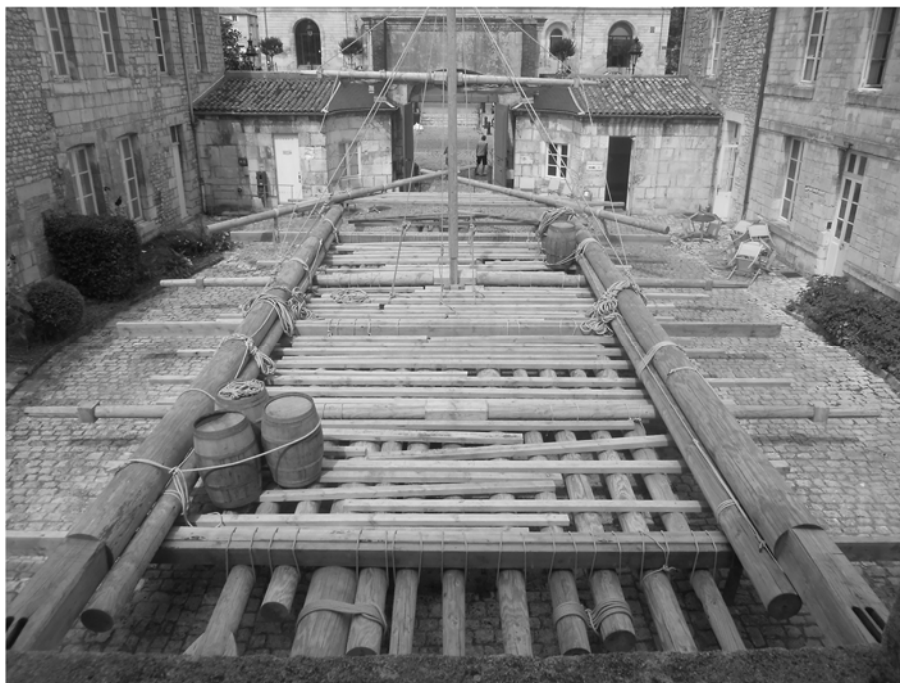


Le retour de *La Méduse*

► Denis Roland

Depuis le milieu du mois de juin 2014, le musée de la Marine accueille dans la cour de l'Hôtel de Cheusses une réplique à l'échelle 1 du radeau de la *Méduse*. Faire revivre cette mémoire perdue, valoriser ce moment d'histoire dramatique et riche de sens : c'est bien le sens de cette réplique, ou plus exactement de cette tentative de restitution.



Vue de la réplique du radeau dans la cour du musée de la Marine.
Cl. musée national de la Marine

La mémoire de l'échouement de cette frégate au large des côtes africaines en 1816, et du drame des naufragés abandonnés sur un radeau à la dérive est portée depuis 1819 par le tableau de Géricault, l'un des plus célèbres du Louvre et, à dire vrai, l'une des images les plus fameuses de l'histoire de l'art, maintes fois détournées. Mais par son extraordinaire notoriété-même, par sa capacité à incarner une souffrance universelle et à fabriquer des allégories, l'œuvre du peintre éclipse presque totalement la réalité de l'histoire qui l'a inspirée. Or non seulement cette histoire est vraie, mais elle entretient avec Rochefort des liens très étroits. Une fois mis en place, le radeau joue pleinement son rôle dans les trois grands champs d'action du musée : comprendre, faire comprendre et rendre attractif. Et ce dans une perspective qui dépasse le

seul musée de la Marine, mais se veut au service de l'ensemble du territoire.

Brève histoire d'un naufrage

Ce n'est pas ici le lieu de revenir longuement sur les faits, mais juste d'en rappeler l'essentiel¹. Il y a trois temps dans l'histoire de *La Méduse* : le temps du drame, le temps de l'affaire et le temps du tableau. Le drame est intimement lié aux bouleversements politiques de l'Europe. À la chute de l'Empire, le Traité de Paris de 1814-1815 restitue à la France plusieurs colonies, parmi lesquelles le comptoir de Saint-Louis du Sénégal, possession britannique depuis 1808. Une expédition est montée pour emmener sur place le nouveau gouverneur, Julien Schmaltz, les fonctionnaires et les troupes nécessaires au fonctionnement de la colonie.

