

**MAURICE MENARDEAU (1897-1977) PEINTRE DE LA MARINE
DURANT LES DEUX GUERRES MONDIALES
L'ART AU SERVICE DE LA DEFENSE**

Colombe Couëlle
Maître de Conférences HCl en Histoire ancienne
CRESOI – OIES
Université de La Réunion

Le peintre du département de la marine Maurice Ménardeau a séjourné régulièrement dans l'océan Indien durant l'Entre-deux-guerres et son travail a déjà fait l'objet de plusieurs articles qui m'ont permis de suivre les orientations picturales et thématiques de cet artiste talentueux³⁷². En revanche, on connaît moins bien sa participation de militaire et d'artiste durant les deux conflits mondiaux du XX^e siècle. Du jeune officier radiotélégraphiste, enrôlé sur un cargo des Messageries Maritimes durant la Grande Guerre, au peintre confirmé qu'il devient au début de la Seconde Guerre mondiale, Ménardeau va jouer un rôle important dans la guerre maritime en 1916 à 1918, mais aussi dans défense de l'océan Indien en 1939-1940. Cet article s'appuie sur les archives personnelles du peintre conservées à l'île Maurice par sa famille. En effet, en 1964, Ménardeau épouse, en secondes noces, une Mauricienne : Marguerite Rivière. Il fait de l'île sa seconde patrie où il a d'ailleurs souhaité être inhumé en 1977 au terme de sa fructueuse carrière de marin et de peintre³⁷³.

Ma présentation s'articule autour de deux épisodes distincts de la biographie de cet artiste : d'une part je vais montrer comment le jeune Ménardeau, pris dans les dangers de la navigation durant la Grande Guerre, va profiter d'une escale forcée pour affirmer sa vocation artistique ; d'autre part, je vais expliquer de quelle manière le peintre confirmé qu'il est devenu en 1939, accepte le défi de protéger un bâtiment indispensable à la survie de la population mauricienne.

³⁷² C. Couëlle, « Maurice Ménardeau (1897-1977). Un peintre de la marine en séjour à Saint-Denis durant les années Trente », *Revue Historique de l'océan Indien*, AHIOI, n° 11, 2014, p. 162-187 ; *Idem*, « (Re)visiter les paysages de La Réunion. Maurice Ménardeau (1932-1939) », *Revue Historique de l'océan Indien*, AHIOI, n° 13, 2016, p. 70-89 ; *Idem*, « Maurice Ménardeau, peintre de la marine (1897-1977). Escales dans l'océan Indien durant les années Trente », dans J. M. Jauze (dir.), *Patrimoine et tourisme à La Réunion et dans l'océan Indien*, Tsingy, n°20, 2017, p. 27-42 ; *Idem*, « Routes, voies maritimes et aériennes dans La Réunion des années Trente : un sujet pictural », *Revue Historique de l'océan Indien*, AHIOI, n°15, 2018, p. 93-109.

³⁷³ Tous mes remerciements vont à J.F. Rivière et à sa famille pour la confiance qu'ils m'ont accordée en me laissant consulter ces documents inédits.

Ménardeau, officier de marine : la guerre en mer de 1914-1918

C'est lors de ce conflit que Ménardeau ajoute à sa carrière de marin celle de peintre. Même si nous sommes peu renseignés sur cette période, certains biographes le présentent comme féru d'art graphique dès son enfance et prenant des cours de dessin à Paris à l'âge de neuf ans, ce qui implique que ses parents y aient emménagé alors que son père est commerçant à Limoges à sa naissance en 1877. Sa « légende » lui fait aussi souhaiter préparer l'entrée à l'école des beaux-arts, vœu contrarié par la déclaration de guerre³⁷⁴. Quelle qu'ait été sa formation initiale, il fait preuve dès les débuts de sa carrière artistique d'une impressionnante maîtrise du dessin et de la couleur.

