, c'est ainsi que le port d'Ivry est en cours de rénovation. De même à l'invitation du SDAURIF, le Port Autonome de Paris a acquis, en 1993, 100 ha pour développer une nouvelle plate-forme portuaire à Vigneux-sur-Seine (91).

Cette politique d'investissement, approuvée par l'Etat, suppose que soient réunis les moyens financiers correspondants. Parmi ceux-ci se trouve tout naturellement l'indemnité de transfert des magasins d'Austerlitz. Si l'Etat lui retire cette ressource, le Port Autonome de Paris n'est plus en mesure de remplir sa mission dans les mêmes conditions.

L'estimation sur laquelle nous nous fondons, élaborée à partir de l'évaluation de l'administration des domaines sur ce site et que je vous ai présentée au cours de notre réunion, fait apparaître une valeur sensiblement supérieure au chiffre d'affaires annuel du Port Autonome de Paris.

Quelle entreprise, même publique, pourrait faire face à la perte d'une année de chiffre d'affaires ?

Comment réagirait la SNCF ou la RATP devant une telle situation ? l'Etat en prendrait-il le risque ?

C'est en tout cas le raisonnement que l'Etat doit tenir avant de prendre sa décision ; la forme juridique (cession après déclassement, transfert de gestion) est une chose, les conséquences économiques pour le Port Autonome de Paris en sont une autre. Notre actionnaire unique doit y être sensibilisé.

Le problème du relogement des services doit être vu de façon plus détaillée.

- Services du Port Autonome de Paris. Une indemnité incluant les diverses sujétions liées à la recherche et à l'aménagement fonctionnel d'un nouvel immeuble peut régler ce point.

- Service de la Navigation de la Seine. Sans moyens spécifiques, l'Etat avait « verbalement » confié au Port Autonome de Paris le soin de loger quelques arrondissements du Service de la Navigation de la Seine. Le Ministère de l'Équipement ne dispose pas de plus de moyens aujourd'hui, loin s'en faut ; écrire qu'il en fera son affaire ne règle rien. Il convient d'indemniser le Port Autonome de Paris pour qu'il continue à assurer l'hébergement du Service de la Navigation de la Seine.

- Maison de la Batellerie. Je rappelle que VNF, la CNBA et la CPNAM, sont des établissements publics de l'Etat et que ce dernier apporte un financement non négligeable.

Enfin, un troisième point devra être envisagé : l'utilisation des Magasins Généraux par le Musée de la Marine nécessitera vraisemblablement un accès par le quai bas et la disposition de nombreux parkings dépassant éventuellement l'assiette foncière des bâtiments à l'amont et à l'aval ; le Port devra conserver concurremment l'utilisation du quai pour ses activités d'animations et de loisirs ; la cohabitation de ces deux utilisations sur un même site devra être étudiée, ce qui conduira à chiffrer l'utilisation par le Musée de la Marine des surfaces correspondantes dont la rampe d'accès et les parkings.

Avec mes meilleurs sentiments



Bernard CHENEVEZ

OBSERVATIONS
sur l'étude relative à l'implantation du Musée de la Marine
dans les Magasins Généraux du Port d'Austerlitz.

Annexe 1 : Analyse domaniale

1. Le Port d'Austerlitz constitue une dépendance du domaine public fluvial de l'Etat (1)
- 1.1. Son terrain d'assiette étant situé sur le lit mineur de la Seine fait partie du domaine public naturel et non du domaine public artificiel. Il ne peut être déclassé même par décret.
- 1.2. Les constructions édifiées sur le Port font partie du domaine public artificiel (2) dès lors qu'elles appartiennent à l'Etat et qu'elles prennent appui soit directement (Bâtiment des Douanes), soit par l'intermédiaire de piles (Magasins Généraux) sur le terrain d'assiette du port d'Austerlitz (3). Les constructions forment avec leur terrain d'assiette un tout indissociable dont un élément ne peut être déclassé sans l'autre.

En tout état de cause, le déclassement envisagé n'aurait d'utilité qu'en cas d'une vente au profit du Musée de la Marine.

Or, compte tenu de l'activité de service public du Musée de la Marine, les constructions qu'il occupera devront forcément faire partie du domaine public. Et lorsqu'un bien faisant déjà partie du domaine public doit recevoir une nouvelle destination de domanialité publique, il n'y a pas lieu de procéder à un déclassement suivi d'une vente et d'une réincorporation au domaine public alors que la seule procédure adéquate est celle du transfert de gestion défini aux articles L 35 et R 58 du Code du Domaine de l'Etat.

