

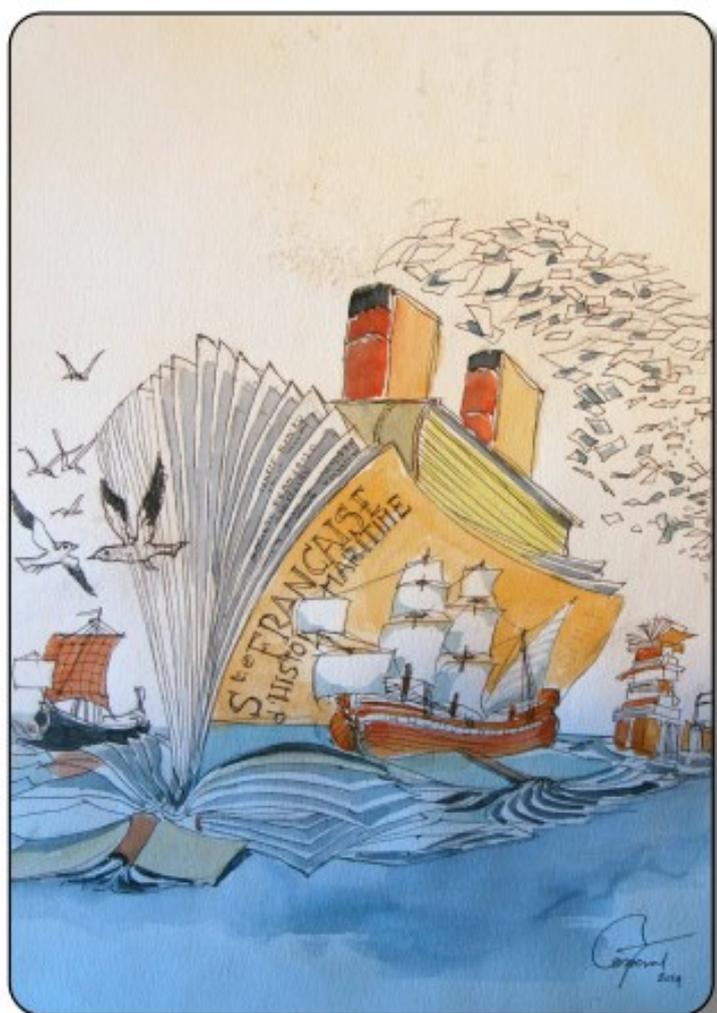
JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE

Le submersible *Titan* a disparu le 18 juin 2023 dans l'Atlantique Nord au large de Terre-Neuve. Exploité par la société OceanGate, cet engin était destiné à organiser des plongées touristiques payantes sur l'épave du *Titanic*. Pensant pouvoir retrouver les hommes du bord, pendant cinq jours, tous les efforts possibles ont été déployés pour tenter de localiser le petit submersible, chacun supputant les chances de survie en fonction de la consommation en oxygène des cinq passagers. Le submersible avait en fait imposé pour une raison encore non élucidée et des débris ont été retrouvés éparpillés par 3 800 m de fond, non loin de l'épave du *Titanic*. Avec parmi eux des restes humains. Les cinq passagers étaient :

Paul -Henri Nargeolet, un Français spécialiste de la plongée à grande profondeur et spécialiste du *Titanic* : à ce titre il avait déjà effectué une dizaine de plongées sur l'épave du paquebot mythique. Hamish Harding, homme d'affaires britannique, passionné d'explorations extrêmes ; Shazada Dawood, un homme d'affaires du Pakistan connu pour ses actions philanthropiques et son fils de 19 ans ; Stockton Rush, le fondateur et PDG d'OceanGate Expéditions. Un évènement dramatique qui a tenu le monde maritime au sens large du terme en alerte. D'aucuns allant jusqu'à parler de la « malédiction du *Titanic* ».



Nous laisserons la parole à Paul-Henri Nargeolet, au travers de quelques citations prises dans son ouvrage « Dans les profondeurs du *Titanic* », paru en mars 2022 chez Harper Collins. Le livre s'ouvre sur son journal de bord avec la toute première vision du *Titanic*, le 25 juillet 1987 : « la proue du *Titanic* vient de surgir dans le faisceau des projecteurs... sous nos yeux la plus belle image que l'on puisse avoir de l'épave : la plage avant, avec les treuils, les chaînes d'ancres, toujours en place soixante -quinze ans plus tard. Le spectacle est saisissant : à cette profondeur, la vie marine se réduit au minimum... » Et après, avoir dangereusement frôlé la carcasse du *Titanic*, ces quelques mots prémonitoires : « par 3 800 mètres de fond, le droit à l'erreur n'existe pas, on est bien conscient d'être seul ».

ÉDITO

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



© Imago / ABACA

Indépendamment des problèmes techniques et administratifs suscités par la collecte d'objets et leur mise à disposition du public, l'impression qui se dégage du livre de Paul-Henri Nargeolet est bien sûr son extrême empathie pour toutes les victimes du naufrage, mais aussi sa colère contre les erreurs commises, notamment l'indifférence aux six messages qui avertissaient de la présence d'icebergs, cette indifférence qui a conduit au drame. Après la collision, « sur le moment, personne ne s'inquiète, à l'exception du Capitaine Edward Smith qui demande à Thomas Andrews de l'accompagner dans sa visite des cales. Les deux hommes comprennent immédiatement que la situation est désespérée. Mais, dans un premier temps, il faut éviter la panique ». L'évacuation est organisée, les détails du naufrage sont connus. Mais Paul-Henri Nargeolet conclura sur un autre élément souvent occulté du drame : « Les historiens sont maintenant d'accord sur un point : même s'il y avait eu plus de canots disponibles, ils n'auraient servi à rien, car ils n'auraient pu être mis à l'eau à temps. »

Une désinvolture quant aux dangers de la mer qui se répète peu ou prou au fil des siècles. Et qui s'est avérée fatale aussi pour l'expédition touristique *Titanic 2021*. Tous les moyens mis en œuvre à l'échelle internationale pour tenter de sauver les membres de l'équipage que l'on croyait, que l'on espérait en vie, étaient inutiles : l'implosion catastrophique en quelques millisecondes avait tout détruit, le bateau et ses cinq occupants, dont la mort fut presque instantanée.