¹ L'ouvrage de référence sur l'histoire de *La Méduse* est celui de Michel Hanniet, *Le naufrage de La Méduse. Paroles de rescapés*, Louviers, éditions l'Ancre de Marine, 2006.

Merci à Philippe Mathieu, administrateur du musée de la Marine, pour sa relecture attentive et ses commentaires.

Le drame

L'expédition comporte quatre navires, la frégate *La Méduse*, la corvette *l'Écho*, le brick *l'Argus* et la flûte *La Loire*. Elle est confiée au capitaine Hugues Duroy de Chaumareys, homme-clé de toute l'affaire : émigré en 1790, cet officier n'a exercé aucun commandement depuis 24 ans et sa nomination repose sur des considérations éminemment politiques. Le 17 juin 1816, l'expédition appareille de l'île d'Aix. Six jours plus tard, le convoi est disloqué et *La Méduse*, meilleure marcheuse, navigue seule. Sous l'influence d'un personnage assez mystérieux, un nommé Antoine Richefort², Chaumareys commet de nombreuses erreurs de navigation et, malgré les avertissements de son état-major, met le cap sur un haut-fond bien connu des marins, le banc d'Arguin, situé à une cinquantaine de kilomètres de la côte de l'actuelle Mauritanie. Le 2 juillet, la frégate s'échoue, à marée haute. Dès le lendemain est entreprise la construction d'un radeau, tandis que des manœuvres de déséchouements sont tentées. En vain : le 5 juillet, l'évacuation de *La Méduse* est ordonnée, dans une effroyable désorganisation. 230 personnes, dont Chaumareys et Schmaltz, embarquent dans les six embarcations disponibles. 17 restent à bord et environ 150 personnes, majoritairement des soldats, s'entassent sur le radeau qui s'enfonce de près d'un mètre sous l'eau, remorqué par les canots. En fin de matinée, la remorque est coupée et le radeau abandonné. À bord, il n'y a guère que deux barriques d'eau, cinq de vin et quasiment pas de vivres.

Commencent alors treize jours d'errance marqués par la faim, la soif et la violence la plus extrême. Dès la première nuit, 20 hommes meurent, les jambes coincées entre les planches du radeau ou emportés par les vagues. La deuxième nuit, alors que la tempête se lève, la panique s'empare des hommes sur un espace où il est toujours impossible de s'asseoir. Une partie des soldats décident d'en finir, s'enivrent et entreprennent de détruire le radeau. Le combat au sabre qui s'ensuit fait 65 morts. Le réflexe de survie prend ici son sens le plus radical. Dès le 3^e jour, on se décide à manger des cadavres. Ces actes d'anthropophagie, qui ont épouvanté les contemporains, restent aujourd'hui profondément associés à l'histoire de *La Méduse*. Le 8 juillet a lieu l'un des rares événements heureux du drame,

lorsque les naufragés croisent un banc de poissons volants qui se prennent entre les madriers du radeau. Trois jours plus tard, alors qu'il ne reste plus que 28 survivants, 15 d'entre eux prennent la décision de sacrifier les autres, jugés trop faibles pour survivre. Cette exécution au nom de la survie est peut-être l'épisode le plus effroyable, mais aussi le plus emblématique de l'état physique et psychologique des naufragés. Le 17 juillet, enfin, le brick *l'Argus*, parti à la recherche de l'épave de *La Méduse*, aperçoit le radeau. Les naufragés le voient s'approcher puis s'éloigner : l'espoir et le désespoir se succèdent ce jour-là avec autant d'intensité, et c'est cet épisode que Géricault retiendra. *L'Argus* revient finalement sur le radeau et accueille à son bord quinze moribonds, brûlés par le soleil et l'eau de mer, déshydratés et affaiblis, couverts de blessures et profondément marqués par ces 13 jours de cauchemar. Cinq d'entre eux meurent dans les jours qui suivent.

L'Affaire

Un mois plus tard, l'un des survivants, Jean-Baptiste Savigny, rentre en France. À bord, il rédige un rapport sur l'échouement de *La Méduse* et ses conséquences, à destination du ministre de la Marine, le vicomte du Bouchage.



