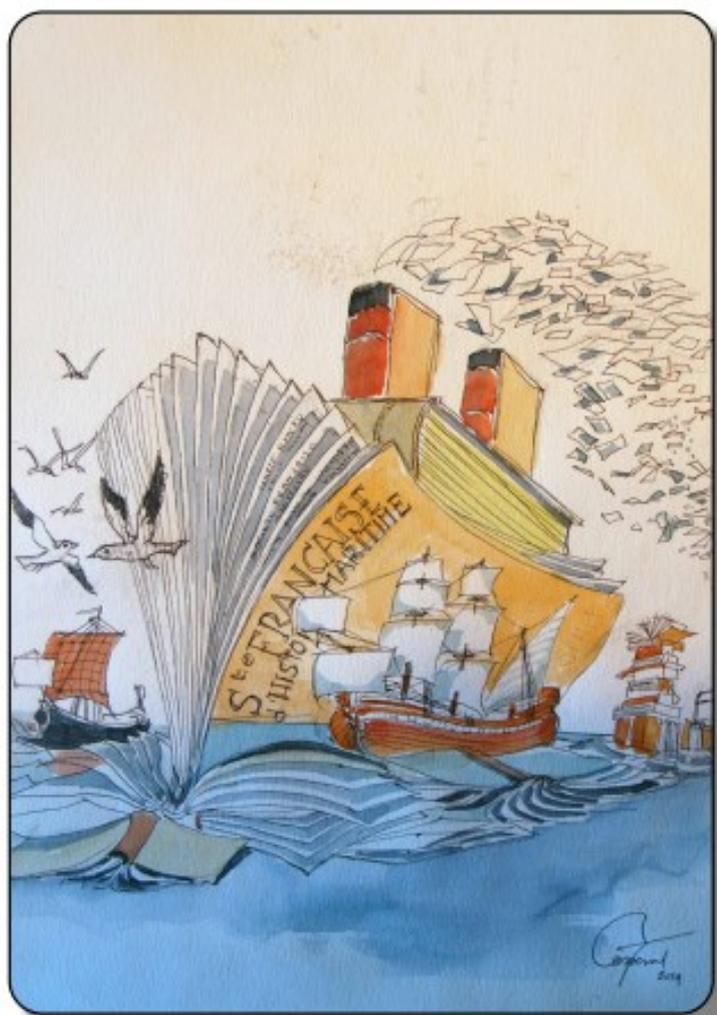


JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE :

Cette huitième édition de notre Journal de Bord vous parvient avec beaucoup de retard, et nous en sommes navrés. Il y a parfois des impondérables appelés « copyrights » qui peuvent perturber un travail, auxquels s'est ajouté le départ imprévu de notre maquettiste...
Merci à Heidrun Aumont d'avoir relevé le flambeau.



Ce numéro est maintenant « bouclé », et nous espérons que vous prendrez autant de plaisir à le lire que nous avons eu à le composer et à le mettre en forme : des vestiges passionnants que l'archéologie sous-marine nous révèle sans cesse aux navires historiques qui naviguent encore et toujours grâce à l'enthousiasme de leurs équipages, pour aboutir à ces recherches contemporaines absolument fascinantes qui tentent de « décarboniser les mers » (et ce, quelle que soit la taille de l'« engin flottant ») ...

De fait ce Journal de Bord met modestement en évidence ce qu'est l'histoire de la marine : une recherche constante de progrès techniques, une passion pour « la personnalité » des navires utilisés, et la volonté de vaincre, de s'approprier l'espace maritime. Et comment ne pas faire le lien entre le luxe des vaisseaux royaux des siècles passés et celui des yachts hors-norme que nous n'avons pu évoquer ici que trop brièvement ? Autant de sujets et de questions qui sont la raison d'être de la Société Française d'Histoire Maritime.

Dominique LINTNER
Rédactrice en chef du Journal de Bord

Faites-nous parvenir vos courriers, vos réponses et bien sûr vos suggestions à l'adresse suivante :



journaldebordsfhm@gmail.com



ÉDITO

1 / INFORMATIONS

2 / ACTUALITÉS

3 / ÉVÈNEMENTS À VENIR

4 / EXPOSITIONS

5 / PARUTIONS

6 / COURRIERS DES LECTEURS

1 / Les nouvelles de la SFHM



SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

**Remise du prix
Étienne Taillemite
de la SFHM
Archives nationales
Hôtel de Soubise
Mardi 14 mars à 14 h**

La séance a été suivie par une assistance de plus de 30 personnes. L'auditoire était très varié : étudiants, auditeurs informés grâce aux divers canaux utilisés pour la communication, et membres de la SFHM.

Trois interventions, toutes trois de grande qualité, se sont succédées :

Hervé Duval a présenté sa thèse intitulée « *Les sites fortifiés littoraux et insulaires de la façade Manche-Atlantique de l'Europe : territoires, échanges et pouvoirs au 1^{er} millénaire avant notre ère* » de manière claire et intéressante.

Alain Miossec, Professeur des Universités, Recteur honoraire et membre de l'Académie de marine, lui a répondu en s'attachant aux convergences et divergences de la vision d'un géographe et de celle d'un archéologue et a ensuite présenté une conférence sur « *La protohistoire au regard d'un géographe* ».

Ensuite, la thèse de **Nabil Erouihane**, « *La construction des armes navales en France de 1871 à 1961 : naissance et restructuration d'un système politico-industriel* » a été présentée par la sœur de l'auteur grâce au texte qu'il avait préparé et qui a permis de mesurer l'originalité d'un travail ambitieux et de grande qualité.

