

# *Museum International*

No 195 (Vol XLIX, n° 3, 1997)

## **Musées de l'air et de l'espace**

# Éditions UNESCO

## Au croisement des cultures

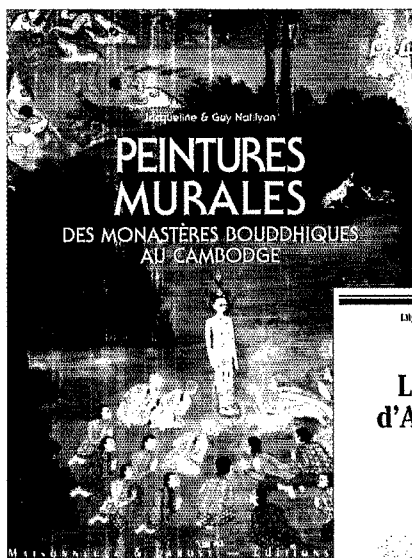
### État d'alerte

#### Peintures murales des monastères bouddhiques au Cambodge

Si certaines peintures murales des pagodes du Cambodge ont disparu à tout jamais, il en reste un bon nombre dont l'état de dégradation n'est pas irréparable. Elles illustrent la vie du Bouddha, des poèmes épiques ou des scènes de la vie quotidienne. Ce livre, avec plus de cent planches couleurs, témoigne de la finesse de cet art d'origine noble ou populaire, et appelle à une prise de conscience internationale pour le sauver.

95 p., 240 FF

réf. 92-3-203455-7



#### Les épopées d'Afrique noire

Dans deux grandes zones d'Afrique, le genre épique demeure particulièrement vivace. Outre une étude sur cette forme d'expression, les auteurs proposent une riche sélection d'épopées royales, religieuses et mythologiques en provenance d'aires géographiques et culturelles très variées.

626 p., 220 FF

réf. 92-3-203284-8

### Junior

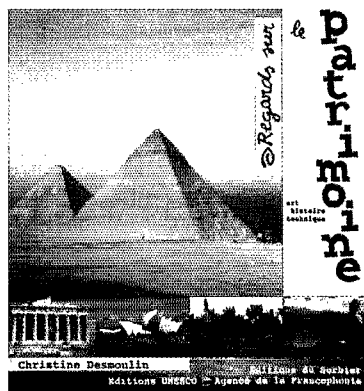
#### Regards sur le patrimoine

L'auteur fraie des pistes à travers l'immense domaine du patrimoine, invitant les jeunes entre sept et douze ans à découvrir des chefs d'œuvres de l'antiquité jusqu'à nos jours, mais aussi à comprendre l'évolution des modes de vie, le travail des restaurateurs d'art et la notion de patrimoine en danger.

Avec de nombreux sujets d'enquêtes.

80 p., 79 FF

réf. 92-3-203342-9



### Découvertes

#### Au cœur du vent : le mystère des chants bâuls

Troubadours du Bengale loués par Rabindranath Tagore, les bâuls, mot venant du terme sanskrit signifiant « celui qui est emporté par le vent », ont très tôt rejeté le système des castes. Ce recueil réunit une cinquantaine de chants transmis au sein d'une même famille depuis quatre générations. Chants de quête d'amour, de dévotion et d'initiation embrassant divers courants spirituels, ils sont empreints d'une sagesse du cœur qui va au plus réel, sans esquiver les difficultés du quotidien.

159 p., 95 FF

réf. 92-3-203436-0

LES BÂULS DU BENGAL

#### AU CŒUR DU VENT

Le mystère des chants bâuls

Textes recueils et présentés par Aurver Gourc  
Traduction et préface de Jean-Claude Morel



ÉDITIONS ACCÈS/L'ORIGINEL/UNESCO

Man.yôshû  
Livres I à III  
Présenté, traduit  
et commenté  
par René Sieffert  
pof/unesco

#### Man.yôshû Livres I à III

Compilé au cours du VIII<sup>e</sup> siècle, le *Man.yôshû*, ou « recueil de dix milles feuilles », est le plus ancien ouvrage littéraire entièrement composé en pure langue japonaise. Traduit et commenté par René Sieffert.

396 p., 180 FF

réf. 92-3-203397-6

Éditions UNESCO  
1, rue Mollat  
75732 Paris Cedex 15, France  
Fax : +33 (0)1 45 68 57 41  
Internet : <http://www.unesco.org>

---

<i>Éditorial</i>	3	
------------------	---	--

---

<i>Dossier : Musées de l'air et de l'espace</i>	4	Musées de l'air et de l'espace : le temps de la maturité <i>Michael A. Fopp</i>
	8	Une affaire périlleuse : quelques réflexions sur des expositions controversées <i>Tom D. Crouch</i>
	14	Les ailes de l'espoir <i>Tim Thorne</i>
	22	Hommage à l'« esprit des pionniers » : le Musée de l'aéronautique d'Uruguay <i>Colonel Angel H. Hernandez</i>
	26	Les musées canadiens de technologie désormais accessibles en ligne <i>Christopher J. Terry</i>
	28	« Construire pour l'aviation » : l'Art Institute de Chicago célèbre l'architecture aéronautique <i>Compte rendu de Museum international</i>
	32	Le Musée de l'air et de l'espace de Paris-Le Bourget : un amoncellement de richesses <i>Général Jean-Paul Siffre</i>
	40	Le Groupe des musées de l'aviation de l'IATM prend son envol <i>Christopher J. Terry</i>

---

<i>Pratique</i>	43	Un trésor en jachère : les bibliothèques et les centres de documentation des musées <i>Odile Tarrête</i>
-----------------	----	--

---

<i>Exposition</i>	49	Une exposition sur la traite des Noirs <i>David C. Devenish</i>
-------------------	----	---

---

<i>Innovation</i>	53	Histoire, contexte et identité au musée Sukuma <i>Mark H. C. Bessire</i>
-------------------	----	--

---

<i>Rubriques</i>	59	Du côté des livres
	61	Trafic illicite
	62	Informations professionnelles



## OBJETS VOLÉS

*Huile sur bois exécutée par un disciple de Rembrandt en 1647. Cette œuvre est le portrait d'un homme âgé, vu de profil trois quarts droit, portant la barbe, coiffé d'un chapeau à larges bords. Elle mesure 24,5 × 22,5 cm.*

*Ce tableau a été volé le 8 ou le 9 octobre 1994 dans un musée à Amsterdam, Pays-Bas.  
(Référence 6.165. 1/94. 17700, Interpol La Haye.)*

*Avec l'aimable autorisation du Secrétariat général de l'OIPC-Interpol (Lyon, France).*



« Il y a le connu et l'inconnu ; entre les deux, il y a l'exploration. »  
(Anonyme.)

Comment mieux décrire les inlassables tentatives que l'homme fait pour voler ? Depuis des temps immémoriaux, il rêve, il s'interroge en regardant les oiseaux, qui semblent voler sans effort, mais il aura dû attendre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle pour réussir à « décoller » et entreprendre sérieusement la conquête des airs.

Certains disent que l'histoire a commencé en 1781, à Giessen (Allemagne), lorsque Karl Friedrich Meerwein, architecte auprès du prince de Bade, semble être parvenu à voler dans ce qu'on allait appeler un ornithoptère — une sorte de machine qui battait des ailes et ressemblait à un planeur. Peu après, en septembre 1783, des Français, les frères Montgolfier, lancèrent un ballon à air chaud à bord duquel se trouvaient un coq, un canard et un mouton ; deux mois plus tard, Jean-François Pilâtre de Rosier et François-Laurent, marquis d'Arlandes, effectuaient le premier vol en ballon habité, survolant Paris et atterrissant en douceur à la Butte-aux-Cailles. Le ballon allait dominer jusqu'en 1903, date à laquelle l'Américain Orville Wright s'envola dans les airs à une vitesse de 31 miles à l'heure pendant 57 secondes, devenant le premier homme à voler dans un avion à moteur. Moins de soixante ans plus tard, en 1961, le Russe Youri Gagarine effectue un vol en orbite autour de la Terre et entre dans l'histoire comme le premier homme de l'espace. Huit ans seulement s'écoulèrent, et l'aventure entreprise par Wright en haut d'une colline ventée de Caroline du Nord atteint son apogée lorsque Neil Armstrong marche sur la Lune. Et le voyage continue...

Le transport aérien a modifié le rythme de la vie des hommes, mais aussi les modes d'échanges entre eux. Il a supprimé l'éloignement, l'inaccessibilité et la notion de temps — obstacles immémoriaux — et a remplacé les routes traditionnelles grâce auxquelles se sont bâtis les empires et les civilisations par de nouveaux itinéraires que n'arrêtent ni les fleuves, ni les mers, ni les montagnes. Avec des couloirs qui vont d'un pôle à l'autre, l'Atlantique, encadré par quatre continents, joue le rôle qui était celui de la Méditerranée autrefois : là se nouent les contacts, là les courants se rencontrent. Depuis peu, le Pacifique l'a rejoint.

L'avion est devenu un instrument de recherche scientifique qui sert à tester le courage et l'ingéniosité des hommes. Son incidence politique et économique est incalculable : il a souvent contribué à susciter un sentiment d'unité nationale, a pesé sur la répartition de la population, révolutionné la guerre, entraîné des innovations dans le domaine de la santé publique et de la médecine, augmenté l'offre de biens et de services, modifié la répartition géographique de la main-d'œuvre, donnant accès à de nouvelles sources et à de nouveaux marchés ; il a permis l'apparition de formes de coopération internationale sans précédent et transformé l'urbanisation en rehaussant l'importance des villes intérieures. Il n'est guère d'aspect de l'éducation qui n'ait subi son influence — et le bond de l'espace atmosphérique à l'espace extra-atmosphérique est déjà en train de révolutionner la vie sur terre d'une manière que Jules Verne lui-même aurait eu du mal à imaginer.

Il n'est donc pas surprenant que les musées aient voulu relater cette histoire, s'efforçant de faire partager avec verve et imagination l'exaltation et l'audace qu'il y a à vouloir toujours aller plus loin. Les musées de l'air et de l'espace, peut-être davantage que d'autres, ont déjà un pied dans le XXI<sup>e</sup> siècle, et les défis qu'ils doivent relever méritent assurément d'être rapportés. Michael A. Fopp, directeur du musée de la Royal Air Force à Hendon et président de l'Association internationale des musées de transports et de communications, nous a à la fois inspirés et guidés. *Museum international* le remercie de son enthousiasme et de son dévouement.

M. L.

# Musées de l'air et de l'espace : le temps de la maturité

Michael A. Fopp

*Michael A. Fopp, directeur du musée de la Royal Air Force à Hendon (Londres), retrace brièvement l'histoire de l'aviation et celle des musées qui en perpétuent la mémoire.*

J'ai été enchanté que l'on me confie la réalisation de ce premier numéro de *Museum international* consacré aux musées de l'air et de l'espace. Directeur de l'un des plus prestigieux et président de l'Association internationale des musées de transports et de communications, j'ai pu faire largement appel, pour la rédaction des différents articles, à l'expérience et aux connaissances de mes collègues du monde entier. Ils ne m'ont pas déçu.

L'être humain a probablement rêvé de voler dès l'instant où il a vu pour la première fois d'autres créatures accomplir ce qui, pour lui, restait alors un exploit inaccessible. Au fil des âges, son désir de s'élaner dans les airs à l'image des oiseaux n'a fait que grandir et, fort de son intelligence et de son inventivité, il se mit en quête de solutions pratiques. Durant des siècles, des génies, aux quatre coins du monde, ont jeté leurs idées sur le papier, tenus en échec non par leur manque d'audace, mais par les limites de la technologie. Les premières tentatives furent faites à bord de ballons ou de planeurs impossibles à diriger, dont la seule utilité pratique était de démontrer qu'il était possible de voler.

L'histoire de l'aviation s'inscrit presque tout entière dans notre siècle — dans la durée d'une vie humaine. Cela confère aux musées de l'aviation certaines caractéristiques particulières. Tout d'abord, ils sont relativement récents : la plupart ont vu le jour au cours des trente dernières années. En second lieu, les objets dont ils doivent assurer la conservation sont parfois de très grandes dimensions, fragiles et fabriqués dans des matériaux choisis pour permettre un nombre prédéterminé — et souvent limité — d'heures de vol. En d'autres termes, les avions ne sont pas construits pour durer éternellement, ou du moins aussi longtemps que le sont d'ordinaire les objets de

musée. Ce sont des machines destinées à être réparées et modifiées au fur et à mesure des besoins. Le travail du conservateur n'en est que plus difficile. Les moteurs ou les combinaisons des équipages utilisent des matériaux issus de techniques de pointe et pour lesquels aucune méthode de conservation n'a encore fait ses preuves. Certains appareils ont essuyé le feu des combats ou voyagé dans l'espace ; d'autres ont servi toute leur vie à épandre des produits chimiques ou à transporter des passagers. Ces différents usages compliquent encore la tâche des personnes responsables de leur conservation à long terme.

Beaucoup de ceux qui, comme moi, ont une longue expérience professionnelle des musées de l'air et de l'espace continuent de s'émerveiller à la pensée du travail de pionniers que nous sommes appelés à effectuer dans le domaine de la conservation comme dans celui de la nomenclature. Le temps n'est plus où nous croyions naïvement que des collègues, dans d'autres musées du monde, avaient résolu ces problèmes avant nous. Les musées de l'air et de l'espace représentent pour la technique et pour l'homme une *terra incognita* où nous avons peu de repères pour nous guider.

J'espère que les contributions que j'ai réunies dans ce numéro rendront un tant soit peu sensibles ces efforts novateurs. Mes collègues ont décrit avec éloquence nombre des problèmes auxquels les musées de l'air et de l'espace sont confrontés. L'éventail des thèmes abordés témoigne de l'intérêt croissant que suscitent ces établissements partout dans le monde. À bien des égards, la dernière décennie du XX<sup>e</sup> siècle a été le temps de la maturité, non seulement pour la science et la technique aéronautiques, mais aussi pour les musées qui défendent et illustrent cette discipline.

### Un catalyseur : la guerre

Il est malaisé de dater avec précision les débuts de l'histoire des musées d'aéronautique. Assurément, plusieurs années avant que l'aéroplane ne devienne une réalité, il existait déjà en France et au Royaume-Uni des musées qui s'intéressaient aux objets volants. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on collectionnait, nous le savons, des machines, des cerfs-volants et des ballons, en Europe comme aux États-Unis d'Amérique. Le Science Museum ne fit l'acquisition du premier véritable aéroplane (le Wright Flyer de 1903) que vers la fin des années 20, alors que l'on exposait déjà des avions dans d'autres pays. Toutefois, comme c'est souvent le cas, la tragédie de la guerre fut le catalyseur qui incita à protéger de la destruction ces machines qui, sinon, auraient fini à la ferraille. À l'issue du premier conflit mondial, le désir se fit jour à la fois de commémorer les combats et de satisfaire la curiosité du public. Certains pilotes qui étaient venus de très loin pour participer à cette guerre censée « mettre fin à toutes les guerres » rentrèrent chez eux avec leur équipement comme preuve de leurs exploits et souvenir de leur sacrifice. Des pays tels que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis rapatrièrent d'énormes quantités de matériel, qu'ils utilisèrent pour ériger les premiers monuments commémoratifs, puis créer des musées. D'autres, comme la Belgique et la France, se contentèrent de transporter les appareils encore intacts jusqu'au hangar le plus proche. Le plus souvent, ces efforts de conservation furent menés à bien sans véritable organisation, plutôt contre-carrés par les accords, traités ou cessez-le-feu officiels, lesquels exigeaient la destruction complète des armes ennemies.

Dans les premières années de l'entre-

deux-guerres, le monde renoua lentement avec un équilibre précaire et trop bref pour que l'on se souciât de préserver en grand nombre des souvenirs du passé. Sans doute la situation de l'aviation à l'époque est-elle comparable à celle des technologies de l'information aujourd'hui, où matériels et logiciels évoluent à une vitesse si prodigieuse que l'on voit mal l'intérêt de conserver, ou de continuer d'utiliser, les modèles de l'année précédente, et que tout ce qui date de plus de cinq ans est tenu pour préhistorique. Les Années folles furent incontestablement pour l'aviation un véritable âge d'or, marqué par des progrès dans presque tous les domaines. Aussi s'est-on débarrassé d'une partie des vieux appareils comme de vulgaires rebus. Un petit nombre d'individus et d'institutions firent preuve d'une vision à plus long terme : lorsque Paul Barber télégraphia à Charles Lindbergh sitôt après sa traversée épique de l'Atlantique en 1927 pour lui demander de faire don du *Spirit of Saint Louis* au Smithsonian Institute de Washington, il fut le premier à se montrer conscient de la nécessité de préserver le patrimoine aéronautique mondial et, plus important encore, d'en reconnaître la valeur.

L'essor de l'industrie aéronautique et l'intérêt manifesté par le public pour tout ce qui volait incitèrent également à organiser des expositions répondant à des objectifs promotionnels autant que muséologiques, mais aussi au désir de faire étalage des prouesses technologiques nationales. L'aviation était (et demeure) une technologie de pointe particulièrement complexée. Dans certains pays, la création d'un musée national de l'aviation fut un moyen parmi d'autres de restaurer la fierté et la loyauté à l'égard de telle ou telle idéologie politique. C'est indubitablement dans la capitale de l'Allemagne nazie que pouvait être admirée la

plus belle collection jamais rassemblée durant cette période.

L'entre-deux-guerres vit également se constituer une nouvelle forme de pouvoir militaire autonome avec la création, en Europe et en Amérique du Sud, d'armées de l'air indépendantes. Ces formes naissantes et encore mal assurées avaient besoin de se doter de mécanismes qui galvanisent le moral de leurs troupes en leur inculquant fierté et sens des traditions. L'un des moyens d'y parvenir était de mettre en valeur les succès historiques, et pour cela il fallait notamment conserver le matériel obsolète ou pléthorique. C'est ainsi que l'on en vint à constituer les premières collections d'objets se rapportant à l'aviation civile autant qu'à l'aviation militaire, la frontière entre l'une et l'autre étant extrêmement floue en ces temps-là. Malgré tout, les appareils historiques ne suscitaient encore qu'un très faible intérêt et n'étaient que rarement conservés lorsqu'un nouveau conflit ravagea une deuxième fois le globe (1939-1945). Comme cela s'était produit si souvent déjà, les différents belligérants firent de la course au progrès technique un impératif militaire, et les efforts de conservation et autres préoccupations d'ordre muséologique passèrent nettement au second plan. En outre, l'avion était désormais un outil parmi beaucoup d'autres. Passé sa nouveauté, il se banalisa ; de rareté, il se fit instrument quotidien de mort et de destruction. Durant un temps, l'aviation perdit son caractère merveilleux — au reste, n'avait-on pas en tête des soucis beaucoup plus graves ?

### Un patrimoine récent

Comme quelques années auparavant, la guerre terminée, le monde fit le bilan des destructions et retomba dans les mêmes erreurs concernant la sauvegarde des

traces du passé. Ceux qui avaient souffert s'emparèrent de cette denrée si répandue qu'était le matériel militaire pour la transformer en quelque chose de bien plus rare et précieux à leurs yeux. Les gens avaient d'autres besoins, et le démantèlement ou le recyclage complet du matériel de guerre permettaient d'en satisfaire une partie. En l'espace de quelques mois, de nombreux exemples remarquables de l'équipement en temps de guerre disparurent littéralement de la surface de la terre. Tandis que la roue de l'histoire faisait un tour complet, l'intérêt suscité par tout ce qui touchait à l'aviation s'estompa sous l'effet de la vague de prospérité nouvelle, au profit des biens de consommation et des retombées pacifiques des inventions faites pendant la guerre. Puis le moteur à réaction donna à tout un chacun, ou presque, la possibilité de voyager d'un bout à l'autre de la planète, et la fusée qui permit à l'homme d'aller dans l'espace et de marcher sur la lune émerveilla les citoyens du monde. A la faveur de ce regain d'engouement pour l'aéronautique, le rêve de créer des musées où serait collectionné, préservé et mis en valeur ce patrimoine qui, bien que récent, était désormais relativement riche, pouvait enfin se concrétiser.

Dans les années 50, quelques tentatives furent faites dans ce sens, qui aboutirent essentiellement à mettre en route un certain nombre de collections. Durant la décennie suivante, toutefois, de nombreux pays lancèrent des études en vue de la construction de musées publics, réunissant des fonds par tous les moyens disponibles. Dans la plupart des cas, l'enthousiasme des anciens combattants suffit à assurer la réussite du projet, mais, dans beaucoup d'autres, il fallut solliciter l'appui du grand public. Ce dernier ne s'en montra pas avare et, durant les années 70 et 80, des musées de l'air et de

l'espace ouvrirent leurs portes un peu partout dans le monde.

A ma connaissance, il n'existe pas un seul pays qui n'ait été marqué par l'aviation, et rares sont ceux qui ne détiennent pas quelque collection dans ce domaine. Naturellement, c'est dans les grandes métropoles du monde développé — Washington, Paris, Londres et bien d'autres encore — que se trouvent les plus belles d'entre elles. Néanmoins, l'attrait et le professionnalisme de ce type relativement nouveau de musée sont tels qu'il n'est pas de pays, de ville ou d'État qui puisse revendiquer un quelconque monopole en la matière. La Chine, la Fédération de Russie, le Pakistan, la Hongrie, la Thaïlande et une cinquantaine d'autres pays peuvent aujourd'hui s'enorgueillir de posséder des collections d'avions et d'engins spatiaux à la fois complètes et appréciées du public. Beaucoup de musées de l'air et de l'espace sont devenus des centres d'excellence dans leur spécialité et effectuent un travail d'avant-garde dans un certain nombre de domaines nouveaux. Pour la communauté locale, ils sont devenus une ressource aussi précieuse que n'importe quel autre musée existant de longue date, et ce sont eux, dans certains pays, qui enregistrent le plus grand nombre de visiteurs. Ils ont su innover dans la conception d'expositions thématiques destinées au grand public, et leurs contributions dans le domaine éducatif ont été exceptionnelles.

Tous ces efforts qui ont abouti à l'existence d'un réseau mondial de musées de l'air et de l'espace ne sont, j'en suis convaincu, qu'un début. Au vu de tout ce que nous avons été capables d'accomplir en si peu de temps, il y a tout lieu de se montrer optimiste pour l'avenir. Nos musées explorent d'ores et déjà des solutions nouvelles et passionnantes pour rendre leurs collections accessibles au reste du

monde *via* l'Internet. Étant donné leur connivence avec une industrie et une discipline dont l'existence même est liée aux techniques les plus modernes, je ne doute guère que, dans vingt-cinq ans, les musées de l'air et de l'espace se trouveront à la pointe du progrès dans toutes sortes de domaines.

Je suis reconnaissant à ceux de mes collègues qui ont apporté leur contribution à ce numéro de *Museum international* de partager ma foi dans la communauté mondiale des musées de l'air et de l'espace, et ma conviction que le chemin déjà parcouru permettra, à l'avenir, d'accomplir des avancées prodigieuses. Durant de nombreuses années, nous nous sommes mis à l'école de nos collègues d'autres musées. Nous voici maintenant, je le pressens, sur le point de montrer à notre tour la voie dans un certain nombre de domaines, y compris la conservation et la restauration. Nous sommes prêts à assumer les responsabilités qui vont de pair avec ce rôle de premier plan. ■

### Appel à contribution

*Museum international* accueille toutes suggestions et contributions intéressant la communauté internationale des musées. Les propositions d'articles ou de thèmes de dossiers spéciaux sont à adresser à la rédaction,

*Museum international*, UNESCO,  
1, rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15, France.

Télécopie : (+33) 01.45.68.55.91.

Réponse immédiate assurée.

# Une affaire périlleuse : quelques réflexions sur des expositions controversées

Tom D. Crouch

*Cet article le montre, Tom D. Crouch, président du Département de l'aéronautique au National Air and Space Museum de la Smithsonian Institution, connaît bien la controverse. Ce texte est une réponse aux arguments de ceux qui mettent en question la valeur de la quasi-totalité des expositions sérieuses qui tentent d'interpréter les objets en les replaçant utilement dans leur contexte social et culturel. L'auteur a assuré la rédaction ou dirigé la publication de plusieurs livres et articles sur les débuts de la technologie de la navigation aérienne et reçu d'importants prix, notamment pour des livres d'histoire, décernés par l'American Institute of Aeronautics and Astronautics et par l'Aviation Space Writers Association. Pour The Bishop's Boys, il a remporté en 1989 le Christopher Award — prix littéraire qui récompense « les réalisations artistiques importantes en faveur des plus hautes valeurs de l'esprit humain ».*

« Une exposition bouleversante, qui donne le vertige et serre le cœur, se tient au National Air and Space Museum. » Ainsi débutait l'article consacré par le critique chevronné du *Washington Post*, Hank Burchard, à l'exposition *Legend, Memory and the Great War in the Air* [La légende, la mémoire et la Grande Guerre dans les airs], ouverte au public le 13 novembre 1991. Il ne mâchait pas ses mots !... Et ce n'était que la première phrase : « Ce qui apparaît d'abord comme un nouvel hymne à la gloire des débuts de l'aviation, écrivait-il encore, devient soudain un récit sans ambiguïté des stupidités et des horreurs de la guerre. Il s'agit là d'une dose de réalité comme on n'en a encore jamais vu au musée *super high-tech* de la Smithsonian Institution, qui est devenu la principale attraction touristique de la ville en montrant de superbes avions et fusées, tout en passant pratiquement sous silence la mort et la destruction qu'ils sèment sur la planète. »

L'article de Burchard fut le premier à indiquer que la toute nouvelle présentation du National Air and Space Museum (NASM) allait porter sur les nerfs de certains. Quelques commentateurs y virent une heureuse initiative : Burchard, par exemple, décrivait l'exposition comme un « bond en avant quantique » et un signe que « le porte-étendard de la Smithsonian Institution (NASM) pourrait finalement se montrer à la hauteur des critères smithsoniens ».

D'autres furent d'un avis tout à fait différent. Dans une lettre au rédacteur en chef du *Washington Post*, Jack Whitelaw, qui avait exercé la fonction de directeur administratif du NASM à l'époque de son inauguration spectaculaire comme « cadeau de bicentenaire à la nation » en juillet 1976, fit observer que la nouvelle exposition avait sa place dans un musée de la guerre, mais non dans un musée de

technologie. Manifestement, Whitelaw sentait que l'atmosphère était en train de changer au NASM, et il regrettait le « bon vieux temps » : « L'exposition qu'elle a remplacée [l'ancienne présentation de la première guerre mondiale au NASM, enlevée en 1984] ne décrivait pas le rôle que l'aviation avait joué dans la première guerre mondiale, mais le rôle que cette guerre avait joué dans les progrès de l'aviation. La formule qui consiste à se servir de questions d'histoire pour mettre en évidence le progrès technologique de l'aviation est partout présente dans le musée — dans l'évocation notamment des tournées électorales, de la seconde guerre mondiale ou de l'aviation navale. Dans ces présentations, il n'y a ni gagnants ni perdants, ni bons ni méchants. »

Quelques jours plus tard, ce fut au tour de Whitelaw de braver la tempête. Bill Montague, un autre collaborateur du *Courier des lecteurs* du *Washington Post*, fit remarquer que « la longue tirade de Jack Whitelaw contre la nouvelle présentation de la première guerre mondiale... [mettait] en évidence la pensée moralement obtuse qui caractérisait autrefois le musée ». Montague complimentait le musée de s'être « efforcé en toute bonne foi de créer un équilibre entre imagination technologique et vérité historique » et remerciait en particulier le directeur du NASM, Martin Harwit, qui possédait « l'instrument de navigation qui faisait défaut à l'ancienne direction du musée : une boussole morale ».