2. Transfert de gestion - superposition de gestion

Les bâtiments qui seront occupés par le Musée de la Marine pourraient faire l'objet d'un transfert de gestion.

-
- (1) Ce port a été remis en gestion au Port Autonome de Paris en application des articles 3 paragraphe 5 de la loi du 24 octobre 1968, 2 du décret du 21 septembre 1970 et de la liste répertoire annexée audit décret.
 - (2) A l'exception de la Maison de la Batellerie qui accédera au domaine public portuaire en fin d'occupation.
 - (3) Au surplus, cet immeuble bien que loué (2/3) à des commerces privés fait partie du domaine public parce qu'il concourt sous cette forme au fonctionnement de l'ensemble du port comme l'a affirmé de façon constante le Conseil d'Etat depuis l'arrêt Le Béton du 13 octobre 1956 tout récemment confirmé par un arrêt du 8 mars 1993 Villedieu.

S'agissant du quai et du rez de quai, y compris les parkings et le terre-plein SEMAPA, seule une superposition de gestion pourrait être prononcée pour sauvegarder les besoins actuels et futurs de la navigation (écoulement des eaux) et de l'exploitation portuaire. Il résulte en effet des instructions de l'administration du Domaine et de la jurisprudence du Conseil d'Etat que cette procédure doit être employée lorsqu'une destination nouvelle doit se superposer à la destination primitive.

La procédure définie aux articles L 35 et R 58 précités du Code du Domaine de l'Etat pour les transferts de gestion s'applique également pour les superpositions de gestion.

Dans un cas comme dans l'autre, le Port a droit à être indemnisé sur le fondement de la théorie des dommages de travaux publics du préjudice qu'il subit du fait d'une dépossession totale ou partielle.

3. Evaluation du préjudice

Il ne sert à rien d'estimer la constructibilité ou reconstructibilité du port d'Austerlitz d'après le POS de la Ville de Paris approuvé en 1989 et qui n'est plus applicable à Austerlitz ou d'après le PAZ de la ZAC aux termes duquel « seuls quelques éléments des magasins généraux (pourront être) conservés, ce qui exclut de les maintenir sur toute la longueur », dès lors que le PAP ne prétend pas disposer d'un potentiel constructible supérieur aux surfaces construites existantes et qu'au contraire, cette constructibilité sera moindre.

En effet, selon une jurisprudence constante valable en matière de dommages de travaux publics comme en matière d'expropriation, l'indemnité ne saurait être calculée que sur la base des surfaces existantes dont le PAP serait dépossédé.

C'est d'ailleurs la méthode retenue par le rapport (situation des occupants actuels, fiche financière). On ne comprend dès lors pas les conclusions du paragraphe 4A (« les estimations sont valables pendant une durée d'un an. Elles sont basées sur l'actuel POS »).

Suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, l'indemnité est due :

- lorsque la collectivité publique dépossédée subit une perte de revenus,
- lorsqu'elle doit pourvoir au remplacement de ses installations.

ANNEXE 2 -

ANALYSE FINANCIERE

- § 3 D)

Les pavillons arrasés pour permettre la construction du Pont Charles de Gaulle et ses accès sont les 9, 10, 11, 12 et une partie du pavillon 8.

- § 4 A)

Les estimations du Service des Domaines sont effectivement indépendantes de la constructibilité future, dès lors que le Port Autonome de Paris ne prétend pas disposer d'un potentiel constructible supérieur aux surfaces construites existantes.

- § B et C

Il semble nécessaire de mieux identifier les lieux de perception des recettes citées :

- Bâtiment des Magasins Généraux

* C.N.A.M. de la Batellerie	8.554 F
* Conservatoire du Littoral	453.557 F
* Local SEMAPA	32.505 F
*SERAEL (location de l'ensemble)	<u>3.685.667 F</u> ⁽¹⁾

Total 4.180.283 F

- Emprise de la Maison de la Batellerie	1.500 F
- Bâtiment à l'amont des Magasins Généraux - Douanes	331.598 F
- Terre-plein pour voie de transit sous les Magasins Généraux - SEMAPA	573.194 F

⁽¹⁾ Depuis la note du 20 mars 1997, qui prévoyait une redevance de 3.870.467,60 F (HT) pour la SERAEL, nous avons reçu le 25 mars 1997 un courrier de la SERAEL (dont copie jointe) qui permet d'arrêter la redevance 97 pour une location complète du bâtiment à 3.685.667 F (HT). Ce chiffre est donc à substituer à celui de 3.065.000 F.