Portrait de Jean-Baptiste Henri Savigny, Anonyme, vers 1831-35. Dessin à l'encre sur papier, musée national de la Marine/École de médecine navale, Rochefort

² Le rôle d'équipage, conservé au Service historique de la Défense de Rochefort, le porte comme ancien officier de Marine. Il semble qu'il ait servi à Venise sous le 1^{er} Empire.

Ce rapport est détourné et parvient sur le bureau du ministre de la Police, Élie Decazes, adversaire politique de du Bouchage, qui en fait publier de larges extraits dans *Le Journal des Débats*, organe officiel des royalistes, pour nuire à son rival : du Bouchage n'a-t-il pas choisi lui-même Chaumareys ? N'est-ce pas la preuve de son incompétence ? Cette jalousie entre ministres transforme le drame en affaire, repris par toute la presse, en France comme à l'étranger. Le scandale dépasse les attentes de Decazes et c'est la monarchie elle-même qui est mise en cause, dans une France déchirée entre bonapartistes, républicains et monarchistes. Lorsqu'il rentre en France, en décembre 1816, Chaumareys est arrêté, à sa grande surprise, et son procès a lieu à Rochefort, sous une forte pression. Du Bouchage et Louis XVIII veulent tourner au plus vite la page de cette fâcheuse affaire. Chaumareys est condamné à être rayé des cadres de la Marine et à subir trois ans de forteresse.

Du Bouchage ne pardonne pas à Savigny d'être à l'origine de ce scandale, même s'il n'est en rien responsable de la publication de son rapport. Il quitte la Marine en mai 1817 et s'installe à Soubise, dont il est maire de 1826 à 1835³. Un autre survivant du radeau, l'ingénieur-géographe Alexandre Corréard, lui propose de publier à quatre mains le récit de leurs souffrances. Cette relation, dont la première version paraît en 1817, connaît un grand succès de librairie⁴ : cinq éditions se succèdent jusqu'en 1821, chaque fois augmentée de scènes dramatiques soucieuses de sensationnalisme.

Le tableau de Géricault

La légende est déjà en marche. Ce texte, qui s'impose jusqu'à aujourd'hui comme le récit de référence, reste un témoignage incontournable, où l'esprit de vengeance se mêle à la sincérité. C'est lui, en tout cas que découvre Théodore Géricault à son retour d'Italie, en novembre 1817⁵.

Jeune peintre de 26 ans, il cherche à s'imposer par une œuvre magistrale. *La Méduse* lui offre ce qu'il cherche : un sujet d'actualité, un engagement politique, le spectacle de la souffrance humaine et collective dans ce qu'elle a de plus extrême, et donc d'universel. Il rencontre Corréard et Savigny, qu'il fait poser pour son œuvre, se documente, se passionne pour le rendu des chairs mortes et réalise un tableau gigantesque de près de 5 x 7 mètres⁶ qu'il présente au salon de 1819. L'œuvre marque, fait scandale, comme manifeste politique et artistique du romantisme naissant⁷. L'histoire de *La Méduse* vient d'entrer dans l'imaginaire collectif.



Le célèbre tableau de Géricault. Musée du Louvre

³ Savigny a rédigé plusieurs récits, analysés et publiés par Denis Escudier, *L'affreuse vérité de M. Savigny, second chirurgien de la frégate La Méduse, naufragé du radeau, miraculeusement sauvé par l'Argus, le 17 juillet 1816*, Saint-Jean-d'Angély, éditions Bordessoules, université francophone d'été de Jonzac, 1991.

⁴ Alexandre Corréard, J.-B. Henry Savigny, *Naufrage de la frégate La Méduse, faisant partie de l'expédition du Sénégal en 1816*, Paris, Eymery, Delaunay, Ladvoat, Treutell et Wutz, 1817.

⁵ Sur Géricault, les ouvrages de Bruno Chenique, en charge du catalogue de l'œuvre du peintre, font autorité. En particulier Bruno

Chenique, *Géricault. Au cœur de la création romantique. Études pour le Radeau de La Méduse*, catalogue d'exposition, Clermont-Ferrand, musée d'art Roger Quillot, 2 juin-2 septembre 2012. Et Bruno Chenique, « Le Radeau de La Méduse ou l'avenir du monde », *FMR*, n° 20, [juillet] 2007, p. 6-40.

⁶ Précisément 4,91 x 7,16 m.