Les années de guerre sur le *Kuang-Si*

Ménardeau est mobilisé en 1916 et, en 1917, il est affecté au poste d'officier radiotélégraphiste sur le cargo mixte de la marine marchande de la Compagnie des Messageries Maritimes : le *Kuang-Si*. Avant la Première Guerre mondiale, les Messageries Maritimes font construire plusieurs cargos dont le *Yunnan*, le *Kuang-Si* et l'*Annam*. Ces navires marchands font halte, sur leur route vers l'Indochine, à La Réunion et à Madagascar. Le *Kuang-Si* assure, de surcroît, la liaison entre Londres, Dunkerque et l'Extrême-Orient transportant marchandises et passagers. (fig. 1.)



Fig. 1. Portrait de M. Ménardeau sur le *Kuang-Si*, © coll. privée Ménardeau/Rivière, 1916.

³⁷⁴ J. M. Michaud, *Maurice Ménardeau 1877-1977. Peintre de la marine*. Musée du Faouët : Liv'Édition, 2012, p. 15, n. 2 apporte la confirmation que Ménardeau n'a jamais été inscrit à l'ENBA.

Maurice Ménardeau qui n'a alors que dix-neuf ans, pose devant sa cabine de radiotélégraphiste. A sa mobilisation, il est pris par son métier à bord et subit les aléas de ses voyages. Il sera, entre autres, bloqué au port de la Pointe-des-Galets à La Réunion. Rappelons que son premier contact avec l'île date de 1917 quand les cargos assurent l'approvisionnement des troupes françaises en guerre : « L'institut colonial de Marseille vient d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur une question qui intéresse autant la métropole que les colonies. Nous sommes menacés d'une crise des transports coloniaux... les colonies disposent de stocks considérables de matière première nécessaires au ravitaillement de la France. Elles ont d'autre part un pressant besoin de produits manufacturés que pourrait leur fournir la métropole, mais faute de navires ces échanges naturels, indispensables, sont sur le point d'être frappés de paralysie. Quelles sont les marchandises qui s'entassent dans nos ports coloniaux ? ... sucre et rhum à La Réunion et aux Antilles³⁷⁵ ». Les docks du port réunionnais sont alors trop peu nombreux pour faire face au travail et sans doute moins expérimentés que ceux que la mobilisation a expédiés sur le front : « Du 15 novembre au 6 décembre 1917, on pouvait voir stationnés à la Pointe-des-Galets les navires suivants : le *Kuang-si* (6000 tonnes), l'*El-Kantara* (7000 tonnes), *La Ville d'Alger* (6000 tonnes). Tous ces navires durent anormalement prolonger leur séjour à La Réunion »³⁷⁶. Durant cette escale forcée, Ménardeau a pu déjà se faire une idée de l'île sans se douter qu'il y reviendrait une vingtaine d'années plus tard en artiste confirmé et doté d'une bourse des *Annales coloniales* pour en assurer la propagande. Outre les problèmes de main-d'œuvre qui ralentissent le transport des denrées vers la Métropole, le pire des dangers est celui des « requins » de la mer, les sous-marins allemands : les U-Boats. Le Kaiser Guillaume II a déclaré la « guerre sous-marine à outrance » à partir de janvier 1917, même si les offensives ont commencé dès 1915 avec les *dreadnoughts*, des cuirassiers puissants et rapides. Tous les navires de transport de marchandises et de passagers sont désormais menacés. Les cargos et paquebots des Messageries Maritimes vont subir de lourdes pertes : les *Yunnan*, *Annam*, *Kuang-Si* et *Yarra* seront torpillés entre 1915 et 1917. Ainsi, au départ de sa route vers l'Extrême-Orient, au cap Lizard, au large de la côte des Cornouailles, le *Kuang-Si* est attaqué le 21 septembre 1917. Légèrement touché, il est remorqué à Falmouth pour être ensuite remis à flot à Cardiff. Aucune perte humaine n'est à déplorer (Fig. 2.). Ménardeau évoque cet événement dans un poème adressé, des années plus tard, à un de ses anciens compagnons de route :

« Te souviens-tu, ami, des équipées fameuses, des sorties sur le Beach dans ce vieux cher Falmouth... A Cardiff, souviens-toi dans le bassin mouillé, le vieux Kuang-Si blessé, attendant près des docks...³⁷⁷ »

³⁷⁵ *Le Temps*, n° 20-293, 27 janvier 1917 : « La crise des transports coloniaux » ; C. Couëlle, « Routes, voies maritimes et aériennes dans La Réunion des années Trente : un sujet pictural », *Revue Historique de l'océan Indien*, AHIOI, n°15, 2018, p. 105.