- § 6 A°

• § 6 A)

Suivant le tarif terre-plein du cahier des charges en vigueur l'amodiation du rez de quai correspondrait à une redevance en francs 1997 de 88,19 F x 12.054 m² soit 1.063.042 F (HT) au lieu de l'estimation de 795.000 F.

• § 6 B)

L'indemnité concernant la perte de recettes du Port Autonome de Paris pour les Magasins Généraux d'Austerlitz en fonction des nouveaux montants des § 4 B et C peut donc être arrondie à 83.600.000 F au lieu de 71.200.000 F.

• § 6 B) Bureaux du P.A.P. et du Service de l'Etat

Dans le « porter à connaissance » du Préfet de Région du 19 mars 1996 au Maire de Paris pour l'instruction du dossier de la Zac « Paris Seine Rive Gauche » dont je vous joins une copie, il est prévu dans les besoins prévisionnels des services de l'Etat une surface permettant en particulier la réimplantation des services implantés dans les Magasins Généraux.

Dans cette hypothèse de ^{relogement} règlement des services, le Service des Domaines avait fourni en 1993 les informations suivantes sur les valeurs de charge foncière et de commercialisation des bâtiments T1A1 et T1A3 dans la ZAC.

valeur vénale des bureaux 40.000 F/m²
charges foncières pour les bureaux ..20.000 F/m².

Si ces valeurs peuvent être revues pour intégrer la baisse générale du marché immobilier, elles demeureront en tout cas très supérieures à la valeur moyenne retenue de 15.000 F/m².

Les Services des Domaines seraient à interroger sur ce point, dans l'attente une valeur de 40.000 F. pour une surface équipée pourrait être retenue.

Les indemnités pour le relogement des services seraient alors :

- Port Autonome de Paris : 22.520.000 F
- Services de l'Etat : 229.080.000 F.

§ 7

il y a lieu de provisionner une somme pour les indemnités des amodiations autres que la SERAEL, en particulier le Conservatoire du Littoral qui a investi dans ses aménagements intérieurs de plateaux de bureaux.

§- 8 - Montant à adopter suivant le tableau joint.

BILAN COMPARATIF

	Rapport MARNIERES du 29 avril 1997	estimation PAP
Pertes de recettes P.A.P.	71 200 000 F	83 600 000 F
Bureaux P.A.P.	8 450 000 F	22 520 000 F
ETAT		229 080 000 F
Reconstitution du domaine portuaire - quai	19 500 000 F	19 500 000 F
Total partiel P.A.P.	99 150 000 F	354 700 000 F
Indemnités S.E.R.A.E.L.	10 810 000 F	10 810 000 F
Dédommagement sous-occupants	5 000 000 F	5 000 000 F
TOTAL GENERAL	114 960 000 F	370 510 000 F
Arrondi à	115 000 000 F	

ANNEXE 8

1. QUEL MUSEE DE LA MARINE POUR LE 21ème SIECLE ?

1.1. LE MUSEE DE LA MARINE AUJOURD'HUI.

1.1.1. Historique.

Le musée de la marine est l'un des plus anciens musées maritimes au monde. Ses collections ont d'abord été rassemblées au Louvre en 1748 avec l'assentiment de Louis XV, par leur créateur, Louis Henri Duhamel du Monceau. Les origines de sa collection, modèles de navires en construction et de machines d'arsenal destinés à l'étude des élèves ingénieurs constructeurs du roi, et rassemblés dans un conservatoire des techniques de construction navale, expliquent pourquoi le musée de la Marine conserve la plus importante collection de maquettes anciennes du monde.

Fermé en 1793 par la Convention, il est à nouveau créé au Louvre par une ordonnance de Charles X en 1827.

Depuis 1943, le musée est au palais de Chaillot.

1.1.2. La mission et le statut juridique.

La mission du musée de la marine est définie dans l'article 1 du décret du 3 décembre 1971 modifié relatif à l'établissement public national du musée de la marine⁴ : *"Le musée de la marine est un établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous la tutelle du ministre chargé de la Défense nationale. Cet établissement est chargé d'assurer la conservation, la présentation, l'enrichissement et l'accroissement de ses collections dans tous les domaines de la marine, notamment ceux de la marine nationale, des marines de commerce, de la pêche, de la recherche océanographique, du sport nautique et de la plaisance. Le musée de la marine peut organiser ou apporter son concours à l'organisation de toutes expositions ou manifestations susceptibles de maintenir et de développer le goût de l'histoire maritime"*.