Hélène Richard
Vice-Présidente en charge du prix Etienne Taillemite

**La Société Française d'Histoire Maritime vous invite
à la remise du prix Étienne Taillemite 2022.
Les deux docteurs lauréats présenteront leurs travaux.**

Hervé DUVAL communiquera sur :
Fortifier le littoral et les îles de la façade Manche-Atlantique au cours du premier millénaire avant notre ère : résultats de recherche doctorale

Nabil EROUIHANE communiquera sur :
La « construction des armes navales » en France de 1871 à 1961 : naissance et restructuration d'un système politico-industriel

Alain MIOSSEC, professeur des universités et recteur honoraire, membre de l'Académie de marine, répondra au premier orateur et présentera une conférence sur :
La protohistoire au regard d'un géographe



1 / Informations

La SFHM souhaite la bienvenue à trois nouveaux adhérents :

Natacha ABRIAT

Intéressée par l'histoire maritime, elle a d'abord soutenu un master de l'École du Louvre portant sur l'amiral Pâris, puis commencé un master 2 en Histoire sur la *Royal Navy*, sous la direction d'Olivier Chaline, avant d'être reçue au concours de Conservateur du Patrimoine. Sa formation de conservateur lui a permis de faire un stage de six mois à l'*Historic Dockyard* de Portsmouth, qui abrite HMS *Victory* de l'amiral Nelson. Passionnée par l'histoire, l'histoire de l'art et la muséologie, elle est aujourd'hui Conservateur du Patrimoine, responsable du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la région Occitanie.



Alexandre AUDARD

Membre du laboratoire CESSMA (Centre d'études en sciences sociales sur les mondes africains, américains et asiatiques), il prépare à l'université de Paris sous la direction de Didier Nativel, une thèse en histoire de l'Afrique, intitulée *Diego-Suarez (Madagascar), 1885-1973 : de l'enclave militaire coloniale à la ville portuaire malgache histoire sociale et genre d'une expérience urbaine ouverte sur le monde*. Il est également l'auteur d'un livre tiré de son mémoire de master : *Libertalia. Une République des pirates à Madagascar. Interprétation d'un mythe (xvii^e-xxi^e siècle)*. Il a été publié en 2020 par les *Nouvelles Éditions Maisonneuve et Larose / Hémisphères éditions*, « Histoire ».



Thierry SARMANT

Archiviste paléographe et docteur habilité de l'université de Paris I, Thierry Sarmant est conservateur général aux Archives nationales. En 2016, il a été nommé au Service historique de la Défense, comme chef du département des fonds d'archives puis comme chef du Centre historique des archives. En 2018, il est devenu directeur des collections du Mobilier national avant de rejoindre les Archives nationales en 2022. Il est l'auteur de nombreux ouvrages, dont *Catherine II de Russie ou le sexe du pouvoir* (Calype, 2022).



1 / Nouvelles de la SFHM

Chez nos voisins de l'île de Jersey

Fondée en 1873, la *Société Jersiaise* s'intéresse à l'étude de l'histoire, de l'archéologie, de la langue ancienne, de l'histoire naturelle et de la conservation de l'environnement de l'île anglo-normande de Jersey. Son premier Bulletin annuel est sorti en 1875 et continue d'être le principal compte-rendu de ses activités.

La *Société Jersiaise* vient de lancer un nouveau site Internet qui lui permet désormais de partager ses collections numérisées et ses projets de recherche avec un public plus large. Elle a ainsi numérisé 150 ans du journal *Chronique de Jersey* (1814 à 1959). Ce journal, en langue française, est maintenant accessible en ligne sur le site <https://www.societe.je>

Les activités de la Société, en tant que société savante, sont organisées en "sections" pour l'étude des différents aspects de l'île : histoire, archéologie, langue jersiaise, géologie, entomologie, ornithologie, zoologie, bibliographie, botanique, photographie, biologie marine, météorologie, mycologie, histoire des jardins.

Il est facile de contacter la *Société Jersiaise* puisque Madame Valérie Noël, la bibliothécaire de la *Lord Coutanche Library* de la *Société Jersiaise* est française et se tient à votre disposition pour tous renseignements ou aide à la recherche. La collection de la Société comprend de nombreux documents en français et en anglais : livres, manuscrits, cartes, journaux, photos.

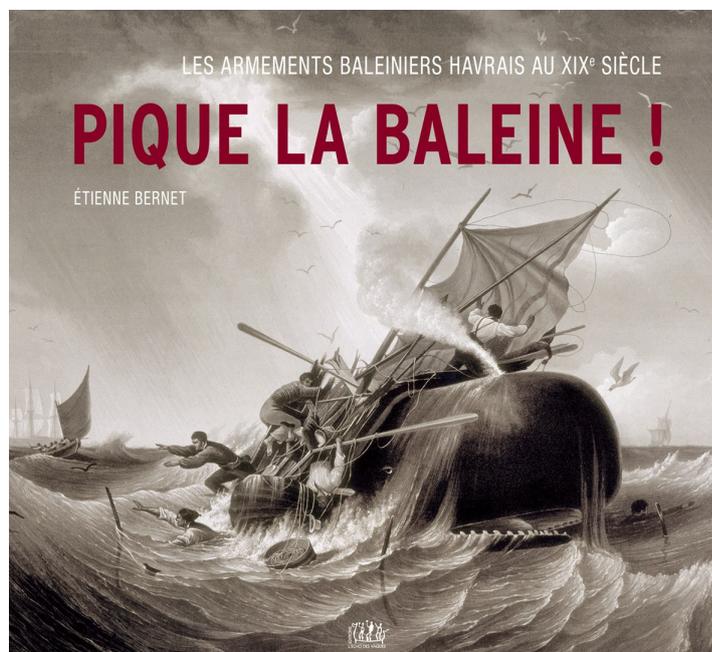
Contact : Tél : +44 1534 730538 Courriel : library@societe.je

Michel Aumont
Président de la SFHM



Nous avons la grande tristesse de vous informer du décès de **Étienne Bernet**, historien de la marine, survenu à Fécamp le 4 novembre 2022. Il devait recevoir le prix de l'Académie de Rouen le 10 décembre pour la publication de son récent ouvrage

"*Pique la baleine ! Les armements baleiniers havrais au XIXe siècle*", paru aux Éditions *L'écho des vagues*, 2022.