Le débat sur la nouvelle exposition continua à faire des vagues quelques mois encore. Il y eut une série d'articles très positifs, et un bon nombre de lettres et de commentaires élogieux de la part des visiteurs. Mais il y eut également des lettres de consternation, nées pour la plupart de la lecture d'une dépêche de l'Associated Press dont plusieurs versions furent pu-

bliées par quelque 160 journaux dans tout le pays. Le premier paragraphe de la version du *Los Angeles Times* donne une idée du ton qui la caractérisait :

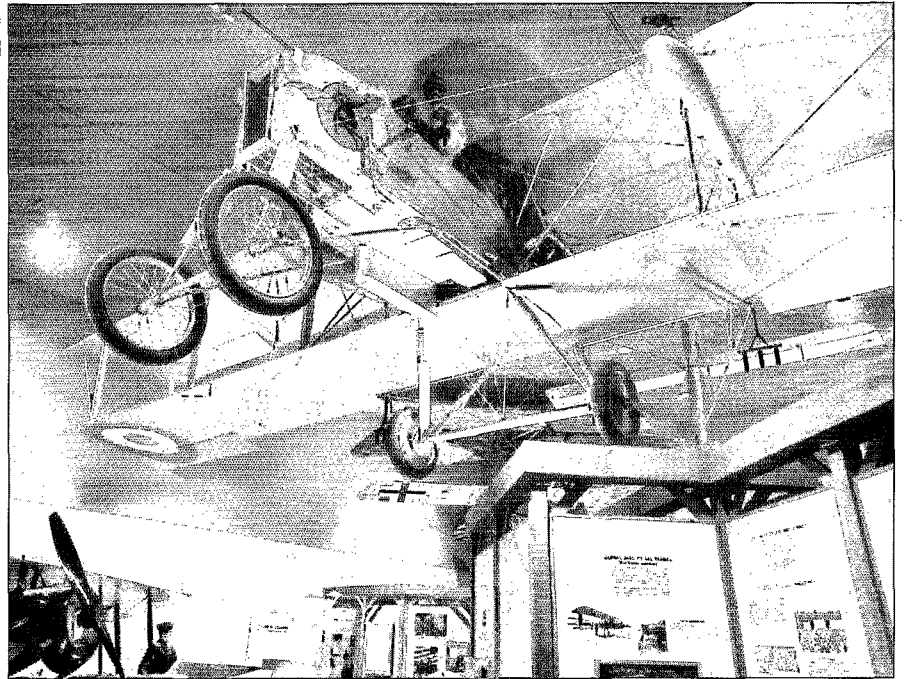
#### DESCENDU

« Oubliez ce que vous avez entendu du Baron rouge ou vu au cinéma dans les combats aériens opposant des Fokkers et des Pfalzs à des Spads et à des Sopwith Snipes. La Smithsonian Institution ne pense pas que l'aviation ait joué un rôle important dans la première guerre mondiale. Cet établissement est sur le point d'ouvrir une exposition qui sera sûrement controversée. "L'idée fondamentale est de mettre les choses au clair sur le rôle de l'aviation dans la première guerre mondiale", dit Dominick Pisano, le conservateur en chef. »

Le rédacteur en chef d'*Air Classics* (qui n'avait pas vu l'exposition, mais avait apparemment lu le *Los Angeles Times*) cite le texte de la dépêche et « explique » le « problème » du NASM à ses lecteurs : « Il ne faut pas oublier que la plupart des gens qui travaillent pour ce genre d'institutions qui ne présentent que des objets statiques [comme le NASM] sont avant tout des lavettes bureaucratiques qui jamais, au grand jamais, ne s'aventureraient à voler dans les machines qu'ils montrent. »

Mais que se passe-t-il donc ici ? Le National Air and Space Museum a-t-il voulu attaquer la mémoire et la réputation des hommes courageux qui ont combattu et sont morts lors de la première guerre aérienne ? Je peux vous assurer que non. Mais cette présentation de La Légende, la mémoire et la Grande Guerre a bien constitué une grande innovation par rapport à la galerie de la première guerre mondiale aménagée à l'origine par le NASM.

La plupart des visiteurs semblent avoir



Avec l'aimable autorisation de l'auteur

*Un bombardier Voisin accroché au plafond de l'exposition Legend, Memory and Great War in the Air ; en bas, à gauche, le Spad XIII Smith IV du NASM.*

aimé cette galerie conçue pour l'ouverture du musée en 1976. Pensée avec imagination, elle communiquait l'esprit d'aventure qui imprègne nos souvenirs de l'aviation dans la Grande Guerre. La reconstitution d'un terrain d'aviation de l'US Air Service en 1918 « quelque part en France » était le clou de la présentation. Devant les sacs de sable, les caillebotis et la fausse boue, on avait l'impression d'y être. Un Fokker D. VII était garé près d'un petit abri. Les visiteurs pouvaient « surprendre » la conversation à l'intérieur, où des agents du service de renseignements américain interrogeaient un pilote allemand passé à l'ennemi. En travers du chemin, deux mécaniciens (des mannequins) soutenaient une conversation animée tout en travaillant sur le fuselage d'un Nieuport. Renversé en l'air, un Spad VII était figé au beau milieu d'un vol en tonneaux victorieux. Tout près, le Spad XVI du général « Billy » Mitchell était suspendu dans une attitude plus posée. Une fois qu'ils avaient traversé le terrain d'aviation reconstitué, les visiteurs passaient devant une série de vitrines contenant les uniformes et des souvenirs des as de l'aviation dont les noms

et les visages étaient continuellement projetés sur un écran à la sortie.

L'ancienne présentation était une réussite visuelle, en fait un écrin, c'était une mise en scène dans laquelle les principaux objets — les avions — étaient montrés le plus avantageusement possible. Ceux qui aimaient cette présentation doivent sa fin aux insectes. On s'aperçut en effet, en 1984, qu'ils infestaient le site. Étant donné la nature des matériaux de construction de la galerie et le danger potentiel pour les pièces en bois et en toile exposés, il n'y avait pas d'autre solution que de démonter le hall et de tout recommencer.

Passons maintenant à la question évidente qui se pose : pourquoi le musée ne s'est-il pas borné à reconstruire l'ancienne galerie ? La réponse est la suivante : un écrin bien conçu peut certes aider les visiteurs à apprécier la beauté du diamant Hope, mais ce n'est pas un moyen très satisfaisant quand il s'agit de faire comprendre la signification et l'importance d'un produit social et technologique aussi complexe qu'un avion de la première guerre mondiale.

Pour qu'une présentation dans un



Avec l'aimable autorisation de l'auteur

*Un Sopwith Snipe, utilisé pour la défense aérienne de la Grande-Bretagne, suspendu au-dessus d'une reconstitution de l'entrée de la station de métro « Elephant and Castle », qui a servi d'abri antiaérien pendant la première guerre mondiale.*

musée soit précise, il ne suffit pas que les textes soient sans erreur. Des études montrent qu'une exposition n'est pas un moyen particulièrement approprié pour donner des informations détaillées. Les visiteurs se font plutôt une idée générale en regardant les objets exposés. Une exposition est comme un puzzle dans lequel les éléments d'information individuels s'assemblent pour donner une image ou un message plus large, si possible cohérent. Cela étant, il ne suffit pas que celui qui prépare une exposition fournisse la description précise de chaque objet, de chaque image. Le conservateur doit toujours avoir à l'esprit la vue d'ensemble — le message fondamental que la galerie communique en tant que tout.

Quelle sorte d'image de l'aviation de la première guerre mondiale la galerie d'origine présentait-elle ? Il semble juste de suggérer que l'importance particulière accordée aux avions de chasse et aux atours des as amenait probablement les visiteurs à croire que la guerre aérienne était en grande partie sans rapport avec les

événements au sol. Le Spad à l'envers, les uniformes colorés, les deux mécaniciens en train de plaisanter (leurs voix étaient celles de personnalités bien connues de la radio de Washington, Harden et Weaver) donnaient à penser que la « guerre était jolie », que c'était tous les jours un tournoi entre le Baron rouge et le capitaine Eddie là-haut, dans le beau ciel bleu au-dessus de la France.

### Une vision complexe

*Legend, Memory and the Great War in the Air* propose une vision différente et beaucoup plus complexe de la première guerre aérienne. La première vitrine de l'exposition, celle d'une boutique intitulée « L'aviateur d'époque. Pièces de collection de la première guerre mondiale », surprend sans doute les visiteurs. Elle est emplie d'un choix habilement disposé de boîtes de pizzas, de bouteilles de vin, de tee-shirts, d'albums de disques, de produits d'alimentation, de menus de restaurants, de chopes, de jouets et de jeux,



tous ornés de motifs en rapport avec l'aviation de la première guerre mondiale. Un texte demande au visiteur de réfléchir au fait que, soixante-dix ans après que les armes se sont tuées, les images de la première guerre mondiale dans les airs restent si fortes que l'on s'en sert toujours pour vendre une multitude de produits. En même temps, bien entendu, ces images ont été tellement banalisées qu'elles sont devenues méconnaissables.

Deux vitrines sur le mur d'en face soulignent la même idée. Toutes deux se rapportent à Manfred von Richthofen, le célèbre aviateur connu sous le nom de Baron rouge. L'une contient des textes, des images et des objets qui racontent l'histoire du Baron rouge, l'autre montre des objets modernes kitsch et d'autres produits portant son nom ou se servant de son image. Il n'existe pas de restaurants qui portent le nom de Douglas Bader, Richard Bong ou Eric Hartmann. La légende du Baron rouge a pris des dimensions mythiques. Aucun autre pilote de chasse, peut-être aucun autre pilote, sauf Charles Lindbergh ou Amelia Earhart, ne l'égale en prestige.

Après avoir confronté les visiteurs à ces curieuses images modernes de l'aviation de la première guerre mondiale, l'exposition les ramène au passé, à une chambre de garçon vers 1935. Le jeune homme dont c'est — ou c'était — la chambre a accroché au plafond une escadrille de maquettes d'avions de la première guerre mondiale faites de baguettes et de papier et posé sur son bureau un modèle réduit en construction. Des images de héros de la guerre aérienne tapissent les murs, des romans de quatre sous sur des sujets guerriers sont éparpillés sur son lit et les étagères supportent des exemplaires défraîchis de *Falcons of France* [Les faucons de France], *The Red Knight of Germany* [Le chevalier rouge

*d'Allemagne*] et de *Fighting the Flying Circus* [Combat dans les airs]. La fin de cette section d'introduction présente la vision hollywoodienne de la première guerre mondiale dans les airs en montrant un film spécial, *Hollywood Knights of the Sky* [Les chevaliers d'Hollywood dans le ciel], commenté par Douglas Fairbanks Jr.

Les visiteurs sortent de cette salle d'introduction l'esprit plein des images de la culture populaire, qui insistent sur le côté romanesque et fascinant des combats singuliers dans le ciel, pour se trouver confrontés à ce que le critique Hank Burchard décrit comme « une photographie grande comme la mort, qui montre un cadavre réduit à l'état de spectre, étendu dans une tranchée sur le front occidental » : « Les orbites vides nous regardent fixement de l'inconnaissable au-delà. Impitoyable, l'appareil photo révèle que la chair n'a pas encore été entièrement dévorée par les vers et par les rats. L'uniforme est si net et si intact que l'on suppose que le soldat a dû être tué par les gaz plutôt que par une balle ou par un obus. Je n'ai pas remarqué quel uniforme il portait. Vous n'y ferez pas non plus attention. »

Ayant ainsi capté le regard des visiteurs, les conservateurs retracent l'histoire de l'arme aérienne et de son utilisation dans la première guerre mondiale, mettant l'accent sur le lien entre ce qui se passait dans le ciel et ce qui arrivait dans les tranchées. Des sections spéciales sont consacrées à la reconnaissance aérienne, à l'évolution de l'avion de chasse, aux mitrailleuses et aux mécanismes de synchronisation aériens, ainsi qu'à l'évolution de la pensée tactique sur l'utilisation de la force aérienne entre 1914 et 1918.

Une autre section, construite autour du fuselage d'un F.E.8 avec un pilote dans le cockpit, entièrement équipé pour un vol en basse température, traite sous tous ses aspects de l'« environnement hostile »

auquel les aviateurs militaires étaient confrontés à l'époque. En levant les yeux et en regardant autour d'eux, les visiteurs peuvent voir une extraordinaire collection d'avions authentiques de cette période : un Voisin VIII LA.P, un Pfalz D.XII, un Spad, un Fokker D.VII, un Albatross D.VA et un Sopwith Snipe. D'autres appareils sont représentés par quelques exemples éblouissants de l'art du modéliste. Il y a un modèle réduit au 1/16 du zeppelin Staaken R.IV, réalisé par les artisans du Smithsonian's Office of Exhibits Central : il faut le voir pour y croire.

Le visiteur voit bien davantage d'avions dans la nouvelle exposition que dans l'ancienne, et ceux-ci sont montrés dans un contexte intéressant. On sait fort peu de choses sur la carrière ou sur les marques du Pfalz du NASM pendant la guerre, mais on connaît très bien ses années d'après-guerre, car il a été la vedette aérienne d'épopées cinématographiques comme *Dawn Patrol* [*La patrouille de l'aube*]. Voilà pourquoi l'avion est accroché dans la salle au-dessus de la section d'introduction, décoré de ses marques hollywoodiennes. Le Voisin est montré en bombardier de nuit, alors que le Fokker apparaît en l'état où il se trouvait à sa sortie de l'usine. Le Snipe est suspendu près de la sortie, là où sont traités des sujets comme la défense du territoire et la naissance de la Royal Air Force.

On a eu recours à des dispositifs audiovisuels pour humaniser la présentation et redonner vie à l'avion. Un film montre un F.E.8 en train de démarrer, de décoller, puis de survoler la campagne du nord de l'État de New York : le commentateur, Cole Palen, décrit ce que c'est que de voler dans un avion de cette époque. Sur un autre écran, le regretté Raymond Brooks explique comment on livrait bataille à bord du *Smith IV*, le Spad exposé à côté.

D'autres sections présentent l'entrée en guerre des Américains et le programme de production aéronautique des États-Unis d'Amérique, un débat sur le rôle de l'aviation navale dans la première guerre mondiale, les problèmes du front intérieur en Allemagne et leur incidence sur la production d'avions, ou encore des descriptions de l'évolution technologique des structures des aéronefs et de la propulsion aéronautique pendant la guerre.

C'est par une reconstitution de l'entrée de la station du métro londonien « Elephant and Castle » que les visiteurs pénètrent dans la portion finale de la galerie qui traite des campagnes de bombardements allemands contre l'Angleterre de 1915 à 1918, ainsi que de l'essor de la défense aérienne britannique et de la fondation de la Royal Air Force, la première aviation militaire indépendante du monde. La section finale explore l'impact de la première guerre mondiale dans les airs sur l'histoire ultérieure du XX<sup>e</sup> siècle. Un film, *The Long Shadow*, établit un lien entre les campagnes de bombardements stratégiques de la première guerre mondiale et l'évolution de la doctrine aéronautique depuis cette époque.

#### **Une expérience vécue à divers niveaux**

La nouvelle galerie d'exposition est complexe, et elle peut être appréciée à différents niveaux. Pour ceux qui veulent simplement admirer et étudier la merveilleuse collection d'avions d'époque, la visite est une expérience beaucoup plus riche qu'auparavant. Il y a davantage d'avions, plus de types différents, et la plupart peuvent être vus sous plusieurs angles. Peut-être est-il un peu plus difficile d'apercevoir le Voisin et le Snipe, accrochés très près du plafond, que les autres appareils. Mais ces deux avions importants sont ici

exposés pour la première fois et, s'ils se donnent un peu de peine, les visiteurs peuvent en discerner les détails essentiels.

Au visiteur qui veut prendre un peu plus de temps et lire les textes, la galerie offre un premier aperçu utile et intéressant sur la naissance de la technologie de l'aviation militaire et l'histoire de la première guerre aérienne. Jack Whitelaw a manifestement tort sur ce point. Non seulement la nouvelle présentation est beaucoup plus claire, complète et détaillée sur l'évolution de la technologie aéronautique pendant la première guerre mondiale que la précédente, mais elle remplace aussi ces informations dans leur contexte social, politique et économique.

Enfin, au niveau le plus élevé, la galerie transmet un message qui transcende les détails du sujet abordé en montrant que les mythes et les légendes peuvent voiler la réalité de l'expérience historique en un laps de temps remarquablement court. Or, comme nous fondons nos décisions pour l'avenir sur notre perception du passé, une juste compréhension des événements historiques n'est pas sans importance.

Pourquoi donc une exposition comme celle que nous venons de décrire dérange-t-elle certains ? Consciemment ou inconsciemment, la plupart des visiteurs supposent qu'un musée sera un endroit réconfortant et généralement rassurant. A cet égard, le National Air and Space Museum a certainement les qualités requises, comme il se doit. L'histoire de l'aviation est le récit exaltant d'une réussite humaine. Tous les Américains devraient être immensément fiers de la contribution que les hommes et les femmes de leur pays ont apportée à l'art et à la science de la navigation aérienne, de l'époque des

frères Wright à celle de la navette spatiale. Le NASM montre les icônes de l'ère aérospatiale — du premier aéroplane au module de commande d'Apollo XI qui a conduit les premiers êtres humains sur la lune, ou aux vaisseaux spatiaux Pioneer et Voyager qui ont dépassé les limites du système solaire. Une visite dans ce musée suffit à faire naître confusément un heureux sentiment de fierté dans l'esprit du citoyen le plus blasé.

Traditionnellement, le NASM n'a pas eu de difficulté à faire l'éloge des réussites, à souligner les points forts et les réalisations ou à célébrer les héros et les héroïnes. Mais si le musée a le devoir d'inspirer la fierté, il doit également, au moins de temps à autre, aller au-delà de sa fonction purement glorificatrice pour s'efforcer d'aider les visiteurs à comprendre non seulement l'arrière-plan complexe des développements de l'aérospatiale, mais aussi l'influence qu'ils ont eue sur le monde.

Le première guerre mondiale fut par excellence l'expérience clé du *xx<sup>e</sup>* siècle. Elle a entraîné les révolutions, les mouvements idéologiques et les modifications de statut et d'orientation dans les affaires nationales qui ont marqué toute notre époque. Elle a également montré au monde le potentiel militaire de l'avion, cette invention qui allait révolutionner la manière de faire la guerre. Il est donc capital de faire une présentation honnête et juste d'un sujet si important.

La galerie de la Grande Guerre installée à l'origine présentait les premiers avions de ce conflit dans un décor qui renforçait l'idée populaire que la première guerre aérienne avait été une époque de chevalerie et d'aventure. La visite était une expérience réconfortante, allant dans le sens de la vision chimérique que de

nombreux visiteurs apportaient avec eux, en imaginant la première guerre mondiale dans les airs comme une série de combats singuliers livrés à égalité, très haut au-dessus de la misère des tranchées. La nouvelle galerie cherche en revanche à donner le contexte et le cadre qui permettent de comprendre la nature essentielle de la guerre aérienne. Les informations données sont beaucoup plus denses, et un véritable effort a été fait pour bien montrer le contraste entre, d'une part, les mythes et les idées fausses qui se sont développés à ce sujet et, d'autre part, la réalité de la vie et de la mort dans les airs de 1914 à 1918. Enfin, la nouvelle présentation suggère en quoi cette expérience a influencé l'histoire ultérieure. Bref, la salle n'est pas une galerie traditionnelle du NASM et elle met certains visiteurs mal à l'aise. Ils préféreraient que l'avion soit présenté à l'ancienne, dans un écrin, comme un objet esthétique, alors que la galerie sape les illusions rassurantes et souligne de dures réalités.

Le fait que les êtres humains puissent voler a influé de manière déterminante sur l'histoire du *xx<sup>e</sup>* siècle. Si le NASM veut offrir à ses visiteurs une image utile et complète de l'entreprise aérospatiale américaine, son équipe doit être prête à s'attaquer, s'il le faut, aux questions difficiles. Nous avons le devoir d'aider nos visiteurs à replacer les questions urgentes de la vie de notre nation dans une perspective historique. Parfois, nous devons pour cela prendre le risque d'être un peu plus audacieux que d'habitude, d'explorer, de poser des questions difficiles, peut-être même de déstabiliser légèrement nos visiteurs. Sinon, notre seule perspective serait de n'être guère plus qu'un Disneyland avec des ailes. ■

# Les ailes de l'espoir

Tim Thorne

*Dans un musée de l'aviation, l'ordre, l'exactitude de la liste des objets figurant dans les collections, mais aussi la qualité de la pratique et la sécurité personnelle dépendent des systèmes de documentation. Tim Thorne, consultant indépendant pour les problèmes de gestion, spécialiste des systèmes d'information, décrit l'importance d'une bonne tenue des dossiers et de procédures appropriées. Pour illustrer son propos, il prend l'exemple du musée de la Royal Air Force, à Hendon (Royaume-Uni), où il dirige la mise en place d'un nouveau système de gestion des collections. Il conclut en formulant quelques suggestions à l'intention de ceux qui songent à se lancer dans une entreprise analogue.*

Je suis sûr que, pour bien des lecteurs, certains aspects de ce scénario ont un air de déjà-vu. Imaginez un grand musée national où les deux tiers des collections sont introuvables ou inaccessibles, parce qu'elles ne sont pas répertoriées ; d'innombrables dossiers établis à la main renvoient à plus de cent registres et fichiers différents ; un même objet peut apparaître sous quatre ou cinq appellations différentes ; les réserves sont entreposées dans d'immenses hangars contenant des milliers de pièces d'aéronefs et d'accessoires, pour la plupart non répertoriés, non identifiés ; des aéronefs ont été réparés et entretenus sans que ces opérations obéissent à des procédures officielles ou soient dûment enregistrées ; tout un appareil a même été « perdu » lors d'un prêt à long terme.

Ce type de situations n'est que trop connu de nombreux muséologues avertis, mais, quand j'ai accepté en 1993 de moderniser la gestion des collections du musée de la Royal Air Force, à Hendon, mon ignorance était totale, et personne n'était véritablement au courant de tous les problèmes qui se posaient. Lorsque mes premières recherches en ont fait apparaître l'ampleur, l'équipe de direction (récemment nommée, elle aussi) a été aussi surprise que moi sur les trois sites du musée. Pour l'informaticien que je suis, habitué à l'environnement bien organisé de la construction aéronautique et de la distribution de masse dans les supermarchés, le défi ne manquait pas d'intérêt.

Le musée de Hendon présente l'histoire opérationnelle et sociale de la Royal Air Force depuis l'époque du Royal Flying Corps et du Royal Naval Air Service, pendant la première guerre mondiale, jusqu'à nos jours. La centaine d'aéronefs exposés ne constituent qu'une très faible partie des collections, qui renfer-

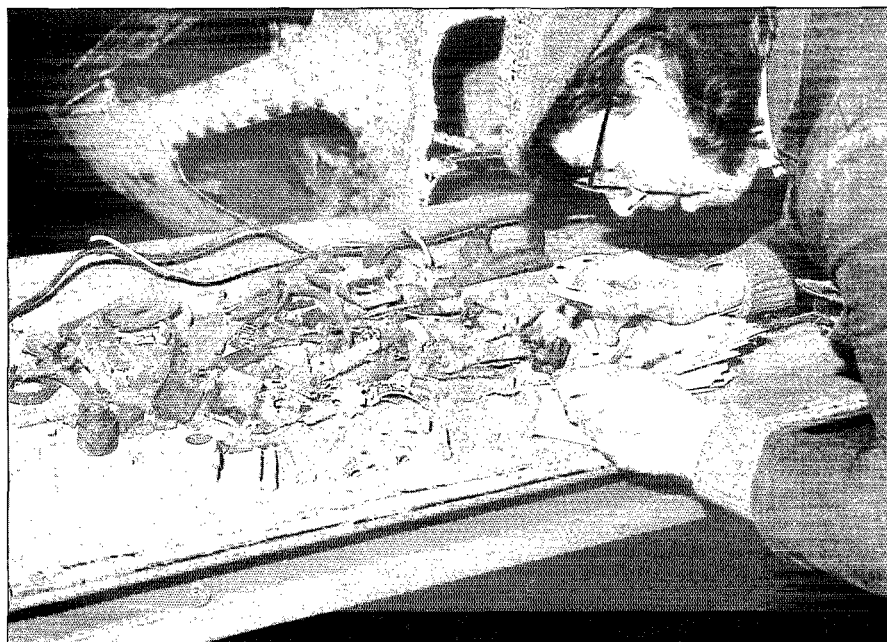
ment aussi les ouvrages des archives documentaires, des photographies, des documents cinématographiques et sonores, des peintures et des sculptures, au total près d'un million d'objets. En plus des deux sites d'exposition, il existe une réserve et un centre de restauration à Cardington, à quatre-vingts kilomètres de Londres, où sont conservés les dirigeables rigides R 100 et R 101, qui datent de l'époque de l'Empire britannique. Les raisons de ces lacunes de documentation sont évidemment faciles à comprendre. Au début, dans les années 60 et 70, tous les efforts visaient à organiser le musée et à l'ouvrir au public, puis, dans les années 80, à en assurer la survie malgré la diminution des fonds publics dont d'autres musées britanniques souffraient également. Certains que nous ne pouvions être seuls aux prises avec ces problèmes, nous avons cherché à savoir ce que faisaient les autres. Des recherches et de nombreuses visites au Royaume-Uni et aux États-Unis d'Amérique nous ont vite montré l'attention et les soins que les musées apportent aujourd'hui à la documentation et aux procédures. Nous avons beaucoup appris dans ce domaine d'organismes comme le CIDOC (le Comité de l'ICOM chargé de la documentation) et la Museums Documentation Association (MDA) du Royaume-Uni. Nous avons constaté que de nombreux musées faisaient des efforts méritoires pour informatiser la gestion de leurs collections en dépit du manque de fonds et de personnel. Nous en avons tiré de bonnes idées et une meilleure connaissance des écueils à éviter, si nous le pouvions ! Nous avons compris en particulier que les projets de documentation avaient une capacité infinie de se développer et de se perpétuer. Nous avons appris aussi (avec un certain soulagement) que notre situation n'était pas exceptionnelle et que

bien des musées étaient eux aussi très en retard dans le travail de documentation. Le plus remarquable était l'enthousiasme de tous ceux que nous avons rencontrés, et nous avons regagné Hendon riches de multiples propositions d'aide et pleins d'énergie pour la tâche qui nous attendait. C'est dans ces circonstances qu'a été lancé le projet de gestion des collections du musée de la Royal Air Force, qui occupera une bonne partie de ses ressources professionnelles pendant de nombreuses années.

### Pourquoi documenter les collections ?

On connaît bien les nombreuses raisons qui incitent à rationaliser la documentation et les méthodes de travail, car elles sont communes à tous les musées quelles qu'en soient la vocation ou la taille. Tout d'abord, il faut établir un inventaire complet pour savoir quel est le fonds du musée et où se trouvent les pièces. Sinon, le musée n'est pas véritablement en mesure de gérer ses collections et de répondre des biens publics dont il a ou aura la garde. Pour les nombreux musées qui, comme le nôtre, ont de vastes collections mais peu de personnel, la tenue des dossiers sur support papier nécessite beaucoup trop de main-d'œuvre et ne permet pas d'accéder facilement à l'information. Il est donc essentiel de disposer d'un inventaire informatisé.

A partir de cet inventaire, nous pouvons répertorier les objets de façon plus complète, c'est-à-dire ajouter des précisions sur l'histoire opérationnelle d'un aéronef ou enregistrer le type, la nature et le contenu de chaque texte dans des archives documentaires nouvelles. Dans le cas des divers objets manufacturés, une bonne partie de leur intérêt consiste à savoir par qui ils ont été conçus et

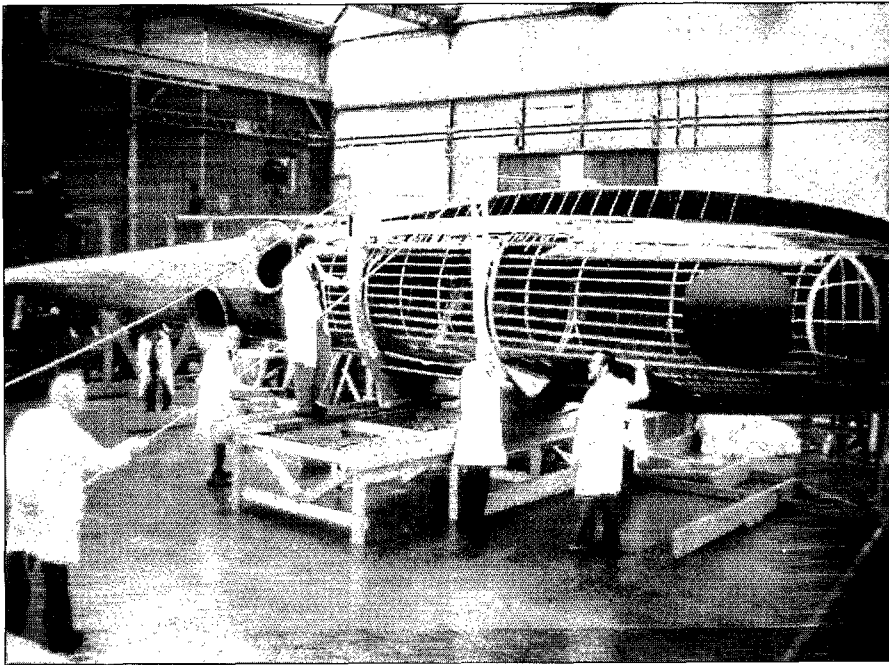


construits, à quelles opérations ils ont servi, qui les a pilotés et à quel moment.

Ces informations circonstanciées rendent les collections beaucoup plus intéressantes et pour le public actuel (car elles donnent de la vie aux objets présentés) et, ce qui est au moins aussi important, pour les générations futures (en conférant une certaine permanence à la fragile mémoire institutionnelle dont les conservateurs successifs sont aujourd'hui les gardiens). Ces données sont un bon point de départ pour faciliter l'accès aux collections comme pour relier entre elles les différentes sous-collections qui ne sont pour l'instant que des îlots dans des eaux inconnues. La valeur des collections sera aussi considérablement renforcée si nous incorporons à la base de données un système de renvoi-matière, ce qui nous permettra de répondre à des questions, par exemple sur les aéronefs de la collection qui étaient utilisés à partir de la base de Drigh Road, à Delhi (base de la Royal Air Force en Inde).