L'établissement public comprend le musée de Paris établi au palais de Chaillot, ainsi que neuf musées navals en province : les quatre principaux sont à Brest, Port-Louis (Lorient), Rochefort et Toulon, assortis d'une tour historique à Toulon, la Tour Royale (XVIème siècle), et de l'ancienne école de médecine navale de Rochefort (XVIIIème siècle) dont le fonds, le plus ancien du monde, a été sauvé lors de la fermeture de l'hôpital maritime.

Par ailleurs, trois musées contrôlés en gestion municipale sont ouverts à La Seyne, Saint-Tropez (donjon du XVIIème siècle de la citadelle) et Nice.

Cet ensemble muséographique est géré par une conservation centralisée au palais de Chaillot.

⁴ Ce décret figure en annexe.

1.1.3. Les ressources humaines et financières.

Le musée de la marine emploie 85 contractuels dont 60 pour le musée de Paris.

Le budget pour 1996 est de 28,6 MF. Les ressources proviennent de l'activité du musée (8 MF) et des subventions versées par le budget de la défense (20 MF). Les opérations en capital se montent à 8,9 MF. L'établissement reçoit un demi million de visiteurs par an dont un peu moins de 200 000 à Paris.

1.1.4. Les collections.

Les collections tirent leur origine des maquettes déposées au Louvre en 1748. Elles rassemblent aujourd'hui 33 000 numéros principaux, un fonds iconographique de 350 000 documents dont 43 000 originaux, 40 000 cartes postales, une collection d'affiches, de négatifs originaux sur plaques, deux bibliothèques spécialisées, l'une à Paris et l'autre à Rochefort comprenant environ 50 000 ouvrages et de nombreuses collections de périodiques.

1.1.5. Les activités et le rayonnement.

Membre de l'International Congress of Maritime Museums (ICMM) qui regroupe près de 300 musées d'une trentaine de nationalités, du Conseil International des Musées (ICOM), de l'association des musées d'armes et d'histoire militaire (IATM), le musée de la marine prolonge son rôle national par une présence soutenue à l'étranger.

Le palais de Chaillot abrite chaque jour des activités se rapportant à de nombreux aspects du monde maritime. Il offre ainsi l'hospitalité :

- à des sociétés savantes : Comité de documentation historique de la marine, Séminaire d'archéologie navale, Séminaire d'histoire de la médecine navale, journées d'archéologie et d'histoire, Commission Française d'histoire maritime, Laboratoire d'histoire (CNRS-Sorbonne-musée de la Marine) et Académie de Marine. Dans ce cadre, le musée de la marine accueille, depuis 1989, le Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes à l'époque moderne, unique unité de recherche française en histoire maritime ;
- à des activités socio-éducatives : Fédération française de modélisme naval, Amis des paquebots, Amis des vieux gréements, Amis des ex-voto, Amis des musées de la mer ;
- à des animations littéraires, lancements d'ouvrages, tables rondes, signatures culminant chaque année dans la journée des écrivains de la mer. Il abrite et anime l'Association des amis d'Henri Queffelec. Il contribue, par sa photothèque, à l'iconographie des éditions maritimes, et par son fonds original à la diffusion du patrimoine de la mer ;
- aux peintres officiels de la Marine, dont il facilite les expositions de groupe, à des expositions d'art, et à des hommages, rétrospectives et Salons de sociétés.

.../...

Le musée de la marine accueille également un grand nombre des manifestations médiatiques ayant trait au fait maritime. Ainsi, par exemple, sous le groupe sculpté des ornements dorés de la Réale, navire amiral des galères de Louis XIV, le commandant Cousteau a reçu son épée d'académicien ; l'Académie de Marine a, entre autres, honoré le prince Henrik de Danemark ; sir Peter Blake a pris possession du trophée "Jules Verne" et Florence Arthaud du "Neptune d'or". Tous nos skippers, tous nos champions olympiques de voile sont familiers d'un musée, qui symbolise la pérennité du fait maritime français.

Enfin, le musée de la marine organise en moyenne quatre expositions temporaires chaque année. On peut citer entre autres *Océan des hommes* (1987), *Sillages néerlandais* et *Mémoire du Titanic* (1989), *Paquebots de légende* (1991), *A la rencontre de Sindbad* (1993), dans le cadre du programme "Routes de la soie, routes de dialogues" de l'Unesco, *Le temps des clipppers* (1996) à l'occasion du centenaire du Belem.

Les retombées médiatiques des initiatives du musée de la marine dépassent cinq à six cents articles chaque année, une dizaine de passages à la télévision et une trentaine d'émissions de radio. Le fichier des contacts médiatiques réguliers du musée de la marine répertorie plus de 1 600 journalistes.