³⁷⁶ *Le Temps*, n°20-304, 17 février 1917.

³⁷⁷ M. Ménardeau, poème adressé à son ami « Le très noble Capitaine », archives privées Ménardeau/Rivière, vers 1960.

Durant cette seconde halte forcée, en dehors des joyeuses bordées dans le port anglais, Ménardeau va occuper son temps à dessiner et à peindre au musée des beaux-arts de Cardiff. Sa vocation se précise : il sera peintre.



Fig. 2. Le cargo « Le Kuang-Si à quai », photo N/B, © coll. privée Ménardeau/Rivière 1917.

De 1917 à l'armistice, Ménardeau continue à naviguer pour la marine militaire. Puis, à la fin de la guerre, il obtient le grade de capitaine de corvette, premier échelon des officiers supérieurs de la marine et reste attaché à son poste de radiotélégraphiste jusqu'en 1921. Il navigue principalement à bord de deux navires : un paquebot, *La Savoie* de la Compagnie Générale Transatlantique assurant la ligne entre Le Havre et New York ainsi que sur un croiseur-école *Le Jacques Cartier*.

La carrière artistique et la mer

L'année suivante, en 1922, il épouse Marthe Pernot et s'installe à Sèvres, non loin de Paris puis acquiert, en 1924, un atelier de peinture à Concarneau. Ces deux dates marquent le nouveau virage que prend l'histoire de Ménardeau qui devient alors peintre et voyageur tout en s'ancrant dans une vie plus sédentaire. Il est l'élève du peintre et affichiste du département de la marine Charles Fouqueray mais aussi du graveur René Ligeron. Très vite il se fait connaître par les institutions artistiques et coloniales que sont la Société coloniale des artistes français, le Salon des artistes français et le

Salon des Indépendants. Il est également présent au Palais de la Porte Dorée, à Vincennes, pour l'Exposition coloniale de 1931. En bref, Ménardeau est reconnu depuis la fin des années vingt comme un « peintre de la mer » auprès de « L'École de Concarneau », ce mouvement artistique qui regroupe des peintres français et étrangers depuis 1870 et qui s'est installé dans ce village de pêcheurs bretons. Il continue à naviguer régulièrement dans le cadre de « voyages d'études » et de « missions de propagande » de 1932 à 1940 : en mer Rouge, à La Réunion, à l'Île Maurice, sur la côte de Somalie, aux Antilles françaises, mais aussi en Indochine, en Chine et au Japon. Pour la revue des *Annales Coloniales*, il peint plusieurs couvertures de scènes maritimes (Fig. 3.).