Les collections ne se composent pas seulement, comme on le voit souvent, de présentations statiques et d'objets mis en réserve ; dans un environnement muséal vivant, le mouvement des pièces est constant : il y a des entrées, des sorties et des changements internes ; on ne déplace pas nécessairement un grand nombre d'objets, mais le mouvement est régulier,

*Ce bombardier Hampden, qui vient d'être rapporté de Russie, où il s'était écrasé durant la seconde guerre mondiale, est restauré au Centre de Cardington. Ici, un technicien du musée en examine les éléments et les répertorie avec le plus grand soin en vue des travaux de reconstruction.*



*Ce Supermarine Southampton Mark I, un hydravion des années 20, a été récupéré en 1967 dans un estuaire où il servait d'habitation depuis plus de trente-cinq ans. En 1966, après une restauration minutieuse, il a reçu le Prix de la conservation nationale du Royaume-Uni et, pour le plus grand plaisir des visiteurs, il est maintenant exposé dans la grande salle des aéronefs.*

il est constant : des pièces entrent aux fins d'examen pour une acquisition éventuelle, d'autres sortent des réserves ou sont envoyées à l'extérieur pour restauration, d'autres enfin sont prêtées.

Pour que l'inventaire reste à jour, il faut évidemment que tous ces mouvements soient introduits dans la base de données. Chacun d'eux doit donc être traité comme une opération et faire l'objet d'une documentation exhaustive et précise. De même, tout changement important de l'état d'un objet, de ses particularités ou des informations le concernant doit être enregistré et introduit dans la base de données.

Ce n'est qu'en traitant comme autant d'opérations particulières chaque mouvement, chaque changement, que l'on peut faire de la base de données le registre institutionnel vital qu'elle doit être. Elle ne sera fiable que si les procédures sont exhaustives et parfaitement respectées. On le sait, il est beaucoup plus facile de détériorer une banque de données par erreur ou par négligence que de la créer. Certains besoins de documentation et de gestion se font sentir plus fortement dans les musées d'aviation et autres musées techniques ; elles leur sont en partie propres. Cela tient aux liens étroits entre les différentes sous-collections, à la complexité des pièces, au grand nombre de tech-

niques de pointe utilisées et à la fragilité de bien des objets.

Si l'accès par sujet est un besoin commun à tous les musées, l'identification des rapports entre des matériels physiquement très différents, mais dont le contenu est étroitement lié, revêt une importance particulière dans le cas des collections aéronautiques. Pour reprendre l'exemple de Drigh Road, on imagine facilement combien il serait intéressant de pouvoir répondre aussi à des questions telles que : « Possédez-vous des photographies d'époque de la base de Drigh Road ? des films d'archives ? des ouvrages en décrivant le fonctionnement ? » Une recherche d'information si poussée peut contribuer à améliorer la qualité des présentations, renforcer les moyens mis à la disposition des chercheurs et faciliter les activités de conservation et de restauration.

La radioactivité de nombreux instruments aéronautiques anciens représente un risque pour le personnel du musée et pour les visiteurs. Ces pièces doivent être identifiées, répertoriées, conservées séparément dans une zone de sécurité et maniées avec des précautions particulières. Il est essentiel de disposer à leur sujet d'une documentation complète et exacte.

De nombreuses sections d'aéronefs étant des montages complexes formés d'éléments multiples, ce qui paraît être un seul objet peut en réalité en renfermer plusieurs : c'est le cas, par exemple, du cockpit du Phantom. Il en résulte que les structures d'enregistrement doivent être conçues de manière à refléter les différents rapports du tout à la partie et que les conservateurs et les techniciens doivent veiller à l'exactitude des données enregistrées.

Certains aéronefs parviennent au musée dès qu'ils cessent d'être exploités : ils sont complets et peuvent être présentés

en l'état. D'autres sont exposés tels qu'ils ont été trouvés après s'être écrasés, afin d'illustrer des événements historiques ou des circonstances particulières. Mais le plus souvent les aéronefs exposés dans les musées ont retrouvé leur état d'origine au terme d'importants travaux de restauration qui peuvent être longs et extrêmement complexes, et dont l'exécution exige de solides compétences et une grande attention aux détails.

Pour reconstruire un aéronef à partir d'une épave, par exemple, le centre de restauration du musée doit souvent s'en remettre aux plans du constructeur, à des manuels techniques, à des photographies d'origine. La capacité du musée de retrouver le matériel pertinent dans ses collections documentaires et graphiques joue alors un rôle déterminant. La documentation d'origine guide la restauration, mais, vu la complexité du travail, il faut aussi soumettre le processus de reconstruction proprement dit à un contrôle rigoureux. Les systèmes de planification et d'échelonnement des tâches, ainsi que de contrôle des progrès et de l'avancement des travaux, revêtent une importance critique. L'information est l'une des clés du succès. À bien des égards, il faut respecter les contraintes auxquelles obéissait la construction initiale, sans utiliser l'équipement sophistiqué, donc coûteux, qui faciliterait le travail.

Les aéronefs sont des structures d'une grande complexité, construites avec divers types de matériaux légers qui ont tendance à se détériorer avec le temps. Même ceux qui sont exposés dans des galeries doivent être inspectés et entretenus régulièrement par souci de sécurité et pour les conserver le plus longtemps possible à l'intention des générations futures. Étant donné le très grand nombre d'aéronefs exposés à Hendon, dont certains à l'extérieur, la maintenance et les répara-

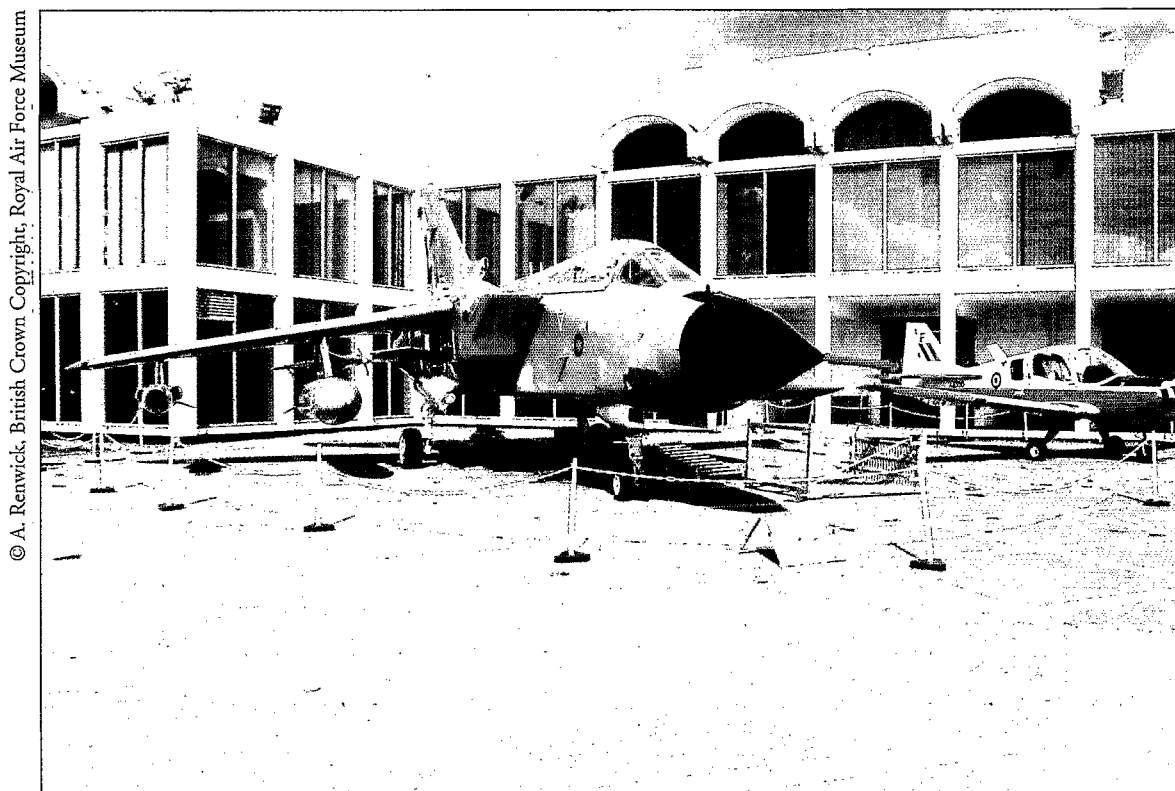
tions constituent un processus continu. Lorsque l'équipe actuelle de direction de la conservation a pris ses fonctions, elle a constaté que l'entretien était rarement documenté et que l'on comptait sur la mémoire de l'institution. Cette méthode peu fiable devenait dangereuse s'agissant de tâches comme le dépôt d'un élément de voilure ou l'examen de sièges éjectables propulsés par fusée. Un système de documentation devait donc être mis en place pour définir des méthodes de travail rationnelles, respecter les objectifs fixés et établir un programme d'entretien cohérent couvrant la totalité des collections.

### Solutions et plans

L'analyse de la situation et l'identification de ses besoins induisent le musée à faire de gros progrès sur la voie d'une meilleure gestion d'ensemble. La division des collections travaille à l'amélioration de la conservation et de l'entretien des aéronefs, qui sont les pièces les plus importantes, et le projet de gestion des collections a bien avancé.

Le responsable du centre de restauration (un officier supérieur de la Royal Air Force à la retraite) a déclaré récemment : « Ceux qui remettent des aéronefs en état de vol ailleurs que dans les musées sont tenus de prouver que leur travail est conforme aux règles de la CAA ou de la FAA pour obtenir un certificat de navigabilité. En l'absence d'organisme fixant les règles à respecter dans le cas des aéronefs présentés au sol, il appartient à chaque institution d'établir ses propres directives et, surtout, la documentation nécessaire. »

Aujourd'hui, ces directives existent, et l'équipe de direction en assume l'application. D'où la très nécessaire discipline à laquelle sont astreints ceux qui travaillent à la restauration des aéronefs et d'autres pièces de grandes dimensions comme les



© A. Renwick, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

*L'avion de combat Tornado et l'avion d'entraînement Bulldog de la Royal Air Force à l'entrée du musée, au cours d'une des semaines de vol régulièrement organisées.*

véhicules. Des formulaires et des procédures bien conçus structurent le travail et indiquent aux techniciens comment noter les informations nécessaires soigneusement, régulièrement et au moment voulu.

N'ayant pas trouvé dans d'autres musées des normes ou des pratiques d'entretien applicables aux aéronefs, l'équipe de direction a élaboré, avec le Ministère de la défense, un calendrier et un registre d'entretien pour tous les aéronefs présentés. Appliqué progressivement, ce système permet pour la première fois une parfaite maîtrise de la conservation des collections.

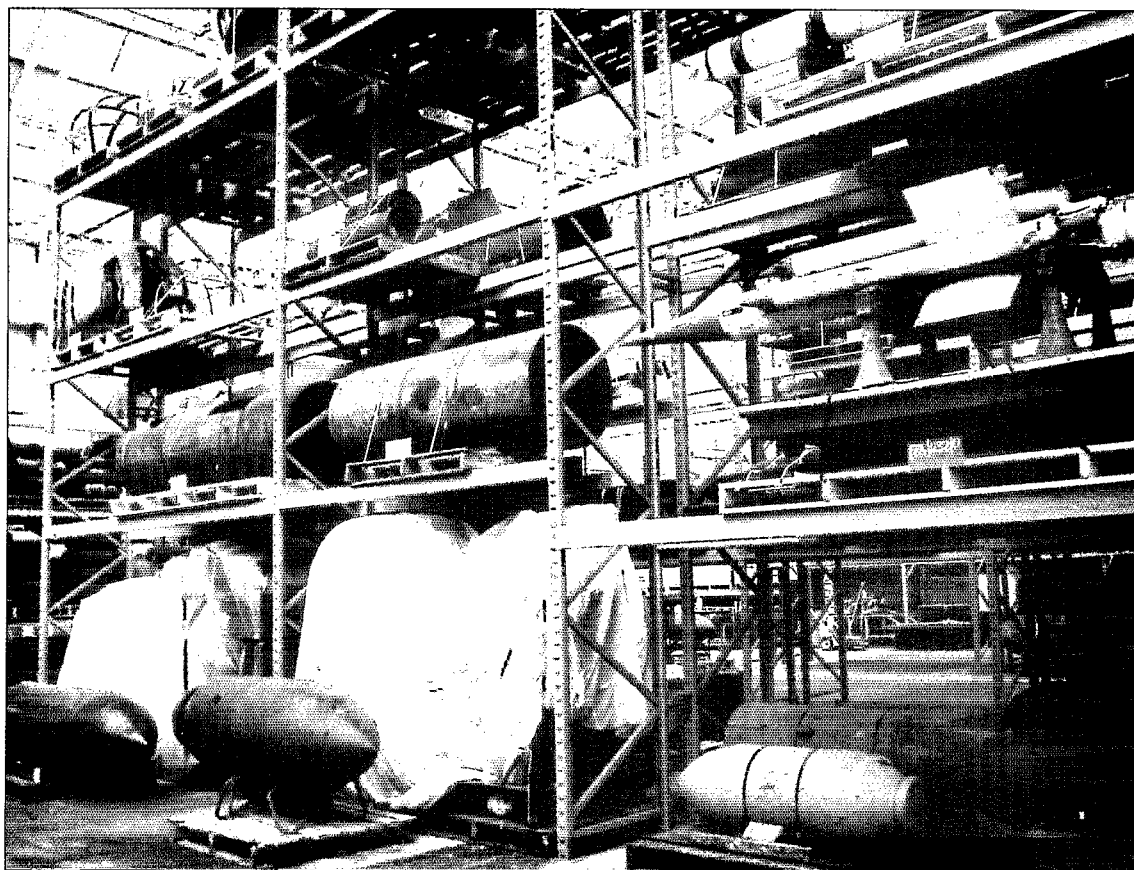
Les systèmes de restauration et d'entretien sont encore conçus pour une exploitation manuelle, car ils ont été mis en œuvre avant l'informatisation du musée. Le moment venu, la documentation et les procédures permettront le transfert sur une application d'ordinateur, ce qui accroîtra encore le degré de maîtrise et d'efficacité.

Au départ, notre projet de gestion des collections visait à réorganiser toutes les procédures permettant de documenter les

objets, d'en contrôler les mouvements et l'emplacement. Cela supposait d'élaborer une politique des collections à l'échelle du musée, de concevoir une base de données répondant aux besoins très différents des diverses sous-collections, d'acheter et d'installer un système informatisé de gestion des collections — autant d'aspects et de tâches qui, avec d'autres, forment les éléments d'un grand puzzle. Si la mise en place d'un système si complet nécessite évidemment beaucoup de temps, de personnel et d'argent, nous avons privilégié les solutions rationnelles, pratiques et les activités à forte valeur ajoutée, dans l'espoir de tirer profit à 80 % des avantages attendus.

Les milieux muséologiques s'emploient activement depuis quelques années à élaborer des directives normalisées pour les politiques de gestion des collections, les procédures et la documentation. Bien des travaux d'excellente qualité ont été publiés, et nous avons eu la chance que la MDA publie SPECTRUM, la norme britannique de documentation des musées, au moment où notre projet





© R. Franks, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

prenait corps. Cette norme est aujourd'hui très largement appliquée au Royaume-Uni et dans de nombreux autres pays.

Nous adoptons les éléments de SPECTRUM (et d'autres normes) qui conviennent à nos besoins, en laissant de côté ceux qui ne nous sont pas utiles ou qu'il nous serait impossible de respecter, faute de ressources et de temps. Ainsi, nous disposons d'indicateurs et de directives qui nous aident à progresser, alors qu'une application stricte de SPECTRUM dans sa totalité nous imposerait un environnement de travail ne convenant pas du tout à ce musée et nous conduirait à l'échec. Outre son utilité pendant la phase d'élaboration du projet, le respect des normes permettra la mise en place de méthodes de conservation de qualité comparables à celles d'autres grands musées. L'adoption de normes communes sur le plan technique et sur celui de l'enregistrement des données facilitera la communication et l'échange d'informations à l'avenir.

Nous l'avons dit, le musée de la Royal Air Force a tendance à se « cloisonner »

en fonction des sous-collections. L'un des principaux buts du projet de documentation était d'introduire une perspective à l'échelle de l'institution sous forme de politiques et de procédures communes. Il est en outre prévu de mettre en place un système informatisé de gestion pour aider à l'enregistrement et à la gestion des collections dans l'ensemble du musée. Un progiciel sera choisi, puis adapté aux besoins de chacune des six collections ; il fournira une base de données centralisée accessible en réseau à quarante utilisateurs sur les trois sites du musée. On disposera ainsi d'une solution puissante et économique grâce aux systèmes de PC en réseau qui ont été mis au point récemment (au lieu de micro-ordinateurs ou d'un ordinateur central). L'indexation commune de la base de données permettra de faire les recherches d'informations dans l'ensemble des collections, de sorte que leur teneur commune pourra être exploitée aussi bien par les conservateurs que par les chercheurs. En plus des données textuelles se rapportant aux objets, le système permettra de saisir et de pro-

*Les réserves et le Centre de restauration du musée de la RAF, à Cardington (Bedfordshire), abritent des dizaines de milliers d'objets et de pièces détachées utilisés pour les travaux de restauration. On y trouve de tout, depuis des éléments d'aéronefs et des armes jusqu'à une impressionnante collection d'uniformes de l'armée de l'air.*

duire à chaque poste de travail des images en couleur et des enregistrements sonores numériques, ce qui facilitera la conservation, mais aussi améliorera considérablement l'information accessible aux chercheurs qui viennent travailler sur place. Cette technologie peut également contribuer à enrichir les présentations dans les galeries en montrant le détail de parties inaccessibles de pièces comme les cabines de pilotage. Le projet « Silver Dart », au Musée national de l'aviation du Canada, l'utilise déjà avec succès.

Un système de recherche de l'information ne sera utile que s'il permet à l'utilisateur de récupérer effectivement les données dont il a besoin. Une utilisation cohérente du langage étant indispensable à cette fin, les muséologues et, plus généralement, les spécialistes de la conservation du patrimoine s'emploient activement à tous les niveaux, dans le cadre de diverses institutions ou d'initiatives internationales comme le Getty Art and Architecture Thesaurus, à élaborer une terminologie qui serait applicable dans le monde entier. En 1994, nous avons créé un groupe de travail de la terminologie, qui élabore notre stratégie et propose des solutions pratiques. Celui-ci ayant constaté que la terminologie des musées de l'aviation n'avait guère été étudiée, nous avons dû faire nous-mêmes des recherches et établir des thesaurus et des listes normalisées de termes. Dans cette entreprise majeure, nous avons bénéficié des conseils avisés de spécialistes de l'information, ce qui nous a permis de mettre à profit les 50 000 termes relatifs à l'aviation et à l'armée de l'air d'un thesaurus sectoriel, élaboré dans notre bibliothèque au cours des vingt-cinq dernières années, mais qui n'était pas largement utilisé jusqu'ici. Lorsque nos thesaurus auront fait la preuve de leur uti-

lité, le musée prévoit de les proposer à d'autres institutions afin de rentabiliser cet investissement.

Le projet de gestion des collections a démarré, en 1993, avec une équipe composée d'un consultant (l'auteur) et d'un conservateur détaché en qualité d'assistant de recherche, sous la direction d'un comité de projet réunissant des directeurs de musée expérimentés. L'équipe était solide, puisqu'elle associait compétences en muséologie et conservation et expérience des technologies de l'information et des problèmes commerciaux. La phase de mise en train est aujourd'hui achevée, et un nouveau département de la gestion des collections a été créé pour poursuivre le travail.

Il est placé sous la direction du consultant et se compose du responsable de la gestion de la base de données et de la compilation, du responsable de l'enregistrement, qui fournit des avis aux conservateurs, élabore des politiques et des procédures nouvelles pour la gestion des collections et surveillera la mise en œuvre du système ; enfin, un responsable des techniques de l'information est chargé de planifier, d'acheter et d'entretenir tous les systèmes et équipements de traitement de l'information, y compris le système informatisé de gestion des collections.

Le reste des effectifs comprend essentiellement le personnel de la conservation, qui a été détaché. Chargée de diverses tâches, notamment de l'élaboration d'une terminologie, de la planification de l'inventaire et de la création d'un thesaurus, cette équipe de cadres supérieurs possède une connaissance exceptionnelle de la collection d'aéronefs et des collections connexes. Sa présence est extrêmement utile à l'heure actuelle et elle aide tout le personnel du musée à se sentir responsable du projet. S'y ajoute un petit groupe de personnes qui travaillent à la créa-

tion de la base de données (édition et enregistrement).

Les détachements ralentissent nécessairement le travail normal de conservation, y compris les recherches, la conception et la préparation des expositions, et il est de ce fait très difficile au musée de continuer à présenter des expositions vivantes et intéressantes à des visiteurs toujours plus exigeants. Aussi est-il prévu, à long terme, de limiter ces détachements et d'étoffer l'équipe du département de gestion des collections.

Une entreprise de cette ampleur, de cette importance, ne peut réussir que si elle bénéficie de l'appui de la direction pour ce qui est de l'orientation choisie, des priorités fixées et de l'engagement des ressources. Au musée de la Royal Air Force, le projet a été lancé à l'initiative du directeur et soutenu par les membres du conseil d'administration. Il bénéficie de l'appui indéfectible de la direction, en dépit des difficultés internes que suscite le détachement de certains membres du personnel. Le maintien d'un tel appui est vital, et tout indique aujourd'hui qu'il se poursuivra pendant au moins dix ans. S'il continue d'être soutenu et financé, le projet de gestion des collections devrait assurer des méthodes de travail plus responsables et plus professionnelles bien au-delà de l'an 2000.

La direction sait que, pour réussir dans cette entreprise, elle doit convaincre le personnel de l'intérêt que présentent une documentation et une gestion plus rigoureuses des collections. Lorsque le nouveau système sera mis en place, les conservateurs n'auront envie de s'en servir que s'il se révèle indispensable pour donner aux méthodes de travail un caractère vraiment professionnel. La plus grande attention est donc portée à la consultation, à l'éducation et à la formation, afin que le nouveau régime réponde vraiment aux

besoins des conservateurs, sur les plans professionnel et commercial, et soit pleinement exploitable par la direction, les conservateurs et les équipes de chercheurs.

### Les clés de la réussite

S'il a exposé d'importants problèmes de documentation, le présent article a aussi montré, nous l'espérons, qu'avec la volonté nécessaire ils peuvent très bien être résolus. En conclusion (notamment à l'initiative de ceux qui envisagent un projet de documentation), les facteurs de réussite qui sont peut-être les plus importants sont les suivants :

- s'assurer par des recherches approfondies que la situation et les problèmes qui se posent sont bien connus au départ ;
- utiliser tous les moyens appropriés pour obtenir l'adhésion totale de la direction, qui est indispensable ;
- s'inspirer des bonnes pratiques mises en œuvre par des collègues dans d'autres institutions ;
- étudier de près la planification et les spécifications et s'assurer les services de spécialistes de la gestion de projets ;
- déterminer les effectifs nécessaires, non seulement pour la mise au point, mais aussi pour l'exploitation du système ;
- consulter le plus possible les personnes concernées et les encourager à se sentir responsables ;
- ne pas méconnaître le problème de la terminologie et prendre bien conscience de l'ampleur de la solution à lui apporter ;
- utiliser les procédures normalisées comme guide sans se laisser paralyser par elles ;
- dans le doute, toujours faire preuve de réalisme et tenir compte des circonstances. ■

L'auteur remercie de leurs conseils Adam Smith, conservateur en chef des musées nationaux d'Écosse, Museum of Flight, et Alan Mineault, architecte de logiciels, Systems for Aviation Research.

# Hommage à l'« esprit des pionniers » : le Musée de l'aéronautique d'Uruguay

Colonel Angel H. Hernandez

*Les débuts de l'aviation ont passionné les foules du monde entier : ce fut notamment le cas en Uruguay, où le Musée national de l'aéronautique rappelle ces temps héroïques. L'auteur est le directeur du musée.*

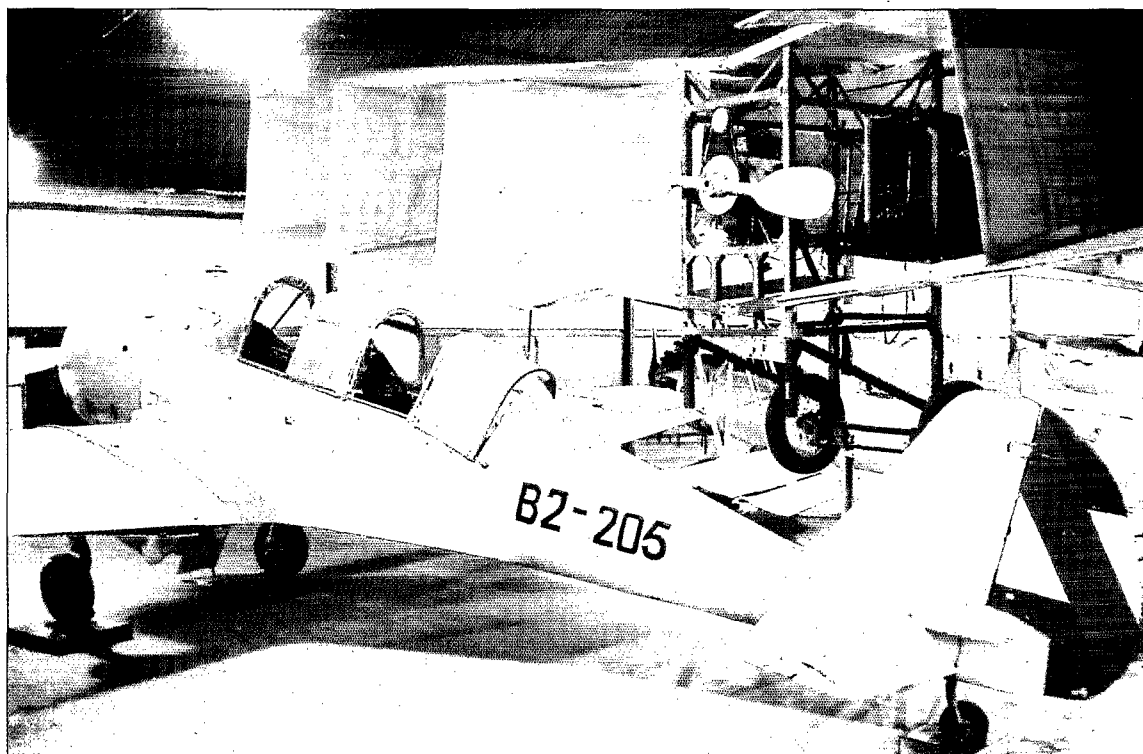
L'histoire de l'aéronautique uruguayenne se confond avec celle de l'aéronautique en général, puisque, dès 1852, le général uruguayen Melchor Pacheco y Obes s'élevait en montgolfière dans le ciel de Paris. La jeune république était encore dans les limbes que déjà nos compatriotes étaient passionnés par la conquête de l'air et s'attachaient à satisfaire leur passion.

Au tournant du siècle, l'apparition des premiers avions suscita un immense enthousiasme dans le monde entier, pas seulement auprès d'une élite, mais dans toutes les couches de la société, en Uruguay comme ailleurs. Dès 1910, l'Uruguayen Mario Garcia Camez survolait Barcelone dans son avion personnel aux couleurs nationales. De tels exploits suscitèrent un engouement extraordinaire, incitant de plus en plus de gens à suivre l'exemple de ces pionniers. C'est égale-

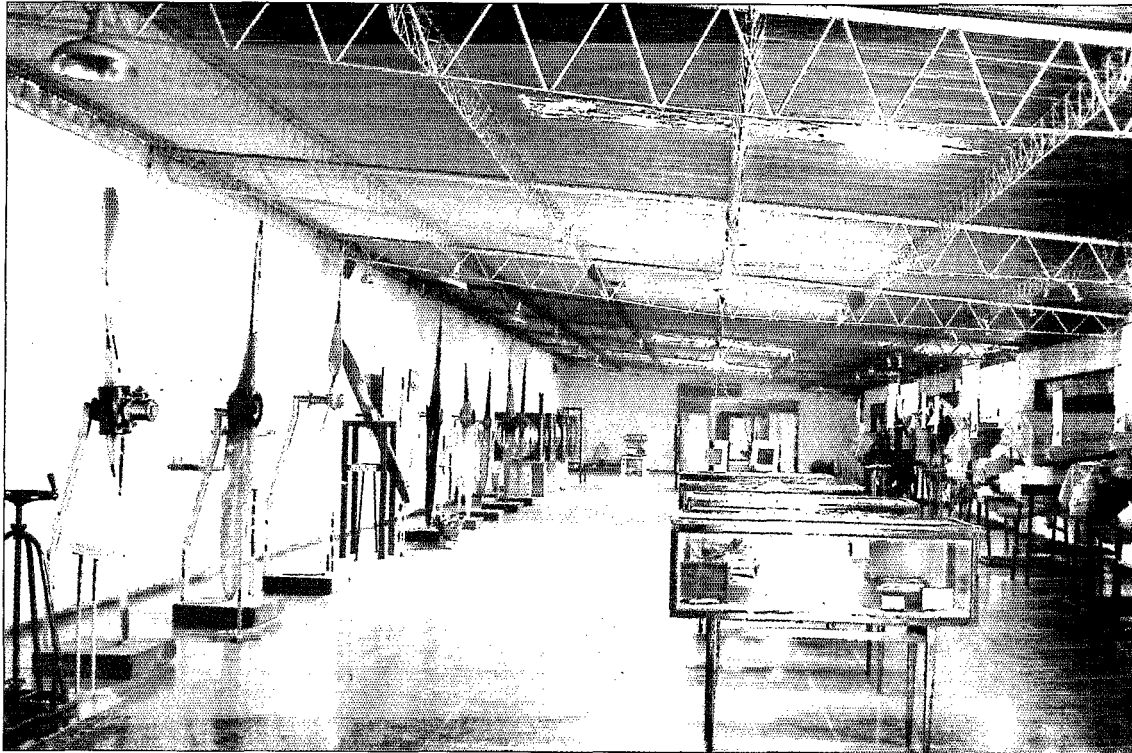
ment en 1910 que les frères Escoffet construisirent les deux premiers aéroplanes de fabrication entièrement uruguayenne, dont l'un parvint même à décoller, marquant pour ainsi dire les débuts de l'histoire aéronautique nationale. Cet esprit d'aventure devait susciter bien d'autres exploits, témoignant de l'intelligence, de la bravoure et de la hardiesse de tous ceux qui ont écrit l'histoire de l'aviation dans notre pays. Tous ces événements, dûment appréciés et célébrés, suscitent encore aujourd'hui le respect des jeunes générations.