2 / Actualités « Vu de la Hune »

Les bateaux, comme les musées qui ensuite abritent leurs images, je devrais dire plutôt leur souvenir, sont des êtres vivants. Les navires possèdent effectivement un nom qui leur est propre, une date et un lieu de naissance, une marraine, une nationalité ... une âme qui vit dans et par leur équipage.

Lorsqu'un bateau meurt, c'est plus qu'une coque qui meurt. Quand un musée maritime meurt, c'est plus qu'un musée qui meurt ... aussi.

Les musées maritimes de France sont une grande chaîne de solidarité, une chaîne de port, mieux encore une chaîne d'ancre, tel est bien le mot. Si dans une chaîne un maillon se brise, c'est toute la chaîne qui est brisée.

C'est pour toutes ces raisons et bien d'autres que l'on s'attache aux bateaux, à leurs ports et à ces ports-musées qui sont à la fois leur dernier port d'attache et nos attaches.

Jean-Noël Beverini, 15 février 2019

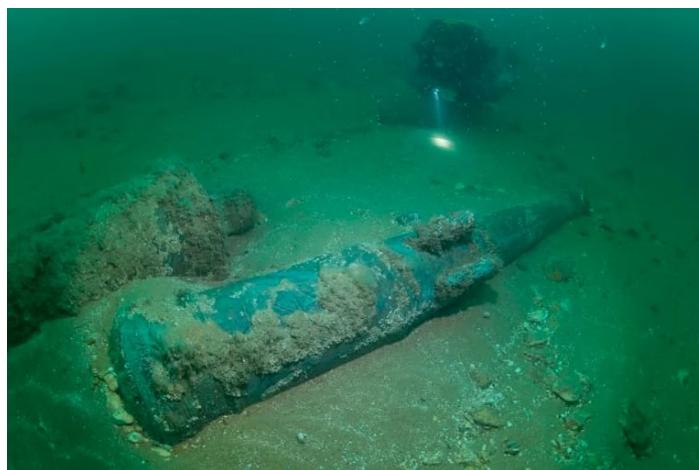
Ces quelques vers sont un beau préambule à la promenade à laquelle nous convient les bateaux présentés dans cette rubrique

Identification d'un navire hollandais du XVII^e siècle dans les eaux britanniques

La cargaison de dalles de marbre fin italien d'une épave protégée de la côte du Sussex a récemment permis l'identification de ce navire comme étant le *Klein Hollandia*. Construit en 1656 ce navire, qui appartenait à l'amirauté de Rotterdam, fut de toutes les batailles de la seconde Guerre Anglo-Néerlandaise durant les années 1665-1667. En 1672 le navire faisait partie de l'escadre de l'amiral de Haese chargée de l'escorte de la flotte qui revenait de Smyrne. À l'approche de l'île de Wight le convoi fut attaqué par l'amiral Holmes. Au deuxième jour de combats acharnés, le 23 mai 1672, le *Klein Hollandia* sévèrement endommagé et dont le commandant, Jan Van Nes, avait été tué pendant l'attaque, fut pris d'assaut par les Anglais. Mais sévèrement endommagé, le navire sombra avec tous les combattants tant hollandais qu'anglais à bord. Cette action apparemment anodine fut l'un des déclencheurs de la Troisième Guerre Anglo-Hollandaise.

Découverte en 2019, le travail sur l'identification de l'épave a été confié à Historic England, Cultural Heritage Agency de Hollande (RCE) et à la Nautical Archaeology Society : le travail d'identification de cette « épave inconnue d'Eastbourne » qui git à 32 mètres de fond a été mené tant sur l'épave elle-même (avec l'aide de plongeurs volontaires) que sur les documents d'archives. Les conditions de conservation de l'épave sont remarquables : la coque, des canons, des poteries italiennes et des tuiles de marbre forment un matériau d'études remarquable sur la construction des navires en Hollande au XVII^e siècle. Il a ainsi été démontré que les plaques de marbre proviennent des carrières des Alpes apuanes près de Carrare, et étaient probablement destinées aux décors intérieurs de maisons fastueuses.

Pour Gunay Uslu, secrétaire d'État à la Culture et aux Médias, « sans gestion responsable, des épaves comme celle-ci vont disparaître. D'où l'importance d'une étroite collaboration au niveau international avec des partenaires comme le Royaume Uni : c'est une aide précieuse dans la préservation de notre héritage maritime pour les générations actuelles et à venir ».



Deux canons découverts sur le site © Cathy de Lara

Bateau royal dans la Baltique : une découverte inédite sur le plan archéologique

Des archéologues suédois de l'université de Lund, viennent de publier une liste d'aliments retrouvés au fond de l'eau dans un état de conservation exceptionnel : il s'agit de fruits séchés, (des framboises, du raisins) du poivre, de la moutarde, du gingembre, du concombre, du safran, des amandes, des noisettes, des clous de girofle, au total 40 espèces d'épices et de fruits ont été répertoriées. Ces aliments ont été fossilisés dans les sédiments, mais leur forme est restée intacte pour la plupart. Les chercheurs rapportent que même après 527 années sous l'eau, le safran est tellement bien conservé qu'il possède toujours son arôme caractéristique.

La mer Baltique est connue pour être un excellent lieu de préservation des épaves, en raison de la température fraîche de l'eau autour de 9°C en moyenne, mais également de sa faible salinité. Ces deux facteurs empêchent la propagation d'un ver marin qui s'attaque normalement au bois des bateaux. Par ailleurs, certaines algues qui se déposent sur l'épave peuvent se décomposer et appauvrir certaines zones en oxygène, et cet environnement contribue à la bonne conservation de vestiges sous-marins.

C'est la première fois qu'un tel trésor végétal datant du Moyen Âge est retrouvé. Jusqu'ici seuls quelques rares récits mentionnent la consommation de ces aliments, mais il n'en existait pas de preuve archéologique.

Ces denrées très coûteuses étaient bien sûr réservées à une élite. On peut s'étonner de les retrouver toutes réunies dans une cargaison de bateau. Mais le contexte historique nous éclaire : ce bateau était celui du roi Hans I^{er} du Danemark. Lorsqu'il a coulé en 1495 suite à un incendie, le navire faisait route vers la Suède. Hans I^{er} voulait alors rétablir une union avec ce pays voisin. Et faire aussi une démonstration de puissance. D'où ce chargement fastueux. Précisons quand même que le roi Hans n'a pas coulé avec son bateau : il était en escale à terre, au moment de l'incendie.