⁷ L'œuvre est finalement achetée par l'État en 1824, peu de temps après la mort de Géricault.

Genèse du projet de reconstitution

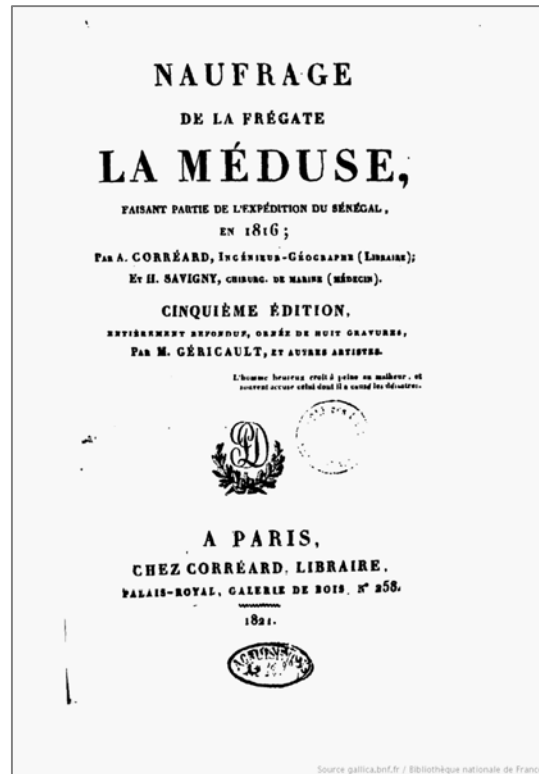
Revenir aux sources de cet imaginaire, raconter à nouveau le récit maritime qui sous-tend le travail de Géricault et tout spécialement, faire du plus célèbre des naufrages une date de l'histoire de Rochefort, se heurtent à toute une série d'obstacles. Après sa fermeture en 1927, et plus encore après les destructions de 1944, l'arsenal n'est qu'une friche, et les habitants de son territoire tournent le dos à un passé maritime douloureusement révolu. Les années 1950 et 1960 sont celles d'une ville de garnison réputée pour sa saleté et ses bistrots plus que pour sa culture et son patrimoine. La prise de conscience de l'importance historique de Rochefort, dans les années 1960, sous l'impulsion de l'Amiral Dupont, suivie de l'engagement de la Ville dans les années 1970, abouti à une vingtaine d'années de travaux de rénovation, dont la corderie est le point d'orgue, et dont le chantier de *l'Hermione* apparaît comme la suite logique⁸. Cet effort change l'image de Rochefort qui redevient une cité maritime, avec ses grandes dates, glorieuses ou dramatiques : *La Méduse* s'inscrit naturellement dans une chronologie dont on commence à reparler.

Les freins

En témoigne le projet de Jean-Yves Blot, archéologue, qui en 1980 se met en tête de localiser le site de l'échouement de la frégate⁹. Soutenue par Théodore Monod, l'opération passe tout naturellement par Rochefort, et l'un des navires de l'expédition appareille de l'île d'Aix. Le 5 décembre, *La Méduse* est retrouvée par 20°02'85'' de latitude nord et 16°48'54'' de longitude ouest. À la suite de cette expédition, le musée national de la Marine présente une exposition sur le sujet sous le titre *L'affaire de La Méduse*, d'abord à Paris en mai et juin 1981 puis à Rochefort, de juillet à septembre. L'association entre Rochefort et *La Méduse* est pour un temps fortement affirmée, même si l'événement reste sans lendemain.

Plus profond sans doute est le frein lié à l'image et à la communication. Dans l'imaginaire collectif, puissamment porté par le tableau de Géricault, *La Méduse* est l'emblème de l'échec, du drame, de la souffrance, marqué d'épisodes de

cannibalisme et de combats meurtriers. Quelle ville, quel territoire souhaite associer son image à celle d'un tel désastre ? Plus spécifiquement, 200 ans après, *La Méduse* n'a pas perdu son caractère de traumatisme pour la Marine qui y voit le symbole de l'échec du commandement, de la remise en cause des officiers, de l'impéritie du capitaine. Bref, une page d'histoire qu'il semble urgent de ne pas lire, ou du moins de ne pas trop mettre en avant.