Pierre-Henri Nargeolet dans la conclusion de son livre avait écrit : « le *Titanic* ne refera jamais surface. La vérité sur son naufrage, oui. Même si les légendes du *Titanic* sont belles, la réalité est plus puissante que la fiction. » Soit une belle affirmation du besoin de savoir, de comprendre, qui est celle de tous les historiens de la mer. Certains membres de la SFHM ont connu personnellement Paul-Henri Nargeolet : j'espère que ces quelques lignes leur rappelleront cet homme si enthousiaste.

Dominique LINTNER
Rédactrice en chef du *Journal de Bord*

ÉDITO

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

1 / Les nouvelles de la SFHM



La SFHM a le plaisir d'accueillir un nouveau membre



Philippe Clairay est docteur en histoire contemporaine, spécialiste du tourisme littoral. Ses recherches portent sur l'histoire des sociabilités, des loisirs au sein des stations balnéaires, véritables laboratoires de pratiques culturelles, matérielles et immatérielles. L'intégration d'une unité de recherche de l'université de Rennes 2 et d'équipes de chercheurs internationales lui ont permis de participer à de nombreux colloques et de publier sur son sujet, en France et à l'étranger. Son axe principal de recherche est l'histoire du tourisme balnéaire et des aménagements littoraux français. Philippe Clairay est membre du comité de direction de l'Association Méditerranéenne de Sociologie du Tourisme (Associazione Mediterranea di Sociologia del Turismo) - Université de Bologne-Alma Mater, membre du comité scientifique de OUT (Osservatorio Universitario sul Turismo) - Université de Naples-Federico II et il est le président du Réseau Européen du Cuivre – sites, patrimoine et savoir-faire.

Au nom de la SFHM, notre président, Michel Aumont, a été invité à donner une conférence en République d'Irlande au *Rosslare Harbour Maritime Heritage Centre*. L'intitulé de la communication était *Maritime and Social Relations between Ireland and Normandy over the centuries*. Cette conférence d'une heure en anglais s'est tenue le 17 juin 2023, en présence de Son Excellence Vincent Guérend, ambassadeur de France en Irlande. Michel Aumont a été invité à revenir, l'an prochain, donner une autre conférence. Il est vrai que cette partie de l'Irlande, le comté de Wexford, tient tout particulièrement à développer les liens avec la Normandie, dont elle se sent proche par l'histoire, le patrimoine et les relations sociales. Elle souhaite aussi confirmer et appuyer le développement d'une liaison régulière par ferry entre Rosslare et Cherbourg. Un compte-rendu de cette rencontre sera publié dans le prochain numéro de la *Chronique*.



Vincent Guérend et Michel Aumont

Appel à contribution

Pour s'associer aux commémorations des 80 ans de la Libération de la France, Le Conseil d'administration de la SFHM envisage de réaliser un numéro spécial de la *Chronique* en 2024, l'histoire maritime ayant toute sa place dans ce grand moment de l'histoire.

Tous nos amis lecteurs et abonnés sont bien sûr invités à contribuer à l'élaboration de ce numéro : les propositions d'articles sont à adresser à **Thierry Roquincourt**, le rédacteur en chef de la *Chronique* webmasterpresident@sfhm.asso.fr. Les règles typographiques sont à télécharger sur le site de la SFHM

1 / Les nouvelles de la SFHM

Colloque à Lorient :

Sous l'impulsion de **Jacques de Certaines** et d'**Anne Le Coz** la délégation Bretagne organise un colloque à Lorient le 21 novembre prochain à la cité de la Voile : « Colloque sur les contextes socio-historiques des innovations dans la marine » avec, entre autres, des communications d'**Éric Rieth**, **Patrick Villiers**, **Hélène Richard**.

« Depuis plusieurs dizaines d'années, les archéologues maritimes, comme par exemple le Danois O. Crumlin-Pedersen, avaient souligné que l'exploration d'une épave ancienne devait aussi fournir des « informations sur les aspects importants de la vie sociale d'autrefois » permettant, comme l'a redit plus tard E. Rieth, l'analyse historique du système nautique dans son cadre socio-économique. Plus récemment, les historiens et sociologues de l'innovation ont mis en avant des concepts comme les révolutions paradigmatiques, l'appropriation socio-technique, les innovations de rupture, l'acteur-réseau et le processus de traduction (cf l'article publié dans la *Chronique d'Histoire Maritime*, n°90, juin 2021, pages 79-90)

Contact : J.de Certaines, délégué Bretagne de la SFHM, jacques.de-certaines@orange.fr

Un nouveau directeur pour le Musée national de la Marine :

Le ministre des Armées, Sébastien Lecornu, et la secrétaire d'État auprès du ministre des Armées, chargée des anciens combattants et de la mémoire, Patricia Miralles, ont choisi **Thierry Gausseron** pour succéder à Vincent Campredon à la tête de l'établissement public du Musée national de la Marine.

Diplômé de l'École navale, titulaire d'une maîtrise de philosophie et ancien élève de l'École nationale d'administration (ENA), puis administrateur général de l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles, Thierry Gausseron succède au commissaire général de la Marine Vincent Campredon -à la tête du Musée national de la Marine depuis 2015-.

Le Musée national de la Marine est engagé depuis 2015 dans un vaste chantier de refondation. Ce chantier a porté à la fois sur la transformation et la modernisation du musée dans ses six emprises (Brest, Dugny, Paris, Port-Louis, Rochefort et Toulon) et sur la rénovation architecturale, muséographique et scénographique complète du palais de Chaillot, où le musée est implanté depuis 1937.

Le site du palais de Chaillot rouvrira ses portes au public au mois de novembre 2023.



1 / Les nouvelles de la SFHM

Réunion de la délégation Méditerranée de la SFHM, à Marseille, au siège de La Navale, le 23 mai 2023.

Notre délégation a été accueillie dans les locaux marseillais de la Navale, proche de la forme 7 (bassin de radoub). Cette association a pour objectif de faire connaître les activités liées à la construction et à la réparation navale à Port de Bouc (construction), La Ciotat (construction), La Seyne (construction) Marseille (réparation) et Toulon (arsenal). L'association, comme centre d'interprétation, fait œuvre patrimoniale en proposant des visites de ses locaux, actuellement en perspective de déménagement.