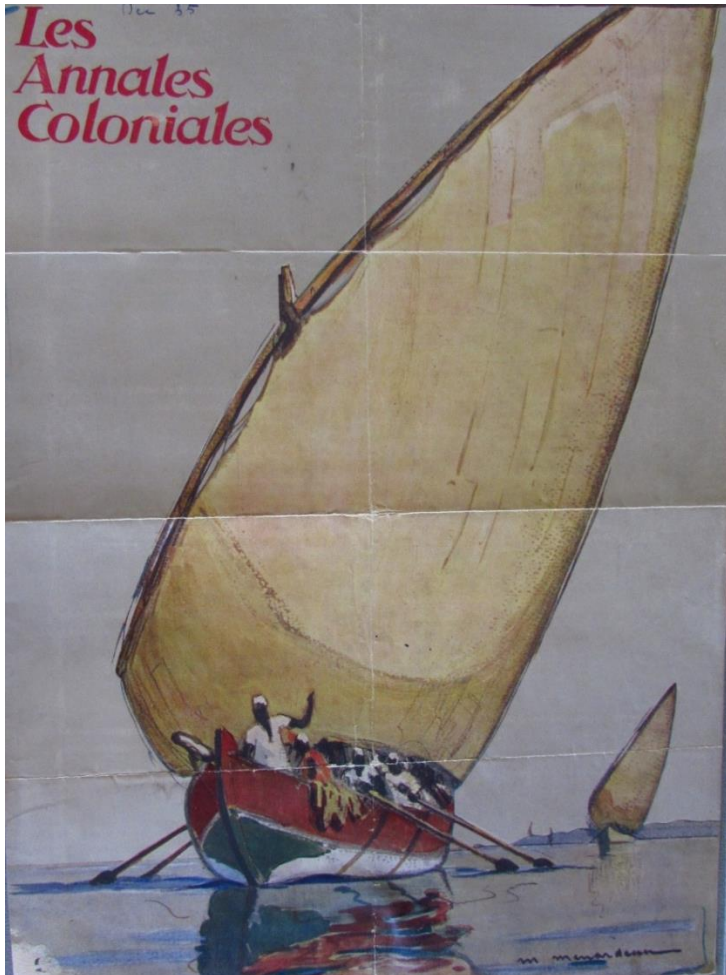


Fig. 3. Maurice Ménardeau, « En mer Rouge », illustration des *Annales Coloniales*, septembre 1933, © coll. privée Ménardeau/Rivière.

Durant la plupart de ses escales, il peint et expose et se constitue un important bagage de scènes paysagères qu'il propose également dans les galeries parisiennes et bretonnes :

« Amateur d'art, vous voulez faire un beau voyage ? Venez à Ty Chupen Gwen [un hôtel-restaurant à Concarneau], Maurice Ménardeau vous y convie. Prenez-le pour guide : en route pour les beaux pays du soleil. La Syrie et Beyrouth, Djibouti, Aden, Mombasa, Majunga, Les Comores, Nossi-Bé, La Réunion, pays de rêve et d'aventure !³⁷⁸ ». Cet extrait de presse, daté de 1933 précise les orientations de cette peinture de voyage que l'artiste offre à son public. La revue *La Vie*, créée par les deux Réunionnais Marius-Ary Leblond en 1922, soutient le travail de Ménardeau par des articles élogieux et insiste sur son rôle décisif dans la valorisation de leur Ile. Ménardeau effectue trois séjours à La Réunion entre 1932 et 1939, à la fois dans des contextes de propagande coloniale et de commandes officielles de différentes municipalités de l'Ile en 1935/1936. Depuis son premier séjour de 1932/1933, l'artiste est devenu l'ambassadeur des beautés de l'océan Indien et principalement de l'ancienne colonie réunionnaise : « J'aime tant ce pays que j'y suis retourné une seconde fois. Ce qui fait que je n'ai jamais pu achever mon tour du monde... La beauté de La Réunion a une unité, une personnalité qu'il faut arracher aux détails qui la masquent. Ses paysages ont une mélancolie muette, un silence pathétique que j'ai essayé de traduire », confie Ménardeau dans une interview au *Journal de Shanghai*, lors du séjour qu'il effectue en Asie en 1937-1938³⁷⁹.

L'art au service de la défense

Depuis la Première Guerre mondiale, le ministère de la guerre a su utiliser le talent des peintres français pour leurrer l'ennemi par l'art du camouflage. En effet, depuis la Renaissance avec la maîtrise de la perspective, les peintres italiens et européens ont développé la technique de l'illusion dans des scènes de trompe-l'œil très convaincantes. Principalement utilisé en peinture murale, le trompe-l'œil, ainsi que son nom l'indique, consiste à perturber la réception d'une image en jouant sur la confusion des surfaces décorées. Cet art de l'illusion ainsi que les multiples techniques de camouflage du règne animal pour tromper un prédateur sont autant d'exemples que l'armée va reprendre à son compte. En août 1915, une section de camouflage est officiellement créée par l'armée française pour dissimuler le matériel de guerre, les hommes et les chevaux. Lucien Victor Guirand de Scevola (1871-1950) et le décorateur nancéien Louis Guingot (1864-1948) parviennent à convaincre l'armée du bien-fondé de cette action consistant à utiliser des toiles ornées de peintures paysagères pour se cacher de l'ennemi sur le champ de bataille. Guingot est aussi le créateur de la première veste camouflée ou veste « léopard » qui ne convaincra pas, en dépit du succès qu'elle connaît par la suite. Plusieurs ateliers sont affectés à