Les liens entre Rochefort et *La Méduse*

Pourtant, le travail réalisé localement sur l'histoire de l'arsenal met naturellement en avant les liens qui unissent Rochefort et *La Méduse* : départ de l'expédition depuis Rochefort, qui renoue en 1816 avec son passé de port colonial ; tenue du procès de Chaumareys dans le navire amiral mouillé en Charente ; rôle central du rochefortais Savigny, formé à l'école de médecine navale ; don, en 1869, d'une copie du tableau de Géricault au musée d'art et histoire, qui l'expose toujours à l'Hôtel Hèbre de Saint-Clément¹⁰ ; présence aujourd'hui des pièces du procès et de

⁸ L'ouvrage de Jean-Louis Frot, *Rochefort. 30 ans de passion*, La Rochelle, Rupella, 2005, où l'ancien maire de Rochefort retrace sa vie politique, fournit un panorama des principales actions entreprises.

⁹ Jean-Yves Blot, *La Méduse. Chronique d'un naufrage ordinaire*, Paris, Arthaud, 1982.

¹⁰ Cette toile est réalisée par Étienne Ronjat. Dix ans plus tôt, il avait exécuté, avec Pierre-Désiré Guillemet, une copie à l'échelle 1 du *Radeau de La Méduse*, pour le musée des Beaux-Arts d'Amiens. Le don au musée de Rochefort fait suite à une demande du maire de la Ville, Léon Mollière.

courriers de Chaumareys¹¹ à l'antenne rochefortaise du Service historique de la Défense. 1816 devient une date centrale, incontournable même, de l'histoire maritime locale. D'autant qu'elle autorise un rapprochement unique entre art et histoire maritime, et permet de bénéficier de l'extraordinaire notoriété de l'œuvre du Louvre. Peu à peu l'idée de construire une réplique du radeau commence à circuler dans l'arsenal. L'approche de l'achèvement du chantier de l'*Hermione* crée des conditions propices, *La Méduse* apparaissant, avec une dizaine d'autres, comme un projet susceptible d'animer l'arsenal après 2015.