La Délégation a été reçue par **Bruno Terrin**, président de la Navale qui a présenté leur importante collection de matériels, d'outils, maquettes et machines depuis la construction traditionnelle en bois jusqu'à celle en matériaux composites. Une démonstration a été faite du fonctionnement d'un moteur, monté à l'origine sur un ponton-grue daté des années 30 du XX^e siècle.

Après le déjeuner, pris à proximité des chantiers, M. Terrin, et ses collaborateurs, a exposé leur projet d'installation IMMERSIUM sur le site de la Joliette (J 4) en occupant deux zones : en intérieur (gare maritime) pour les matériels et outillages liés à la construction et réparation navale, et en extérieur, dans un espace ouvert au public, pour des navires spécialisés dont un sous-marin d'exploration.

Une réunion interne à la SFHM a prolongé cette visite. **Patricia Payn-Echalier et Philippe Rigaud** ont présenté l'état de la préparation d'une prochaine rencontre à Arles. Celle-ci commencera dans les locaux des Archives communales (Espace Van Gogh) à l'invitation de la conservatrice (Mme Rebuttini). Après la projection d'un diaporama dédié à Arles et au Rhône aux XVI^e et XVII^e siècles, Patricia Payn-Echalier et Philippe Rigaud exposeront les résultats de leurs travaux de recherche sur Pierre Giot, capitaine marin arlésien sous l'Empire, préposé à la Santé à l'embouchure du Rhône et en relation épistolaire avec le maire d'Arles. Après le déjeuner, une visite du Musée départemental d'Arles, avec les résultats



Bruno Terrin, président de La Navale, présentant une maquette.



2 / Vu de la Hune

Épaves inconnues en Méditerranée

Une équipe de vingt chercheurs archéologues ont découvert en mer Méditerranée trois nouvelles épaves. Et ils ont pu collecter des images des trois épaves romaines qui avaient été découvertes par l'océanographe **Robert Ballard** et l'archéologie **Anna Marguerite McCann** entre 1980 et 2000.

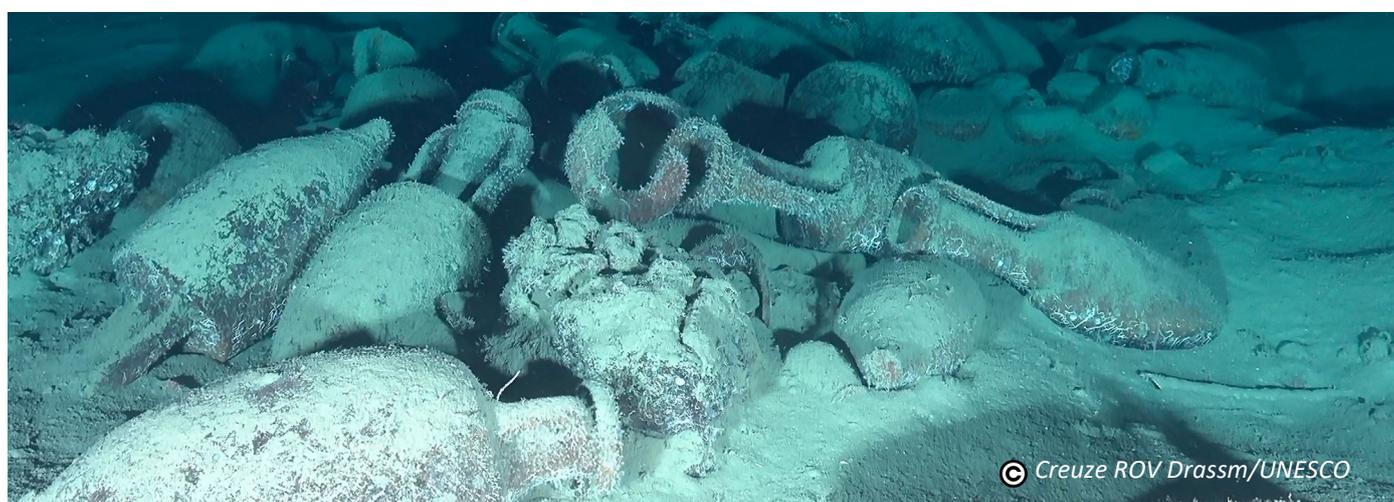
Cette équipe internationale avait embarqué à bord du vaisseau de recherche français l'*Alfred Merlin* pour une expédition de quatorze jours fin août début septembre. Les recherches ont été menées à l'aide de véhicules sous-marins téléopérés (ROV) sur les bancs de Skerki en Tunisie et le long du canal de Sicile en Italie. Les ROV peuvent atteindre des profondeurs inaccessibles aux plongeurs (jusqu'à 700 /900 mètres). Les bancs de Skerki et le détroit de Sicile ont été pendant plus de 3 000 ans des routes aussi fréquentées que dangereuses, dangereuses car peu profondes et hérissées de rochers (dont certains se trouvaient parfois à moins d'un mètre de profondeur). Ce qui explique la richesse archéologique sur plus de 3 000 ans.



© Yannick milliner
MarineTraffic.com

L'un des ROV, l'*Hilarion*, a exploré la zone la plus dangereuse des bancs de Skerki : la barrière de Keith. C'est là qu'ont été découvertes les trois épaves. Deux d'entre elles peuvent être datées de la fin du XIXème -début du XXème. L'une présente des structures métalliques sans trace de cargaison avec des bossoirs tournés vers l'extérieur, ce qui peut signifier que l'équipage avait évacué le navire. La seconde semble être un bateau de pêche en bois. Quant au troisième pourrait être un navire marchand du premier ou du deuxième siècle de notre ère : il transportait des amphores ou des contenants à deux poignées et col étroit, modèle fréquent pour le transport du vin. Les chercheurs espèrent pouvoir identifier ces navires. Et parallèlement de nouvelles investigations sur trois épaves romaines du premier siècle avant notre ère permettent d'espérer en savoir plus sur les navigations qui sillonnaient la Méditerranée.

D'après Ashley Strickland, CNN, 8 juin 2023.



© Creuze ROV Drassm/UNESCO

2 / VU DE
LA HUNE

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT



2 / Vu de la Hune

Une légende urbaine qui date de plus de 80 ans :

le sous-marin HMS E5 2 de la Royal Navy enfoui dans un parc à Dartmouth.