³⁷⁸ Coupure de presse, Concarneau, octobre 1933, coll. privée Ménardeau/Rivière.

³⁷⁹ *Journal de Shanghai*, 30 mai 1938, coll. privée Ménardeau/Rivière.

cet usage et de nombreux artistes et décorateurs de théâtre, rompus à l'art du trompe-l'œil, y participent. Des peintres, engagés dans le courant pictural du cubisme, s'illustrent dans ces ateliers comme André Mare (1885-1932)³⁸⁰ (Fig. 4.)

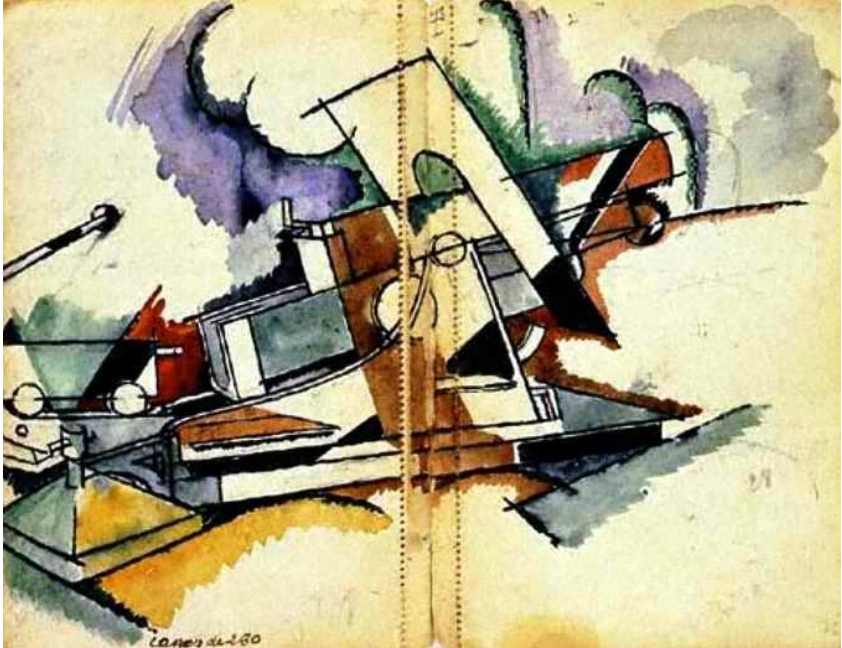


Fig. 4. André Mare, Aquarelle d'un projet de camouflage de canon, 1917.

Cet art de l'illusion va également être utilisé en contexte maritime et à plus grande échelle, sur des cuirassés français, britanniques et américains par la marine pour échapper aux torpillages des U-boat allemands. Le peintre de la marine britannique, Norman Wilkinson, invente la technique du *Dazzle Painting* encore dénommé *Razzle Dazzle* ou camouflage disruptif. Il s'agit de décorer les navires de guerre de motifs géométriques pour perturber la vision de l'ennemi, déformer les contours et gêner sa mise au point par rapport au trait de la côte³⁸¹ (Fig. 5 et 6). Ces différents exemples prouvent à quel point l'art peut se muer en arme défensive en cas de conflit grâce aux techniques de l'illusionnisme.

³⁸⁰ Fr. Tonnoli, L. Grafin, « Carnets de guerre. 1914-1918. André Mare ». Paris : Herscher, 1996.

³⁸¹ « Razzle Dazzle. L'art de la contre attaque », Exposition, Brest, Musée national de la marine, 20 octobre 2017-6 janvier 2019.