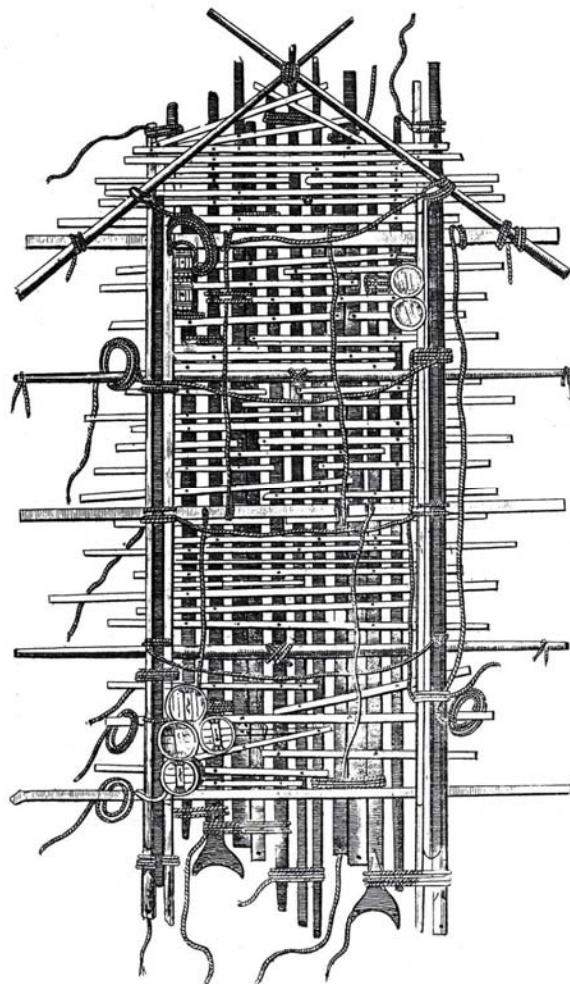
Le levier vient de la télévision

À l'automne 2013, la société de production *Grand Angles*, basée à Bègles, démarre un projet de documentaire sur l'histoire du radeau de *La Méduse*, destiné à être diffusé sur *Arte*. La scénariste Emilie Dumond et le réalisateur Herlé Jouon portent depuis longtemps ce projet sans trouver de fil conducteur satisfaisant. À la recherche d'éléments historiques, Emilie Dumond téléphone à Philippe Mathieu, l'administrateur du musée de la Marine à Rochefort – signe que l'association Méduse-Rochefort s'impose à quiconque se penche sur le sujet. Un « projet *Méduse* » était en attente depuis plusieurs années au musée, tout comme au musée d'art et histoire, mais il est difficile d'associer les partenaires locaux quand toutes les attentions sont portées sur la construction de l'*Hermione*. Le sentiment des responsables est qu'il vaut mieux éviter de faire coïncider les dates de lancement de la frégate et celle de la représentation du radeau, pour des raisons de symbole et de communication. De report en report, le projet du musée était resté en soute. Les échanges avec Herlé Jouon font apparaître une opportunité. Les conservateurs du musée de la Marine, Denis Roland, et du Service historique de la Défense, Alain Morgat, immédiatement séduits par l'idée, intègrent le projet. Après quelques discussions, la construction d'une réplique du radeau, menée comme une enquête à travers les sources, emporte l'adhésion. La Direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives du ministère de la Défense voit l'intérêt de l'opération en terme de diffusion de la culture maritime et décide de s'impliquer dans le projet : le ministère finance la fabrication et l'achat de la

réplique du radeau pour en faire après le tournage un outil de médiation au musée de la Marine. Des partenariats locaux sont noués, en particulier avec la Ville de Rochefort, le Conseil général de la Charente-Maritime et la Région Poitou-Charentes. Les *Chantiers de l'arsenal*, avec Jean-Philippe Houot, sont choisis pour réaliser les études ; Philippe Bray, sculpteur et charpentier se charge de la réalisation.

La question des sources

Se pose alors, et c'est bien tout l'intérêt de l'opération, la question des sources. Leur sélection et leur critique sont réalisés conjointement par le SHD, le musée de la Marine et Martine Acerra, professeure d'histoire moderne à l'Université de Nantes, toujours partante pour participer à des projets sur l'histoire de Rochefort. Ces sources sont de trois types :



Alexandre Corréard, *Le plan du radeau de La Méduse au moment de son abandon.*

Frontispice de A. Corréard, J.-B. Henry Savigny, *Naufrage de la frégate La Méduse, faisant partie de l'expédition du Sénégal en 1816*, Paris, Eymery, Delaunay, Ladvoat, Treutell et Wutz, 1817

¹¹ Une centaine de lettres très récemment acquises auprès des descendants de Chaumareys, sont particulièrement éclairantes sur sa personnalité.

- la gravure à l'eau-forte réalisée d'après un dessin de Corréard servant de frontispice au récit de Savigny et Corréard en 1817¹² et qui, d'après son titre, représente *Le plan du radeau de La Méduse au moment de son abandon*. Ce dessin technique vu de haut, réalisé par un ingénieur-géographe, constitue la source majeure du travail. Il a cependant été réalisé, après coup, par un homme dont le rétablissement a été long et dont le goût pour la déformation de la réalité n'apparaît que trop fréquemment à travers ses récits successifs. L'absence d'élévation complique également le travail. On voit mal cependant quel intérêt Corréard aurait eu à produire un schéma délibérément fantaisiste.

- Les dimensions des éléments du gréement et de la mâture de *La Méduse* sont précisément connues. Beaucoup d'éléments figurant sur le dessin de Corréard sont aisément reconnaissables et l'aspirant Sander Rang, qui assiste à sa fabrication, précise : « les dromes¹³, les mâts de hune, excepté le petit, les vergues, les jumelles¹⁴ ». Le travail mené par les Chantiers de l'arsenal a permis de montrer qu'en termes de proportion, il n'y avait pas de décalage avec le dessin de Corréard, qui gagne du coup sérieusement en crédibilité.

- Le tableau de Géricault et les nombreux travaux préparatoires qu'il réalise sont également des sources importantes. À sa demande, l'un des rescapés, le charpentier Valéry Touche-Lavilette, réalise une maquette du radeau¹⁵, que Géricault utilise comme une scène sur laquelle il place les personnages en cire de sa composition. Si Géricault ne se soucie pas de réaliser une image documentaire, il représente néanmoins dans ses esquisses un objet qui a autant de crédibilité que le dessin de Corréard.