Les clous de girofle retrouvés en excellent état dans l'épave d'un bateau du Moyen Âge
@FRANCK DAUMAS / RADIO FRANCE

Quelques liens qui nous ont été communiqués :

<https://www.smithsonianmag.com/smart-news/royal-medieval-pantry-spices-500-year-old-shipwreck-180981630/>

<https://www.heritagedaily.com/2022/11/14th-century-shipwrecks-discovered-in-sweden/145395?amp>

<https://www.heritagedaily.com/2022/12/new-study-of-uluburun-shipwreck-reveals-ancient-trade-network/145420?amp>

<https://www.popsci.com/science/daytona-beach-florida-shipwreck>

2 / Actualités: bateaux historiques

Triste fin pour le porte-avions *Le Foch* ancien fleuron de la Marine Nationale

Vendu au Brésil en 2000 et alors rebaptisé le *Sao Paulo*, il a finalement été désarmé en 2018 par la marine brésilienne. Le navire contenait des substances toxiques et devait dans un premier temps être démantelé en Turquie, au chantier naval Sok Denizcilik qui l'avait racheté en 2021 pour sa ferraille. Mais le pays a finalement refusé l'accès à ses eaux territoriales, alors que la coque passait déjà le détroit de Gibraltar. De retour au large de l'Amérique du Sud, le Brésil lui interdit de quitter ses eaux tout en lui refusant l'accès aux ports tant militaires que civils, un imbroglio qui n'est pas sans rappeler les dernières années de son navire-jumeau, le *Clémenceau*, entre 2003 et 2010. Le *Foch* a erré plusieurs mois en mer après ce démantèlement avorté, en attente d'un sabordement ou d'un torpillage : tous les spécialistes le considéraient comme « un colis toxique de 30 000 tonnes », sa coque contenant de l'amiante et des peintures toxiques. Depuis la fin de l'année 2022, le fantôme du porte-avions *Foch* a donc erré en mer, remorqué par une compagnie néerlandaise payée par le chantier turc. Celle-ci a dû envoyer en décembre un second remorqueur relever le premier, arrivé au bout de ses réserves de carburant et de vivres. L'attelage a fait un nombre incalculable de ronds dans l'eau, au large du Brésil, dans l'attente d'une décision. Coup de théâtre début janvier : alors que le remorqueur venait de commencer à s'éloigner sans autorisation des côtes avec l'ex-porte-avions, l'agence environnementale de Brasilia a demandé une intervention de la marine brésilienne, laquelle a annoncé avoir repris le contrôle de son ancien navire, sans donner plus de détails. L'ancien fleuron de la Marine nationale a été coulé le vendredi 3 février 2023. Les autorités brésiliennes ont indiqué ne plus avoir le choix en raison de l'état très dégradé de la coque. Le *Foch* git donc à 5000 mètres de profondeur, dans l'Atlantique. Le *Foch* a été en service sous pavillon tricolore pendant 37 ans. Il a notamment participé à la Force Alfa, pour sécuriser la première campagne d'essais nucléaires dans le Pacifique dans les années 1960, et aux opérations en ex-Yougoslavie entre 1993 et 1999.



Le porte-avions *Sao Paulo*, ex-*Foch*, en juin 2011. © Reuters

© Pierre Bouras
Fondation Belem

Le *Belem*, héros national pour les Jeux Olympiques de Paris en 2024

Le dernier trois-mâts barque français à coque acier en état de navigation, construit en 1896 et classé aux monuments historiques en 1984, le *Belem*, était de retour à Nantes, son port d'attache le 11 novembre 2022. Mais dès la mi-décembre le navire dût être amené à Saint-Nazaire, pour un chantier de rénovation inédit d'une durée de six mois : l'usure des tôles en acier situées sous la cale machine était telle qu'il a été jugé préférable, au lieu d'injecter des renforts d'acier dans les parties fragilisées, de procéder au remplacement de l'ensemble du bloc cale machine. Cette « opération historique sur un navire aussi ancien » a été confiée au chantier naval Clemessy, le coût des travaux étant estimé au minimum à 1,7 millions d'euros. Le 15 décembre 2022 le navire a été mis en cale sèche, la dépose des équipements de la salle machine a été effectuée le 5 janvier 2023 et le 6 janvier il a été procédé à la découpe du bloc usé (5 m de large, 2 m de hauteur pour un poids de 25 tonnes). Le bloc neuf sera mis en place vers la mi-mars 2023, les éléments de la salle seront réinstallés à la mi-avril, et il sera alors procédé aux premiers essais : le *Belem* sera ensuite à même de respecter son programme en participant au « Débord de Loire » à Nantes (du 31 mai-au 4 juin), à l'« Armada » de Rouen (du 10 au 18 juin), à la Fête du vin de Bordeaux (du 23 au 25 juin) et au 200^e anniversaire de Port-Vendres (2-3 septembre).

Mais surtout, preuve de l'importance toujours croissante portée au patrimoine historique navigant, c'est ce beau navire qui aura pour mission en 2024, après une navigation d'une dizaine de jours, d'amener la flamme olympique d'Athènes jusque dans le Vieux-Port de Marseille : le *Belem* et la flamme seront accueillis par une armada de plusieurs milliers de bateaux de toutes tailles. Une fête navale à la hauteur de l'évènement sportif !