1.1.6. Les surfaces.

Le musée de la marine occupe environ 8 000 m² dans l'aile Passy du palais de Chaillot, dont :

- 5000 m² consacrés aux expositions et à l'accueil des visiteurs,
- 1700 m² d'ateliers et réserves,
- 1100 m² de bureaux, bibliothèque et salle de réunion.

La majeure partie des surfaces d'exposition est répartie entre deux grandes galeries d'un seul tenant qui s'étendent tout au long de l'aile Passy. Cette disposition est particulièrement favorable à l'exposition de grands objets. Toutefois, la surface disponible limite inévitablement le développement du musée.

1.1.7. Le schéma directeur

Le schéma directeur en vigueur a été approuvé par l'autorité de tutelle en 1995. Il couvre la période 1995-2000 et prévoit de "moderniser et dynamiser le musée".

Outre l'achèvement de la section consacrée à la marine de guerre moderne et la mise en valeur de la collection des ports de France de Vernet, il prévoit un programme d'amélioration de la présentation des collections dans les domaines suivants : navigation, découvertes, explorations, pénétration sous la mer, pêche et sauvetage en mer.

Le déplacement des réserves à l'extérieur du palais de Chaillot devrait permettre de reconverter 500 m² d'espaces supplémentaires sur deux niveaux pour des expositions.

.../...

Enfin, il est prévu de porter un effort sur la valorisation des musées de province.

En conclusion le musée de la marine, possède des collections d'une richesse exceptionnelle, et son rayonnement est considérable, y compris au plan international. Il dispose pour les années à venir d'un plan d'optimisation de son site actuel, avec les limites imposées par la densité d'occupation déjà considérable des locaux.

1.2. QUE POURRAIT ETRE LE MUSEE DE LA MARINE DEMAIN ?

La mission confiée au rapporteur a pour objet l'examen *"du transfert et du développement du musée de la marine"*. Ces deux termes sont indissociables car un transfert sans développement n'est ni acceptable ni imaginable. Dans cet esprit, le Président de la République a approuvé l'idée d'un grand musée de la marine et de l'aventure maritime.

Un objectif : illustrer le fait maritime français et ses enjeux.

"De tous temps, l'espace maritime a représenté un enjeu essentiel pour l'Etat. La mer fait partie de la France⁵."

Notre pays, riche de 5500 km de côtes, ouvert sur quatre mers, a une vocation indéniable de puissance maritime. Jean de Verrazane, qui explora le premier le site de New-York le 7 avril 1524 était d'origine florentine sans doute, mais sa *"Dauphine"* partie de Dieppe servait François 1er, comme le Génois Colombo avait servi Isabelle de Castille. De Grasse permit à Chesapeake la victoire de Yorktown et l'indépendance de l'Amérique. Bougainville, Lapérouse et Dumont d'Urville contribuèrent à recenser les peuples du Pacifique et à révéler leurs cultures. Le 24 novembre 1859, la *"Gloire"*, premier navire de guerre moderne, fut lancée à Toulon...

Aujourd'hui, la mer est la principale voie de nos approvisionnements et de nos exportations. Espace stratégique, réservoir de matières premières, source d'emplois avec la pêche, l'industrie de plaisance et le tourisme, objet d'exploration scientifique ou encore théâtre des succès de nos navigateurs de course au large, elle tient une place majeure dans de multiples aspects de la vie nationale.

Mais elle tient cette place avec discrétion, une discrétion excessive qui en occulte l'importance. La prise de conscience la plus large du fait maritime et de ses enjeux est indispensable, mais elle ne saurait être spontanée. Par sa capacité d'éducation et de pédagogie, par l'attrait qu'il exerce, le musée de la marine peut jouer un rôle irremplaçable pour faire connaître et illustrer la dimension maritime de la France.

Les axes des développement et de modernisation

Dans tous les domaines muséographiques en relation avec la chronique du monde, les musées scientifiques, les maisons de la science et de l'industrie, les grands centres de culture et d'éducation ludique ont rendu désuète la conception des musées traditionnels.

.../...

⁵ Extrait du discours prononcé le 10 juillet 1995 par le Président de la République à l'occasion du 20ème anniversaire du Conservatoire du littoral.

Ce débat a été, en septembre dernier, au centre des travaux du 9ème congrès triennal de l'association internationale des musées maritimes (ICMM), car il est d'actualité dans le monde entier. Les thèmes des sessions : "the maritime museums and our constituencies : museums under threat ; measuring our progress ; towards the future" témoignent de cette remise en question.