En ce qui nous concerne, nous avons souhaité que ces événements puissent être transmis aux générations futures non seulement par la tradition orale, mais dans des lieux de mémoire créés et entretenus à cette fin, les musées. Il a fallu pour cela entreprendre d'indispensables démar-

Avec l'aimable autorisation de l'auteur



*Au premier plan,  
un Curtiss SNC-1  
Falcon devant la  
réplique du 14 bis  
de Santos-Dumont.*



Avec l'aimable autorisation de l'auteur

*La principale salle d'exposition du musée.*

ches : obtenir l'espace et les bâtiments nécessaires, assembler et cataloguer les collections, définir le champ d'intervention, etc. Parallèlement, tous les passionnés d'aéronautique de notre pays s'associèrent et mirent à contribution leurs collections privées pour constituer le noyau d'une collection qui allait être ensuite enrichie sans relâche par l'acquisition de nouvelles pièces en fonction des progrès de l'aéronautique.

Observons en passant que, si l'histoire de l'aviation remonte tout au plus au début du siècle (si l'on se borne aux plus lourds que l'air), certains musées spécialisés ont plus de quarante années d'existence, ce qui en soi dénote une conscience historique de l'importance de l'aviation, reposant sur une solide base de connaissances et sur de magnifiques collections qui nous rendent fiers de notre

passé et nous permettent de retracer l'histoire de l'aviation mondiale.

Le Musée aéronautique national de Montevideo a été inauguré le 18 août 1954 par le colonel de l'armée de l'air Jaime Meregalli, qui en avait eu l'idée dès 1941 en préparant une exposition d'insignes et de licences de pilotes civils et militaires dans les locaux de l'aérodrome militaire Capitán Boiso Lanza. Au fil du temps, les collections se sont enrichies et élargies pour intégrer d'autres éléments de l'histoire de l'aéronautique, constituant ce qui allait devenir le noyau de la collection actuelle du musée.

Les objets accumulés nécessitant toujours plus d'espace, le musée fut transféré sur la base aérienne n° 1 de Carrasco. Un peu plus tard, avec l'acquisition de bon nombre d'aéroplanes au passé vénérable, il fut décidé de transférer les collections

Avec l'aimable autorisation de l'auteur



*Le Neybar de 1947, appareil piloté par des Uruguayens et entièrement uruguayen dans sa conception et sa fabrication.*

sur le site actuel, au carrefour des avenues Larrañaga et Serrato.

Parmi les pièces rares de la collection d'appareils figurent un Castaibert de 1912 ; une réplique du biplan *14 bis* de Santos-Dumont ; le De Havilland DH90 *Dragonfly*, qui fut le premier appareil de la compagnie nationale PLUNA ; l'unique Neybar encore existant, appareil entièrement conçu et fabriqué en Uruguay en 1947 ; un appareil français Potez 25 A-2 et un Focke-Wulf FW 44J *Stieglitz*.

Le musée possède également une importante collection de moteurs (de 1912 à 1939), d'hélices en bois ou en métal et d'objets personnels d'un grand intérêt historique ayant appartenu aux précurseurs de l'aviation en Uruguay, etc.

Les objectifs du musée sont les suivants : *a)* entretenir, préserver et enrichir sa précieuse collection d'aéroplanes et d'objets associés à l'aéronautique et à l'espace, illustrant l'évolution historique et technologique de l'aviation ; *b)* présenter ces objets sous une forme attractive, de manière à élargir la connaissance du pu-

blic, tout en intéressant et en éduquant les jeunes pour susciter des vocations ; enfin *c)* faire prendre conscience au public de la suite d'événements historiques qui ont permis à l'esprit humain et à la recherche scientifique de conquérir le ciel.

#### Quelques pièces rares

Dans notre collection d'appareils figure notamment le Castaibert 1912, équipé d'un moteur rotatif ou à turbine Gnome-Lambda, avec lequel le lieutenant Cesareo L. Berisso, l'un des fondateurs de l'aviation militaire, établit en 1916 le record américain de la distance en traversant l'Argentine d'est en ouest, de Buenos Aires à Mendoza.

Un autre joyau de la collection est le Potez 25 français sorti des usines en 1925. C'est à bord de la version civile de cet appareil que les pilotes légendaires de l'Aéropostale Jean Mermoz et Henri Guillaumet réussirent à franchir les Andes pour assurer la liaison postale entre Buenos Aires et Santiago du Chili. L'ap-

pareil conservé dans notre musée a d'ailleurs effectué en 1934 et en 1935 deux vols historiques à travers les Andes, pour relier Montevideo à Lima, capitale du Pérou.

Le musée s'enorgueillit également de posséder le premier aéroplane acquis par notre ligne aérienne nationale, la PLU-NA. Il s'agit d'un De Havilland DH-90 *Dragonfly*, dont le vol inaugural comme avion de transport sur la ligne Montevideo, Salto, Paysandú eut lieu le 20 novembre 1936.

Tout aussi unique est le Neybar, avion piloté par des Uruguayens et entièrement uruguayen dans sa conception et sa fabrication. Conçu en 1941, il comportait un train d'atterrissage escamotable, ce qui constituait une remarquable innovation pour l'époque. Capable de transporter quatre personnes, c'était un avion aux performances remarquables.

Un autre appareil relativement rare est le Curtiss SNC-1 *Falcon*, fabriqué aux États-Unis à partir de 1940. Il n'en reste aujourd'hui que quelques exemplaires, dont l'un est exposé au musée aéronaval de Pensacola (Floride), aux États-Unis.

Par ailleurs, le Gouvernement brésilien a eu la générosité d'offrir au musée, en 1975, la réplique exacte du fameux

biplan *14 bis* de Santos-Dumont, qui constitue aujourd'hui l'un des joyaux de la collection.

Le musée abrite encore d'autres appareils : un biplan Farman de 1913 ; un De Havilland DH 60 *Gipsy Moth* ; un Focke-Wulf FW 44 *Stieglitz* ; un Douglas DC-3 ; un Fairchild PT-19 *Cornell* ; un United States AT-6 *Texan* ; un Beechcraft AT-11 *Kansan* ; un Lockheed 18 *Lodestar* ; un United States B-25 *Mitchell* ; un Lockheed F-80 *Shooting Star* ; un De Havilland DHC-1 *Chipmunk* et une montgolfière.

Mais, déjà, des travaux d'agrandissement s'imposent au cours des cinq prochaines années en raison de l'acquisition de cinq appareils supplémentaires. Il est donc prévu de construire un nouveau hangar d'une superficie de 2 000 m<sup>2</sup>, ce qui permettra une meilleure exposition des objets, pour le plus grand plaisir des visiteurs.

A ce propos, sachant que *Museum international* est lu dans le monde entier, je profite de l'occasion pour inviter tous ses lecteurs à franchir un jour les portes de notre musée, en leur donnant l'assurance qu'ils y seront très chaleureusement reçus, dans la grande tradition d'hospitalité des Uruguayens ! ■

# Les musées canadiens de technologie désormais accessibles en ligne

Christopher J. Terry

*Devant l'importance croissante des bases de données en ligne, les principaux musées canadiens de technologie ont entrepris de rénover de fond en comble les modes d'organisation et l'accessibilité des vastes réserves de connaissances qu'ils recèlent. Christopher J. Terry est directeur général du Musée national de l'aviation à Ottawa.*

En tant qu'institution, le Musée national des sciences et des techniques regroupe trois établissements : le Musée national des sciences et des techniques proprement dit, le Musée national de l'aviation et le Musée de l'agriculture. Dans la mesure où nous représentons l'avant-garde des musées de technologie au Canada, il nous semble important d'être aussi à l'avant-garde en matière d'accès du public à nos ressources, par le recours à de nouveaux supports et aux services en ligne. Parallèlement, il nous semble important de doter notre personnel de moyens de communication internes et externes qui lui permettent d'accéder, par l'ordinateur, aux fichiers des collections, aux catalogues des bibliothèques et à l'Internet, ainsi qu'au voisin de bureau.

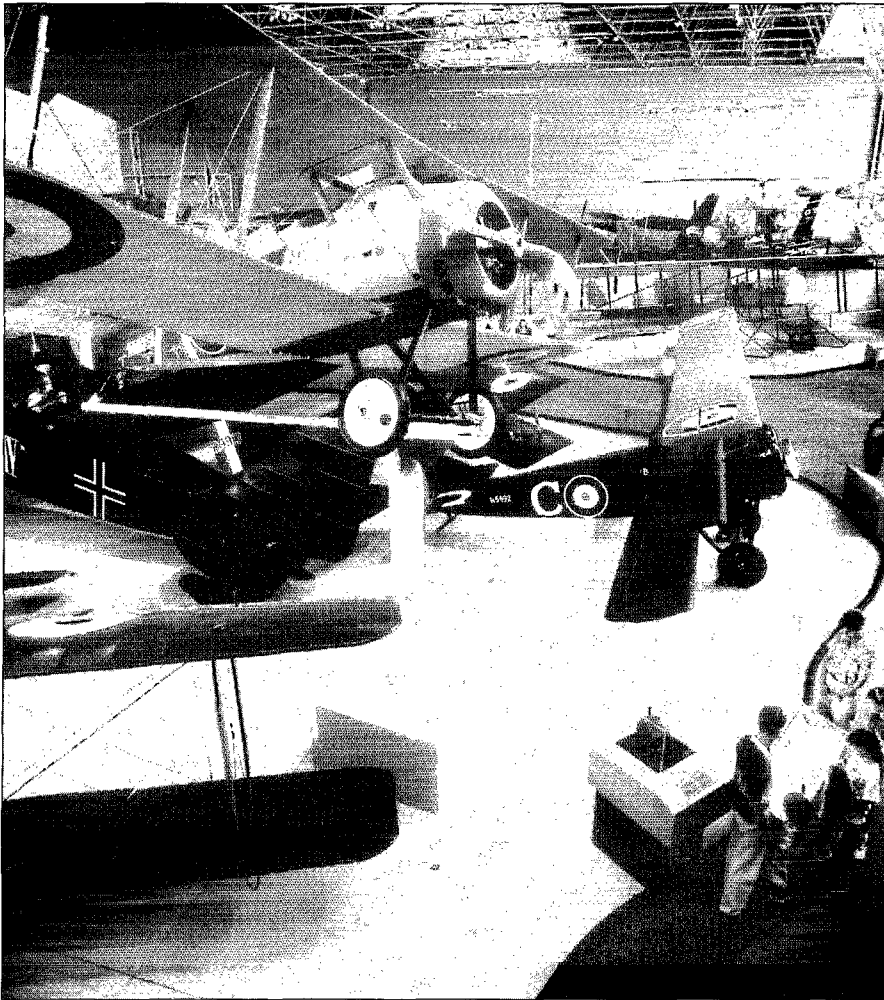
L'institution dispose depuis plusieurs années déjà de bases de données informatisées, de catalogues de bibliothèques et de collections numérisés, ainsi que de systèmes intégrés de gestion. La nouveauté réside donc plutôt dans le développement de l'accès en ligne à ces bases de données. La croissance exponentielle du World Wide Web a été le déclic qui a amené le personnel de nos musées à repenser la façon dont nous gérons notre ressource la plus précieuse, à savoir les connaissances stockées sous forme numérique dans nos bases de données et détenues par nos chercheurs. En 1995-1996, un groupe de travail sur les technologies de l'information a étudié dans le détail l'environnement dans lequel nous opérons, interviewé notre personnel et analysé notre expérience passée, en vue de définir les grandes orientations de notre action future dans deux domaines que nous jugeons importants : l'accès à l'expérimentation et l'accès aux connaissances.

Fort heureusement, l'institution a été

en mesure d'acquérir une expérience considérable dans les domaines du multimédia et des applications en réseau. En 1993, l'une de ses composantes, le Musée national de l'aviation, en partenariat avec Stentor, grand organisme canadien de recherche sur les télécommunications, ainsi qu'avec d'autres organismes tels que le Conseil national du film (NFB) et le réseau d'information du patrimoine canadien (CHIN), a lancé le projet Silver Dart. Dans le cadre de ce projet novateur, le musée a conçu une base de données multimédia gérée sur un serveur capable de transmettre des séquences vidéo de haute qualité (MPEG-1), des images fixes et du texte à des kiosques situés sur un réseau local (LAN) interne et sur un réseau élargi (WAN) comprenant d'autres kiosques situés ailleurs, à Ottawa et à Toronto. Les essais portant sur le contenu, le serveur et les réseaux ont été une réussite éclatante, et le projet Silver Dart demeure l'une des rares applications multimédias destinées à la distribution en large bande. Le projet lui-même a été récompensé par plusieurs prix, dont un prix d'excellence de l'Association des musées canadiens, une médaille d'argent au concours New Media/INVISION et une autre médaille d'argent du gouvernement canadien au titre du partenariat entre les secteurs privé et public.

En 1995, le Musée national de l'aviation a réuni certains de ses partenaires originels et, avec une nouvelle société canadienne de multimédias, Digital Renaissance (qui avait également mis au point l'application du projet Silver Dart), a produit *Flypast/Survol*, un CD-ROM sur la collection du musée. Ce produit, tout aussi digne d'éloges (finaliste du concours New Media/INVISION), contenait plus de quarante minutes de séquences vidéo originales sur l'histoire de l'aviation au Canada, ainsi que plus de 1 200 pages de





*Le Musée national de l'aviation à Ottawa recueille, expose et interprète les technologies aéronautiques.*

texte et quelque 600 photographies. Ce CD-ROM est à présent distribué à l'échelle internationale par le Conseil national du film.

Fort de cette expérience, le personnel des trois musées a entrepris de créer trois sites Web, qui ont été inaugurés à l'occasion de la Journée internationale des musées, en mai 1996. Ces trois sites reposent sur l'idée (issu du groupe de travail sur les technologies de l'information) que le musée a pour mission d'assurer l'accès non seulement à la matérialité des collections et des bâtiments, mais également aux connaissances dont les collections sont porteuses. De ce fait, les sites Web en question sont loin d'être de simples « cyberbrochures ». Ils contiennent des descriptions de collections, des exposés muséographiques, des lectures recommandées et, bientôt, un accès direct aux catalogues de bibliothèques.

Nous aurions préféré développer encore davantage l'accès en ligne à nos collections et travaux de recherche, mais nous nous sommes rendu compte que la structure de nos bases de données ne permettrait pas d'effectuer des recherches sur le mode naturel et continu souhaitable. Nous avons donc entrepris, avec un certain nombre de partenaires, dont le Conseil national de la recherche du Canada et l'Université de Toronto, une étude en vue de mettre au point un outil de navigation souple permettant d'établir des liens dynamiques à l'intérieur de bases de données multimédias. Il s'agit là d'une nouvelle voie, passionnante, qui permet d'exploiter des bases de données préexistantes pour la création de nouvelles connaissances et qui, par la même occasion, pourrait renouveler la mission des musées pour l'orienter vers l'accès des utilisateurs, à tous les niveaux.

Les musées ont toujours été des dépôts — et sont souvent assimilés à des entrepôts — du savoir accumulé. Il y a soixante-dix ans, Lewis Mumford faisait remarquer que les musées pourraient cesser d'être de simples entrepôts pour devenir de véritables « centrales ». La création et la diffusion des nouvelles technologies de l'information nous donnent aujourd'hui les moyens de faire de cette vision une réalité. ■

N'hésitez pas à consulter nos sites Web, aux adresses suivantes :

[www.aviation.nmstc.ca](http://www.aviation.nmstc.ca)  
[www.science-tech.nmstc.ca](http://www.science-tech.nmstc.ca)  
[www.agriculture.nmstc.ca](http://www.agriculture.nmstc.ca)

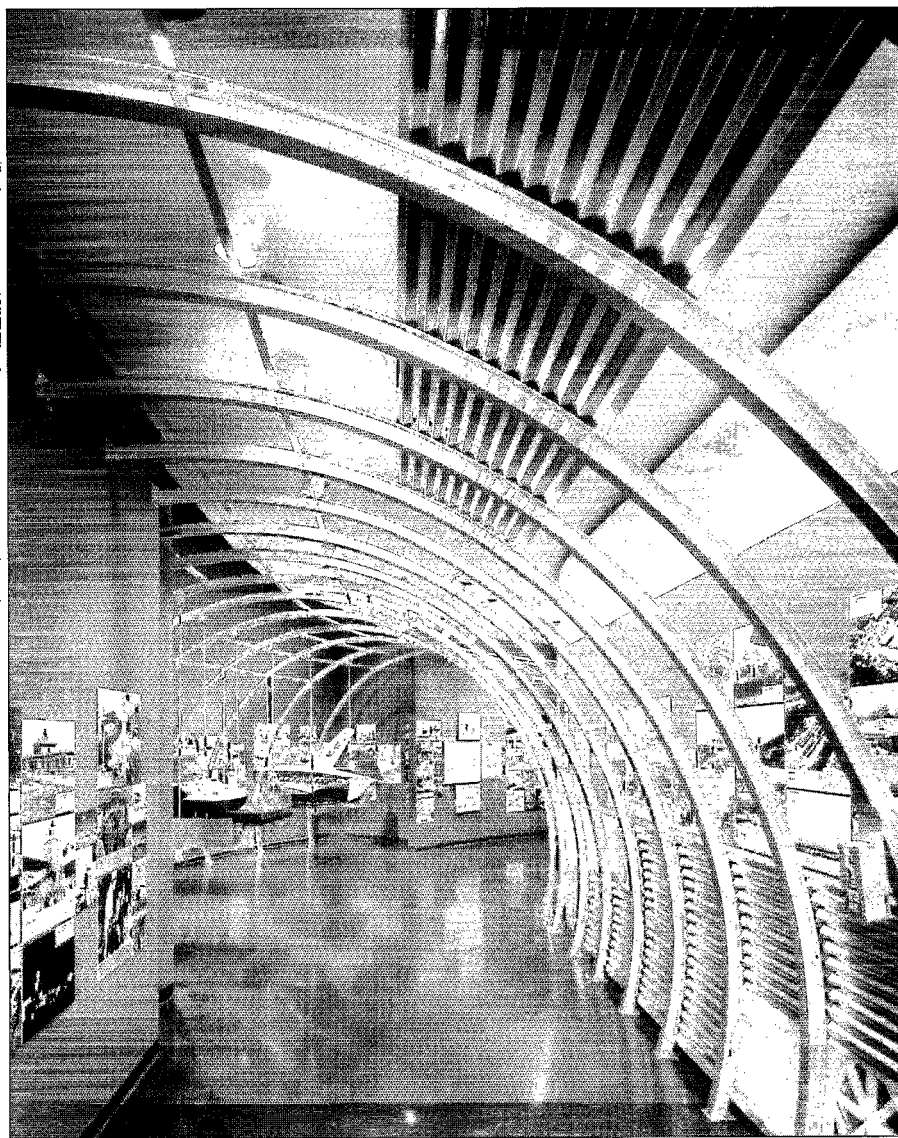
# « Construire pour l'aviation » : l'Art Institute de Chicago célèbre l'architecture aéronautique

*Compte rendu de Museum international*

*La première exposition jamais consacrée par un grand musée à l'architecture et à l'esthétique industrielle appliquées à l'aviation s'est tenue à l'Art Institute de Chicago, du 19 octobre 1996 au 5 janvier 1997. Conçue par le célèbre architecte Helmut Jahn, elle a permis aux visiteurs de se faire une idée précise de l'impact considérable que l'application de l'architecture et de l'esthétique industrielle à l'aviation commerciale a sur la société depuis plus de soixante-dix ans.*

Intitulée *Construire pour l'aviation*, cette exposition consacrée à l'histoire et aux réalisations de l'architecture et de l'esthétique industrielle appliquées au transport aérien a été symboliquement installée dans la galerie d'architecture de l'Art Institute de Chicago. Le décor, un cylindre composé d'anneaux d'aluminium évoquant une carlingue en cours de monta-

ge, se présentait comme une sorte de tunnel permettant de parcourir plus de soixante-dix ans d'aviation commerciale. Outre des photographies anciennes ou récentes provenant d'entreprises ou d'archives, une cinquantaine de dessins originaux y figuraient, des maquettes d'architecture et de rares modèles réduits en coupe représentant l'intérieur de cabines.



*Espace où est installée  
l'exposition Construire pour  
l'aviation, The Art Institute de  
Chicago.*

© Steinkamp/Ballogg, Chicago

La période couverte par l'exposition a été marquée par le développement remarquablement rapide de l'aviation commerciale, depuis les avions à hélices des années 20 capables d'emporter 12 passagers à quelque 160 kilomètres à l'heure jusqu'aux énormes 747 qui transportent aujourd'hui 450 passagers à plus de 800 kilomètres à l'heure. Cette évolution se reflète dans l'essor spectaculaire des aéroports. Alors qu'en 1925, par exemple, l'aéroport Tempelhof de Berlin, à cette époque le plus actif d'Europe, avait vu transiter 11 720 passagers, plus de 66 millions de voyageurs passent maintenant chaque année par l'aéroport international O'Hare de Chicago qui est, dans le monde entier, celui où le trafic est le plus intense.

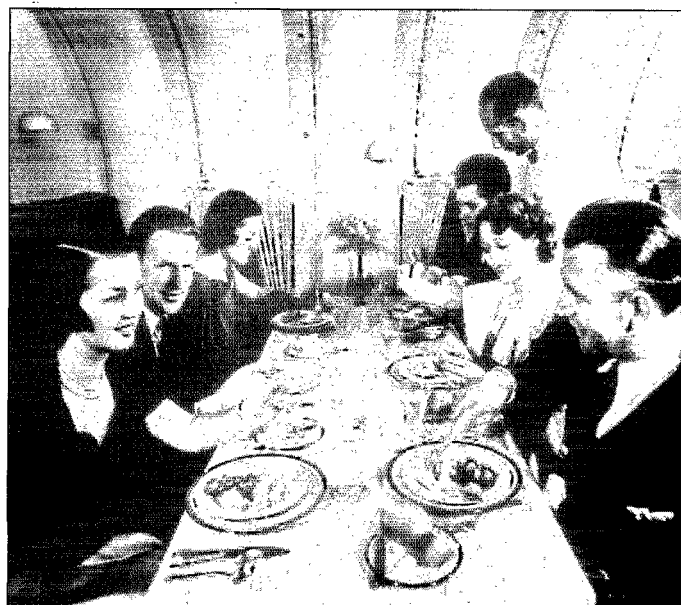
L'exposition retrace d'abord la mise au point de premiers modèles pour l'aviation commerciale, effectuée en se fondant sur des critères de sécurité analogues à ceux adoptés auparavant pour les trains. Elle se poursuit en évoquant les périodes qui ont



© Pan American World Airways, Inc., Records, Archives and Special Collections Department, University of Miami Library, Coral Gables, Floride

*Terminal originel de l'aéroport de Prague-Ruzyně (1933-1937) (photo légèrement retouchée) avec au premier plan un DC-3 de la Pan American.*

© Pan American World Airways, Inc., Records, Archives and Special Collections Department, University of Miami Library, Coral Gables, Floride



*L'intérieur de la cabine du Martin M-130 China Clipper (1934-1935) conçu par Norman Bel Geddes.*

© The NBBJ Group



*Modernisation de l'aéroport international de Seattle-Tacoma, dans l'État de Washington, par le cabinet d'architectes NBBJ, associé à Leo A. Daly.*

précédé et suivi les deux guerres mondiales, pendant lesquelles les concepteurs recherchèrent délibérément une nouvelle identité pour ce moyen de transport ultramoderne et en pleine expansion, en faisant appel au vocabulaire de l'architec-

ture d'avant-garde. Il faut dire que l'avion (avec toutes ses infrastructures : aéroports, usines d'aviation, etc.) n'est pas seulement le moyen le plus moderne de se déplacer, c'est aussi, depuis qu'il existe, un symbole de prouesses régionales et natio-

nales. En outre, les diverses formes interdépendantes qui ont ainsi été élaborées ont eu et ont encore un impact considérable sur l'économie, tant au plan national qu'au niveau des collectivités locales. Le but recherché était en quelque sorte d'amener les visiteurs dans les coulisses pour leur donner une idée de l'extraordinaire variété des choix auxquels ont donné lieu la conception et la construction de ces appareils qui occupent une place si importante dans les paysages du XX<sup>e</sup> siècle.

L'exposition, qui s'articulait autour de trois thèmes (les aéroports, les usines d'aviation et l'aménagement intérieur des avions), comportait sept grands pôles d'intérêt : les aéroports commerciaux de 1924 à 1944 et de 1945 à 1995 ; la construction aéronautique et la maintenance, des biplans aux gros porteurs ; la décoration intérieure des appareils et l'image commerciale des compagnies aériennes ; le passé et le présent ; les aéroports d'aujourd'hui et leurs bâtiments ; construire pour demain : les usines d'aviation d'aujourd'hui ; les compagnies aériennes aujourd'hui et demain. Parmi les clous de l'exposition figuraient les maquettes en coupe des Boeing 307 et 314 de 1939 ayant appartenu à la Pan American Airways, qui sont actuellement conservées au musée des débuts de l'aviation à Garden City (New York) ; des plans et des maquettes de nouveaux aéroports à l'étude ou en construction, notamment à Kuala Lumpur, Bangkok, Cochín (Inde) et Fukuoka (Japon), et du nouveau terminal international de l'aéroport de San Francisco ; des croquis prêtés par Daimler-Benz Aerospace Airbus représentant l'intérieur du futur duplex Airbus A3XX dont la mise en service est prévue en 1998-2001 et le cockpit high-tech d'un futur Airbus moyen courrier de 100 places. Des vidéos montraient les premiers tapis roulants qui ont été utilisés



© Lufthansa Bildarchiv

à l'aéroport Dulles de Washington dans les années 60, le travail d'équipe des constructeurs d'Airbus et des images informatisées du nouveau Boeing 777.

L'exposition de l'Art Institute de Chicago a été ensuite accueillie par le Musée de l'aviation de Seattle (État de Washington), puis dans les galeries de l'aéroport international de San Francisco. Une version itinérante en réduction, essentiellement sous forme de photos agrandies, devrait circuler au cours des deux années qui viennent dans les aéroports du monde entier : à l'heure où nous écrivons ces lignes, l'aéroport international de Francfort et l'aéroport international de Schiphol (Amsterdam) se sont déclarés intéressés pour 1997-1998.

Le catalogue, un gros volume de 256 pages, a été publié simultanément par l'Art Institute de Chicago et Prestel Verlag de Munich. Il comprend 80 pages en couleur et des articles de huit spécialistes et professionnels de l'aéronautique, présentant ainsi le premier panorama complet de cette branche d'activité importante, mais peu étudiée. ■

*Logo à la grue stylisée de la compagnie aérienne Lufthansa, dessiné en 1918 par Otto Firle. Affiche de la Deutsche Luft Reederei.*



# Le Musée de l'air et de l'espace de Paris-Le Bourget : un amoncellement de richesses

Général Jean-Paul Siffre

*La France est souvent tenue pour le berceau de la conquête de l'air, commencée avec les aérostats des frères Montgolfier au XVIII<sup>e</sup> siècle. Aussi est-il bien naturel que le doyen des musées de l'air et de l'espace ait trouvé place sur son territoire, sur le terrain d'aviation historique de la banlieue parisienne. Le général Jean-Paul Siffre, directeur du Musée de l'air et de l'espace de Paris-Le Bourget, évoque ses dimensions, l'étendue et la richesse de ses collections, qui en font l'un des meilleurs musées de la spécialité dans le monde.*

Le Musée de l'air et de l'espace de Paris-Le Bourget est certainement le plus ancien musée aéronautique au monde, l'un des plus riches par l'abondance et la qualité de ses collections consacrées à l'aérostation, à l'aéronautique et à l'espace, l'un des plus grands par la taille des halls d'exposition, des ateliers de restauration et des réserves. Cela s'explique par le fait que les premiers vols en ballon ont été réalisés à Paris à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et que la France a joué un rôle majeur dans le développement des dirigeables, puis des « plus lourds que l'air ». Enfin, elle est aujourd'hui l'une des nations dotées de capacités mondiales dans les domaines aéronautiques et spatiaux.