C'est lors des travaux de remblais entrepris en 1920 afin de transformer les vasières existantes en espaces verts que le sous-marin aurait été utilisé pour faciliter l'aménagement de ce qui allait devenir le Coronation Park (ouvert en 1937). Grâce à un radar pénétrant le Dr Simon Roffey (lecteur en archéologie) et le **Dr David Ashby** (directeur du Laboratoire d'Études des sols de l'Université de Winchester) ont pu discerner les contours de ce qui pourrait être le sous-marin ainsi que ceux d'un torpilleur allemand, plus long et plus étroit. Les deux chercheurs avaient été mis en alerte par le dépouillement des archives réalisées par le lieutenant Tom Kemp (enseignant au Britannia Royal Naval College) qui avait mis un nom sur cette épave comme étant le HMS E52.

Les chercheurs se sont concentrés sur la pointe du parc qui au total couvre une superficie 80 fois plus grande que le sous-marin. Des restes ont certes été localisés, mais il est impossible de retrouver le contour exact du navire et celui de son kiosque. Et quel que soit l'objet enterré, « il y a fort peu de chance que l'on puisse retrouver la moindre ressemblance avec un sous-marin ».

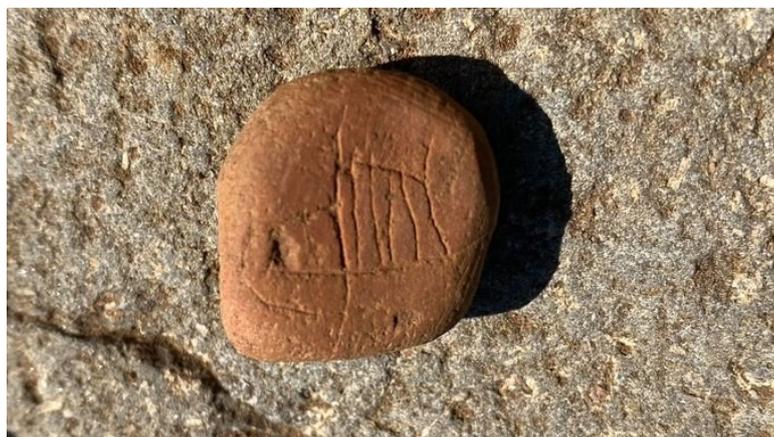
Le E52 -s'il s'agit bien de lui- est enfoui sous le coin nord-est du parc, tandis qu'à angle droit se trouve un second objet métallique semblable au S 24, un destroyer lance-torpilles allemand : les deux bateaux auraient été achetés pour de la ferraille. Les positions respectives de ces deux navires correspondent à une photo aérienne des années 1920 montrant un sous-marin et un autre bateau échoué sur les vasières.

Pour compliquer le défi d'identification une autre légende concerne ce sous-marin enfoui : les troupes américaines stationnées lors de la Deuxième Guerre mondiale auraient enterré une partie de leur équipement plutôt que de le rapatrier. L'équipe de chercheurs est en attente d'autorisation pour creuser certains endroits.

D'après lieutenant Tom Kemp Royal Navy Forum

Vaisseau viking

Découverte en Islande sur un bloc de grès d'une représentation de vaisseau viking. La pierre a été retrouvée dans les fondements d'une construction de 31.4 de longueur qui était selon toute vraisemblance un poste avancé dans l'exploitation des ressources naturelles. Sculptée vers 800 après J-C. cette pierre représente un vaisseau sous voiles, d'environ 1 cm de largeur. Les archéologues pensent qu'il s'agit de la plus ancienne représentation de navire en Islande.



© Bjarni F. Einarsson

Site archéologique de Stöð près du village de Stöðvarfjörður (municipalité de Fjarðabyggð, côte est de l'Islande).



2 / Vu de la Hune

Archéologie en Chine

En octobre 2022 des archéologues chinois ont découvert deux épaves en mer du Sud : leurs cargaisons de porcelaine de l'époque Ming et les poutres de bois qu'elles contenaient ont permis de faire remonter le naufrage à environ 500 ans, donnant ainsi de précieuses indications sur la Route de la soie.

Les deux épaves gisent par 1500 m de fond, elles « semblent relativement bien préservées et recèlent beaucoup d'artefacts culturels ». L'une est datée de la dynastie Honzy, 1488 à 1505 (époque Ming), et transportait du bois de kaki et des céramiques (plus de 100 000 pièces) ; l'autre, datée de la période Zheng (1506-1521), avait une cargaison de plus de 100 000 bols, assiettes et plats empilés les uns dans les autres, dont les décors peints sont visibles sous le sable et la boue.

Les archéologues ont pu établir que ces bateaux ne suivaient pas la même direction et les épaves ayant été retrouvées à 20 km l'une de l'autre, il est possible d'en déduire que les bateaux suivaient la même route en sens inverse. En 2018, le Centre national d'Archéologie et l'institut Recherche a été doté d'un laboratoire d'archéologie en eaux profondes : trois phases successives de recherche ont pu être planifiées avec cinquante plongées à la clé, entre mai et avril 2023.



Avec l'aimable autorisation de l'Administration nationale du patrimoine culturel de Chine



© Navyphotos – Public Domain

Deux sous-marins allemands

poseurs de bombes de la Première Guerre mondiale ont été retrouvés aux îles Shetland. L'un d'eux a été identifié comme étant le SM UC-55 qui envoya par le fond pas moins de 9 navires. Son équipage était composé de 26 marins et officiers commandés par le Lieutenant de vaisseau Horst Rühle von Lilienstern. Une inondation des compartiments avant due à la perte du trim entraînant le bâtiment vers le fond, le lieutenant von Lilienstern ordonna de faire surface et de se préparer au sabordage. Mais repéré par le chalutier *Moravia* et les destroyers *HMS Tirade* et le *HMS Sylvia* il fut envoyé par le fond avec tout son équipage. L'épave a été repérée en 1985 à 105 mètres

de profondeur.

Header Image: Two German Type UC II submarines

https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FUnterseeboot_type_UC_II&psig=AOvVaw0bokGQ9m8AgG3PMqcKACFk&ust=1691558906532000&source=images&cd=v

3 / Expositions

Expo Plongée sonore avec les cétacés

L'exposition se focalise sur les approches innovantes des analyses des sons sous-marins imperceptibles à l'oreille humaine. Une immersion dans les profondeurs abyssales de la mer Méditerranée : il s'agit de découvrir les mystères du langage sonore des cétacés présents au large des côtes varoises.