Appuyant sur leurs collections précieuses, témoignages immobiles du passé, leur révélation de la grandeur matérielle et humaine de l'histoire, les musées maritimes hésitent pourtant à céder à la tentation du spectacle et de la vulgarisation de leur démonstration. Dans l'environnement scolaire, ludique et informatique contemporain, c'est pourtant la seule démarche capable de faire comprendre le présent. La maquette d'un vaisseau de 74 canons explicite la puissance des escadres à voiles. La réduction d'un porte-avions nucléaire est incapable de suggérer sa dimension stratégique. L'image est nécessaire, d'autant plus persuasive qu'elle est impressionnante. Le succès du Futuroscope repose sur un extraordinaire déploiement d'écrans spectaculaires et d'effets spéciaux.

Les méthodes d'approche du grand public, des enfants d'âge scolaire, des adultes étrangers au milieu multiforme et complexe de la mer, sont simples et bien connues. Le musée de la marine les applique en partie, depuis plusieurs années, au cours de ses expositions et par la production de films éducatifs et patrimoniaux. Il n'a par contre pas encore exploité pleinement les procédés pédagogiques et ludiques offerts par la technique de l'interactivité et du multimédia.

Une attention particulière doit pourtant être portée à la sensibilisation des enfants en âge scolaire. L'usage adéquat de jeux interactifs informatiques et la création d'ateliers d'expérimentation ludique peuvent donner au musée une capacité nouvelle d'auto-information douce. Un espace réservé aux enfants devrait être consacré à la perception du milieu océanique (vents, marées, houle et vagues), du bateau (forme, adaptation, évolutions diverses), des ports (évolution spatiale et structurelle). L'aventure maritime hier et aujourd'hui retrouverait sa dimension dans un tel espace de découverte.

La modernisation du musée de la marine pourrait être conduite selon trois principes complémentaires :

- mieux faire parler le fonds historique en multipliant ses lectures possibles et en développant les informations complémentaires nécessaires à sa compréhension. Mieux faire comprendre, à travers ce fonds, la part de la France dans l'histoire maritime du monde. La sensibilisation des Français au fait maritime commencera par la mise en valeur de son influence sur notre héritage historique. L'aventure de la conquête de la mer sera le moteur animant un fonds exceptionnel mais naturellement inerte ;
- étendre au cinq marines et prolonger vers le temps présent les sections thématiques du musée. L'histoire de la construction navale rendra compte des succès des chantiers navals français, des vaisseaux du Grand Siècle aux voiliers modernes de course au large ; l'histoire de la propulsion prendra en compte la chaudière nucléaire du Charles de Gaulle.

.../...

Les thèmes à développer hors des collections historiques du musée de la Marine sont innombrables : enjeux économiques et stratégiques contemporains ; omniprésence de la mer, de ses productions énergétiques et alimentaires, de ses voies de communication dans notre vie quotidienne ; évolution des navires, des ports, de la pêche et des industries agro-alimentaires ; grands équilibres de la planète Océan ;

- montrer enfin que la mer a toujours été et demeure le milieu par excellence de l'aventure en illustrant de grands thèmes tout à la fois historiques et actuels comme la découverte du monde. La conquête des pôles permettrait par exemple d'évoquer dans une même salle Dumont d'Urville et "l'Astrolabe", Charcot et le "Pourquoi Pas ?", Paul-Emile Victor, pour arriver à la période contemporaine avec le docteur Etienne et son voilier polaire "Antarctica".

L'ensemble de ces thèmes serait traité non seulement dans le cadre des expositions permanentes, autour du noyau précieux des collections historiques, mais encore sous forme d'expositions temporaires auxquelles devraient être dévolus une importance et des espaces accrus.

Le musée de la marine et les musées maritimes français

La synergie entre le musée de la marine de Paris, ses établissements de province et les autres musées maritimes devrait être développée.

Au sein même de l'établissement public, il conviendrait d'accentuer résolument l'action culturelle dans les musées des ports, sous forme d'animations ponctuelles (salons de peinture maritime, rassemblements de maquettistes, accueil de manifestations maritimes régionales en liaison avec l'actualité nautique du littoral), mais surtout en mettant en oeuvre une politique ambitieuse d'expositions temporaires.

Certaines expositions, conçues pour l'établissement parisien, devraient aller dans les ports à la rencontre de nouveaux publics. C'est chose aisée pour des expositions d'oeuvres bidimensionnelles (photographies, affiches, peintures). Même si cela est plus compliqué à mettre en oeuvre, il conviendrait de prévoir, sinon l'itinérance, du moins la présentation programmée dans plusieurs musées de manifestations trouvant localement leur justification (une exposition sur les galères devrait être aussi présentée à Toulon, une réflexion sur la construction navale aussi à Brest).