Arrivée du *Belem* transportant la flamme olympique

Le retour sur mer de *La Boudeuse*

La Boudeuse était le nom de la frégate française sur laquelle Bougainville avait accompli son premier tour du globe au XVIII^e siècle. C'est dans cet esprit de découverte que Patrice Franceschi avait acquis tout d'abord une jonque chinoise en 1998, qu'il baptisa *La Boudeuse*, à bord de laquelle il réalisa plusieurs explorations entre 1999 et 2001, avant que celle-ci ne coule, victime d'un conteneur à la dérive ; et c'est en 2003 qu'il fit l'acquisition d'un trois-mâts qu'il baptisa également *La Boudeuse*. En 2009, P. Franceschi était engagé dans la mission *Terre-océan*, dans le cadre du Grenelle de la mer, mais faute de subventions, l'expédition fut suspendue et le navire avait rejoint Fort Saint-Louis pour y être mis aux enchères. En 2011, P. Franceschi s'est associé avec l'ONG de solidarité internationale ACTED, et en 2017 il cède sa participation de 50% à Bruno Ledoux. Une mission leur est alors officiellement confiée : « Avec votre navire, vous accomplirez un tour du monde passant par les lieux les plus emblématiques des défis environnementaux de notre temps (...) avec, à bord, des jeunes volontaires du service national universel (SNU). Au cours de cette grande aventure propre à fédérer notre jeunesse et à lui transmettre les valeurs que nous défendons (...), vous ferez des jeunes embarqués des "ambassadeurs du SNU" auprès de tous ceux qui suivront leurs aventures depuis les territoires de France »

J.-M. Blanquer, ministre de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports.



Ancien navire-école suédois, construit en 1916, *La Boudeuse*, longue de 46 m, peut accueillir 30 personnes à bord. © ERIC FEFERBERG/AFP



© Photo Anne-Lise Durif

À Rochefort, depuis le 22 janvier 2023, l'ancien brise-glace le *Noé* a pris la place de l'*Hermione* dans la forme de radoub Napoléon III. Le *Noé* devrait rester deux ans à l'Arsenal pour un réaménagement extérieur et intérieur, afin de préparer la seconde vie de ce bateau car le *Noé* aura désormais pour vocation de devenir un ambassadeur des enjeux écologiques marins. Le *Noé*, à son arrivée de Bordeaux, a mis une vingtaine de minutes pour entrer dans la forme de radoub de l'*Hermione*, entouré de remorqueurs et d'une centaine de curieux venus assister à son arrivée.

La technologie moderne



Le *Sailing Yacht A*. Cliché libre de droit

Des bateaux hors-normes

Improprement désigné comme étant le plus grand voilier du monde, le *Sailing Yacht A* est en réalité un yacht à moteur assisté par voile. Il est la propriété de l'oligarque russe Andrey Melnichenko et de son épouse. Ce bateau, 142,81m de long et 24,88 m de large, a coûté 417 millions d'euros. C'est le deuxième bateau du même nom, le premier n'atteignait « que » 119 m de long et n'avait coûté que 240 millions. Le choix de la lettre A est une astuce qui permet au propriétaire d'être en première ligne des registres maritimes. Le *Sailing Yacht A* a été construit au chantier allemand Nobiskrug en deux ans (2015-2017). Le design de ce navire est en tous points exceptionnel : étrave inversée, surface polie et hublots

cachés de l'extérieur (mais à l'intérieur les passagers ont une vue exceptionnelle sur la mer et les paysages côtiers), les mâts les plus hauts du monde qui culminent à 100 m de hauteur, une salle d'observation sous-marine de 18 m², un volume intérieur de 12 600 tonnes... tout dans ce bateau est absolument hors-normes. Le verre utilisé est à l'épreuve du feu et il est équipé de 40 caméras de sécurité.

Mais le titre de plus grand voilier du monde devrait être ravi à ce navire par *L'Orient Express Silenseas* dont le lancement est prévu pour 2026. Ce sera un bateau de « tourisme » avec notamment une suite présidentielle de 1 415m². Sa longueur : quelque 220 m de long et sa largeur : 25 m. Les trois voiles rigides de 1 500 m² chacune seront portées par des mâts de 100 m de haut.



© Maxime d'Angeac & Martin Darzacq

Le navire sera construit par les Chantiers de l'Atlantique. Il pourra accueillir jusqu'à 120 croisiéristes fortunés et ce sera « le bateau le plus vert » car propulsé par des moteurs à GNL (gaz naturel liquéfié).

Plus d'une centaine de curieux ont assisté le mardi 25 octobre 2022 à la mise à l'eau du *SeaKite* d'Yves Parlier, un catamaran tracté par une aile de surf : une technique qui peut être utilisée à bord de tous types de navires, de plaisance ou de transport maritime et qui réduit les besoins énergétiques. Le *SeaKite* est tracté par une voile et servira de démonstrateur et de laboratoire.



© Crédit photo : DR



Des modes de propulsion innovants

La startup Aqualines a obtenu le permis de construire pour un atelier de 6.000 m² dans le port de Bayonne, destiné à la construction d'un « véhicule à effet de sol. Ce véhicule sera capable de voler grâce à son moteur électrique ou pile à hydrogène entre 200 et 320 km/h sur un coussin d'air au-dessus de l'eau, sans déranger l'écosystème aquatique » (latribune.fr). Une solution de mobilité verte maritime.



Jules Brelaz Beyond the sea ©Paul Piquemal

Dans le même domaine, le projet de taxis volants sur l'eau : les *SeaBubbles*, des bateaux volants à hydrogène. Une reprise du principe de l'hydroptère avec lequel Alain Thébault avait battu un record de vitesse à la voile en 2009. Ce mode de transport aquatique pourrait permettre une réduction du trafic urbain avec la promesse d'« absence de tout bruit, de vagues, de pollution ». Des « foils », sorte d'ailerons immergées, maintiennent le bateau hors de l'eau à environ 50 cm au-dessus des vagues, grâce à la vitesse. En 2008, A. Thébault avait atteint la vitesse de 50 nœuds. Première livraison prévue : en 2023, sur le lac d'Annecy.