Dès son inauguration en 1921, dans des locaux provisoires à Chalais-Meudon, le musée est à la tête d'une riche collection d'équipements d'aérostation, d'avions et de moteurs qui ont survécu à la guerre de 1914-1918. Toutefois, pendant plusieurs décennies, le Musée de l'air et de l'espace va souffrir du manque de locaux pour présenter dignement ses collections et de la dispersion de ses réserves sur plusieurs sites en région parisienne.

C'est l'ouverture de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et le départ du Bourget des compagnies aériennes qui vont permettre l'implantation du musée dans l'aérogare et sur une partie des zones techniques civiles et militaires de l'aéroport. Entre 1975 et 1987, au rythme d'environ une inauguration tous les deux ans (une pour chaque Salon international de l'aéronautique et de l'espace), le musée ouvrira progressivement ses salles d'exposition au public du Bourget. Aujourd'hui, sa mission est donc double : l'une, commune à celle de tous les autres musées : conserver, enrichir et présenter ses collections ; l'autre, morale : conserver la mémoire du site du Bourget. C'est en effet sur ce terrain d'aviation, créé en 1915

pour les besoins de la guerre, que les compagnies aériennes lanceront dès 1919 les premières liaisons vers Bruxelles et Londres. Premier aéroport civil de Paris, Le Bourget est également le point de départ et d'arrivée de nombreux raids pendant l'entre-deux-guerres. A ce titre, il a souvent connu l'espoir et la tragédie, ainsi que le triomphe et la gloire. Son site témoigne encore de la disparition de Nungesser et de Coli, du succès de Lindbergh. Le musée se doit de valoriser l'aérogare conçue et réalisée en 1936 par l'architecte Labro, aujourd'hui classée monument historique.

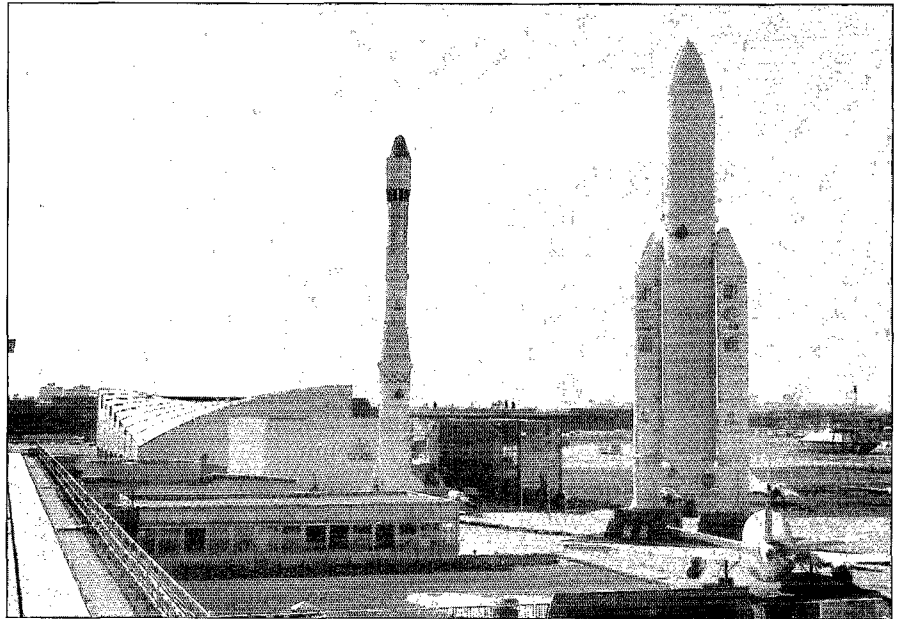
Mais si le Musée de l'air et de l'espace est situé sur un lieu chargé d'histoire, il est également l'hôte d'un site bien vivant : l'aviation d'affaires et les activités industrielles y développent sans cesse leurs activités, et tous les deux ans, depuis 1953, le plus grand salon international de l'aéronautique et de l'espace est organisé au Bourget, devant les halls d'exposition du musée. Dix jours durant, plusieurs centaines de milliers de visiteurs du Salon peuvent ainsi le découvrir.

En 1922, la collection comprenait une cinquantaine d'avions, 77 moteurs, 160 maquettes, de nombreux équipements et des matériels photographiques, une dizaine de nacelles de ballons et de dirigeables, quelques parachutes et des cerfs-volants. Au fil du temps, différents fonds d'archives techniques et historiques vont l'enrichir, tels la correspondance des frères Montgolfier, les carnets de Clément Ader, les études et croquis de Renard, de Mouillard, de Pénaud. Parallèlement, avec les dons de la famille de son premier directeur, puis les goûts du second pour les ascensions en ballon et les collections d'aérostats des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles se constitue une importante section d'œuvres d'art, objets, gravures, jouets, affiches et bibelots à sujets aéronautiques.

Au-delà de sa valeur documentaire, cette collection, développée en marge des sections techniques, apporte un témoignage irremplaçable de l'influence de l'aérostation, puis de l'aviation, sur la société. La série d'aérostats comporte aujourd'hui plusieurs centaines de pièces. Elle témoigne de l'enthousiasme suscité à Paris, en province et à l'étranger par les premiers vols humains à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ainsi, loin de se limiter à une vision technique du domaine aéronautique, le Musée de l'air s'affirme dès l'origine comme un véritable musée de société.

### Une collection généraliste

Si le mérite de la création d'une collection d'aéronautique revient au Ministère de la guerre, le projet ne se résume pas à un conservatoire de matériel militaire. Dès sa conception, il se situe dans la lignée des grands établissements patrimoniaux à vocation scientifique et éducative. Le musée a d'emblée été conçu comme un musée généraliste ayant pour mission de prendre en compte l'ensemble du domaine aéronautique civil et militaire. Si la collection d'aéronefs, avec ses 300 appareils, en est la partie la plus visible, elle n'en représente qu'un des aspects. La section propulsion rassemble aujourd'hui près d'un millier de moteurs, dont quelque 800 moteurs à explosion et 200 turboréacteurs. Dans les différentes sections techniques se trouvent près de 400 hélices, plusieurs milliers d'instruments de bord, plus de 200 pièces d'armement, ainsi que plusieurs centaines d'éléments d'aérostation, nacelles, cercles de charge, soupapes... Une remarquable collection de 553 maquettes, dont la plus grande partie réalisée au 1/10, constitue une des richesses du musée. Depuis 1922, elle ne cesse de s'accroître en respectant le principe de l'échelle unique,



*Vue extérieure du Musée de l'air et de l'espace, avec les appareils Ariane I et les fusées d'Ariane V.*

qui permet de suivre l'évolution des formes des appareils les plus remarquables.

En 1918, lors de la création du musée, une dizaine d'années se sont écoulées depuis l'exploit d'Henry Farman, qui boucle le premier kilomètre en circuit fermé en Europe, signant ainsi l'acte de naissance de l'aviation professionnelle. Il s'agit là d'un cas exceptionnel, où la constitution de la mémoire d'une activité humaine intervient peu de temps après la naissance de cette activité. Cette situation privilégiée explique à la fois la richesse de la collection d'aéronefs anciens et le souci constant des conservateurs de prendre en compte les évolutions les plus récentes de l'activité aéronautique. Le musée possède ainsi les modèles des débuts de l'aviation, une *Demoiselle* de Santos-Dumont réalisée en une centaine d'exemplaires, une *Antoinette* de Léon Levavasseur, l'hydravion d'Henri Fabre qui, le premier au monde, a décollé de l'eau par ses propres moyens. Des appareils

© Musée de l'air et de l'espace. Le Bourget



Une assiette de porcelaine  
représentant l'ascension  
de Charles et Robert,  
le 1<sup>er</sup> décembre 1783 à bord  
du premier ballon à hydrogène.

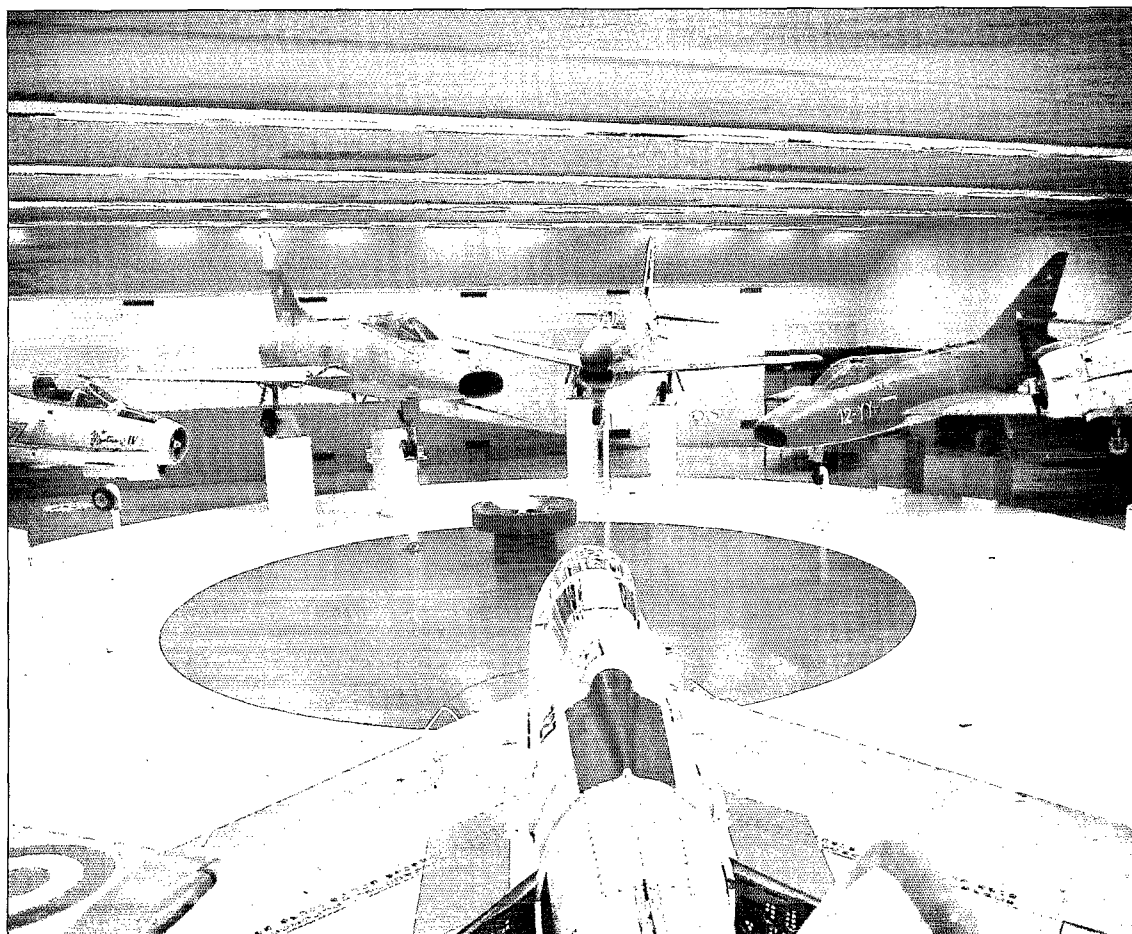
passent directement du hangar d'aviation au musée : c'est le cas de l'Astra-Wright Type BB retrouvé en 1931 à Villacoublay et offert par la société Astra. Des modèles qui, à une époque où l'on « cassait du bois », n'ont pas survécu, sont reconstruits à l'identique. C'est le Farman n° 1 bis, sorti des ateliers Voisin en 1908, dont une réplique est réalisée en 1919 par Gabriel Voisin pour le Musée de l'air. De même, l'usine Nieuport réalise spécialement en 1919 un Nieuport II N, dont les premiers exemplaires datent de 1910. Après la seconde guerre mondiale, l'industrie aéronautique française renaît, et la collection s'enrichit d'appareils modernes et de nombreux prototypes comme le Trident à moteur fusée, le Leduc à tuyère thermopropulsive, l'hélicoptère Djin. A la fin des années 60, c'est l'ouverture au domaine spatial avec le satellite Astérix A1 et la fusée Diamant. En 1973, l'arrivée en vol du prototype 001

de l'avion Concorde témoigne de cette volonté de prendre en compte les progrès les plus récents de la technique.

Le Musée de l'air et de l'espace a pour particularité d'être ouvert aux aviations étrangères. Ce caractère international, dès l'origine affirmé, allait de soi dans un pays où convergeaient, depuis le début du siècle, tous ceux qui, tels le Brésilien Santos-Dumont, les Américains Wilbur et Orville Wright ou le Roumain Train Vuia, voulaient jouer un rôle dans cette aventure naissante. Le prototype n° 1 de Vuia, pionnier de l'aviation roumaine, construit entre 1903 et 1905, a été récupéré. C'est le plus ancien aéroplane motorisé du musée. Parmi les appareils militaires provenant des livraisons effectuées par les Allemands au titre des conventions d'armistice en 1919, le Fokker DVII, meilleur avion de chasse produit par l'industrie allemande à cette époque, le Junkers J9, avion entièrement métallique utilisé par les services techniques de l'aéronautique avant d'être donné au musée. Ainsi, dès les premières années de l'ouverture au public, sur cinquante appareils, trente-huit sont français, six anglais ou italiens et six allemands.

La période de l'entre-deux-guerres voit la naissance de l'aviation de transport, des grands raids et de l'aviation populaire. Le musée conserve de cette époque des appareils prestigieux comme le Breguet Grand Raid *Nungesser-Coli*, qui réalise la première traversée sans escale de l'Atlantique sud en 1929, et le Breguet *Point d'interrogation*, qui effectue la première liaison directe de Paris à New York en 1930. La fin de la seconde guerre mondiale donne l'occasion au musée de renouer avec sa vocation internationale, grâce à des acquisitions d'appareils militaires anglais, allemands, américains et soviétiques, le Supermarine Spitfire, le





© Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

Heinkel 162, le Republic P-47, le Polikarpov I-153...

Aujourd'hui, le musée poursuit une politique active d'enrichissement dans l'ensemble des domaines. Parmi les acquisitions récentes les plus remarquables figurent six maquettes grandeur nature de satellites achetées en 1993 à l'Académie des sciences de Russie et, dans le domaine du transport civil, un avion Dassault Mercure donné par la compagnie Air-Inter en 1995. D'une manière moins spectaculaire, l'ensemble des sections techniques, moteurs, instrumentation, armement, aérostation s'enrichit réguliè-

rement grâce à des dons, des achats, des échanges avec des associations et des collectionneurs. C'est également le cas pour la partie iconographique et objets d'art, qui comporte environ 4 000 objets, ce qui en fait numériquement le domaine le plus important du musée, après la bibliothèque et la collection de photos, qui comporte plusieurs dizaines de milliers de pièces. La poursuite de cette politique d'acquisition n'entend sacrifier aucun des secteurs qui font la richesse et l'originalité du Musée de l'air et de l'espace français. Pour cela, elle doit s'appuyer sur des critères très rigoureux fondés sur l'intérêt

*La couleur est souvent utilisée comme un symbole. Ici, une immense cocarde tricolore recouvre le sol de la galerie consacrée à l'histoire de l'armée de l'air.*

historique, technologique ou symbolique et prendre en compte, à long terme, les problèmes de conservation.

Le musée a toujours disposé d'ouvriers et d'ateliers pour effectuer des travaux d'entretien et de restauration des collections. Depuis 1994, un hangar-atelier spacieux et fonctionnel permet de lancer des programmes ambitieux sur des avions de taille moyenne. Actuellement, le programme majeur de restauration est un B-26 Marauder.

D'autre part, le musée s'attache à développer un réseau de partenaires qui sont autant de relais d'une action concertée de restauration et de présentation du patrimoine national aéronautique et spatial. Concrètement, cela se traduit par l'aide d'associations de bénévoles et par des dépôts dans des musées thématiques et une aide à la constitution d'établissements décentralisés : structures associatives comme le Musée historique de l'hydravion à Biscarosse ou le Musée régional de l'air à Angers, musées de collectivités territoriales comme le Musée de l'aéronautique de Nancy, musées d'établissements de la Défense comme le musée de l'ALAT (hélicoptères) à Dax ou musées d'entreprises comme le musée SNECMA.

### Architecture et couleurs

Le musée occupe au Bourget une superficie de plus de 120 000 m<sup>2</sup>. Ce site comprend l'aérogare du Bourget, construit par l'architecte Labro en 1936, cinq halls et deux parkings. Le réaménagement architectural des bâtiments permet d'en faire un musée vivant, qui évolue avec les progrès de l'industrie aéronautique et de la conquête spatiale.

Les exigences inhérentes au maintien en état de collections prestigieuses souvent fragiles, où dominent le bois, les

toiles, le métal, n'ont pas été sans conséquence sur les solutions techniques et architecturales adoptées. La scénographie retenue s'est concrétisée par la création d'espaces attractifs dans lesquels l'acquisition des connaissances participe au plaisir de la découverte et assure la conservation des matériels, générant des volumes où l'humidité et la température sont contrôlées. La solution de l'emploi de vélums opaques et étanches a été retenue et étendue à la présentation générale des halls.

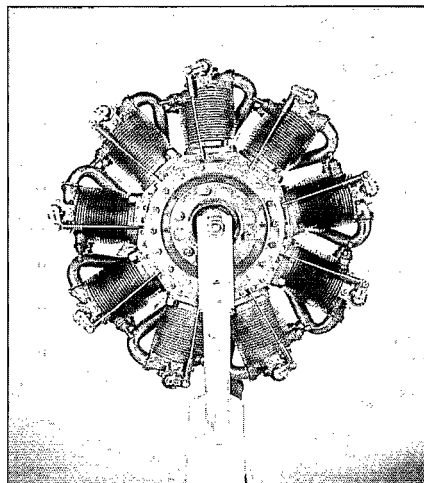
Dans chaque espace d'exposition, le parti architectural opte pour une présentation des appareils sur plusieurs niveaux. Un jeu de passerelles et de plates-formes qui montent par paliers vers les parties hautes des nefs permet aux visiteurs d'approcher les appareils, offrant à tout instant une vision de proximité immédiate. Le visiteur détaille et éventuellement photographie les structures, la construction, les composants : il appréhende l'avion dans sa globalité. Ce type de présentation permet aussi de compenser une insuffisance d'espace. La vision rapprochée des matériels exposés a aussi pour effet de montrer la véritable échelle des appareils plus particulièrement dans le hall de l'Espace, où les satellites, cabines, lanceurs, fusées et autres engins dont le public souvent imagine assez mal le volume se trouvent au contact des visiteurs. Ainsi, ces derniers peuvent rétablir leurs propres échelles vis-à-vis de leur environnement personnel et percevoir une réalité difficile à imaginer dans un domaine où l'on manque ordinairement de repères.

Les avions des pionniers exposés dans l'aérogare sont complexes dans leurs structures, construits avec des matériaux divers dans l'assemblage desquels les vides ont autant sinon plus d'importance que les pleins. Cela donne un fourmillement d'éléments qui s'entremêlent et rendent

difficile la perception de plusieurs appareils dans un même champ visuel. La présentation d'avions sans rupture visuelle donne un sentiment d'anarchie et rend impossible l'observation des collections. Elle sollicite le regard sans parvenir à le fixer un instant sur un objet ou sur un groupe d'objets précis. Pour éviter cet écueil, un redécoupage a été fait pour permettre, par la présence de parois biaisées, la création d'espaces non clos, mais autonomes. Ce parti encourage la découverte en l'accompagnant d'un certain mystère : les plans inclinés ou de biais qui arrêtent le regard contribuent à provoquer la curiosité, cependant que la multiplication des volumes aboutit à donner plus d'ampleur encore à ce volume dont le visiteur ne perçoit plus les limites. Il en résulte une impression de foisonnement des collections et une dynamique de tous les espaces, à l'intérieur desquels l'organisation des cheminements est conçue pour rendre possible une double découverte des collections : à travers un parcours au rez-de-chaussée et un autre à mi-hauteur de la nef, au moyen de passerelles horizontales ou obliques qui circulent d'un bout à l'autre du bâtiment ; différents espaces muséographiques s'articulent autour de ces passerelles. Il ne s'agit pas de créer un labyrinthe, mais de proposer des parcours ludiques aux carrefours desquels se font les découvertes.

### Espace et couleurs

L'utilisation de la couleur contribue très largement à la redéfinition des espaces architecturaux. Les visiteurs se déplacent dans un environnement coloré qui participe à la fois à la définition des volumes d'exposition et à la signalétique par un marquage chromatique des différentes zones d'exposition. Dans certains cas, la couleur intervient comme un symbole,



© Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

*Un Gnome rotary (1920), l'un des 1 000 moteurs du musée.*

telle cette immense cocarde tricolore qui se développe sur le sol du hall consacré à l'histoire de l'armée de l'air. Le graphisme intervient aussi dans la mise en situation : par exemple, le prototype Concorde 001 est présenté avec le tracé du début de la piste de ses premiers essais.

Les couleurs s'harmonisent avec l'ambiance générale de chaque hall : murs plus sombres dans le hall de l'Espace, symbolique de la nuit sidérale ; tons jaunes et ocre liés au soleil et aux loisirs dans le hall consacré à l'aviation de tourisme. Dans la partie pionniers, c'est à partir de matériaux avec lesquels furent construits les appareils exposés que la recherche chromatographique a été faite.

Dans les carlingues et les voilures dominaient à cette époque les toiles écruées, les bois, peints ou vernis, de tonalité grise ou beige foncé. Les marrons, les verts, les violets et autres couleurs du règne minéral et végétal caractérisent les avions de chasse de la période 1914-1918, de même que le bleu : ils aidaient au camouflage. Des couleurs fortes très saturées ont été choisies pour les salles de présentation de l'aérogare : des couleurs neutres auraient absorbé l'image, dilué la

vision. Elles permettent les contrastes nécessaires.

Les ambiances beige rose dans les allées où sont présentés les avions des pionniers vont dans le sens d'une recherche de contraste harmonieux entre le contenant et le contenu. L'ampleur des zones de présentation, l'allongement des espaces sont accentués par le graphisme même des zones colorées, la couleur servant de lien d'un espace à l'autre. Toute cette recherche a eu pour but de rendre les objets infiniment plus présents.

Dans cette ambiance chromatique, toute en contrastes et en surprises, rampes et passerelles décrivent des parcours montants et descendants qui tournent autour des appareils, passent à travers une nacelle de dirigeable, évitent un parcours linéaire et symétrique, opposé à la dynamique d'une présentation.

L'emploi de vélums opaques et étanches a été décidé pour mettre en valeur la présentation générale des halls. Cela a permis le filtrage de la lumière naturelle dans les bâtiments et la maîtrise des flux lumineux sans endommager les objets de collection. Ainsi, l'ensemble du projet bénéficie d'une réelle homogénéité, tandis que les frais de fonctionnement sont réduits au strict minimum. La généralisation de l'emploi des vélums a permis de bien maîtriser la lumière extérieure dans les halls. En appoint sont intégrées des sources lumineuses qui soulignent et rehaussent les différents aspects des avions présentés.

A l'opposé, dans les salles consacrées à l'évocation des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, pour ne pas altérer les collections très fragiles, à l'intérieur des vitrines les flux lumineux sont faibles. Le parcours visiteur est volontairement obscur, ce qui rehausse cet éclairage minimal et donne à toutes les pièces exposées plus d'ampleur et de somptuosité. A l'inverse de ces présenta-

tions, sur le parking des avions, un hall fait de métal et de textile protège et présente l'avion supersonique Concorde : un clair-obscur souligne le dynamisme de l'appareil et sa pureté de lignes, et l'espace intérieur de visite de l'appareil a été conçu pour mettre en valeur les appareils de mesure. Pour une ponctuation très précise, des fibres optiques ont été employées.

### Un musée pour les jeunes

Les groupes de jeunes forment à peu près la moitié de la fréquentation totale du Musée de l'air et de l'espace. Ils représentent l'avenir de l'établissement et font l'objet d'une attention particulière. Ils viennent dans le cadre d'activités scolaires ou périscolaires, et les responsables de groupes peuvent choisir soit la visite libre, soit la visite guidée, soit une activité spécifique du type séance de planétarium ou ateliers de pratique expérimentale. Pour les visites libres, les organisateurs disposent de documents spécialement conçus pour faciliter la préparation et l'exploitation des visites. Des jeux-parcours photocopiés permettent de faire découvrir les collections du musée aux jeunes visiteurs en toute autonomie.

Dans les ateliers, les enfants construisent, puis font voler des montgolfières, des cerfs-volants, de petits planeurs ou des micro-fusées. Un atelier « mécanique du vol » fait découvrir aux jeunes pourquoi et comment un avion vole. Pour les plus grands, le musée dispose d'une soufflerie qui permet de visualiser certains phénomènes et d'effectuer des mesures comparatives de pressions et de dépressions.

Les capacités d'animation dans le domaine de la conquête du ciel et de l'espace sont si nombreuses que le musée organise des « classes musée » au cours de sé-

jours d'une semaine pour les classes venant de province ou à raison d'une journée par semaine pendant un mois pour les classes proches. Des journées ou des stages de formation sont fréquemment organisés à l'intention des enseignants ; quelques écoles d'ingénieurs de la région parisienne viennent avec leurs professeurs et envoient des étudiants en stage au musée.

Dans les années à venir, la renommée du Musée de l'air et de l'espace ne peut que s'affirmer. Les récentes demandes de prêt d'objets de collection pour des expositions à l'étranger et le succès de l'exposition itinérante *Le temps des ballons*, qui était, il y a peu, au Canada, montrent que la qualité des collections est mondialement reconnue.

Aujourd'hui, l'ensemble des collections, des ateliers de restauration et des bureaux de l'administration sont regroupés dans de bonnes conditions sur le site historique de l'aéroport du Bourget. Même s'il y a des manques, les espaces disponibles permettent de prévoir des développements des surfaces couvertes d'exposition et de conservation. L'enrichissement des collections, en particulier par l'acquisition d'avions gros porteurs, sera possible à peu de frais, en raison de l'existence des pistes d'atterrissage qui permettent une livraison au musée au cours du dernier vol de l'avion.

Doté depuis 1994 du statut d'établis-

sement public et placé sous la tutelle du Ministre de la défense, qui a établi un programme de subvention couvrant plusieurs années, le Musée de l'air et de l'espace est à la veille d'une nouvelle phase d'expansion. Le meilleur exemple en est la restauration du prototype 001 du Concorde et son exposition dans un nouveau hall construit, puis ouvert au public en 1996. La mise en valeur du bâtiment de l'aérogare et de son environnement est programmée, ainsi que la construction d'un hangar destiné à abriter des réserves encore non protégées.

Mais sur l'échelle des temps, ces projets sont peu de chose : la vie future du musée est liée à ses collections, non aux lieux d'accueil. La réflexion sur l'avenir doit porter sur des siècles, sur des millénaires. Un projet est en germe actuellement au Musée de l'air et de l'espace, et la publication du présent article dans une revue de rayonnement mondial est certainement une bonne occasion de trouver le même projet : conserver un avion pendant mille ans et plus. A l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, voilà le défi que lance le Musée de l'air et de l'espace. ■

Christian Tillati, chef du Service de conservation, Christian Marchant, architecte du Musée de l'air et de l'espace, et Patrick Pisier, chef du Service d'action culturelle, ont collaboré à la préparation de cet article.

# Le Groupe des musées de l'aviation de l'IATM prend son envol

Christopher J. Terry

*Au départ simple et modeste sous-groupe de l'Association internationale des musées des transports et des communications, le Groupe des musées de l'aviation vole aujourd'hui de ses propres ailes, comme le raconte son président.*

L'aviation enflamme les imaginations depuis des décennies, mais c'est tout dernièrement que des musées spécialisés ont été créés pour recueillir, exposer et interpréter cette technologie qui a marqué notre époque. Et l'aviation occupe une telle place dans la vie moderne que des musées qui lui sont consacrés existent aujourd'hui presque partout dans le monde et sont parmi ceux qui attirent le plus de visiteurs.

Il y a trente ans, le début de l'essor des musées de l'aviation a donné lieu à une série de rencontres annuelles qui, le temps passant, ont abouti à la constitution de ce que l'on appelle aujourd'hui le Groupe des musées de l'aviation (AMG) de l'Association internationale des musées des transports et des communications (IATM). Bien modestes au départ, ces réunions se sont progressivement transformées en conférences chaque année. L'AMG est aujourd'hui sur le point de devenir une véritable organisation internationale, à la mesure de l'omniprésence des technologies aérospatiales et du souci de préservation né du développement de ces technologies.