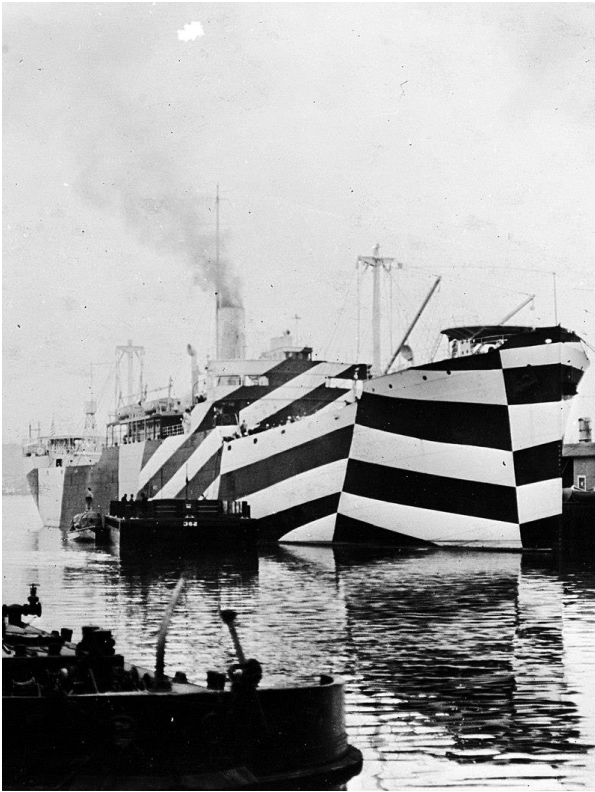


Fig. 5. Anonyme, « USS West Mahomet », photo N/B, 1919, Brest, Exposition « Razzle Dazzle. L'art de la contre-attaque », 2018.



Fig.6. Burnell Pool, « Le Mauretania en Dazzle Painting », huile sur toile, Liverpool, Merseyside Maritime Museum, 1920.

Ménardeau et L'Ile Maurice

L'artiste débarque une dernière fois à La Réunion le 11 octobre 1939 et expose le 12 décembre 1939 au Syndicat d'Initiative de Saint-Denis. C'est lors de ce dernier séjour à La Réunion qu'il va rejoindre l'Ile Maurice où l'attend un important défi pictural : utiliser ses talents pour contrecarrer des attaques aériennes de l'ennemi. Dans ce contexte, Ménardeau est contacté par l'artiste mauricien, Max Boullé, peintre et architecte, pour une vaste opération de camouflage à Port-Louis. Boullé avait été pressenti par l'armée britannique pour « maquiller » un bâtiment essentiel à l'approvisionnement des Mauriciens : le *Granary* ou silo à grains, bâti sur l'avancée du port de Port-Louis et très visible pour l'ennemi en raison de sa taille et de sa couleur rouge.

Quelle est l'importance du *Granary* de Port-Louis ?

Soucieux de son approvisionnement, le gouverneur de la colonie britannique mauricienne décide, en 1926, de construire un silo à grains pour assurer le ravitaillement de la population en riz, farine et sucre. Il est érigé en briques rouges sur le site dit de la Pointe-des-Forges, à l'entrée du port. Le chantier dure trois ans pour aboutir à la construction d'un bâtiment de 8 000 m² pourvu de deux étages, inauguré en 1931. Il devait être le plus grand silo construit dans l'océan Indien. Cette sage précaution insulaire de pourvoir au stockage des denrées importées, à l'abri des intempéries et des nuisibles, s'avéra indispensable dès le début du conflit de la Seconde Guerre mondiale. Les navires des Messageries Maritimes suspendent leurs lignes de cargos et de paquebots vers Maurice qui se retrouve coupée de Madagascar et de l'Europe. L'Ile, désormais privée de toute information et de ravitaillement, vit en plus dans la menace de bombardements japonais (Fig. 7).



Fig.7. The Old Granary Building, Ile Maurice, Port-Louis, © Dominic Sansoni, *Three Blindmen Photography*. [s. d]

Pour quelles raisons les Mauriciens choisissent-ils de s'adresser à Ménardeau ?