3 / Évènements à venir

TRIENNALE
**DÉBORD
DE LOIRE**

Débord de Loire, l'évènement nautique artistique de l'estuaire, du 30 mai au 5 juin 2023 : un rassemblement nautique inédit et éclectique qui convie, autour du fameux *Belem*, une grande variété de bateaux qui racontent les activités en Loire d'hier, d'aujourd'hui et de demain. La thématique du transport à la voile sera mise à l'honneur, évoquant autant des figures du patrimoine que des projets innovants comme le cargo à voile de Neoline, inspiré du *Belem*. La danse sous toutes ses formes invite à la fête : grands bals, ateliers d'initiations, spectacles pour petits et grands... le mot d'ordre est « Dansons sur la Loire ! » Au programme : découverte du patrimoine et des richesses du fleuve, véloparade, rencontre avec les acteurs du territoire sur les villages.



Grande Armada à Rouen du 8 au 18 juin 2023, soit la huitième édition de cette manifestation qui rassemble les plus beaux et les plus grands bateaux du monde. Chaque édition a reçu un nom qui lui est propre, et à chaque fois pour des raisons historiques : la première édition, en 1989, porta le nom de « Voiles de la Liberté » car elle célébrait l'anniversaire de la Révolution française ; le britannique *Kaskelot* fut le premier à entrer dans le port de Rouen, suivi par le *Belem* (qui, rappelons-le, sera le « porteur de la flamme olympique » en 2024). Lors de la parade finale, une foule immense était massée sur les

bords de Seine : cette première édition fut un succès complet. Suivirent l'« Armada de la Liberté » en 1994, ainsi appelée en commémoration du cinquantième anniversaire du Débarquement allié en Normandie, manifestation grandiose à laquelle participèrent 28 grands voiliers, 17 bâtiments militaires et une vingtaine de vieux gréements. En 1999 ce fut l'« Armada du siècle », ainsi nommée en commémoration de la fin du deuxième millénaire avec, en point d'orgue, le défilé sur les Champs -Elysées, survolé par la patrouille de France. En 2003, l'« Armada de Rouen » fut la dernière édition à porter un nom propre. Suivront l'Armada de 2008, celle de 2013, de 2019. Pour cette dernière, ce furent 7000 marins et 46 navires qui prirent part à la fête.

Rappelons que la visite des bateaux est gratuite, avec du 9 au 17 juin des concerts.



**LE RENDEZ-VOUS MONDIAL
DES GRANDS VOILIERS**



**3/ ÉVÉNEMENTS
À VENIR**

1 / INFORMATIONS

2 / ACTUALITÉS

3 / ÉVÈNEMENTS À VENIR

4 / EXPOSITIONS

5 / PARUTIONS

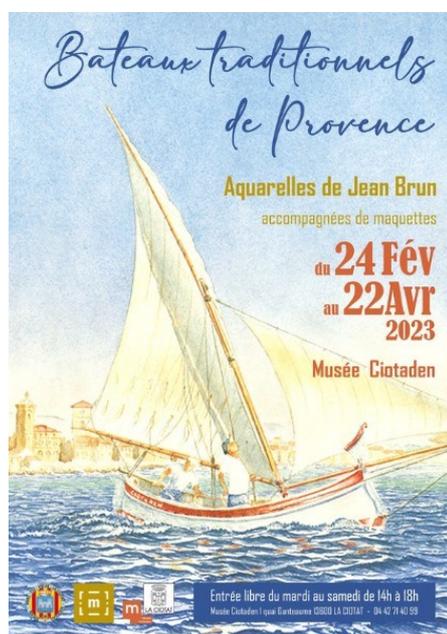
6 / COURRIERS DES LECTEURS

4 / Expositions

« **Planet or Plastic ?** », au MMM, Musée Mer Marine » de Bordeaux, depuis le 8 juin 2022 en collaboration avec le National Geographic. Le plastique est devenu un matériau à tel point banal dans nos vies que c'est à peine si nous en percevons notre dépendance. L'exposition « Planet or Plastic ? » a pour ambition de renverser cet état de fait en pointant du doigt la crise mondiale des déchets plastiques tout en mettant sur le devant de la scène les innovations apportant des solutions face à l'urgence de la situation. La planète ou le plastique ?



« **Trésors coupables – Pillages archéologiques en France et dans le bassin méditerranéen** » Musée d'histoire de Marseille, du 16 décembre 2022 au 12 novembre 2023. C'est une exposition qui a pour ambition de sensibiliser le public au problème du pillage et du trafic de biens culturels. Elle est labellisée d'intérêt national par le ministère de la Culture, coorganisée par les Musées de Marseille et la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) (Service Régional de l'Archéologie,) et est placée sous le patronage de l'UNESCO.



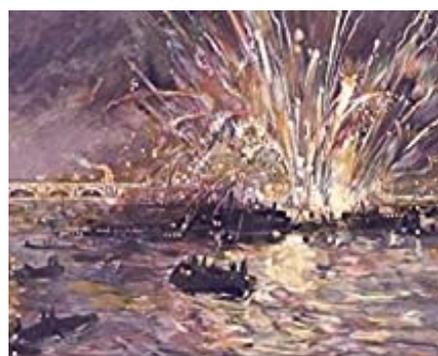
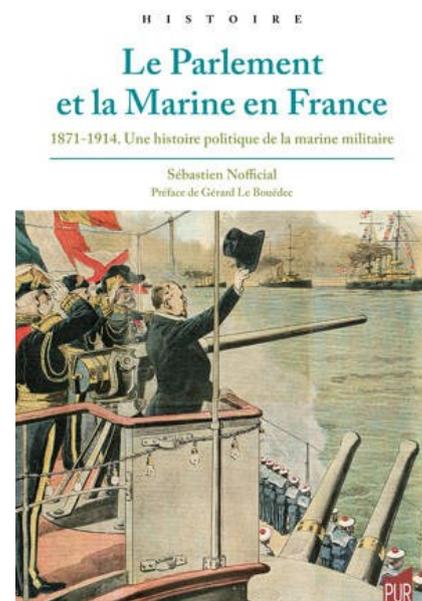
Trésors coupables Cliché libre de droit

« **Bateaux traditionnels de Provence** », exposition du peintre aquarelliste Jean Brun au Musée Ciotaden. Jusqu'au 22 avril 2023. L'artiste expose aquarelles et maquettes.