Cette animation culturelle accentuée dans les musées des ports devrait se doubler d'un partenariat accru avec l'ensemble des musées du littoral, mais aussi avec des villes françaises éloignées de la mer pour la population desquelles l'information sur le fait maritime est aussi une nécessité.

Ce partenariat pourrait se développer selon trois axes :

- une coopération bilatérale aboutissant à la création de produits culturels communs : expositions, publications, colloques. Dans le domaine des expositions, ce partenariat devrait être intégré à la programmation culturelle pluriannuelle de l'établissement public.

.../...

- le musée de la marine pourrait contribuer à la mise en place et à l'animation d'un véritable réseau de musées maritimes (et éventuellement fluviaux) sur le modèle de la section des musées maritimes et navals de la réunion des musées néerlandais (cette association qui regroupe 31 musées édite un prospectus commun, organise des échanges de personnel, des actions de formation, fait circuler l'information entre les membres du réseau). En prenant en compte les besoins et les souhaits de chacun des ces établissements, en organisant une information réciproque, on replacerait le musée de la marine au coeur d'un paysage muséographique qui s'est profondément transformé ces dernières années ;
- sans porter atteinte à l'unité des collections, produit d'un siècle et demi d'histoire (et donc sans démanteler le musée), on pourrait envisager un redéploiement dynamique au profit des musées des ports. Chacun d'eux devrait être animé par un projet scientifique et culturel propre prenant en compte les spécificités historiques et régionales. C'est sur la base de tels projets que pourraient être déposées telle ou telle pièce des collections, sans que cela nuise au propos du musée de synthèse parisien.

Les espaces nécessaires

L'ensemble de ces développements, indissociables du transfert, nécessite à l'évidence de disposer d'une place importante. De même, la conservation, la bibliothèque, les archives et toutes les facilités d'un grand musée moderne doivent être aménagées dans des locaux mieux adaptés et plus vastes qu'à l'heure actuelle.

La surface nécessaire pour ce grand musée de la marine et de l'aventure maritime est évaluée à 15 000 m² répartis provisoirement comme suit :

- 11 000 m² d'expositions (dont 6000 m² environ sous grande hauteur), permettant d'aborder de nouveaux thèmes comme l'exploration du monde, les gens de mer, sports nautiques et plaisance, la marine marchande, la pêche, littoral, sauvetage et pollution, la pénétration sous la mer, la planète océan...
- 1 000 m² consacrés à l'accueil du public : cinéma panoramique, espace pédagogique, boutique...
- 2 000 m² pour la conservation, l'accueil des chercheurs et les réserves de proximité,
- 1 000 m² pour les bureaux et ateliers.

2 000 m² de réserves seraient implantés à l'extérieur du musée, par exemple dans les bâtiments que possède la marine à Dugny-Le Bourget, ainsi que le prévoit déjà le schéma directeur.

Si le budget imparti au transfert ne permet pas une implantation immédiate dans l'ensemble des 15 000 m², le déménagement pourra s'effectuer dès lors que 11 à 12 000 m² seront prêts à accueillir l'existant et les premiers éléments de développement, l'extension du musée étant ensuite progressive.

Le schéma directeur devra alors planifier l'extension du musée jusqu'à 15 000 m² en quelques années (5 ans environ). Ce sera l'occasion de développer partenariat et sponsorship en fonction des thèmes retenus.

.../...

Enfin si, d'aventure, la solution choisie pour créer le grand musée des civilisations conduisait le musée de la marine à demeurer au palais de Chaillot, il serait indispensable de réexaminer l'actuel schéma directeur afin qu'il prenne en compte la somme de ces réflexions consacrées au développement du musée.

La synergie avec le Palais de la Découverte

Le Palais de la Découverte, placé sous la tutelle du ministère de l'éducation nationale, occupe actuellement 18.000 m² au sein du Grand Palais. Il est, comme le musée de la marine, l'objet d'une réflexion active. Pourquoi ne pas imaginer un avenir commun pour ces deux institutions qui attirent des publics largement similaires ?

Le musée de la marine est en effet amené à traiter de sujets en relation avec la découverte et les sciences : découverte du monde par les navigateurs hier, exploration scientifique des océans aujourd'hui, météorologie, navigation astronomique que le planétarium pourrait d'ailleurs illustrer de façon concrète et attractive...