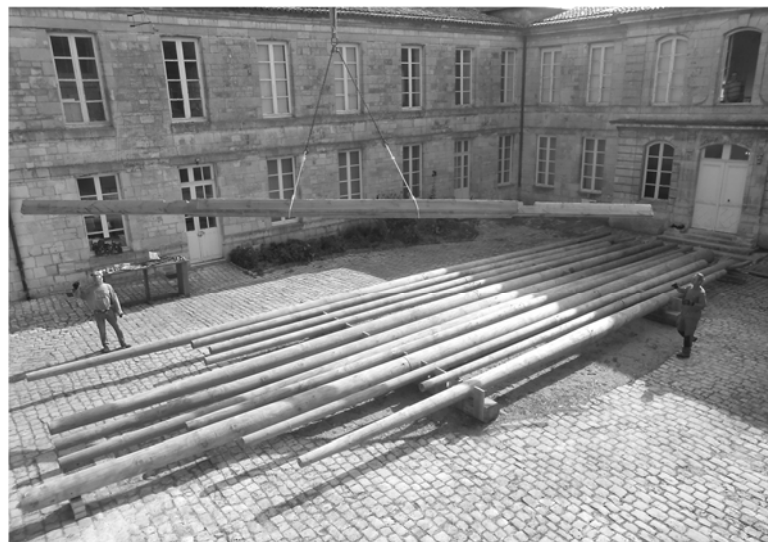
Tous ces éléments sont soumis à Jean-Philippe Houot qui les intègre à son travail de conception. Au total, ces trois ensembles permettent de réaliser sinon une réplique totalement fidèle, du moins une restitution documentée de l'espace du drame. Il est du reste décidé de ne pas donner aux éléments de mâture et aux vergues qui composent le radeau une finition soignée : seuls comptent ici les dimensions et l'allure générale de la *machine*.

Les enseignements de l'échelle 1

Assemblé une première fois dans l'atelier de Philippe Bray, le radeau est acheminé jusqu'à Rochefort et remonté au port de commerce. Sa mise à l'eau, pour les besoins du film de Herlé Jouon, a lieu le 12 juin 2014, et permet de vérifier que sa faible flottabilité correspond aux témoignages des survivants. Sa masse, mesurée à 16 tonnes avant la mise à l'eau est montée à 20 tonnes après quelques heures d'immersion. Le bois de Douglas¹⁶ s'est rapidement gorgé d'eau. En 1816, il faut rajouter les quelques 10 à 11 tonnes que pèsent les 150 passagers pour comprendre l'enfoncement de près d'un mètre de cette *machine*. Le radeau est ensuite démonté et assemblé de nouveau dans la cour du musée de la Marine, les 17 et 18 juin, chaque élément passant au-dessus du portail, soulevé par une grue.

La taille du radeau

Ce qui s'est d'abord imposé, c'est la taille du radeau, beaucoup plus considérable que ce que le tableau laisse paraître. Ses dimensions hors tout sont de 20 x 12 m, la partie utilisable s'établissant à 18 x 7 m. Il est vrai que Géricault campe un épisode final du drame et rejette dans la partie gauche de la toile l'essentiel du radeau. Rapporté aux 150 naufragés du début, la surface disponible pour chaque individu est d'à peine plus de 80 cm².



Remontage du radeau dans la cour du musée, le 18 juin 2014. Cl. musée national de la Marine.

¹² Alexandre Corréard, J.-B. Henry Savigny, *op. cit.*

¹³ Le terme désigne ici les pièces de mâture et des vergues de rechange, qui faisaient partie de l'armement normal des navires.

¹⁴ Pièce de bois destinée à consolider les mâts ou les vergues, et dont une face est creusée en arrondi.

¹⁵ Cette maquette est aujourd'hui disparue... ce qui est bien dommage.

¹⁶ Ou pin d'Oregon : les botanistes le nomment *Pseudotsuga menziesii*, Mirb.

La réplique a permis également de reposer un certain nombre de questions pour lesquelles les sources sont lacunaires ou contradictoires. La plus importante est celle de la nature-même du radeau au moment de sa construction, les 3 et 4 juillet 1816. Est-il d'emblée conçu pour l'évacuation des hommes ou faut-il plutôt le voir comme une plate-forme destinée à recevoir tonneaux, sacs, caisses pour alléger la frégate, au moment où sont entreprises des manœuvres de déséchouement ?