L'exposition permet de « voir avec les oreilles » en écoutant des enregistrements de clic, chants et autres vocalises dans une ambiance bleutée qui nous immerge au fond de la mer, aux côtés de ces géants

Museum départemental du Var, Jardin départemental du Las. 83000 Toulon. Jusqu'au 12 novembre 2023.



© F. Guerin

Plongée contre-plongée, les sous-marins dans l'objectif

Des photos prises par les photographes et cameramans de la Défense qui retrace l'évolution de ces sous-marins de la Première Guerre mondiale à nos jours. "On a vraiment un aperçu des éléments de vie à bord, les lieux où on dort, les lieux où on fait du sport, les cuisines, les éléments opérationnels du sous-marin. Donc on peut vraiment percevoir quel est le quotidien des équipages qui sont à bord de ces sous-marins" (Jean-Yves Besselièvre, administrateur). L'exposition propose d'ailleurs de découvrir un témoignage exceptionnel de son tournage, réalisé en partie dans de vrais décors militaires. Et cette exposition est une véritable immersion esthétique et historique dans l'univers de ces sous-marins considérés comme de véritables prouesses techniques. Et le sous-marin occupe une place à part dans l'imaginaire collectif. : dans la littérature, dans bon nombre de films. L'exposition propose d'ailleurs de découvrir un témoignage exceptionnel de son tournage, réalisé en partie dans de vrais décors militaires.

Musée national de la Marine de Brest. Jusqu'au 10 mars 2024.



PLONGÉE, CONTRE-PLONGÉE : LES SOUS-MARINS DANS L'OBJECTIF

EXPOSITION
16 juin 2023 - 10 mars 2024

MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE BREST

MINISTÈRE FRANÇAIS DE LA DÉFENSE
ecpa-d



EXPOSITION TEMPORAIRE
JOSEPH CONRAD À ROUEN :
de la vague à l'âme

Exposition à partir du
26 MAI 2023

Musée Maritime, Fluvial et Portuaire de Rouen
Quai de Commerce - étage 11
76000 Rouen
Horaires
Du mardi au jeudi 13h30 à 18h30
Du vendredi au dimanche 14h00 à 17h00



Joseph Conrad à Rouen, de la vague à l'âme

Une riche évocation de de l'auteur du *Miroir de la mer* : son œuvre, sa carrière de de marin, ses voyages... L'exposition permet aussi de découvrir la ville de Rouen telle que Conrad l'a connue.

Musée Maritime, Fluvial et portuaire de Rouen. Jusqu'au 30 septembre

3 / Expositions

***Sous les Eaux ... Épaves de la Côte d'Albâtre***

Exposition produite par le Musée de Dieppe, en partenariat avec le Ministère de la Culture (DRASSM) et le Groupe de Recherche et d'Identification des Épaves de Manche-Est (GRIEME)

Terre-neuvas ou navires de commerce, navires de guerre et bateaux réquisitionnés datant des Première et Seconde Guerre mondiales... les eaux de la Côte d'Albâtre sont riches en épaves témoins de l'histoire récente. *Sous les Eaux* retrace cette période captivante en présentant pour la première fois la collection d'archéologie sous-marine du DRASSM, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines. Déposées en 2017 au musée, ces collections sont composées d'objets extraits d'épaves gisant sous les eaux entre Le Tréport et Le Havre et font revivre construction navale, conflits armés et vie à bord.

Des prêts de collectionneurs privés (Musée de la Céramique de Desvres et Musée des Pêcheries de Fécamp, collections et archives du GRIEME -le Groupe de Recherche et d'Identification d'Épaves de Manche-Est-) documentent l'histoire des bateaux évoqués et leur fin tragique.

L'exposition s'appuie sur divers supports numériques comme la carte animée des 61 épaves identifiées ou l'exploration des épaves par les plongeurs pour faire découvrir l'histoire de ces épaves et les circonstances de leur naufrage.

Château-Musée de Dieppe, rue de Chastes. Jusqu'au 17 septembre 2023

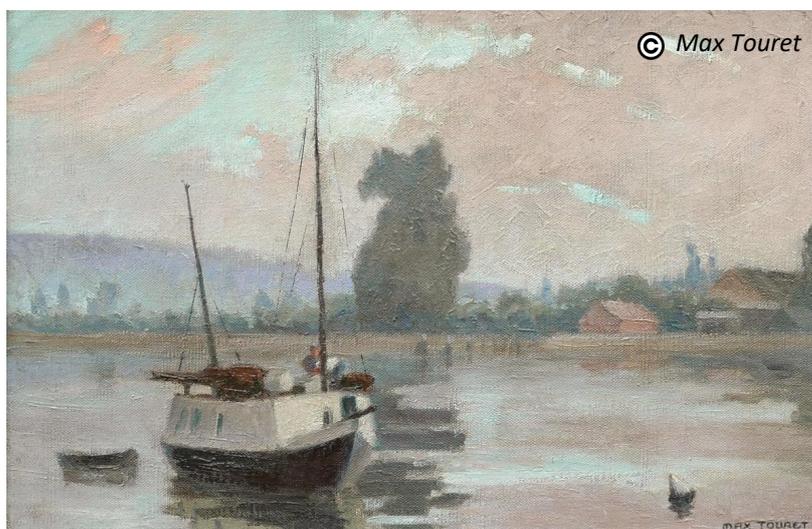
Max Touret, le désir du motif

Max Touret est un artiste méconnu donc la production reste confidentielle. Et l'histoire artistique de Honfleur, ne se souvient guère de lui bien qu'il y ait acquis après la Grande Guerre une villa – la Maltournée, route de Trouville – dont il fit la base avancée de nombreuses pérégrinations à travers la ville, le littoral avoisinant et l'arrière-pays augeron.

Au salon de la Société des Artistes Français où il exposait, il se présentait comme élève du peintre africaniste Émile Beaulieu (1888-1967), Grand Prix de Rome 1921. Il tira de cet enseignement une palette de couleurs lumineuses, aux douces harmonies chromatiques, qu'il accommoda dans un premier temps à une manière proche du pointillisme, avant de se diriger vers une touche plus large et continue, synthétisant plus volontiers les formes.