Nouvelles du Musée national de la Marine de Paris : le musée reste fermé pour travaux jusqu'à la mi-octobre 2023. Tout, depuis le projet culturel, l'architecture, la muséographie et le parcours de visite a été repensé. Désormais, en plus de présenter ses expositions permanentes et temporaires, l'institution ambitionne de devenir un grand forum international dédié à la rencontre et à l'échange autour des grands enjeux qui parcourent la planète bleue.

5 / Parutions

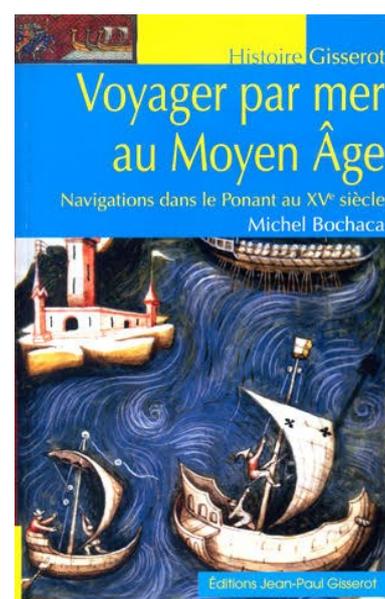
Sébastien Nofficial, "Le Parlement et la Marine en France, 1871-1914 », éditions PUR, 2023, 354 pages. Entre 1871 et 1914, la marine militaire française doit s'adapter aux mutations technologiques qui transforment la guerre sur mer alors que le régime parlementaire de la Troisième République s'affirme. Si l'inexpérience des parlementaires en matière navale limite d'abord leur contrôle sur les affaires de la Marine, les compétences grandissantes des élus et l'organisation progressive de leur travail imposent une influence croissante du Parlement sur la marine de guerre. Les parlementaires qui s'intéressent à la Marine sont d'autant plus nombreux que les débats autour des théories de la Jeune École attirent l'attention de l'opinion publique. Faut-il une flotte de cuirassés ou de petites unités rapides ? En outre, l'évolution des navires nécessite l'aménagement des ports et la réorganisation des personnels de la Marine. Ces changements mobilisent des intérêts financiers, humains et matériels, et doivent permettre à la France de maintenir une flotte influente. À travers l'étude des travaux parlementaires, cet ouvrage tente d'identifier les influences contradictoires s'exerçant sur la politique navale du pays. La défense des intérêts locaux et particuliers est le fait de véritables groupes de pression. De cette façon, ce travail met en avant l'ensemble des influences démocratiques s'exerçant sur la Marine entre 1871 et 1914.



« Sous les feux d'artifice » par Gwenaële Robert, éditions Le Cherche-Midi, collection Les Passe-Murailles, 2022, 256 pages.

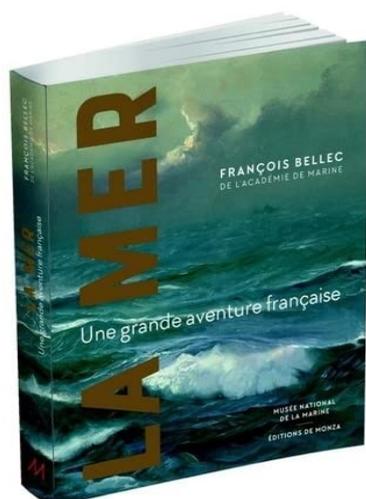
Le sujet principal de ce roman est le duel naval qui eut lieu au large des côtes normandes le 19 juin 1854 entre l'USS *Kearsage*, navire yankee, et le bâtiment confédéré le *CSS Alabama*. : le bâtiment sudiste s'était réfugié dans le port de Cherbourg, obligeant ainsi les Yankees à croiser hors des eaux territoriales en attendant que leur ennemi se décide à les affronter au large. La ligne de chemin de fer venait juste d'être achevée : le public parisien au lieu d'une inauguration de casino put assister à une naumachie... La défaite sudiste est l'exacte prévision de la fin des empires coloniaux. Un livre très bien écrit.

Il est intéressant de noter que ce combat naval a été reproduit en peinture par Louis Le Breton (1848-1866) peintre de marine et par Édouard Manet (1832-1883).



Michel Bochaga, Voyager par mer au Moyen Âge. Navigations dans le Ponant au XV^e siècle, Quintin, Éditions Jean-Paul Gisserot, 2023, 128 p.

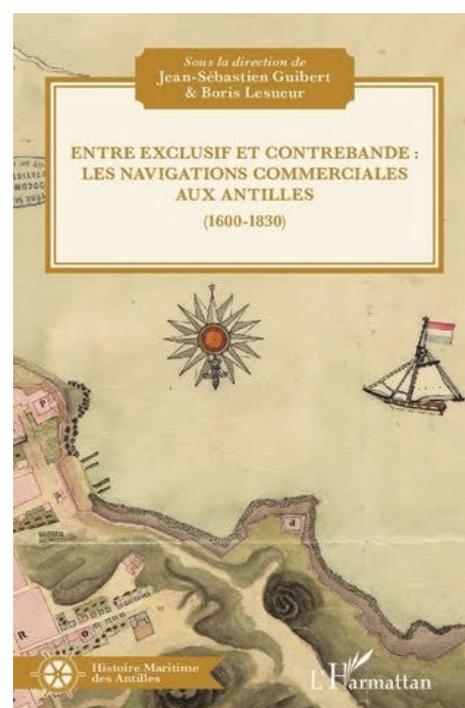
Comment naviguaient les marins au Moyen Âge.



« **La mer, une grande aventure française** », par le contre-amiral François Bellec, de l'Académie de Marine. Un tableau de la place de la France dans l'histoire maritime universelle, une histoire à la mesure de son emprise maritime, car la France possède la plus vaste mer du monde, derrière les États-Unis. « Cet ouvrage n'est pas une nouvelle histoire de la Marine française. Au moment où le musée national de la Marine [...] se métamorphose sur la colline de Chaillot, ce livre propose de parcourir ses collections en compagnie de ses conservateurs, en feuilletant au passage les belles pages de l'histoire de la mer. » Musée national de la Marine / éditions de Monza, 2021, 512 pages.

Jean-Sébastien Guibert, Boris Lesueur (dir.),
Entre exclusif et contrebande : Les navigations commerciales aux Antilles (1600-1830) Paris, L'Harmattan, 2022, 288 p.

L'Exclusif a-t-il jamais existé ? La question doit se poser aux Antilles, où le morcellement politique, la complémentarité des économies et les conditions de navigation ont toujours rendu difficile la constitution d'espaces économiques fermés. Dans une aire régionale très active, les navigations à différentes échelles - transatlantiques, hémisphériques, régionales, de voisinage - s'imbriquent au point que la distinction entre licite et illicite paraît insuffisante pour décrire la multiplicité des circulations. Le commerce légal, l'interlope, et la contrebande, sont autant de possibilités complémentaires offertes entre le XVIIe et le XIXe siècle, à l'opportunité des acteurs maritimes. Des contributions réunies dans cet ouvrage, émerge un espace économique régional antillais dynamique et déjà intégré à l'époque des plantations esclavagistes. Ce volume est issu des journées d'études organisées au sein du laboratoire AIHP-GÉODE en octobre 2019 sur le campus de Schoelcher de l'université des Antilles.



« **Silently smuggled and invisibly dyed: The trans-pacific smuggling of semi-processed Asian textiles and Peruvian bullion in the Spanish Colonies and at sea, 1547-1800** ». Par Wim de Winter, 2021. L'histoire des échanges commerciaux trans-pacifiques : les marchés intérieurs (la soie comme meilleur exemple) non dépendants du commerce européen.

L'histoire économique transpacifique nous montre comment les activités commerciales maritimes centrées sur l'Espagne n'étaient pas tout ce qui se passait dans et à travers le Pacifique. Du XVIe au XVIIIe siècle, la contrebande de soie et de textiles chinois vers les colonies espagnoles a constitué un problème persistant pour les autorités coloniales. La soie de la route des galions de Manille était passée en contrebande d'Acapulco au Pérou. Des trains muletiers l'ont ensuite transporté jusqu'à la « capitale de l'argent » de Potosí. Alors que les autorités espagnoles ont tenté à plusieurs reprises de réduire cette contrebande, elle a effectivement sapé le marché colonial européen, donnant lieu à une « économie subversive ». Cet article explore le commerce de contrebande de la soie et des lingots entre la Chine et le Pérou, révélant un échange transpacifique plus complexe au-delà des routes impliquant le « galion de Manille » espagnol.

5/ PARUTIONS

1 / INFORMATIONS

2 / ACTUALITÉS

3 / ÉVÈNEMENTS À VENIR

4 / EXPOSITIONS

5 / PARUTIONS

6 / COURRIERS DES LECTEURS



Le CSS Alabama

L'épopée engloutie
du croiseur confédéré

Max Guérout,
Gordon Watts et Joë Guesnon

Max GUÉROUT, Gordon WATTS et Joë GUESNON,
Le CSS Alabama. L'épopée engloutie du croiseur
confédéré. CNRS éditions, 382 p.

Qui sait encore que la guerre de Sécession américaine s'est aussi déroulée en France, au large des côtes de Cherbourg ? C'est ce que racontent précisément les trois archéologues-historiens. Compte-rendu de lecture à venir dans la Chronique d'histoire maritime de juin 2023.



Jean Doublet

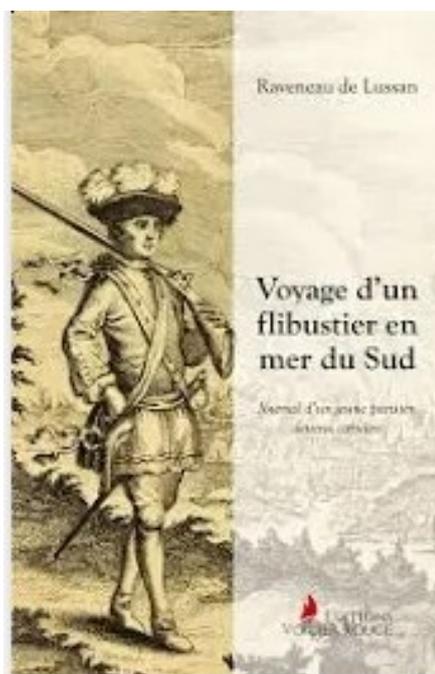
Journal d'un corsaire de Louis XIV

Édition établie et annotée par Rémi Blanchet

EDITIONS
VOILIER ROUGE

Doublet Jean
Journal d'un corsaire de Louis XIV, présenté
par R. Blanchet.
Éditions Voilier Rouge, 2022, 290 pages.

Une version en français moderne des souvenirs
d'un marin embarqué à sept ans et qui navigua
pendant 50 ans, de la mer du Nord, au Cap -



Raveneau de Lussan Voyage d'un flibustier en
mer du Sud, Éditions Voilier Rouge, 2022,
194 pages.

L'histoire d'un gamin qui s'embarque les îles d'Amérique et qui se retrouvera membre de redoutables équipages de corsaires qui écument la côte du Pacifique.



Société Française d'Histoire Maritime



journaldebordsfhm@gmail.com



Suite à vos courriers:

Erratum dans le dernier **Journal de bord**: une erreur s'est glissée p.6. La légende de la photo en bas de page est erronée (Aplet vrac museum). Il s'agit d'une coupe effectuée au niveau de la quille d'une épave de la Hougue réalisée par Teddy Seguin à l'occasion d'une opération du Drassm. Avec toutes nos excuses.

Directeur de publication: Michel Aumont
Rédactrice en chef: Dominique Lintner
Maquettiste: Heidrun Aumont



S F H M

Société Française d'Histoire Maritime

6 / COURRIERS

1 / INFORMATIONS

2 / ACTUALITÉS

3 / ÉVÈNEMENTS À VENIR

4 / EXPOSITIONS

5 / PARUTIONS

6 / COURRIERS DES LECTEURS