Une plate-forme de stockage

Deux éléments plaident en faveur de la deuxième hypothèse :

- sur toute la longueur, de chaque côté, une double rangée de mâts forme un haut bastingage. D'une masse très élevée, ces éléments ne touchent pas l'eau et ne contribuent pas à la flottabilité de l'ensemble. S'ils avaient été placés sous le radeau, un peu à la manière d'un catamaran, ils l'auraient au contraire soulevé et auraient grandement amélioré ses qualités nautiques et les conditions de survie des hommes. L'auteur du plan du radeau (pour peu qu'il y en ait eu un) n'est pas connu ; on sait en revanche que sa construction est placée sous la responsabilité du lieutenant Jean Espiaux, fort bon marin, qui ne peut ignorer ces faits. Ce haut pavois peut en revanche s'expliquer par la nécessité d'empêcher des matériaux de passer par-dessus bord.

- le plancher du radeau est constitué par des madriers, cloués sans ordre apparent. Ces planches de chantier se trouvaient à bord pour les besoins de la colonie du Sénégal. Quiconque monte sur la réplique du radeau prend la mesure de la difficulté de se déplacer sur cette surface. Sur un radeau immergé de près de 80 cm, il était presque impossible de ne pas se coincer les jambes ou se tordre les chevilles. L'accident a du reste été fréquent, dès les premières heures. On peut supposer que si le radeau avait été conçu pour y placer des hommes, il aurait été construit autrement.

Décidément, le radeau de *La Méduse* apparaît comme une plate-forme d'allègement, destiné à des matériaux et sur lequel on a entassé des hommes dans un moment de totale désorganisation.

D'autres questions restent davantage en suspens, comme celle de cette curieuse structure en triangle à l'avant du radeau. Pouvait-elle se relever et contribuer à la solidité du mât ? S'agit-il seulement d'une étrave symbolique, donnant l'illusion d'un navire et déterminant un avant et un arrière ? Le débat a fait rage au sein de l'équipe sans qu'une hypothèse ne l'emporte. Du moins la réplique a-t-elle permis de poser la question... et peut-être un jour de trouver une réponse convaincante.



Mise à l'eau de la réplique du radeau dans le port de commerce de Rochefort, le 12 juin 2014. Cl. G. Roy



En 1819, Géricault a fait du radeau une scène. Sa réplique a aussi vocation à accueillir des manifestations de toute nature. Concert de Cary Morin dans le cadre du festival de musique « Rochefort en accords », le 22 août 2014. Cl. musée national de la Marine.

Conclusion : Géricault-sur-mer

Acteur de cinéma, expérience d'archéologie, la réplique du radeau de *La Méduse* est aussi et avant tout un formidable outil de médiation. Monter sur ce radeau, c'est comme entrer dans la toile de Géricault (tout d'ailleurs, dans la composition de l'œuvre, invite le spectateur à le faire), se retrouver sur la scène d'un théâtre historique et demander à ce que la pièce soit rejouée. Cette machine à raconter des histoires est aussi une attraction nouvelle, non seulement du musée, dont elle occupe toute la cour, mais de l'arsenal tout entier. Les réticences des premiers temps à évoquer un naufrage, au moment-même où *l'Hermione* prend la mer sont vite tombées par les réactions-mêmes des visiteurs, qui y ont surtout vu deux répliques à l'échelle 1 dans le même territoire et deux façons d'évoquer le passé maritime de manière parlante et complémentaire. En termes de médiation, la valorisation de la mémoire liée à *La Méduse* est l'occasion d'une riche collaboration avec le musée d'art et histoire Hèbre de Saint-Clément qui expose une copie du Second Empire du tableau de Géricault.

Conçues en commun, les visites, pour les scolaires comme pour les visiteurs individuels, crée un lien entre deux musées de Rochefort, entre marine et histoire de l'art. Il est à souhaiter que le bicentenaire de l'affaire, en 2016, soit l'occasion d'associer davantage de partenaires et d'ancrer plus fortement encore *La Méduse* à Rochefort. Car rien n'empêche de faire d'un naufrage un outil de développement commun...■