Il ne serait évidemment pas question de fusionner les deux musées, qui doivent conserver leur identité propre. Mais afin de mieux exploiter leur synergie potentielle, il serait profitable de les installer sur la même emprise. Chacun y disposerait sans partage de salles d'exposition indépendantes, et profiterait d'installations gérées en commun afin de permettre des économies d'échelle : accueil des visiteurs, cinéma panoramique, salle de conférence, cafétéria ou restaurant, planétarium...

Cette synergie peut être organisée si le musée de la marine est installé au Grand Palais, à côté du Palais de la Découverte ou, autre solution, si les deux musées s'installent ensemble sur un nouveau site commun.

Afin d'illustrer pleinement la dimension maritime de la France et ses enjeux, le musée de la marine, aujourd'hui essentiellement musée d'histoire, doit devenir un grand musée de la marine et de l'aventure maritime :

- ouvert sur les thèmes contemporains stratégiques, économiques et scientifiques.
- accordant, conformément à l'article 1er de ses statuts, une place équilibrée aux cinq marines ;
- illustrant les aventures maritimes de tous les temps : découverte du monde, etc...
- utilisant pour ce faire les techniques modernes de présentation et de pédagogie (bornes interactives, cinéma panoramique...) et disposant d'une surface de 15.000 m².

La synergie potentielle du musée de la marine avec le Palais de la Découverte mérite d'être exploitée.

.../...

ANNEXE 9

**PERSONNES CONTACTÉES POUR LE PROJET DE TRANSFERT
DU MUSÉE DE LA MARINE**

**Port Autonome de Paris
2, quai de Grenelle
75015 PARIS**

- Monsieur Legaret
Président
Tél. 01.40.58.29.99
Fax. 01.45.78.08.57
- Monsieur Bernard Chevenez
Directeur Général
Tél. 01.40.58.28.07 (06)
Fax. 01.45.78.08.57
- Monsieur J. Duval
Secrétaire Général
Tél. 01.40.58.29.41
Fax. 01.44.37.73.08 (téléphoner avant)

**Ville de Paris
Hotel de Ville
9, place de l'Hôtel de Ville
75004 PARIS**

- Madame Anne-Marie Couderc
Adjoint au Maire, chargé de l'Urbanisme
Tél. 01.42.76.57.86
- Monsieur Alain Rivron
Adjoint au Maire
Tél. 01.42.76.62.94

**Ville de Paris
Direction de l'Aménagement Urbain et de la Construction
17, bd Morland
75181 PARIS CEDEX 04**

- Monsieur Jean Marvillet
Directeur
Tél. 01.42.76.21.40

**Préfecture de Paris
Direction de l'Urbanisme et des actions de l'Etat
17, bd Morland
75004 PARIS**

- Monsieur Georges Crepey
Directeur
Tél. 01.49.28.43.74
Fax. 01.49.28.45.66

Mairie du 7ème arrondissement
116, rue de Grenelle
75007 PARIS

- Madame Aurillac
 Député-Maire
 Tél. 01.45.55.92.56
 Fax. 01.45.51.37.60

Musée de la Marine
Palais de Chaillot
Place du Trocadéro
75116 PARIS

- Amiral Turcat
 Président
 38, avenue Gabriel
 75008 PARIS
 Tél. portable : 01.42.56.31.97
 Fax. 01.53.75.18.14
- Contre-Amiral François Bellec
 Directeur
 Tél. 01.45.53.31.70
 Fax. 01.47.27.49.67

SEMAPA
Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris
63, rue Chevaleret
75013 PARIS

- Elisabeth Duflo
 Tél. 01.44.06.20.00
 Fax. 01.45.70.82.18

Hotel Matignon
57, rue de Varenne
75007 PARIS

- Bruno Racine
 Chargé de Mission auprès du Premier Ministre
 Tél. 01.42.75.80.00
- Yves Rolland
 Conseiller Technique
 Tél. 01.42.75.80.00

Palais de Chaillot
1, place du Trocadéro
75116 PARIS

- Monsieur Mefredi
 Tél. 01.45.04.77.70
 Fax. 01.45.03.12.96

Ministère de la Défense
14, rue Saint Dominique
75007 PARIS

- Monsieur Ferragne
Tél.01.42.19.62.65

Direction des Services Fonciers de Paris
25, place de la Madeleine
75380 PARIS CEDEX 08

- Monsieur Barbé
Tél. 01.44.56.13.04

E.P.G.L.
153, rue Saint Honoré
75001 PARIS

- Jean-Claude Dumont
Directeur
Tél. 01.42.97.09.60
- Laurence Descubes
Chef du Sce Programmation
Tél. 01.42.97.09.54
- Jean-Michel Marnières
Chargé de mission des affaires domaniales
Tél. 01.42.97.08.69