En 2020, cinq œuvres de Max Touret (1872-1963) faisaient leur entrée officielle dans les collections du musée Eugène Boudin (Honfleur), qui décidait alors de lui consacrer une exposition individuelle en 2023, à l'occasion du soixantième anniversaire de sa disparition.

**Rue de l'Homme de Bois, Honfleur.
Jusqu'au dimanche 17 septembre 2023**



3 / Expositions

Et Julien Viaud devint Pierre Loti. Le voyage de la Flore dans le Pacifique, 1872

Double exposition sur les deux sites du musée national de la Marine « Pierre Loti – Gustave Viaud, deux frères unis par la mer ». Sur les deux sites du musée national de la Marine à Rochefort : l'Arsenal et l'Ancienne école de médecine navale.

Deux parcours : à l'Ancienne école navale, l'exposition est centrée sur la figure de Gustave Viaud, frère aîné de Julien Viaud, alias Pierre Loti. Chirurgien de marine ce frère fut pour beaucoup dans la carrière de navigateur de P. Loti. Le parcours de l'exposition reprend l'univers de G. Viaud.

L'hôtel de Cheusse présente une exposition entièrement dédiée à la vie de l'écrivain, les bateaux sur lesquels il embarqua, ses différentes missions en tant qu'officier de marine. Une vie qui met en évidence les mutations techniques de la Marine de l'époque. Et l'Ancienne école de médecine navale rend hommage au frère aîné de Julien, Gustave Viaud, chirurgien de marine.

Exposition consacrée au premier voyage de Pierre Loti au cours duquel il découvrit l'île de Pâques, les Marquises et Tahiti : ce sont les dessins et les textes publiés dans la revue l'Illustration qui lancèrent sa carrière littéraire.

Musée Hèbre, Rochefort. Jusqu'au 30 septembre 2023




EXPOSITION
10 JUIN- 30 SEPTEMBRE 2023

**ET JULIEN VIAUD
DEVINT PIERRE LOTI**
LE VOYAGE DE LA FLORE DANS LE PACIFIQUE, 1872

**MUSÉE HÈBRE
ROCHEFORT**



Marquet en Normandie

Le monde maritime, le port et ses activités :

« Le port omniprésent est le lieu où se joue la simplification des formes, elles-mêmes brouillées par les reflets de l'eau toujours mouvante et par les aléas climatiques comme les effets de brume. Cette exposition permettra d'appréhender l'originalité de Marquet, ce peintre des paysages maritimes et fluviaux sobres et synthétiques ».

**Musée d'art moderne André-Malraux au Havre.
Jusqu'au 24 septembre.**

3 / Expositions

**Festival de Loire
XI^{ème} édition**

Le plus grand rassemblement de la marine fluviale. Pendant 5 jours, **700 mariniers et 200 bateaux** sont attendus pour faire revivre le port de la cité johannique. Des animations sont prévues tous les jours avec en clôture une grande parade nautique (200 bateaux) qui se transformera en « théâtre fluvial ».

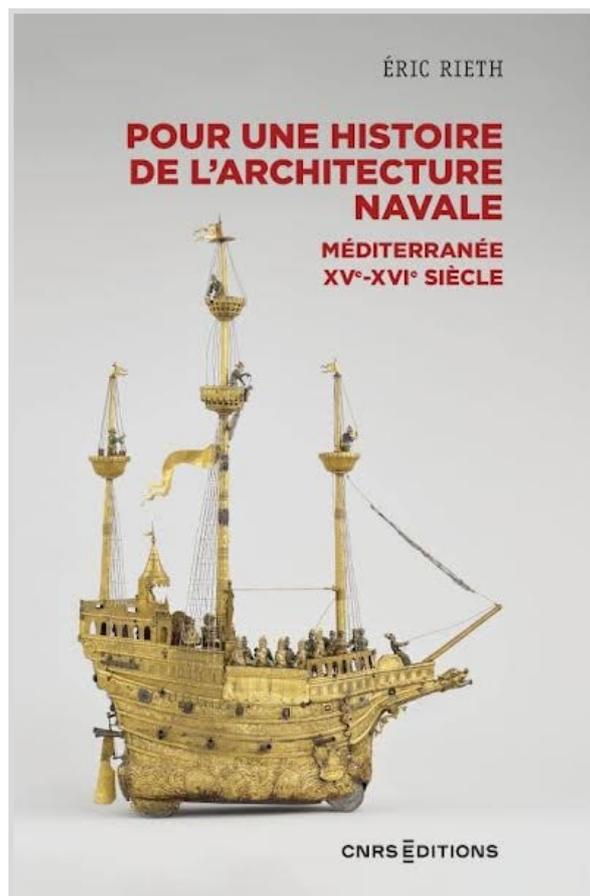
Orléans, du 20 au 24 septembre

**« Les bateaux du plaisir, une histoire nantaise »**

À l'occasion des 130 ans du *Vétille* : une exposition produite par « Erdre voiles passion » retracera l'histoire de la plaisance nantaise, des origines à nos jours. Intitulée « Les bateaux du plaisir (et de la passion) : une histoire nantaise », elle entend démontrer que l'écosystème nautique nantais d'aujourd'hui, est le résultat d'un processus qui est né avec l'essor du nautisme dès les années 1840-1850.

Nantes, Hangar 32, quai des Antilles. Jusqu'au 20 août

4 / Publications



Éric RIETH

Pour une histoire de l'architecture navale, Méditerranée, XV^e – XVI^e siècle,
Paris, CNRS éditions, 2023, 296 p.

En s'appuyant sur les écrits des XV^e et XVI^e siècles, mais aussi sur les découvertes archéologiques, Éric Rieth réinterroge l'art de la construction et du charpentier de marine. Après un bref retour sur les techniques et leur vocabulaire, le lecteur se laisse porter dans une exploration fine des conceptions navales, pour en saisir les lointaines origines, les innovations, mais aussi les secrets. Éric Rieth est directeur de recherche émérite au CNRS, membre de l'Académie de Marine, spécialiste d'archéologie nautique médiévale et moderne des espaces maritimes et fluviaux. Un compte-rendu de lecture sera publié dans le prochain numéro de la Chronique d'histoire maritime.