La genèse de l'AMG coïncide avec la nomination, en 1960, de Kenneth M. Molson au poste de conservateur du Musée national de l'aviation du Canada. S'étant intéressé toute sa vie à l'histoire de l'aviation, et venant de l'industrie aéronautique canadienne et non de la muséologie, Molson a pris l'initiative d'entrer en contact avec Louis S. Casey, son homologue du Musée national de l'aviation et de l'espace) de la Smithsonian Institution à Washington, D.C. Après plusieurs années de rencontres à Ottawa et à Washington, Casey s'est demandé si les conservateurs des musées de l'aviation ne gagneraient pas à se rencontrer pour débattre de leurs problèmes. La logique de

la démarche était aussi dans le fait que la création d'une instance de débat pourrait avoir un effet bénéfique sur le processus d'acquisition des pièces de collection.

En avril 1996, douze directeurs et conservateurs de musée se sont retrouvés à Washington et sont convenus de créer une association : la naissance du Groupe des musées de l'aviation remonte à ce rassemblement initial. La base nord-américaine de ces premières rencontres a certes dès le départ pesé sur la nature et sur les grandes orientations du groupe, mais les représentants de musées de l'aviation de divers autres pays lui ont assez rapidement donné une dimension internationale.

Sa direction a été assurée par Louis Casey, alors conservateur du Musée national de l'aviation et de l'espace, par feu Royal Frey, qui occupait les mêmes fonctions au Musée de l'armée de l'air des États-Unis d'Amérique et, plus récemment, par Harvey Lippincott, l'un des fondateurs du Musée de l'aviation de la Nouvelle-Angleterre et, jusqu'à son récent décès, directeur du développement des expositions dans cet établissement. J'ai pris la succession de Harvey Lippincott en mai 1995. Le président est choisi au sein d'un comité exécutif élu composé de trois membres représentant les États-Unis, d'un membre canadien, d'un membre européen et, depuis peu, d'un membre sud-américain.

Outre ses conférences annuelles organisées dans les musées de l'aviation d'Amérique du Nord, l'AMG a rapidement mis sur pied une série de « voyages d'études », qui fournissaient à ses membres, essentiellement nord-américains, une occasion de se rendre chez leurs homologues étrangers et de voir leurs collections souvent légendaires. Ainsi, trois voyages d'études dans des musées européens ont été organisés, le dernier en

1991. En 1994, l'AMG a tenu sa première réunion en Amérique du Sud, à l'invitation du Museo nacional aeronáutico de Chile, à Santiago du Chili. Cette réunion a constitué un événement majeur : elle a permis à de nombreux directeurs de musée de l'aviation de la plupart des pays d'Amérique du Sud de rencontrer pour la première fois leurs collègues d'Amérique du Nord et d'Europe. La réunion de 1995, au Musée national de l'aviation de marine, à Pensacola (Floride), et celle d'octobre 1996, au Musée de l'air de Seattle (État de Washington), ont maintenu cette tendance à l'internationalisation du groupe et à la diversification des participants à ses réunions.

Du point de vue organisationnel au sens large, l'AMG a continué de fonctionner en tant qu'entité distincte à l'intérieur de l'ensemble plus vaste constitué par l'Association internationale des musées des transports et des communications, elle-même membre de l'ICOM. Cette architecture a en réalité constitué un bon moyen de mettre les spécialistes des musées de l'aviation en contact avec le reste de la communauté muséologique. Outre les réunions propres au groupe, les membres de l'AMG participent aux réunions annuelles de l'IATM.

Pour l'AMG, l'avenir se présente sous les meilleurs auspices. Le monde des musées de l'aviation est aujourd'hui sans commune mesure avec ce qu'il était lorsque Molson et Casey se sont rencontrés pour la première fois, en 1961. Les institutions anciennes et bien reconnues produisent les meilleures pratiques muséologiques ; leurs avis, leurs conseils sont très recherchés par les nombreuses institutions nouvelles encore en évolution. La mise en commun des expériences et des pratiques opérationnelles est devenue chose courante : il n'est pas rare que des membres de l'AMG soient consultés par

des confrères qui se trouvent à l'autre bout de la planète, désireux de savoir comment a été réglé tel ou tel problème de fonctionnement, de collecte ou d'éthique. L'AMG s'est révélée être un excellent vecteur pour les consultations bilatérales et multilatérales de ce type. Ses conférences annuelles constituent une instance régulière de débats et de contacts. Cette fonction de facilitation de la constitution de réseaux est peut-être sa contribution la plus précieuse, qui permet de voir, sur le terrain, comment d'autres musées abordent les problèmes ou, plus souvent, quelles innovations sont mises en œuvre pour raconter l'histoire de l'aviation.

Ainsi, j'ai participé à six conférences, à la réunion de Santiago et à un voyage d'études en Europe. Outre la possibilité qui m'a été ainsi donnée de voir sur place, en détail, certaines grandes collections, j'ai rapporté de chacune de ces rencontres des idées que j'ai ensuite mises en pratique dans mon institution. Ma vie professionnelle s'est également enrichie de tous les liens que j'ai établis au cours de ces contacts.

L'AMG évoluera encore selon trois grands axes : en premier lieu, elle continuera d'être un lieu traditionnel de débats sur les collections, sur l'identification des pièces disponibles et des possibilités d'échanges, ainsi qu'un lieu d'information sur la restauration des pièces de collection ; en deuxième lieu, elle continuera de développer sa fonction d'instance pour l'examen des meilleures pratiques muséologiques appliquées aux musées de l'aviation, y compris, comme lors de la Conférence de 1996, un examen détaillé des nouvelles technologies électroniques disponibles ; enfin, elle s'efforcera toujours de donner aux professionnels, sur le terrain, la possibilité d'établir ou de resserrer leurs liens : selon Kenneth Molson,

l'un des fondateurs du groupe, cette dernière fonction est l'une des plus importantes.

Après avoir instauré des liens avec les collègues d'Amérique du Sud, l'AMG a redoublé d'efforts pour établir des contacts avec les musées et les organismes professionnels d'autres pays. Elle compte ensuite orienter ses efforts vers l'Australie, un continent où l'on voue un véritable culte à l'histoire de l'aviation et à ses incidences sur le développement national. Tout comme elle a développé ses contacts en Amérique du Sud en 1994, l'AMG espère tirer parti des prochaines réunions de l'ICOM et de l'IATM prévues en Australie en 1998 pour tenir sa première réunion aux antipodes, avec les collègues d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

Par ailleurs, l'AMG va s'attacher plus résolument à faire connaître ses activités

aux centaines de musées de l'aviation partout dans le monde et à accroître le nombre de ses membres. Les possibilités de synergie et de coopération sont infinies et ignorent les frontières. La fascination que le vol — en tant qu'expérience, en tant que science, en tant que technique — et ceux qui le personnalisent exerce sur les êtres humains est universelle. L'AMG aidera sans relâche ses membres à satisfaire cette fascination en faisant preuve de créativité et de professionnalisme. ■

*Note.* Pour plus de renseignements sur l'AMG, prière de s'adresser à Christopher J. Terry, directeur général, Musée national de l'aviation, P.O. Box 9724, Station « T », Ottawa, Ontario, K1G 5A3, Canada, ou à Dennis Parks, conservateur des collections, Musée de l'air, 9404 East Marginal Way South, Seattle, Washington 98108-4097, États-Unis d'Amérique.



# Un trésor en jachère : les bibliothèques et les centres de documentation des musées

Odile Tarrête

*En un temps où l'information destinée tant aux spécialistes qu'au grand public, une information issue d'un nombre de sources toujours plus important devient plus accessible, quel est le rôle des bibliothèques et des centres de documentation des musées ? Et comment, en dépit des strictes restrictions budgétaires qui leur sont imposées, peuvent-ils remplir la « mission de médiation culturelle » qui, selon Odile Tarrête, est la leur ? L'auteur est conservateur en chef des bibliothèques et responsable du Centre de documentation de la Direction des musées de France depuis sa création en 1992.*

Paul Rivet écrivait, en 1948, dans le premier numéro de cette revue : « Si important que soit le rôle éducatif populaire du musée, il a bien d'autres fonctions à remplir. Chacun d'eux doit être un centre non pas seulement d'initiation populaire mais de documentation scientifique. Une vaste bibliothèque spécialisée, gratuite, accessible à tous, confortable, ouverte aux heures de repos ou de loisir, doit être adjointe au musée. Elle en est le complément indispensable. Je dis bien ouverte à tous et non seulement aux érudits et aux chercheurs... Le bibliothécaire doit jouer le même rôle d'orienteur, de guide, de conseiller que le conservateur lui-même. Les deux fonctions se complètent l'une l'autre. »

Un demi-siècle plus tard, on est encore bien loin du principe que posait Paul Rivet. La plupart des musées possèdent bien une bibliothèque<sup>1</sup>, mais si certains établissements, généralement les musées nationaux et les musées les plus anciens, conservent de riches collections d'ouvrages spécialisés soigneusement constituées au fil des ans et gérées par des professionnels, les autres n'ont bien souvent que quelques ouvrages disparates empilés dans un bureau, et la situation décrite par Cécil Guitart, en 1994, dans son *Rapport sur les bibliothèques des musées territoriaux de France* semble malheureusement générale : budgets insuffisants ; locaux trop exigus et mal adaptés qui ne permettent ni stockage, ni présentation des documents, ni accueil du public dans de bonnes conditions ; documents en nombre insuffisant et enrichissement aléatoire des collections : ouverture des services dissuasive pour le public ; taux de fréquentation extrêmement faible ; sous-équipement chronique en personnel qualifié.

Une enquête dans les pays scandinaves, l'Espagne, l'Allemagne, le Royau-

me-Uni, les pays d'Europe de l'Est, le Japon, le Canada et les États-Unis d'Amérique a confirmé partout cette triste analyse. Par suite de restrictions budgétaires, d'importantes bibliothèques de musée sont obligées de fermer leurs portes au public extérieur au Canada, en Belgique... Comment inverser la tendance générale et faire exister les bibliothèques afin de leur permettre de remplir la mission de médiation culturelle qui devrait être la leur face aux attentes des visiteurs et aux besoins en information de nouvelles catégories d'utilisateurs ?

Soyons bien conscients qu'une bibliothèque de musée ne peut jouer pleinement son rôle que si celui-ci est reconnu et soutenu par l'administration du musée. Une pratique courante qui consiste à différencier la documentation de proximité pour les conservateurs de celle mise à la disposition du public ne contribue pas à clarifier la situation ; de plus, une unité de lieu assurerait une meilleure gestion des moyens humains et financiers. Si le musée a un règlement intérieur, la place de la bibliothèque et ses missions doivent y figurer clairement ; si ce n'est pas le cas, le responsable de la bibliothèque devra mettre au point un texte les indiquant avec précision, qu'il soumettra à l'approbation du responsable administratif et scientifique, afin d'établir une situation sans ambiguïté au sein de l'établissement.

La plupart des bibliothèques sont nées en même temps que les musées dont elles dépendent, et leurs collections se sont constituées essentiellement par donations et par échanges avec les publications du musée. Beaucoup de bibliothèques n'ayant pas de budget propre, leur fonds continue de s'enrichir de façon aléatoire. Une politique d'acquisition bien définie devrait être établie en commun par les bibliothécaires, le personnel de conservation et les autres professionnels du mu-

sée : restaurateurs, médiateurs culturels, muséographes.

La confidentialité des fonds documentaires conservés dans les musées est trop souvent la règle. Il faut ouvrir davantage les bibliothèques au public extérieur : que ce soient les enfants, les jeunes ou les adultes, tous doivent pouvoir approfondir à leur convenance la connaissance des œuvres qui les ont intéressés au musée. Les découvertes faites à la bibliothèque ramèneront les lecteurs au musée : ainsi se constituera une sorte de noria ininterrompue de l'une à l'autre, et la mission éducative du musée sera alors pleinement remplie. Les bibliothèques sont très généralement ignorées du grand public : en 1994, une enquête menée sur près de 4 000 musées allemands a révélé que 90 % des personnes interrogées ignoraient la présence d'une bibliothèque alors que tous pratiquement en possédaient une, quelle que soit leur importance. Pour pallier l'invasion abusive des locaux par une population étudiante en manque de lieux d'étude (crainte partagée par de nombreux conservateurs de pays où l'infrastructure en bibliothèques est insuffisante), on pourra retenir l'astucieuse disposition prise par le Museo nacional Reina Sofia de Madrid : la bibliothèque est ouverte à tous, mais on doit laisser livres, notes et cartables au vestiaire, sauf si l'on justifie d'une recherche précise portant sur le fonds de la bibliothèque.

Il est également nécessaire de faire connaître à l'extérieur le fonds et les services de la bibliothèque en réalisant et en diffusant largement toute une gamme de produits documentaires : dépliants d'information, listes d'acquisitions, bibliographies thématiques signalant l'intégralité et toute la variété des documents conservés, catalogues imprimés de fonds particuliers, articles publiés dans des revues spécialisées.

Chaque fois que cela est possible, les bibliothèques de musée doivent s'insérer dans un réseau, à l'exemple de la Scandinavie et plus particulièrement de la Norvège, où les bibliothèques collaborent au catalogue collectif national largement diffusé à travers le pays et, par voie de conséquence, participent activement au système de prêts interbibliothèques, qui donnent ainsi une large diffusion à leur fonds. La nécessité d'un partage des tâches et des compétences est évidente. Pour les acquisitions, le catalogage, la mise en valeur et la mise à disposition du public, la politique d'une bibliothèque de musée n'est durable que si elle s'inscrit dans un travail de réseau et dans la politique de la collectivité dont elle dépend. Cette participation à un réseau municipal, universitaire ou régional aide à donner une réponse économique rationnelle et conforme aux règles de la profession, aux besoins, notamment informatiques, des bibliothèques des musées.

Mais le handicap le plus grave et le plus répandu réside dans la non-professionnalisation du personnel responsable de ces fonds. La gestion est le plus souvent confiée comme activité parallèle à un conservateur du musée ou à une secrétaire qui ignorent jusqu'aux techniques documentaires de base et méconnaissent la nécessité de se conformer aux normes internationales. Il existe d'innombrables formations en documentation d'excellente qualité, universitaires ou privées, et il conviendrait de recruter ceux à qui l'on confie le traitement de la documentation dans les musées parmi des personnes ayant suivi l'une ou l'autre de ces formations. Au Japon, la JADS (Japan Art Documentation Society) fait pression sur les administrations des musées pour qu'elles emploient des bibliothécaires et des documentalistes professionnels : il serait bon que les associations professionnelles



© Cliché M.F. Delval

*Le Centre de documentation de la Direction des musées de France.*

de bibliothécaires et de documentalistes d'autres pays agissent de même.

En tout état de cause, les responsables des bibliothèques de musée devraient adhérer aux groupes d'intérêt spécialisés de ces associations professionnelles. Ils existent dans de nombreux pays, notamment l'Afrique du Sud, l'Allemagne, le Canada, la France, le Royaume-Uni, le Japon, la Norvège, la Suède, les États-Unis d'Amérique... Ces sections spécialisées organisent des journées d'études et des groupes de réflexion sur des thèmes communs aux bibliothèques des musées, tels le traitement des archives, celui des photographies, les nouvelles technologies ou les droits d'auteur et mettent en œuvre des travaux coopératifs : catalogues collectifs de périodiques d'art, de catalogues d'exposition, recensement des archives d'artistes, programmes de reproduction de documents rares... Les bibliothécaires des musées doivent s'impliquer dans ces groupes de travail ou en créer lorsqu'il n'en existe pas dans leur pays, afin de sortir d'un isolement qui les confine inévitablement dans une médiocrité inextricable. Enfin, toute personne concernée

par les différents aspects de la documentation dans les musées devrait rejoindre le CIDOC : Comité international pour la documentation de l'ICOM (International Council of Museums).

#### **La création de services communs**

Certains pays se sont dotés d'organes documentaires communs à toute leur communauté muséale. Qu'ils aient un rayonnement régional, national ou international pour les plus importants, ces centres de ressources, parfois dépendants d'une université, parfois rattachés à une administration centrale, rassemblent et mettent à la disposition de leurs usagers des collections muséologiques importantes qu'aucune bibliothèque de musée particulière ne pourrait posséder ; l'Allemagne a la bibliothèque de l'Institut für Museumskunde der Staatliche Museen zu Preußischer Kulturbesitz à Berlin ; l'Autriche, la bibliothèque de la Museumsverband à Pram ; la Bulgarie, la bibliothèque du Republikanski Naouchno Metodicheski Centr po Mouzeeznanie à Sofia ; au Danemark, la Museologisk

Bibliothek de Lyngby est rattachée au Danish Museum Training Institute ; le Canada a le Centre de documentation muséologique de la bibliothèque de l'Institut canadien de conservation qui dépend du Ministère du patrimoine canadien, à Ottawa. Créée en 1972 en même temps que l'institut, cette bibliothèque gère deux collections d'importance nationale consacrées à la conservation et à la muséologie, et elle est membre fondateur de deux bases bibliographiques diffusées sur Internet par le RCIP (Réseau canadien d'information sur le patrimoine) : BCIN (base de données sur la conservation) et BMUSE (base de données muséologiques).

La Croatie dispose du Muzejski Dokumentacioni Centar (MDC) de Zagreb, créé en 1955 par Antun Bauer, grand muséologue et collectionneur. Le MDC publie depuis 1970 une revue muséologique de rayonnement international : *Informatica Museologica* et, depuis 1990, le *Bulletin sur l'information et l'automatisation des musées*. Il organise régulièrement des séminaires, des conférences et des manifestations.

Les États-Unis d'Amérique ont le Museum Reference Center de la Smithsonian Institution à Washington, D.C., créé en 1974. La Museum Studies Database est accessible par Internet depuis 1995.

La France est bien dotée. Elle héberge depuis 1947 le Centre d'information muséologique de l'ICOM. De plus, l'OCIM (Office de coopération et d'information muséographique), qui dépend de l'Université de Bourgogne à Dijon, entretient un centre d'information très riche sur la muséographie des sciences et des techniques en France et à l'étranger, ouvert à tous les établissements sur rendez-vous ; il pratique très libéralement à travers toute la France le prêt d'ouvrages et de périodiques, ainsi que l'envoi de photocopies. Enfin, la Direction des musées de France a créé un centre de documentation dont on trouvera plus loin une description détaillée.

Le Royaume-Uni apparaît très fortuné : outre une excellente collection muséologique, constituée très tôt, à l'usage des étudiants et des enseignants du Department of Museum Studies de l'University of Leicester et une autre à la City University de Londres, la Museum Documentation Association de Cambridge possède une bonne bibliothèque réservée à ses adhérents, et de nombreux Area Museum Councils ont développé leur propre collection muséologique à l'usage des professionnels de leur région, tels que le Northwest Museums Service du Lancashire à Blackburn, le Yorkshire and Humberside Museums Council de Leeds, le North of England Museums Service de Newcastle upon Tyne, le Scottish Museums Council, dont l'Information Service, créé en 1982, a un rayonnement qui dépasse largement les limites de sa région, grâce en particulier à ses publications : *Scottish Museum News* et *Mu-*

*seum Abstracts*, bibliographie muséologique raisonnée publiée depuis 1985<sup>2</sup>.

La Norvège, elle, envisage de créer une bibliothèque de muséologie et un centre d'information sur les musées de Norvège et d'autres pays au sein du Norwegian Museum Development (NMD), organe de la Museum Association, à l'intention des personnels des musées de Norvège, du gouvernement et des médias. Les Pays-Bas ont la bibliothèque de la Reinwardt Academie, à Leyde ; la Suède entretient au sein du Service des expositions itinérantes une bibliothèque muséologique accessible à tous ; la Tchécoslovaquie enfin a le Ústřední muzeologický Kabinet (ÚMK) de Prague.

#### **Le Centre de documentation de la Direction des musées de France**

En 1992, la Direction des musées de France du Ministère de la culture ouvrait un centre de documentation dans ses nouveaux locaux au 6, rue des Pyramides, 75001 Paris. Documentation d'une administration centrale répondant d'abord aux besoins documentaires du personnel de cette administration, il avait également pour mission, en tant que service de l'administration centrale du Ministère de la culture, de faire connaître l'activité de la Direction des musées de France en mettant à disposition toutes les informations et les documents qu'il rassemble sur les collections des musées de France, leur nature, l'histoire de leur constitution, leur mise en valeur. Ouvert tous les jours, de 13 h 30 à 17 h 30, avec possibilité de rendez-vous le matin pour les lecteurs de province ou d'autres pays, l'espace ouvert au public dispose de 50 places assises et met à la disposition du public 4 micro-ordinateurs, des lecteurs de CD-ROM, des vidéodisques, des films, des micro-

fiches, des liaisons Internet, des connexions à différentes bases de données spécialisées : muséologie, conservation, marché de l'art, droit, administration et collections des musées.

Le fonds — dossiers documentaires, rapports annuels, bilans, catalogues, guides, inventaires, projets muséographiques et périodiques des musées de France, ouvrages spécialisés en muséologie, muséographie, administration et gestion des musées, films, vidéodisques et CD-ROM relevant des mêmes domaines — est directement accessible selon deux types de classement : géographique ou thématique.

Déjà riche de 15 000 ouvrages imprimés, 251 titres de périodiques vivants, 1 800 dossiers documentaires, ce fonds vient de s'accroître considérablement. En effet, le Conseil exécutif de l'ICOM a décidé, en 1995, de mettre en dépôt son fonds documentaire au Centre de documentation de la Direction des musées de France. Cette documentation multilingue, créée en 1947 et consacrée à la muséologie internationale (368 titres de périodiques, 3 500 ouvrages, 10 000 catalogues de musées), jointe aux collections propres du Centre, en font le pôle d'excellence dans ce domaine à l'échelon mondial. Le fonds ICOM déposé à la Direction des musées de France reste identifié en tant que tel et continue à s'enrichir des publications reçues par cette organisation en son nom. Au siège de l'ICOM, le Centre d'information muséologique s'attache désormais à regrouper et à traiter l'ensemble de la documentation relative à cette organisation et à ses différents comités nationaux et internationaux.

MUSÉES, la base de données bibliographiques du Centre de documentation de la Direction des musées de France, riche de près de 60 000 notices (12 000 DMF et 45 000 ICOM) va être

porté prochainement sur Minitel et sur Internet, ce qui donnera une diffusion internationale à ce fonds précieux pour les professionnels et les amis des musées de tous pays. Les notices de MUSÉES sont également en cours d'intégration dans BMUSE, la base de données bibliographiques spécialisée en muséologie initiée par l'Institut canadien de conservation et gérée par le Réseau canadien d'information sur le patrimoine.

Le Centre de documentation publie une *Bibliographie muséologique* à périodicité trimestrielle, qui édite toutes les notices de la base MUSÉES organisées autour de 20 têtes de chapitre et sa *Liste de périodiques*, à périodicité annuelle. Ces produits documentaires sont diffusés à l'heure actuelle à 350 exemplaires et adressés à toute personne en ayant fait la demande par écrit.

A l'instar d'autres pays comme la Croatie ou le Royaume-Uni avec DOMUS (Digest of Museum Statistics), le Centre de documentation de la Direction des musées de France a entrepris de constituer une base de référence sur les musées français : MUSÉOFILE, qui sera accessible par Minitel et par Internet. Un questionnaire de 22 pages a été envoyé en 1995 aux musées dont les collections appartiennent à l'État, ainsi qu'aux musées classés et contrôlés. Les réponses affluent, et la base de données est en cours de constitution. Ce centre de ressources pour les professionnels des musées dans le domaine des bibliothèques et des centres de documentation des musées dispense des conseils pour l'organisation matérielle (équipement, mobilier, signalétique, aménagement des locaux), le classement de la documentation en rayons, l'entretien des collections, l'informatisation (choix d'un logiciel et conseils techniques pour la constitution de bases de données). Il est également un centre de dé-

monstration et de formation à l'interrogation et à la consultation de tous types de produits multimédias relatifs aux musées et à leurs collections, non pas seulement une vitrine sélective des réussites, mais un lieu de comparaison et de confrontation des produits de toutes sortes, de quelque qualité qu'ils soient.

### Une richesse collective

Il est temps de prendre conscience que les fonds documentaires conservés dans les musées constituent une richesse collective abondante, variée, souvent exclusive, et totalement sous-exploitée. Il conviendrait que chaque pays fasse le récolement précis de ces fonds, afin d'exploiter leur complémentarité, de développer leurs points forts et de pallier leurs lacunes au niveau national, afin aussi de recenser les besoins de conservation les plus urgents et d'y remédier. La documentation muséale englobe d'ailleurs une réalité beaucoup plus vaste que les seules collections d'une bibliothèque : il faut y ajouter les archives du musée, les dossiers d'œuvres, les photographies, les manuscrits, la littérature grise et les documents éphémères qui affluent quotidiennement au musée et échappent au circuit commercial, l'ensemble constituant la matière première à exploiter et à valoriser.

Pour peu que le musée soit relié à des réseaux informatiques, l'accès est ouvert à de multiples réservoirs d'information et « collections virtuelles » auxquels il ne s'agit pas seulement d'accéder pour les consulter, mais aussi de les alimenter, et cela à divers niveaux. Quel usage, par exemple, un musée peut-il faire d'Internet ? Actuellement, les musées voient davantage le média Internet comme un support de publicité et de diffusion de leur programmation que comme un réel outil d'éducation. Or, si le Web peut se révéler

être une vitrine commerciale efficace, il ouvre également de nouvelles perspectives muséographiques et peut jouer un rôle important de démocratisation du savoir. Durant l'été 1996, le Fine Art Museum de San Francisco a mis toute sa collection en ligne sur Internet : photos (agrandissements possibles) et notices de toutes les œuvres, y compris celles qui sont en réserve ou en cartons, donnant ainsi la plus grande diffusion à tout son fonds, la possibilité aux éditeurs de choisir des documents peu connus, au grand public d'accéder à certaines œuvres jamais montrées, car trop fragiles. C'est à la bibliothèque que devrait incomber ce travail de diffusion, et il lui faut, pour l'assurer pleinement, se transformer en véritable centre de ressources documentaires, rassembler toutes les informations disponibles dans le musée et les redistribuer à la demande et sous diverses formes au sein de l'établissement et en direction du public extérieur<sup>3</sup>. ■

1. La diversité d'appellation des lieux documentaires attachés aux musées reflète bien la confusion des missions qui sont les leurs. Il semblerait toutefois que la majorité des musées les plus anciens soit dotée de bibliothèques et les plus récents de centres de documentation, mais certains distinguent et possèdent les deux ; enfin, certaines bibliothèques ont d'importantes activités documentaires, tandis que certains centres de documentation gèrent également une grande bibliothèque... Pour simplifier notre propos, nous emploierons le terme « bibliothèque » en lui donnant le sens général de lieu documentaire.
2. Cf. « Le Scottish Museums Council : une action exemplaire au service des musées », *Museum international*, n° 191. (NdE.)
3. Le manque de place ne nous permet pas de publier la bibliographie détaillée établie par l'auteur. Celle-ci peut être obtenue sur simple demande à *Museum international*. (NdE.)

# Une exposition sur la traite des Noirs

David C. Devenish

*Le musée de Wisbech et Fenland est l'un des rares musées du Royaume-Uni à posséder une collection permanente consacrée à l'esclavage et à la traite des Noirs. Pour célébrer le 150<sup>e</sup> anniversaire de la mort de l'un des principaux abolitionnistes du pays, une exposition a été organisée par le conservateur du musée, David C. Devenish, qui explique comment il a pu, avec des moyens modestes, mais beaucoup de sincérité et de bonne volonté, présenter au public cette question complexe. Auparavant, l'auteur était directeur du musée de la Barbade.*

« Thomas Clarkson, l'ami des esclaves », telle est la formule qui figure sur la plaque commémorative dévoilée le 26 septembre 1996, à l'abbaye de Westminster. C'était aussi le titre de l'exposition organisée du 29 juin au 25 octobre 1996 au musée de Wisbech et Fenland. Ces deux événements célébraient le 150<sup>e</sup> anniversaire de la mort de Thomas Clarkson : né à Wisbech, il fut sans doute le plus important de tous les abolitionnistes britanniques.

La question de l'esclavage et de la traite des Noirs peut donner naissance à bien des controverses : ainsi, lorsque j'ai fait un exposé devant l'ICME (Comité international pour les musées d'ethnographie), dans le cadre de la réunion ICOM 95 à Stavanger, un délégué est parti en colère quand j'ai dit que les esclaves étaient achetés à des marchands africains et non pas toujours kidnappés, comme on le croit généralement. Au musée de Wisbech et Fenland, nous avons essayé de faire de la question l'objet d'une exposition permanente qui a ouvert ses portes en 1993. Sous le titre *Thomas Clarkson, l'esclavage et la traite des Noirs*, cette exposition, accompagnée d'explications nombreuses (trop, peut-être), présente de multiples photographies modernes et de petits objets. Elle retrace la vie de Thomas Clarkson au moyen d'illustrations, d'un portrait à l'huile de son petit-fils bébé, de souvenirs (pour la plupart d'origine locale) appartenant à des abolitionnistes, de bustes de Thomas Clarkson, d'une bibliographie illustrée et d'une présentation, également illustrée, de la vie de son plus jeune frère, John.

L'exposition sur la traite des Noirs proprement dite comprend une lettre adressée en 1783 aux négociants de Liverpool par Egboyoung Offeong, marchand d'esclaves ibo d'Old Calabar, des illustrations de l'esclavage dans le Nou-

veau Monde et une petite vitrine montrant des « Reliques de l'Empire ».

Le clou de l'exposition est le coffre de Clarkson, qui contient des objets rassemblés à l'occasion de sa rencontre avec le Conseil privé, en 1788. Ce sont des objets d'artisanat (textiles, objets de ferronnerie ou en cuir), ainsi que des graines et des épices, qu'il avait rassemblés pour plaider en faveur d'un commerce « légitime » avec l'Afrique de l'Ouest. On y trouve aussi une « référence » en ivoire à un « honnête » marchand d'esclaves africains et un fouet utilisé par un capitaine pour frapper à mort un membre de son équipage.

C'est au printemps de 1995 que le Comité du 150<sup>e</sup> anniversaire de Thomas Clarkson a été créé. Il a fait campagne pour la pose de la plaque à l'abbaye de Westminster et encouragé les institutions à commémorer le plus célèbre des fils de Wisbech, en particulier notre musée afin qu'il prépare une grande exposition.

Lorsque j'ai commencé à penser à l'exposition, j'ai tout d'abord élaboré un scénario et essayé de dénicher des objets intéressants. Les descendants de Thomas Clarkson et certaines associations ont accepté de me prêter des objets, mais, à l'exception notable des musées de Norwich et de Bexhill, la plupart se sont montrés, c'est le moins qu'on puisse dire, « peu coopératifs ».

C'est la galerie Hudson, salle rectangulaire de 5,5 sur 13,5 m, qui a été retenue comme lieu d'exposition et, en septembre 1995, le plan général a été soumis au Comité du musée de Wisbech. On a établi une estimation détaillée des coûts, élaboré un budget et pris contact avec des mécènes éventuels. Plus de 90 % des dépenses totales, soit 1 120 livres sterling (1 820 dollars des États-Unis) — non compris le coût de la restitution des œuvres —, ont été financées de l'extérieur.

Avec l'aimable autorisation de l'auteur



*Diorama grandeur nature d'une vente d'esclaves aux enchères.*

### Une approche simple et logique

Le plan a été étudié pour que les visiteurs fassent logiquement le tour de la salle dans le sens des aiguilles d'une montre, tout en se déplaçant suivant un sens inverse autour des présentations centrales. Les objets sensibles aux ultraviolets sont protégés par des filtres spéciaux et, dans la mesure du possible, placés dans des zones peu éclairées.

Ceux qui ne sont pas protégés et qui étaient suffisamment légers pour être déplacés ont été fixés au mur à une bonne hauteur. Les objets de petite taille sont enfermés dans des vitrines, et les œuvres de valeur (comme celles de la vitrine n° 4, le fauteuil de Clarkson et ses deux portraits à l'huile) sont placées sous la surveillance directe d'une caméra de surveillance reliée à un écran vidéo et à un magnétoscope.

On peut dire, dans une certaine mesure, qu'il s'agit d'une exposition artistique. Les pièces originales et les illustrations d'accompagnement ne sont pas mélangées ; les premières sont présentées

comme des peintures ou des objets d'art appliqué et non pas uniquement comme des sources d'information. Il y a un minimum d'illustrations de petit format ; on a préféré présenter dans certains espaces des découpages grandeur nature à partir d'agrandissements photographiques de gravures mis en couleurs par un peintre bénévole. Les notices explicatives, imprimées sur ordinateur en caractères gras sur des cartes de couleurs diverses, ont fait l'objet d'une attention particulière. Les titres et légendes en petits caractères sont de couleurs différentes selon la catégorie : souvenirs personnels de Clarkson, objets originaux se rapportant à l'esclavage, copies ou objets présentés à titre de comparaison et illustrations modernes.

Les textes sont aussi courts que possible, car le contexte historique est expliqué dans l'exposition permanente située dans le foyer. On s'en est tenu à un scénario simple. Certains pourraient émettre des critiques et regretter qu'à part une très courte section consacrée à Olaudah Equiano (qui a vécu ici) les seuls abolitionnistes mentionnés soient les frères



Clarkson. Je l'ai fait intentionnellement, car je ne souhaitais pas m'impliquer dans la controverse et les allégations qui ont ébranlé le mouvement abolitionniste dans les années 1834-1844 et qui ont fort bien pu déformer l'histoire qui nous a été transmise depuis.

Les visiteurs sont accueillis à l'entrée par des illustrations, et des palmiers donnent une atmosphère tropicale. En suivant l'exposition dans le sens des aiguilles d'une montre, voici les différents panneaux qu'ils découvrent :

*La traite triangulaire.* Carte de l'Atlantique, établie à l'aide de ficelles, qui illustre la traite des Noirs ; armes, trône en forme d'éléphant ; remerciements adressés aux mécènes, aux prêteurs et aux bénévoles.

*Pénétration dans le monde de l'esclavage.* Diorama en couleurs avec découpages grandeur nature : espace reconstituant une scène à partir de photocopies de format A0 montées sur du contreplaqué à cinq couches de 1,27 cm d'épaisseur, découpé et peint.

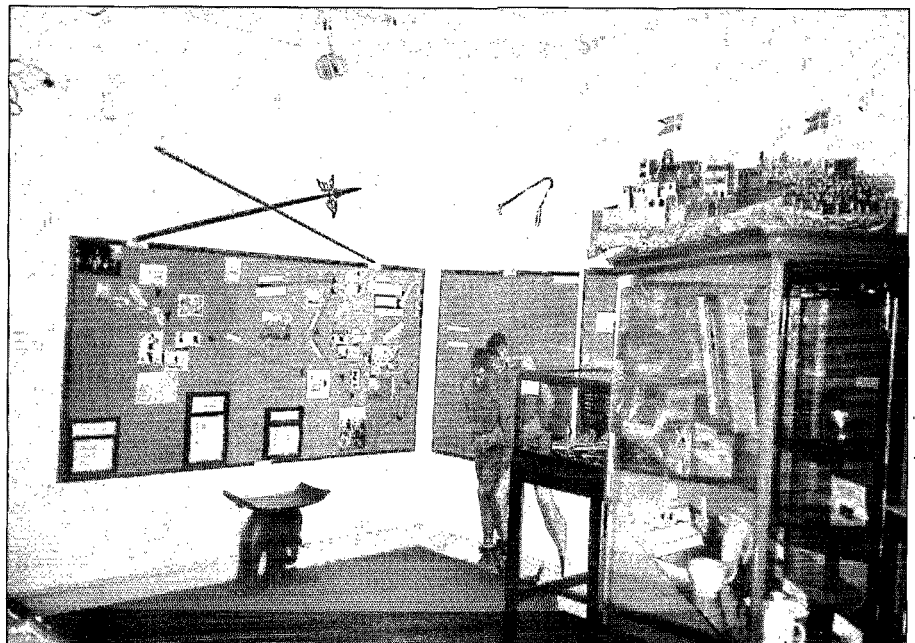
*Château d'esclaves.* Découpage en couleurs à partir de l'agrandissement d'une gravure du XVIII<sup>e</sup> siècle représentant le château de Christiansborg, à Accra.

*La traite en Afrique. Monnaie et commerce* (vitrine 1). Petits objets illustrant l'économie et la traite négrière en Afrique de l'Ouest : manilles, fers de cheville et modèle de pirogue.

*Afrique de l'Ouest.* Gravures et cartes prêtées par le musée Kauai des beaux-arts d'Hawaïi.

*Vaisseau négrier.* Élévation et plan agrandis (1,1 × 2 m chacun) du vaisseau *The Brookes*, par Thomas Clarkson, armes et fouets.

*Thomas Clarkson dans son bureau.* Reproduction grandeur nature de Thomas Clarkson, découpée à partir d'une gra-



Avec l'aimable autorisation de l'auteur

*Carte de l'Atlantique, établie à l'aide de ficelles, pour illustrer le commerce triangulaire.*

vure de C. Turner (1828), et coloriée d'après la photographie de la peinture originale de A. E. Chalon, également sur un support en contreplaqué à 5 couches de 1,27 cm d'épaisseur.

*Drapeau d'un vaisseau négrier.* Copie d'un drapeau exposé au Musée national de la mer, qui a été capturé par la Royal Navy au moment de la répression de la traite des Noirs (1862-1866) ; à côté, découpage colorié grandeur nature d'une esclave, sur l'épaule de laquelle on est en train de marquer au fer rouge les initiales de son nouveau propriétaire.

*Amérique latine.* Principale destination des esclaves : trois gravures illustrent l'emploi des esclaves comme marins, mineurs et ouvriers.

*Amérique du Nord.* Documents, gravures et deux vitrines d'objets prêtés par le John Judkyn Memorial de Bath.

*Antilles.* Vente d'esclaves aux enchères, découpages en couleurs et grandeur nature à partir d'un dessin figurant sur une chope antiesclavagiste et représentant un petit garçon noir juché sur un petit tonneau de rhum ou de sucre et vendu aux enchères à une famille de Blancs.

*Tharpe Estate.* Fac-similés du plan d'un domaine et du cahier des charges d'un hôpital pour esclaves à la Jamaïque,

établis pour une famille du comté de Cambridge.

*Art populaire* (vitrine 2). Céramiques populaires réalisées par des potiers de la Barbade et des potières de Sainte-Lucie ; autres objets d'artisanat, dont la peau d'un mouton à ventre noir. (Tous les objets proviennent de ma collection personnelle.)

*Sucre* (vitrine 3). Objets illustrant la culture de la canne à sucre et la fabrication du sucre de canne, principale production résultant de l'esclavage aux Antilles.

*Olaudah Equiano*. Affiche avec un portrait d'Equiano.

*John Clarkson*. Présentation idéographique illustrant le voyage de John Clarkson, amiral de la Flotte noire et premier gouverneur de la Sierra Leone. (En 1792, près de 1 600 Noirs qui avaient soutenu la Grande-Bretagne pendant la révolution américaine sont partis de Nouvelle-Écosse pour re-

joindre par mer la Sierra Leone et fonder la ville de Freetown.)

*Objets sélectionnés* (vitrine 4). Objets élégants ayant un lien avec le thème de l'exposition et présentés sur des étagères en verre.

*John Clarkson*. Portraits miniatures et boussole en argent d'origine française.

*Abolition*. Céramique commémorative, dont la chope utilisée pour la réalisation du diorama sur la vente d'esclaves aux enchères.

*Esclavage*. Statuette, poupée, pièces de monnaie, billets de banque, manumissions et livre de la poétesse esclave Phillis Wheatley datant de 1773.

*Fauteuil de Thomas Clarkson*. Posé sur une estrade, ce fauteuil en bois et en osier à tirette mobile pour écrire a été donné à la Fondation nationale par Mary Dickinson, fille de John Clarkson et veuve du fils de Thomas Clarkson, lui aussi prénommé Thomas.

L'exposition se termine par une « tour » formée de quatre panneaux verticaux. Elle présente de grands portraits originaux à l'huile de Thomas Clarkson dans sa jeunesse (tableau anonyme) et dans sa maturité par Henry Room (1838), des gravures et d'autres objets personnels, dont un document sur son élection à la présidence de la Société antiesclavagiste en 1840. Le dessin en élévation du Mémorial Thomas Clarkson de Wisbech correspond au plan original de sir Gilbert Scott, modifié plus tard par son fils. ■

*Reproduction d'un drapeau d'un vaisseau négrier arraisonné par la Royal Navy pendant la période de la suppression de la traite des Noirs, 1862-1866. L'original se trouve au National Maritime Museum.*



# Histoire, contexte et identité au musée Sukuma

Mark H. C. Bessire

*Comment un musée peut-il éviter de « réduire au silence » des objets qui ont été retirés du contexte (notamment du contexte rituel) qui leur donnait un sens ? Cette question revêt une importance particulière s'agissant des musées africains, où les artefacts ont souvent une relation vivante avec la communauté et font partie intégrante d'une expérience culturelle totale. La réponse réfléchie et novatrice du musée Sukuma (République-Unie de Tanzanie) est présentée ici par Mark H. C. Bessire, titulaire d'une bourse Fulbright, qui vient de terminer des études de muséologie au musée Sukuma. Dernièrement, il a coordonné l'exposition Art d'identité : sculptures africaines de la collection Teel pour le musée Fogg, à l'Université de Harvard.*

Il y a peu, le musée Sukuma, dans le nord-ouest de la République-Unie de Tanzanie, a entrepris de procéder à un nouveau catalogage de sa collection d'objets représentatifs de la culture sukuma et de revoir la conception des espaces d'exposition. Cette tâche ambitieuse a mis au jour maints problèmes touchant à la présentation actuelle et à la contextualisation des artefacts culturels dans le cadre du musée. La réorganisation d'une présentation vieille de vingt à trente ans était pour le musée l'occasion de reconsidérer l'importance des objets et leur fonction éducative. Les questions soulevées lors de l'exécution du projet étaient d'actualité pour les musées d'art et d'artefacts culturels et revêtaient en même temps une dimension philosophique. Le musée entendait préserver le contenu culturel et la charge rituelle des objets. Il était soucieux d'éviter de les « réduire au silence », ce qui est le sort des objets retirés de leur contexte et ainsi privés de fonction. On observait aussi une prise de conscience de la relation entre, d'une part, la collection et, d'autre part, l'histoire de l'institution et les taxinomies utilisées pour organiser ladite collection<sup>1</sup>. Tous ces impératifs étaient liés à la nécessité de parvenir à une meilleure compréhension de la collection permanente, en réconciliant son histoire, son contexte et son identité dans le cadre de l'institution.

Ces dernières années, la question de la contextualisation des artefacts culturels a été un sujet de discussion dans les milieux muséologiques, artistiques, universitaires et culturels. Les débats ont souvent fait ressortir la tendance des musées à défendre un programme spécifique par la conception même des expositions ou la décontextualisation d'un objet ou d'une culture. La mise en question du catalogage traditionnel et des paradigmes taxinomiques a permis de mesurer l'effet de la

manipulation des objets et de leur signification par les conservateurs. Ces questions ont influencé le projet initial du musée Sukuma, l'évaluation de la présentation des expositions. Le seul moyen d'échapper au dilemme de la décontextualisation, a décidé le musée, est de présenter les objets culturels dans un contexte éducatif qui fournisse au visiteur tous renseignements utiles dans les domaines culturel, esthétique et historique, tout en reconnaissant l'existence inhérente de la voix du conservateur. Le programme qui en découle vise à éduquer le public quant aux contextes et aux sens originels des objets et, à un autre niveau, prend en compte les changements d'identité des objets qu'entraînent la décontextualisation ou la stratification des contextes à l'intérieur du musée.

Engagé dans un processus de mise en question et de revitalisation, le musée se trouve aujourd'hui confronté à la question de savoir comment définir son identité et son contexte : est-il un musée ethnographique, un musée historique, un musée culturel, ou est-il un musée vivant ? Qui présente la culture de qui ? Le musée Sukuma ne s'attache pas seulement à reconcevoir sa présentation de la culture sukuma. Il procède parallèlement à un réexamen de l'histoire de l'institution elle-même. Ce réexamen vise à mettre en lumière le programme des responsables de la présentation, les raisons pour lesquelles ils ont choisi de présenter certains aspects de la culture sukuma, et les modalités de ce choix. Cette tactique est destinée à démystifier l'autorité du musée et à « exposer » l'histoire et la mission de l'institution comme s'il s'agissait d'un document historique, d'un artefact en soi, à côté des œuvres d'art rassemblées et sélectionnées comme représentatives de la culture. L'entreprise n'est pas simple pour ce musée, fondé par le père David

Avec l'aimable autorisation de l'auteur



*L'ostensoir représentatif de la symbolique sukuma est porté lors de la procession annuelle de célébration de la Fête-Dieu.*

Clement, missionnaire catholique en Afrique, avec l'aide de deux groupes religieux, le groupe Bana Cesilia et le Bujora Research Committee.

Jusqu'à maintenant, ce qui a été présenté ne donne qu'une image incomplète de l'histoire des origines du musée. Les visiteurs découvrent les œuvres d'art et les artefacts culturels admirables de la collection permanente, ils absorbent les informations concernant les chefs, les danses, les sociétés, les forgerons, les médecins traditionnels sukuma.

Mais le musée représente aussi l'histoire de l'Église catholique en Afrique, notamment dans la région sukuma de la République-Unie de Tanzanie. L'église de Bujora est située au bout d'une avenue bordée d'arbres, qui écrase les salles d'exposition du musée voisin : l'imposante église circulaire domine le paysage, avec ses structures peintes qui représentent symboliquement la forme triangulaire de la maison sukuma traditionnelle. Cette

forme triangulaire ressemble aussi au *lupingu*, une amulette sukuma portée en hommage aux ancêtres maternels, dont l'église de Bujora a fait un symbole de la Sainte Trinité du Père, du Fils et du Saint-Esprit. Quand, dans les années 50, on a édifié l'église ronde (la première du genre dans ce pays), en lui donnant la forme du foyer sukuma traditionnel, cela a soulevé bien des controverses.

En 1954, sous la direction du père David Clement, la paroisse de Bujora devint le centre expérimental et spirituel officiel de l'« adaptation ». De nombreux missionnaires occidentaux et de prêtres africains mirent alors en cause le bien-fondé de cette « adaptation », qui consistait à enseigner la liturgie catholique au moyen des symboles et des traditions autochtones. Pourtant, le père Clement, soutenu par le Bana Cesilia et le Bujora Research Committee, sut utiliser les connaissances et les croyances locales pour exprimer la liturgie et les symboles catholiques en kisukuma, puis en kiswahili. L'idée de musée ne s'est jamais inscrite dans une vision ou dans un projet : elle s'est développée tout naturellement à partir des travaux sur l'adaptation. C'était une excellente occasion, pour une époque particulière et en un lieu donné. Le musée est devenu, au terme de son évolution, un vecteur de l'adaptation, ainsi qu'un débouché pour les activités du Bana Cesilia et du Research Committee. C'était aussi une époque de transition pour l'Église catholique en République-Unie de Tanzanie, pour le gouvernement né de l'indépendance et, pour le père Clement, un moment qu'il savait être particulièrement propice. Au milieu des années 60, peu après que les chefs sukuma eurent cessé, par décision du gouvernement, d'exercer tout pouvoir, Clement révéla ses talents de collectionneur. Il gagna la confiance de plusieurs familles royales qui

souhaitaient que les objets représentatifs de leurs fonctions fussent conservés, et étaient disposés à en faire don au nouveau musée (*makumbusho*, en kiswahili) ou à les troquer contre autre chose.

Petit à petit, les objets furent rassemblés et placés dans le Pavillon royal, édifice dont la forme rappelait celle d'un trône. Toutefois, même avant que ne soit édifié le Pavillon royal (en 1969), le premier bâtiment du musée, le Sukuma Homestead, avait été dédié au Bana Cesilia et inauguré le 22 novembre 1968, jour de la Sainte-Cécile. Le Homestead abrite une collection d'artefacts culturels sukuma, offerts à titre individuel par des membres du Bana Cesilia. En 1971, le Pavillon de danse fut construit pour souligner l'importance de cet art dans la culture sukuma et rendre hommage aux groupes de danseurs les plus renommés de la région, les groupes Bagalu et Bagika.

Dès les années 50, le père Clement avait tenté d'incorporer les chants et les danses sukuma à la liturgie catholique. Il avait compris qu'il lui fallait gagner le respect des maîtres de danse sukuma. A cette fin, il parraina un festival de danse, qui fut inauguré après la procession religieuse traditionnelle célébrant la Fête-Dieu. Clement fut la première personnalité à mettre ces deux groupes en contact : organisateur de réunions communes, il les encouragea à participer aux concours de danse à l'occasion de Bulabo, le nom sukuma désignant la Fête-Dieu.

### Reconquérir l'histoire

Ce bref aperçu rétrospectif montre comment l'histoire complète la présentation des objets. Il nous fait aussi mieux comprendre la place exceptionnelle qu'occupe le musée dans l'histoire de la République-Unie de Tanzanie, des Sukuma et du catholicisme tanzanien. Et si nous revenons



Avec l'aimable autorisation de l'auteur

*Le Pavillon royal, au musée Sukuma.*

à l'idée de l'élaboration d'un programme établi par le conservateur, un programme qui privilégie un point de vue unique, nous voyons combien il serait facile de dissimuler son identité et d'aliéner les influences catholiques en vue de réinterpréter la collection comme s'il s'agissait d'une affaire strictement sukuma. L'histoire du musée Sukuma et l'examen de ses programmes d'expositions font apparaître clairement l'influence occidentale qui a présidé à sa création. Le musée africain doit relever ce défi : définir le patrimoine philosophique des catégories et des systèmes taxinomiques.

Le projet actuel du musée vise en partie à définir ses catégories et ses systèmes conceptuels, autrement dit ses taxinomies, et leur relation à l'histoire, au contexte et à l'identité. Le musée entend reconquérir son passé et réactiver sa collection pour bien marquer le renversement de perspective. Dans une large mesure, cette rupture est une réponse à la

*L'inauguration du Pavillon des médecins traditionnels au musée Sukuma. Les médecins dansent le mbina ya Balungu.*



© Archives sukuma. Centre culturel de Bujura

conception que les Occidentaux se font de ce que le philosophe africain V. Y. Mudimbe appelle l'« idée de l'Afrique », laquelle est conçue selon des taxinomies et des modes de présentation eurocentriques, à partir d'une vision linéaire de l'histoire, des civilisations et de l'histoire de l'art. Quand une importance excessive est accordée à ces questions (que l'on peut assimiler au programme du musée), l'autorité institutionnelle de l'établissement s'en trouve limitée d'autant. Des musées des États-Unis d'Amérique ont déjà été critiqués pour avoir imposé telle ou telle lecture d'une œuvre ou d'un mouvement, par le biais de certaines expositions, dans le but de valider ainsi leur collecte institutionnelle. On peut faire une critique postcoloniale de la collecte telle qu'elle a été menée au musée Sukuma, mais celui-ci considère qu'il lui incombe de mettre au jour son histoire, son contexte et son identité. Aux autres de se prononcer.

En anthropologie et dans les sciences humaines, nous avons assisté au passage postmoderne de la nature à la culture et de l'histoire au discours. De même, les musées d'art et les musées ethnographiques transforment les taxinomies périmées et tentent au moins de décoder les désignations et les étiquettes démodées.

Aujourd'hui, la planification d'une exposition repose autant sur la manière de

présenter l'art que sur la question de savoir quel art présenter. Le musée Sukuma se propose d'aller bien au-delà des critères muséologiques fondamentaux de l'étiquetage en décodant la collection permanente et en fournissant une documentation complète en langues kisukuma, kiswahili et anglaise. Par ailleurs, une exposition consacrée à l'histoire du musée fera enfin connaître son programme. A bien des égards, cette réinterprétation de la collection amorce le processus d'unité dans le domaine de l'étiquetage, et permettra aux personnels de s'attaquer ensuite sérieusement à la relation de l'objet et de la taxinomie. Une fois que les objets ont été définis dans le cadre de leur histoire, de leur contexte, de leur identité propres, une nouvelle « mise en ordre » peut voir le jour.

Le D<sup>r</sup> Paul Msemwa, directeur du Musée-Village de Dar es-Salaam, estime indispensable de situer dans leur contexte les objets africains présentés dans le cadre du musée. Il explique dans une interview que les objets devraient être accompagnés d'un descriptif culturel, d'une photo de l'objet (ou d'un autre objet du même genre) *in situ* et, si possible, d'une vidéocassette. Il considère en outre une telle opération comme une œuvre d'art et fait remarquer qu'il peut être difficile de distinguer un objet et de le désigner

comme tel. Le Musée-Village, que le D<sup>r</sup> Msemwa définit comme étant un « musée vivant », a décidé d'organiser des journées culturelles avec le soutien des communautés locales. Celles-ci présentent des danses, des chants et diverses activités, y compris culinaires, propres à leur groupe culturel. L'art se trouve ainsi replacé dans un ensemble. Les visiteurs africains du Musée-Village, affirme-t-il, sont plus intéressés par la « totalité » que par des objets particuliers placés dans un cadre statique<sup>2</sup>.

### Collection et communauté

De même, en examinant la question du contexte, le musée Sukuma a tenté d'intégrer la collection permanente dans la communauté locale. Ainsi les objets exposés ont-ils conservé leur fonction d'icônes culturelles, ainsi le musée Sukuma peut-il être tenu lui aussi pour un musée vivant. Bien que les objets soient séparés par ces frontières que sont les murs du musée, il est souhaitable que la culture sukuma et le contexte muséal se fondent pour créer un environnement hybride, autorité institutionnelle et cadre culturel mêlés. Les exemples ne manquent pas de rapports étroits entre la communauté et le musée. En 1995, des anciens appartenant au groupe Bana Cēsilia ont accompagné deux tambours royaux prêtés par le musée pour être utilisés lors d'une cérémonie royale dans une chefferie voisine. Autre exemple : Mzee Kishosha Budomaji, *ntemi*, ou chef local d'une association de danseurs, la Bagalu Society, et père du directeur du musée Sukuma, Jefta Kishosha, vient souvent au musée pour restaurer et réactiver les objets de l'association.

Lors de ces célébrations, les objets utilisés peuvent donner une forte impression d'identité et de dessein culturel, qui

continue d'imprégner l'objet après qu'il a réintégré le musée. Ainsi, plutôt que de condamner les objets au silence en les exposant, le musée Sukuma essaie de les garder « vivants ». Il n'accepte pas que les objets confiés à sa garde soient laissés à l'abandon ou traités sans *heshima* (« respect », en kiswahili). Des entretiens avec les médecins traditionnels ont appris à l'équipe chargée de l'enregistrement que la majeure partie du *dawa* (un médicament rituel) contenu dans desalebasses, des sacs de danse ou des *pembe* (cornes d'animaux) a conservé son pouvoir curatif. Pourtant, à l'instar de nombreux médicaments sukuma, ces substances curatives doivent être utilisées ou purifiées pour rester actives. Ce n'est donc pas l'exposition dans le cadre du musée qui détruit leur pouvoir, mais le manque de respect ou le fait de ne pas être utilisées par quelqu'un qui soit initié à la médecine traditionnelle.

L'instauration de relations confiantes avec la communauté représentée, surtout avec les aînés dont les objets se trouvent dans la collection permanente, permet de résister à l'effet de mausolée qui étouffe habituellement les artefacts culturels. La création d'un centre culturel destiné à ceux qui restent attachés aux pratiques traditionnelles, à ceux qui veulent apprendre l'histoire et à ceux qui créent de nouvelles traditions est pour le musée un facteur supplémentaire de vitalité culturelle. Autant d'exemples où la pratique vient souvent renforcer la théorie. Ainsi, Joseph Mahyegu Lupande, le directeur du Centre culturel de Bujora, a participé en 1995 à une intronisation royale dans la chefferie de Sima : depuis plus de vingt-cinq ans, il n'y avait pas eu de cérémonie d'intronisation en Usukuma. Ce retour récent à la tradition ne s'est pas effectué sans mal, dans la mesure où nombre d'insignes royaux ont été perdus

et où la plupart des *banang'oma* (les membres de la suite royale) sont morts. Cela a laissé l'actuelle génération dans le vide, sans aucune information concernant les cérémonies royales sukuma. Le musée et son personnel ont rempli ce vide, s'agissant de la chefferie de Sima et, à d'autres grandes occasions, ont fourni non seulement les informations nécessaires concernant les rites et les rituels traditionnels, mais d'authentiques exemplaires d'insignes royaux sukuma, indispensables au bon déroulement des cérémonies. Mzee Lupande a expliqué que, lors d'une intronisation dans la chefferie de Sima, il a guidé le nouveau chef dans le cérémonial comme l'aurait fait un maître. Rares étaient en effet les personnes présentes à avoir jamais participé à des rites et à des rituels royaux.

On l'a vu : la volonté de s'intégrer dans la communauté sukuma est un aspect déterminant des activités du musée. Le programme, dans son ensemble, doit donc être remanié et l'avenir réconcilié avec son passé sukuma et catholique. Pour rester maître du processus, pour projeter l'identité, le musée Sukuma compte révéler son programme originel et l'expérience historique de l'institution. Ainsi le visiteur aura-t-il la possibilité de contempler les collections à de multiples niveaux.

Le musée conjure le double péril qui menace tous les musées ethnographiques, l'étouffement et la décontextualisation, en faisant en sorte que la collection permanente puisse raconter sa propre histoire autant par la manière dont elle est présentée que par l'organisation de concours de danse ou de cérémonies royales.

Avec des moyens financiers limités et une formation professionnelle insuffisante, le musée lutte pour tenir ses engagements envers la culture sukuma. Bien que sa mission soit sans doute très différente de celle des autres musées, les questions

positives et négatives posées par les expériences menées par ces derniers ont contribué à fixer les paramètres du projet lorsqu'il s'est agi d'enregistrer la collection et de reconcevoir les salles d'exposition. Au cours de sa mise en œuvre, le musée n'a pas cessé de revenir aux questions relatives à l'histoire, au contexte et à l'identité. Il est apparu que l'utilisation pour les rites et les rituels d'objets conservés par le musée, à côté de ceux utilisés par la communauté locale, accroît leur pouvoir symbolique et renforce leur identité. A maints égards, l'identité de l'objet est liée à son histoire et à des contextes changeants. Quand ces traditions sont perpétuées, son identité s'en trouve renforcée. Sa remise en circulation provisoire est aussi une réaffirmation de son identité ; en même temps, elle met l'histoire en avant, ce qui replace l'objet dans son contexte originel. C'est en ce point géométrique que les cérémonies et les objets traditionnels sont renouvelés et réactivés par l'innovation et la société contemporaines. Le musée entend se situer là où tradition et innovation confluent : là en effet se trouve le point de rencontre des identités changeantes du musée et de la culture sukuma<sup>3</sup>. ■

1. L'histoire et la culture sukuma sont encore, dans une très large mesure, fondées sur la tradition orale. Puisque les fondateurs du musée ont été les premiers à institutionnaliser l'histoire et la culture sukuma, l'histoire qu'ils ont choisi de présenter par l'intermédiaire des expositions devrait être considérée à la lumière de leur programme et comme une construction de l'histoire sukuma.
2. Voir Fidelis T. Masao, « Dar es-Salaam : renaissance du Musée-Village », *Museum international*, n° 177 (vol. 45, n° 1, 1993).
3. L'auteur aimerait remercier les habitants du village de Bujora, la troupe de danse Bana Cesilia, la Commission tanzanienne pour la science et la technologie et le Comité Fulbright, pour le soutien qu'ils ont apporté à l'œuvre réalisée par le musée Sukuma.



## Du côté des livres

**Museum Exhibition. Theory and Practice**, par David Dean, Londres/New York, Routledge, 1994, 177 p. + introduction.

Lorsque vient le moment de poser l'acte de communication entre le musée et son public, les professionnels de la muséologie, plus particulièrement ceux qui œuvrent dans le domaine de l'exposition, connaissent bien le tiraillement inévitable entre la théorie et la pratique. Ces deux pôles, s'ils sont parfois complémentaires, sont le plus souvent paradoxaux, voire antinomiques. Ils n'en forment pas moins la base binaire de toute démarche de mise en espace, de sorte que le muséologue, qu'on le nomme « conservateur », « chargé de projet » ou « commissaire d'exposition », se retrouve dans la délicate position d'un conciliateur qui doit négocier les virages entre les réflexions théoriques et les contingences physiques du contexte expositionnel.

David Dean offre, dans *Museum Exhibition, Theory and Practice*, une approche intégrée de l'exposition, un effort de synthèse entre la théorie et la pratique, dans le domaine éminemment concret de l'exposition et de son espace.

Le tour de piste dans lequel il mène le lecteur est ample, quasi exhaustif : de la conception d'une exposition à son évaluation *a posteriori*, l'auteur traite des diverses composantes en huit chapitres regroupant en moyenne cinq thèmes chacun. Il aborde ainsi des sujets aussi diversifiés que le processus conceptuel d'une exposition, le public et son apprentissage, le design, les micro- et macro-environnements, l'administration et la gestion, l'évaluation, le scripto-visuel et, enfin, l'informatique dans le monde muséal.

Couvrir autant de matières en quelque deux cents pages exige l'efficacité d'un style concis. De fait, non seulement la plume est précise et sûre, mais l'intention pédagogique de l'auteur est appuyée par une mise en pages manifestement didactique et, de surcroît, agréable dans son graphisme et sa disposition.

Émaillé d'illustrations et de photos, le texte est soutenu par de nombreux enca-

drés, par des diagrammes et des schémas. Graphiquement efficaces, ces derniers sont faciles à comprendre et supportent bien les références théoriques qu'ils accompagnent. Moins nombreuses, les photos offrent une note de réalisme : présentant l'application des théories exposées, elles insistent sur la dimension pratique de l'ouvrage. Peut-être doit-on déplorer l'absence de références, tant pour les illustrations que pour les photos. Il eût été utile pour le lecteur de pouvoir identifier, par noms et par dates, les lieux cités en référence visuelle.

Si les huit chapitres du volume s'articulent logiquement, ils sont conçus pour garder leur autonomie. Le lecteur peut ainsi choisir les chapitres pertinents à ses besoins, sans se voir contraint de lire tout le volume. L'introduction suffit pour dégager le fil conducteur et, dès le premier chapitre, la métaphore de l'iceberg s'impose ; si le lecteur accepte de plonger, il découvrira la masse d'informations et de démarches nécessaires à l'élaboration, phase par phase, d'une exposition.

L'approche de David Dean est largement disciplinaire. Pour étayer ses positions muséologiques, il en appelle autant à la psychologie qu'à la physiologie ou à l'architecture. Ainsi, pour analyser les comportements du public visiteur, il s'appuie sur la thèse d'Arnold (« Values and lifestyles segments »), sur le principe de la hiérarchie pyramidale des besoins humains de Maslow, de même que sur l'explication du fonctionnement bihémisphérique du cerveau et ses conséquences sur les perceptions humaines. Partant de ces informations apparemment disparates, il construit des paramètres applicables à l'exposition et prolonge la réflexion en offrant un cadre d'évaluation du processus d'apprentissage dans lequel l'exposition engage son public.

Dans la même perspective, l'auteur se fonde sur les théories courantes de marketing et de gestion pour étayer ses affirmations sur l'administration des musées et des expositions, et sur les énoncés scientifiques pour expliquer la technologie en usage pour la conservation et le traitement des collections.

Il est compréhensible que ces deux

chapitres, ainsi que le huitième, portant sur l'intégration de la technologie et de l'électronique dans les musées, aient une saveur de spécialisation technique. Ce qui peut surprendre, néanmoins, c'est qu'en abordant le problème du texte dans l'exposition l'auteur conserve le même ton. Malgré ce que le titre semble annoncer, la présentation est davantage axée sur l'économie du texte que sur son contenu cognitif. On y expose la structure d'un texte muséal, le nombre de mots, l'emploi des titres et des sous-titres et l'on s'étend longuement sur les choix de mise en pages — à la verticale, à l'horizontale, justifiée, etc. — de même que sur les options typographiques, de reproduction et de montage. Ces données, bien sûr, sont indispensables à la production d'un bon texte d'exposition, mais, pour communiquer le récit, pour développer la trame narrative, n'aurait-il pas fallu aborder aussi l'épineuse question des choix rédactionnels et stylistiques, des niveaux de lecture ou d'interprétation ? Bref, on trouve dans ce chapitre beaucoup sur la forme des textes, très peu sur leur fond... et, finalement, rien sur le texte comme support de communication.

De par sa formation d'origine, l'auteur s'intéresse à l'architecture. L'ouvrage qu'il publiait en 1983, en collaboration avec le Royal Institute of British Architects sur le fonctionnalisme en architecture, traduit sa préoccupation pour l'aménagement et le design d'espaces publics. Associé depuis plus de dix-huit ans au musée de la Texas Tech University, Dean travaille spécifiquement au design d'exposition. Bien évidemment, cela transparaît dans le manuel qu'il a produit. Le chapitre qui porte sur ce sujet est riche d'information et d'expérience ; c'est de loin le plus long — il contient à lui seul treize sous-parties. L'ergonomie, la cybernétique et la gestion de l'espace qu'occupent respectivement l'humain et le matériel y trouvent une place centrale et permettent de localiser la réflexion sur les points essentiels de la relation entre le visiteur, l'espace et l'objet.

De toute évidence, *Museum Exhibition* constitue un manuel de premier plan, auquel on se référera tant pour s'ini-

tier à la muséographie que pour acquérir une image globale du phénomène de l'exposition dans ses diverses composantes, ou pour répondre à des besoins ponctuels dans la réalisation d'une activité.

Les qualités pédagogiques de l'ouvrage sont évidentes dès la première lecture. Il réunit les avantages importants d'un bon ouvrage de référence : lecture accessible, abondance et pertinence des illustrations, clarté du texte, diversité de l'information et présentation d'outils complémentaires tels que glossaire, index et bibliographie. Il en présente aussi certains des inconvénients.

L'auteur, en effet, choisit généralement d'éviter les débats d'hypothèses ; les théories auxquelles il se réfère sont le plus souvent présentées comme des affirmations entendues, des postulats culturels qu'il ne convient pas de questionner. L'absence d'une conclusion générale souligne cette caractéristique et confirme l'impression quelque peu axiomatique qui s'en dégage. Or, par sa nature évolutive, la muséologie est une discipline en constante redéfinition. Cette mouvance est partie intégrante de la théorisation muséologique. Est-il approprié qu'un ouvrage de base qui se réclame à la fois de la théorie et de la pratique fasse abstraction des grands débats ?

Le titre annonce une double appartenance, à la fois théorique et pratique. Effectivement, l'introduction, de même que les premiers chapitres, s'ancre profondément dans diverses théories disciplinaires, on l'a vu. Mais l'auteur, tant par sa formation que par son attachement professionnel, est un praticien. Et, dès le troisième chapitre, le traitement des sujets abordés glisse, subrepticement, vers une importance croissante de la pratique. Ce glissement de l'abstrait vers le concret se réalise dans les derniers chapitres, consacrés à l'informatique ; il se fait plus évident encore en fin de volume, alors que le lecteur se voit remettre non pas la classique conclusion, mais une série d'outils pratiques. En annexe, en effet, trois formulaires initient le lecteur à quelques-unes des incontournables paperasseries, depuis le « Rapport d'infestation » jusqu'à la complexe « Demande d'exposi-

tion ». Suivent un glossaire, les notes de référence, une bibliographie et un index. Avec quelque deux cents termes couramment employés en muséologie, le glossaire constitue un instrument remarquable pour l'étudiant. La bibliographie, qui ne cite que des livres écrits en anglais, est pourtant variée et pertinente.

Par cette publication, David Dean comble une lacune flagrante dans le domaine de la formation en muséologie. *Museum Exhibition*, qui se situe en effet parmi les premiers manuels de muséologie pratique, s'inscrit en pionnier dans cet effort de synthèse entre la pratique et la théorie. Par sa perspective globale, ainsi que par son souci du détail, l'ouvrage de D. Dean s'impose comme référence de base et devra s'inscrire dans toute bonne bibliographie traitant de l'exposition en milieu muséal. ■

*Compte rendu de Marie-Claude Rocher, chercheur-associée (3<sup>e</sup> cycle), Université Laval, Québec.*

# Trafic illicite

## La France adhère à la Convention de l'UNESCO de 1970 sur le trafic illicite

Le 7 janvier 1997, l'ambassadeur de France et délégué permanent auprès de l'UNESCO a déposé les instruments de ratification par la France de la Convention de 1970 concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriétés illicites des biens culturels.

C'est une date historique pour la Convention. Au tout début, les diverses interprétations données à ses dispositions ont semé le doute quant à l'ampleur des obligations à respecter, en particulier parmi les États où les collectionneurs étaient nombreux et le marché de l'art florissant. Si bon nombre de pays en développement n'ont pas hésité à adhérer à la Convention, c'est en 1983 seulement que les États-Unis d'Amérique les ont rejoints, devenant ainsi le premier des pays où le marché de l'art est important à être partie à cet instrument. La même année, le Sénat français a autorisé sa ratification, laquelle ne s'est pas faite, car elle supposait apparemment des modifications du droit français.

Dans les années 90, plusieurs facteurs se sont conjugués pour donner un nouvel élan à la démarche. Tout d'abord, l'UNESCO a commencé à travailler, de concert avec UNIDROIT (l'Institut international pour l'unification du droit privé, à Rome), à la rédaction d'une Convention complémentaire qui devait porter sur les points de droit privé ayant une incidence sur le trafic illicite. La lenteur et la complexité des négociations qui ont conduit à l'adoption, le 24 juin 1995, de la Convention d'UNIDROIT sur les biens culturels volés ou illicitement exportés ont une fois encore mis en lumière la divergence des intérêts en jeu et l'inquiétude persistante de l'UNESCO, de la communauté muséale et des archéologues devant les dégradations croissantes subies par les biens culturels dans le monde entier. Elles ont aussi permis à beaucoup de mieux comprendre combien les choix à faire étaient délicats si l'on voulait renforcer la collaboration internationale

pour mettre fin au trafic illicite. En 1993, la Directive européenne relative à la restitution de biens culturels ayant quitté illégalement le territoire d'un État membre et retrouvés sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne est entrée en vigueur. Elle s'inspirait d'une première version de la Convention d'UNIDROIT, et les États européens ont été contraints de mettre leur droit interne en conformité avec elle. Elle prévoit la restitution des biens culturels illégalement transférés (l'« exportation » n'existe plus dans une union douanière) d'un État membre de l'Union à un autre. Contrairement à ce que l'on craignait, la directive n'a pas eu d'effets importants sur le marché de l'art. Au cours des trois ans qui se sont écoulés depuis son entrée en vigueur, aucune demande de restitution n'a été présentée au titre de ses dispositions.

La Suisse a annoncé son intention d'adhérer aux conventions de l'UNESCO et d'UNIDROIT. Elle a déjà signé la seconde (qui n'est pas encore entrée en vigueur), comme l'ont fait les Pays-Bas. Ces initiatives montrent qu'il existe une volonté réelle d'agir pour que les biens culturels ayant fait l'objet d'un trafic illicite ne puissent plus être écoulés sur le marché international licite où, faute de poser des questions, les acquéreurs ne sont pas en mesure d'en vérifier la provenance.

La France, qui possède nombre de collections importantes, est, comme tous les autres pays, victime de vols commis dans ses musées et dans ses collections privées. Elle a créé un service de police spécial, l'Office central pour la répression du vol d'œuvres d'art, qui enregistre avec soin les pertes constatées. Ce service obtenant de bons résultats, il met ses compétences au service d'autres États connaissant de graves problèmes. Il a notamment dispensé une formation spécialisée à des unités de la police cambodgienne responsables de la protection des biens culturels.

La France a joué un rôle actif dans les négociations de la Convention d'UNIDROIT, qu'elle a signée, et les modifications qu'elle a apportées à son droit interne après l'adoption de la Directive euro-

péenne expliquent sans doute dans une large mesure qu'elle accepte enfin la Convention de l'UNESCO.

Lors de son entrevue avec le directeur général de l'UNESCO, l'ambassadeur, Françoise de Panafieu, a souligné que la France était le premier pays d'Europe du Nord à avoir accepté la Convention de l'UNESCO (l'Espagne, la Grèce, l'Italie et le Portugal y sont déjà parties), ajoutant que son pays s'efforcera de convaincre les autres pays de l'Union européenne de faire de même. Le directeur général a vu dans l'adhésion de la France un grand pas en avant et le signe d'une volonté accrue de tous de lutter sérieusement contre le trafic illicite.

Il y a aujourd'hui 86 États parties à la Convention de 1970. La comparaison avec la Convention de 1954 de La Haye pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé (88 États parties) et la Convention de 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel (147 États parties) est intéressante : la France rejoint ainsi le petit groupe d'États qui ont déjà adhéré aux trois Conventions de l'UNESCO pour la protection du patrimoine culturel. ■

# Informations professionnelles

## Réunions et foires commerciales

« La sauvegarde du patrimoine culturel mondial. Un défi à l'échelle de la planète » était le thème d'un colloque qui s'est tenu à Hildesheim (Allemagne) du 23 février au 1<sup>er</sup> mars 1997. Organisé dans la perspective d'EXPO 2000, la prochaine exposition universelle, qui se tiendra également à Hildesheim, ce colloque devait jeter les bases d'un partenariat international pour la sauvegarde du patrimoine culturel de l'humanité sous la forme d'un réseau mondial d'experts diffusant des connaissances spécialisées. Différents ateliers sur des thèmes tels que restauration et conservation, documentation et présentation, formation et nouveaux médias, écologie et pollution de l'environnement, destructions causées par les conflits armés, vols d'œuvres d'art, croissance explosive des villes et tourisme, s'adressaient plus particulièrement aux experts de la conservation des monuments, aux muséologues et aux spécialistes des instituts de restauration et des universités, mais aussi aux profanes intéressés par ces questions. Patronné par l'UNESCO, le colloque était également parrainé par la fondation Deutsche Bundesstiftung Umwelt et EXPO 2000 Hannover GmbH.

Pour tout complément d'information, s'adresser à :

Brigitte Mayerhofer  
EXPO 2000-Büro  
Hildesheim (Allemagne)  
Tél : (49) 5121-301-649  
Télécopie : (49) 5121-301-707  
Courrier électronique :  
wch-expo@zfw.uni-hidelsheim.de  
<http://www.uni-hidelsheim.de/wch-expo>

*Vivre et comprendre les patrimoines* : cette première réunion internationale sur l'interprétation du patrimoine en France, au Royaume-Uni et au Canada était organisée au château d'Auvers-sur-Oise (France), les 3 et 4 décembre 1996. Il s'agissait essentiellement de présenter diverses tentatives visant à interpréter le patrimoine culturel et les collections des musées et d'en faire le bilan critique. Un certain

nombre de thèmes étaient proposés aux spécialistes des trois pays participants tels que les méthodes diverses d'interprétation : moyens techniques ou interprètes humains ; l'interprétation et l'identité patrimoniale : comment aborder la mémoire des sites ; l'interprétation au service des politiques de développement économique : le juste équilibre entre culture et tourisme ; les incidences financières et culturelles de l'interprétation : fréquentation du public et ressources privées. Les actes de la réunion ont été publiés au début de 1997.

Pour tout complément d'information, s'adresser à :

Jean-Michel Puydebat / Laurence Roy-Ritter  
Château d'Auvers, rue de Léry  
95430 Auvers-sur-Oise (France)  
Tél : (33) 01.34.48.48.52  
Télécopie (33) 01.34.48.48.51  
David Dupont  
Courrier électronique :  
ddupont@easynet.fr

*The Museums and Heritage Show* a célébré son cinquième anniversaire, les 25 et 26 mars 1997, aux Royal Horticultural Halls, à Londres. Selon son organisatrice, Joanna Brown, ce salon se veut « une vitrine pour un très large éventail de fournisseurs des musées et autres sites accueillant des visiteurs, à qui il offrira l'occasion de s'informer des tendances récentes de leur profession et une chance idéale de renouer avec d'anciens contacts ou d'en établir de nouveaux ». Créé en 1992, le Museums and Heritage Show est aujourd'hui considéré comme le plus important salon des organismes travaillant pour les musées et le secteur du patrimoine. Une série de séminaires était organisée parallèlement, auxquels ont contribué le Royal Institute of British Architects, la Society for the Interpretation of Britain's Heritage, l'Association of Independent Museums, la Museums Association et le Museums Trading & Publishing Group.

Pour tout complément d'information, s'adresser à :

Joanna Brown  
Tél : (44) 01886-833505

Télécopie : (44) 01886-833144

Courrier électronique :

jbrown@enterprise.net

### Cours

L'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne) prépare à un diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS) sur la conservation préventive des œuvres culturelles. Ce cours, d'une durée de un an, bénéficie de l'aide de l'ICCROM (Rome) et exploite les ressources de l'Institut français de restauration des œuvres d'art. Il est ouvert aux candidats pouvant justifier d'une maîtrise ou d'un diplôme équivalent et ayant acquis une certaine expérience ou suivi une formation dans le domaine de la conservation et de la restauration.

Pour tout complément d'information, s'adresser à :

Secrétariat de la maîtrise de sciences et techniques

« Conservation-restauration des biens culturels »

17, rue de Tolbiac

75013 Paris (France)

### Nouvelles publications

*Handbook of Standards. Documenting African Collections/Manuel de normes. Documentation des collections africaines.* Publication bilingue du Conseil international des musées (ICOM), Paris, 65 pages (ISBN 92-9012-029-0). Disponible auprès de l'ICOM, UNESCO, 1, rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15 (France).

Fruit de quatre années d'efforts de spécialistes de six musées africains et du Comité international de l'ICOM pour la documentation (CIDOC), ce manuel est une première réponse apportée à tous ceux qui se préoccupent d'assurer la protection du patrimoine africain en effectuant la description et l'inventaire systématiques et en renforçant la coopération entre musées. Des normes ont été élaborées à cet effet, de manière à faciliter la gestion des collections, à assurer la sécurité des objets ou des spécimens par le biais d'un inventaire comportant au moins les données minimales nécessaires

à l'identification de chacun, à favoriser l'échange entre musées et la mise sur pied de projets communs dans des domaines tels que la recherche, les expositions, la formation, etc., et à préparer l'informatisation des inventaires et des descriptions des collections par une organisation normalisée et rigoureuse de l'information. Le manuel traite de tous les types de collections : sciences humaines (histoire, archéologie, ethnographie, arts, etc.) et sciences naturelles (paléontologie, zoologie, géologie, etc.), en faisant toutefois une plus grande place aux sciences humaines, ce qui s'explique par la nature des institutions ayant participé à son élaboration. Testées durant plus de trois ans sur les collections des six musées pilotes (au Kenya, à Madagascar, au Mali, en Namibie, en Tunisie et dans l'ex-Zaïre) et constamment améliorées, ces normes se sont déjà révélées efficaces dans chacun de ces musées, mais aussi dans le cadre d'échanges plus larges. Toutefois, l'objectif ne sera atteint que lorsque la majorité des musées africains ou africanistes les aura adoptées. Présentée pour la première fois lors de la réunion du CIDOC à Nairobi (Kenya) en septembre 1996, cette publication a été chaleureusement accueillie, car c'est là un apport majeur pour l'ensemble de la communauté muséale.

*Conservation and Restoration of Ceramics*, par Victoria Oakley et Suzan Buys. Publié par Butterworth/Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP (Royaume-Uni), 1996, 252 pages (ISBN 0-7506-3219-4).

Désormais disponible en édition brochée, ce livre consacré à la céramique commence par fournir sur ce matériau un certain nombre de données de base qui sont précieuses lorsque l'on doit décider d'un traitement ou d'une méthode de conservation. Puis les auteurs décrivent les techniques de restauration et de conservation, les matériaux habituellement utilisés et leurs propriétés ; ils donnent aussi quelques conseils concernant les installations et le matériel nécessaires. Sont également abordés les matériaux et méthodes de restauration plus anciens,

les aspects éthiques de la conservation des céramiques, l'examen et l'enregistrement des objets et les techniques d'exposition.

*Vagues. Une anthologie de la nouvelle muséologie*, vol. 1 (ISBN 2-7297-0454-X) ; vol. 2 (ISBN 2-7297-0478-7). Collection Museologia, publiée aux éditions W-MNES et distribuée par les Presses universitaires de Lyon (France).

Collection de textes fondamentaux qui ont été au cœur de la réflexion et de l'évolution, sur le plan de la théorie comme sur celui de la pratique, de la nouvelle muséologie. Parmi les auteurs cités dans cette anthologie, figurent Élie Faure, Georges Henri Rivière, Stanislas S. Adotevi, Hugues de Varine, Duncan Cameron, Alpha Oumar Konaré, Jorge Enrique Hardoy, Jean Clair, Stephen Weil, Jacques Hainard et Harald Szeemann.

# **museum** *international*

Revue trimestrielle publiée  
par l'Organisation des Nations Unies  
pour l'éducation, la science et la culture,  
*Museum international* est une tribune  
internationale d'information et de réflexion  
sur les musées de tous genres, destinée à  
vivifier les musées dans le monde entier.

Les versions espagnole et française  
sont publiées à Paris ; la version anglaise  
à Oxford ; la version arabe au Caire ;  
la version russe à Moscou.

N° 195 (vol. 49, n° 3, 1997)

Couverture, p. I :

Peinture représentant la sonde spatiale  
*Huygens* sur la surface de Titan, un des  
satellites de Saturne. La mission conjointe  
ESA/NASA/CASSINI/HUYGENS a  
envoyé, en 1997, le satellite dans l'espace.  
La sonde *Huygens* sera larguée sur Titan en  
octobre 2004.

© ESA

Couverture, p. IV :

Anonyme, huile sur toile, XVIII<sup>e</sup> siècle,  
*Ascension de Charles et Robert, le  
1<sup>er</sup> décembre 1783.*

© Collection du Musée de l'air et de  
l'espace, Le Bourget, France

Directrice de la publication :

Milagros Del Corral Beltrán  
Rédacteur en chef : Marcia Lord  
Secrétaire de rédaction : Christine Wilkinson  
Iconographie : Carole Pajot-Font  
Rédacteur : Fawzy Abd El-Zaher  
(version arabe)  
Rédactrice : Tatiana Telegina (version russe)

COMITÉ CONSULTATIF

Gaël de Guichen, ICCROM  
Yani Herreman, Mexique  
Nancy Hushion, Canada  
Jean-Pierre Mohen, France  
Stelios Papadopoulos, Grèce  
Elisabeth des Portes, Secrétaire générale  
de l'ICOM, *ex officio*  
Roland de Silva, Président de l'ICOMOS,  
*ex officio*  
Tomislav Šola, République de Croatie  
Shaje Tshiluila, Zaïre

Composition : Éditions du Moufflon,  
94270 Kremlin-Bicêtre

Impression : Imprimerie Jouve,  
53100 Mayenne, France

© UNESCO 1997

CPPAP n° 74565

Les articles signés expriment l'opinion de  
leurs auteurs et non pas nécessairement celle  
de l'UNESCO ou de la rédaction.

Les appellations employées dans *Museum  
international* et la présentation des données  
qui y figurent n'impliquent de la part du  
Secrétariat de l'UNESCO aucune prise de  
position quant au statut juridique des pays,  
territoires, villes ou zones, ou de leurs  
autorités, ni quant au tracé de leurs frontières  
ou limites.

Il est interdit de reproduire intégralement  
ou partiellement sur quelque support que ce  
soit le présent ouvrage sans autorisation de  
l'éditeur (loi du 11 mars 1957, art. 40-41 ;  
Code pénal, art. 425).

CORRESPONDANCE

*Questions d'ordre rédactionnel*  
*Museum international*  
UNESCO  
7, place de Fontenoy  
75352 Paris 07 SP, France  
Tél. : (33.1) 45.68.43.39  
Télécopie : (33.1) 42.73.04.01

*Abonnements (anglais)*  
Blackwell Publishers  
108 Cowley Road  
Oxford OX4 1JF  
Royaume-Uni

*Abonnements (français et espagnol)*

Jean DE LANNOY  
Service abonnements  
202, avenue du Roi  
B-1060 Bruxelles, Belgique

*Abonnement institutionnel 1997*

Les quatre numéros : 436 FF  
Prix au numéro : 130 FF

*Abonnement individuel 1997*

Les quatre numéros : 216 FF  
Prix au numéro : 64 FF

**Pays en développement**

*Abonnement institutionnel 1997*

Les quatre numéros : 198 FF  
Prix au numéro : 55 FF

*Abonnement individuel 1997*

Les quatre numéros : 126 FF  
Prix au numéro : 39 FF

*Exemplaires d'articles parus dans Museum*  
Institute for Scientific Information  
Att. of Publication Processing  
3501 Market Street  
Philadelphia, PA 19104  
États-Unis d'Amérique



Club  
des lecteurs de l'**UNESCO**

# Devenez un lecteur privilégié des Éditions UNESCO

Quatre fois par an,  
le Club propose des offres spéciales  
sur un grand choix de titres :  
romans, recueils de poésie,  
ouvrages sur l'éducation, la science,  
la culture et la communication,  
livres pour les jeunes.

Par ailleurs, les membres du Club bénéficient d'une gamme d'avantages :

- des informations tout au long de l'année sur les différentes manifestations culturelles au Siège
- la participation à des voyages spécialement conçus autour des sites classés du patrimoine mondial
- un abonnement gratuit à *Sources*, mensuel d'information de l'UNESCO

## ► Pourquoi adhérer ?

Vos achats de publications contribuent directement au soutien des actions de l'UNESCO dans le monde. Que ce soit par le biais de l'alphabétisation, de l'éducation pour tous, de la protection de l'environnement ou de la sauvegarde de sites appartenant au patrimoine de l'humanité, construire une culture de paix est la mission première de l'Organisation.

En devenant membre, vous manifestez votre intérêt pour l'échange et le débat d'idées au sein d'un monde de plus en plus complexe, et vous contribuez concrètement à la diffusion des valeurs universelles que nous partageons.

## ► Comment devenir membre ?

Il vous suffit de le signaler lors de votre première commande. Vous recevrez une carte du Club et n'aurez dès lors aucune obligation d'achat.

## Pour plus d'informations :

Éditions UNESCO

1, rue Miollis

75732, Paris Cedex 15

Fax : +33 01 45 68 57 41

Internet : <http://www.unesco.org>

Club  
des lecteurs de l'**UNESCO**