Un document figurant dans les archives de l'artiste en explique la raison et montre que sa qualité de peintre du département de la marine fut un argument décisif pour lui proposer cet important chantier :

« C'est le peintre Max Boullé qui fut pressenti pour camoufler le grenier à l'aspect trop visible par ses briques rougeâtres. On craignait une attaque des Japonais qui rôdaient par là. Max Boullé n'étant pas un spécialiste du camouflage savait que Ménardeau pouvait faire mieux, car il était peintre de la marine française et travaillait à l'Île de La Réunion. On fit donc appel à lui. En 1939 il débarqua à l'Île Maurice. Ainsi débuta le « maquillage » du grenier. Une précaution vitale d'autant que le riz devenait rare à Maurice. Ce grenier à riz fut donc peint et depuis la mer la transformation était déroutante. Ménardeau avait peint tout le grenier en lui donnant l'illusion d'un village³⁸² ».

Le chantier a vraisemblablement duré pas loin de six mois en considérant le départ de Ménardeau pour l'Île Maurice en janvier 1940 et un courrier du quartier militaire général de Vacoas, daté du 1^{er} juillet 1940 qui rend compte du projet abouti :

« Je certifie qu'en tant que président du Comité de Défense de la Sécurité de l'Île Maurice, j'ai requis Maître Maurice MENARDEAU pour assurer la tâche de conseiller technique dans le camouflage des silos de l'Île Maurice à Port-Louis. Le résultat de ce travail est remarquablement efficace et a été de l'aide la plus grande dans le camouflage réussi d'un bâtiment qui ne se prête pas à la dissimulation. Sans le concours de Maître Ménardeau, cette tâche n'aurait jamais été menée à bien aussi parfaitement³⁸³ ».

Deux photos de la collection privée du peintre restituent l'ampleur de ce travail étonnant où, par le miracle de l'illusionnisme, Ménardeau a su donner à cette masse rouge de l'entrepôt le visage d'un paisible village de pêcheurs (Fig. 8 et 9).

³⁸² Texte tapuscrit anonyme, sans doute destiné à un article, non daté, coll. privée Ménardeau/Rivière.

³⁸³ Lettre du Lieutenant-Colonel officier des Troupes de l'Île Maurice, 1940, coll. privée Ménardeau/Rivière.



Fig.8. Maurice Ménéardeau, photo N/B, « Le silo maquillé », © coll. privée Ménéardeau/Rivière, 1940.

La première photo offre une vue d'ensemble de l'édifice, « maquillé » pour ne plus être identifiable en tant que silo. Ménéardeau a utilisé de la peinture claire pour cacher la masse rouge des briques et faire ressortir les maisons et les arbustes du prétendu village de pêcheurs comme dans un décor de théâtre.

Le second visuel, en plan rapproché, permet de se rendre compte des effets picturaux en larges aplats pour créer l'illusion, depuis le rivage, de ce village inexistant. La technique par larges touches de couleurs est en quelque sorte identique à celle de l'impressionnisme où le décor prend forme dans une vision éloignée. Le détail du « canot », la barque du premier plan, est la touche du peintre de la marine qu'est Ménéardeau et qui excelle toute sa vie à représenter les différentes embarcations des gens de la mer.



Fig.9. Maurice Ménardeau, photo N/B, vue rapprochée du « village de pêcheur avec un canot », © coll. privée Ménardeau/Rivière, 1940.

Ce faux village de pêcheurs est un tour de force de la part de Ménardeau et de son équipe. Il précisera, dans ses archives personnelles, qu'il n'a pas été rémunéré et qu'il l'a fait dans un but patriotique.

Conclusion

Artiste talentueux, Ménardeau s'est découvert une vocation de peintre pendant la Grande Guerre. Durant l'Entre-deux-guerres il a été l'ambassadeur de la variété des paysages de l'océan Indien et, pendant la Seconde Guerre mondiale, il a révélé une autre facette de sa personnalité en se mettant au service de la défense par son art.