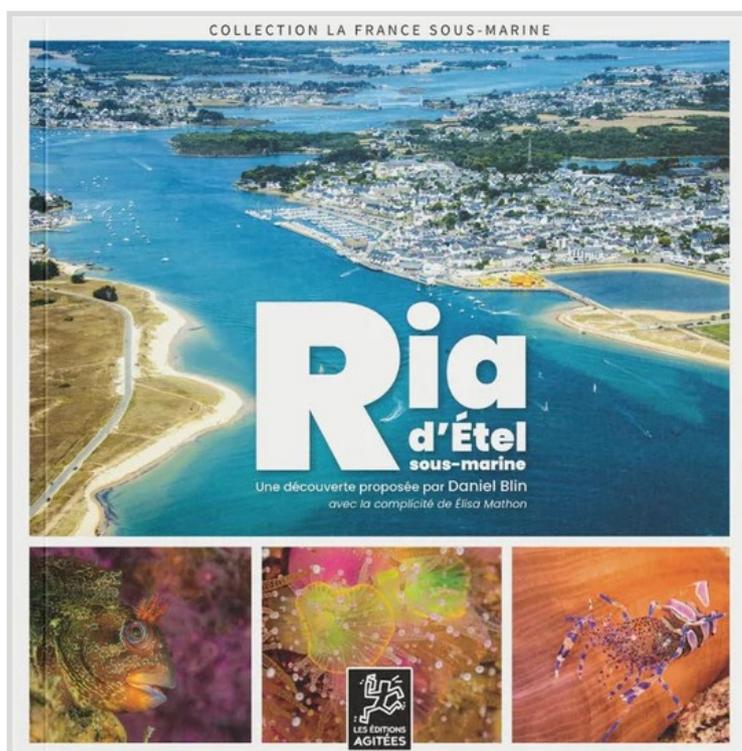


« Les écrivains sous les drapeaux.

Cinq jours avec les régiments des Troupes de marine ».
Collection *Promenades singulières*, éditions Fayard 2022.

Dix-sept écrivains sont partis dans les régiments les plus prestigieux des Troupes de marine, composante historique de l'armée de Terre depuis quatre siècles : l'histoire de chacun de ces corps d'armée est évoquée et compose une fresque originale. Les écrivains ont accepté de partager le quotidien de ceux qui se sont engagés pour défendre la liberté : des expériences aussi différentes que les troupes dans lesquelles ces femmes et ces hommes, tous d'horizons différents, se sont trouvés incorporés.

4 / Publications



Ria d'Étel, sous-marine pat Daniel Blin, Les Éditions Agitées

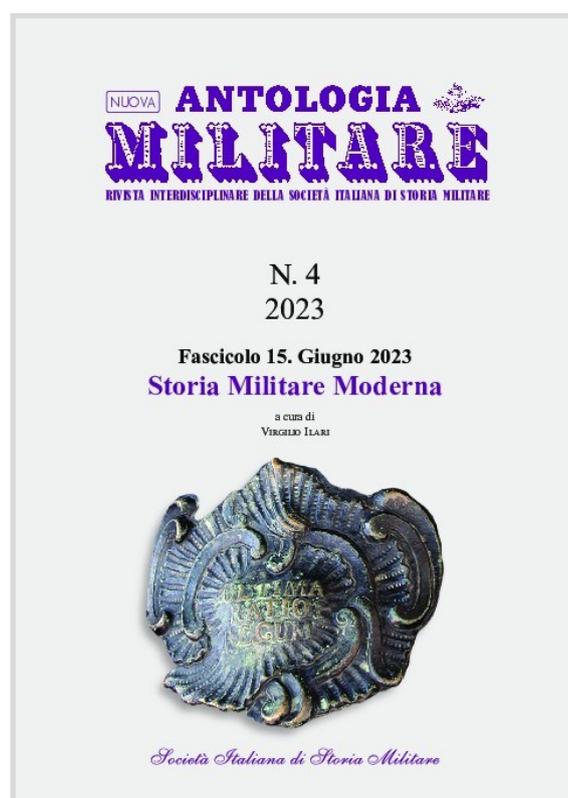
Ouvrage qui est le résultat de trente années d'observations et de photographies. Toute la richesse méconnue de ce lieu mythique pour les plongeurs : des espèces parfois inconnues, même des locaux, les cycles de vie des espèces, leur développement ainsi que leur déclin. La Ria d'Étel est un véritable patrimoine naturel de proximité au profit des générations actuelle et futures.

« Des sources et des hommes. Le G.E.P.S. (1956-1972) », par Rémi Bouchard.

L'histoire de la plongée souterraine en France dans les années 50 et 60 et tout particulièrement celle du GEPS (Groupes d'études et de plongées souterraines).

- "Guerre de course dans l'Empire des Habsbourg d'Espagne (1621-1697). Corsaires flamands, italiens, majorquins, basques et autres. Essai de synthèse » par Roberto Barazzutti. *Antologia Militare*, n°4 2023

Au cours du XVII^e siècle, l'Empire des Habsbourg d'Espagne eut recours à la guerre de course contre ses nombreux ennemis. Une synthèse complète semble difficilement réalisable mais quelques points peuvent être abordés. Avec l'ordonnance de 1621, le gouvernement espagnol s'était doté d'un cadre juridique complété par des textes internationaux ou locaux. La course coloniale se trouva fortement restreinte, à l'inverse de la guerre de course : l'on sait que sur les côtes basques et flamandes la course utilisa des navires de faibles tonnages (et des équipages dont on sait peu de choses). Cette guerre de course était une arme stratégique contre le commerce adverse, tandis que la course pratiquée sur les côtes majorquine et italienne relevait plus de la stratégie défensive des côtes.



5 / Nos lecteurs écrivent...



**La pratique de récupération des navires :
le remploi des navires
et de leurs composants dans l'architecture**

Remployer consiste à réutiliser un élément en lui donnant un nouvel usage. Dans des contextes géographiques dépourvus de certaines ressources, tels que dans les îles où le manque de bois est fréquent, ou encore dans les régions calcaires où la pierre à bâtir peut manquer, le remploi du navire et de ses composants devient alors une aubaine pour les populations.

Dans le cadre de la réalisation d'un doctorat en archéologie à Nantes Université, je travaille sur le remploi des éléments architecturaux du navire et de son mobilier provenant des épaves ou des navires démantelés du XVI^e au début du XIX^e siècle sur une zone géographique s'étendant du Finistère à la Charente-Maritime. Ainsi, je m'intéresse à ces éléments récupérés puis employés dans l'architecture privée et publique. Cette pratique du remploi des navires se présente sous plusieurs formes. Il peut s'agir de mât utilisé en poteau, de membrures ou de bordés de navires remployés en linteaux, de canons servant de bittes d'amarrage ou encore de pierres de lest utilisées dans le parement de la maçonnerie des murs.

Bien évidemment tout nouvel exemple de remploi d'éléments architecturaux de navires sera le bienvenu.
m.aumont2@orange.fr pauline.dupt20@gmail.com

Pauline DUPONT
pauline.dupt20@gmail.com
Doctorante en archéologie
Nantes Université
UMR 6566 CReAAH Nantes - Laboratoire LARA
UFR Histoire, Histoire de l'Art et Archéologie

*Île d'Oléron (Charente-Maritime).
Mât remployé en poteau porteur dans un ancien chai,
Saint-Denis-d'Oléron*

*Bombe de mortier réutilisé en élément de décor
sur les piliers du portail de l'office de tourisme
de Noirmoutier-en-l'Île, rue du Général Passega.*



5 / NOS LECTEURS
ÉCRIVENT

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / Nos lecteurs écrivent...



MENEZIC III

UN TOUR DE FRANCE EN BATEAU DE L'ILE D'ARZ A L'ILE D'ARZ

Après quarante ans de voile, Mady et Jacques de Certaines viennent de boucler un tour de France sur leur vedette MENEZIC III (du nom d'une pointe de l'île d'Arz) en 7 mois de navigation sur trois saisons : 2448 km d'eaux intérieures, 501 milles en mer... et 450 écluses. Quelles conclusions tirer d'un tel périple ? Tout d'abord la beauté des paysages très variés, la plupart des rives étant boisées, cachant le plus souvent les zones industrialisées autour des métropoles. Bien sûr aussi les nombreuses étapes, des petits villages aux plus grandes villes : Bordeaux, Toulouse, Lyon, Paris, Rouen, Le Havre, Cherbourg... et il y a aussi des passages superbes comme par exemple le pont canal de Briare au-dessus de la Loire, certains passages du canal du Midi ou le tunnel de la Colancelle sur le canal du Nivernais. On n'oublie pas non plus certains « amers remarquables » comme par exemple la tour Eiffel ou le chantier de Notre Dame.

Hélas, tout n'est pas au plus beau : l'état des VNF (Voies Navigables de France, gérant tout le réseau sauf la Bretagne) est presque partout catastrophique par défaut d'équipements et d'entretien. Par contre celui des canaux bretons est bien meilleur : pontons d'attente aux écluses, haltes fluviales, fleurissement des écluses, faucardage (fauchage des algues invasives) et dragage... Dans les deux, l'amabilité des éclusiers est excellente mais cela ne suffira pas à sauver les VNF. Ce délabrement des VNF fait penser qu'un tel tour de France sera bientôt impossible. Le bon état des canaux bretons devrait donc constituer une offre attractive alors que l'on peut craindre que les VNF ne doivent se fermer à la navigation sur certains tronçons.

Cela ne signifie pas pour autant que tout est parfait en Bretagne : il reste bien sûr la continuité à rétablir enfin sur le canal de Nantes à Brest, mais aussi certains sanitaires absents ou non entretenus, des accueils (bars, restaurants...) plus nombreux aux haltes fluviales, accès aux carburants... mais la Bretagne conserve des ambitions que les VNF ne peuvent plus avoir.

Jaques de Certaines

5 / NOS LECTEURS
ÉCRIVENT

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

Chronique



La SFHM a pour objets :

- d'encourager et de promouvoir la recherche scientifique en histoire maritime ;
- de fédérer ceux qui œuvrent pour l'Histoire maritime et ceux qui s'y intéressent ;
- de contribuer à la sauvegarde du patrimoine maritime ;
- de diffuser des informations auprès des chercheurs qui s'intéressent à ce domaine, notamment par une revue s'intitulant *Chronique d'histoire maritime*, par un *Journal de bord* de la SFHM, par des colloques ou des journées d'étude, par des conférences ;
- de récompenser de jeunes chercheurs et des auteurs particulièrement méritants par des prix (Prix Étienne Taillemite).

www.sfhm.asso.fr

Pour ce nouveau numéro, la *Chronique* contient des articles diversifiés comme l'histoire maritime même : qu'il s'agisse du navire vénète, de la vie à bord d'une galère, de la course française aux îles Canaries, de Castries sur Cherbourg ou d'un naufrage aux Glénan.

En plus la *Chronique* vous offre des comptes rendus de livres et de revues, ainsi que d'autres renseignements concernant l'histoire maritime et l'actualité de la Société française d'histoire maritime.

Chronique d'histoire maritime Communications du numéro 94, juin 2023

Essai d'archéologie du navire vénète d'Armorique, par Jacques-Donald de CERTAINES

L'existence courante au grand siècle. À bord d'une galère de France en campagne, par Patrice GRIMALD

La course française aux îles Canaries, 1762-1802, par Amós FARRUJIA COELLO. Traduction française par Roberto BARAZZUTTI

Castries sur Cherbourg : deux mémoires inédits du maréchal de Castries, ministre de la Marine de 1780 à 1787, par Steve FRASER. Traduction française par Catherine COURTAY

Un naufrage aux Glénan en 1783, par Anne LE COZ

CHRONIQUE

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT



Société Française d'Histoire Maritime

Directeur de publication: Michel Aumont

Rédactrice en chef: Dominique Lintner

Maquettiste: Heidrun Aumont

Distribution:

Michel Goury, Thierry Roquincourt, Indigo Studio

La Société Française d'Histoire Maritime (SFHM) remercie chaleureusement tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce numéro du Journal de bord. Merci aux délégués régionaux, aux correspondants étrangers, aux membres du CA et à tous les passionnés d'histoire maritime qui nous ont envoyé ces informations.

Michel Aumont

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



journaldebordsfhm@gmail.com



**JOURNAL
DE BORD**

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT