

JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE

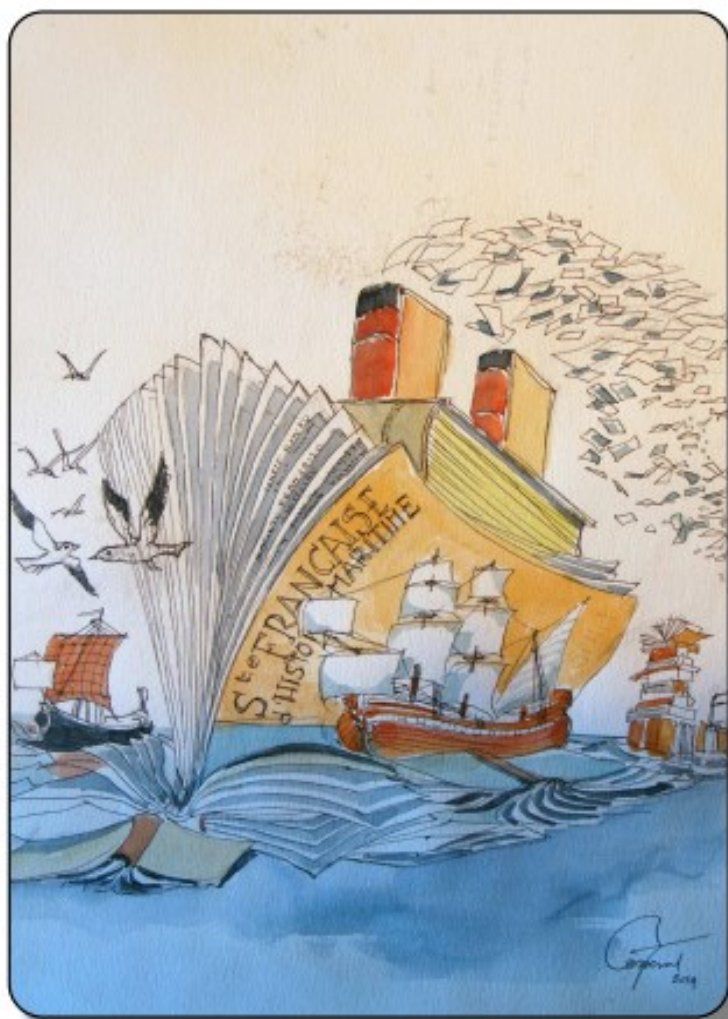
Une fois n'est pas coutume, l'édito du Journal de Bord ne sera pas consacré à des événements récents dans le monde de la navigation ou de la recherche subaquatique, mais à deux événements du monde de l'édition : « Les naufragés du Wager » de David Grann et l'attribution du prix Nobel de littérature à l'écrivain norvégien Jon Fosse. Bien qu'il ne soit pas question ici de littérature de marine au sens propre du terme étant donné que l'ouvrage de

David Grann est un parfait exemple de « journalisme littéraire », et que l'œuvre littéraire de Jon Fosse n'a pas pour sujet le monde maritime mais *il est baigné, rythmé, par l'océan.*

Le livre de David Grann (voir la rubrique « Publications ») dont les ventes sont montées à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires quatorze semaines après sa publication, est le résultat de cinq années de recherches en archives, de dépouillements de documents tant personnels qu'officiels sur les conditions du naufrage du *H.M.S. Wager* en 1740, sur les conditions de survie, les multiples péripéties (dramatiques) qui permirent à une poignée d'hommes de revenir en Angleterre pour y être jugés. À ce travail de chercheur s'ajoute une véritable enquête sur le terrain car en 2019, à l'invitation de l'ONG *Scientific Exploration Society*, afin de mieux comprendre les récits rédigés sur place par les naufragés, l'auteur s'était lancé sur les traces de l'épave du *H. M. S. Wager* : « J'ai tout de suite mieux compris pourquoi, dans leurs écrits, les marins l'avaient surnommée « le lieu où l'âme meurt ». (Le Monde, Lucas Minisini, 26 août 2023).

Sur place, D. Grann avait rempli des carnets de note, décrit le climat impitoyable ... ainsi que les pousses de céleri sauvage, plante salvatrice au même titre que le jus de citron pour les quelques malheureux qui avaient survécu au naufrage. Et il a pu contempler pendant « très longtemps » deux planches du *Wager*, « toujours visibles à 15 cm sous la surface glaciale du Pacifique Sud ».

Ce livre est donc un véritable travail de chercheur, rien n'y est romancé. Et pourtant, lorsqu'il le referme, le lecteur a l'impression d'avoir plongé dans l'enfer vécu par les officiers et marins anglais dont seule une poignée a survécu au bout de seize ans de misère. « Survivants qui, pour se défendre, ont rivalisé de récits parfois contradictoires, publiés dans la presse, afin de faire valoir son propre vécu des événements ».



ÉDITO

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

D. Grann est une « plume » célèbre du *New Yorker*, et le monde du cinéma s'est emparé de ses ouvrages : les droits cinématographiques des *Naufragés du Wager* ont été achetés en 2022 par Apple Original Film, au profit de Martin Scorsese et Leonardo di Caprio ceux-là même qui ont déjà adapté du même auteur « Killers of the Flower Moon » en 2017. Figurera également dans la nouvelle production Robert De Niro. Un magnifique lien entre art du cinéma et histoire maritime.



Le contexte est tout autre avec l'œuvre de l'écrivain norvégien Jon Fosse qui, déjà lauréat de douze prix tant en Norvège qu'à l'étranger, s'est vu attribuer le 5 octobre 2023 le prix Nobel de littérature « pour ses pièces de théâtre et sa prose novatrice qui ont donné une voix à l'indicible ». Il est l'auteur d'une vingtaine de romans, à quoi il faut ajouter des recueils de poésies, des contes pour enfants, des essais et surtout, il est le dramaturge vivant le plus connu au monde avec à son actif une trentaine de pièces de théâtre. Il a été traduit dans plus de quarante langues.

En dépit de titres comme « La remise à bateaux » (1989), le lecteur ne navigue pas : les personnages sont juste entourés par l'océan, leurs déplacements semblent être une reprise sans fin des habitudes, des faits qui ne se déroulent pas chronologiquement, mais s'imbriquent, se retrouvent, comme au rythme du ressac de l'océan. La remise à bateaux est vieille et abandonnée, elle est un symbole de la recherche d'évasion dans le jeu pour l'enfance, de solitude et d'abri pour l'homme, avec la présence inquiétante du fjord toujours présent. Chaque morceau de vie est évoqué comme le bruit du ressac. « Je cherche une écriture simple et concrète et j'espère toujours toucher en même temps aux grandes questions de la vie ». Toute son œuvre se développe en tension entre l'intimité du foyer scandinave et l'inquiétante immensité du fjord.

Une nouvelle preuve que la littérature est à part entière un reflet du monde de la mer.

Dominique LINTNER
Rédactrice en chef du *Journal de Bord*

1 / Les nouvelles de la SFHM

Une équipe de télévision australienne à Saint-Malo.



La *Warner Bros*, célèbre société mondiale de production, a proposé à notre président, Michel Aumont, de collaborer au tournage d'un épisode de la série documentaire généalogique *Who do you think you are ?* Une équipe de la télévision australienne est donc venue pour le tournage, le dimanche 10 septembre 2023, à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), en présence d'une personnalité très connue en Australie qui découvrait l'histoire de ses ancêtres malouins grâce à notre président. Ce fut l'occasion d'évoquer en anglais quelques pages de l'histoire maritime de la « cité corsaire » vers 1500, à l'époque de Jacques Cartier.

Un compte-rendu de cette expérience sera présenté par Michel Aumont dans le prochain numéro de la *Chronique d'histoire maritime*.

1 / LES NOUVELLES
DE LA SFHM

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

1 / Les nouvelles de la SFHM

**Les descendants de corsaires ont remonté le temps à Granville**

L'Association des Descendants de Capitaines Corsaires (ADCC) s'est rendue à Granville (50), le samedi 30 septembre 2023. L'intérêt de mieux faire connaître les villes corsaires à ses adhérents a amené son président, Olivier de Galzain, à inviter les membres de son association à cette sortie. Une bonne soixantaine de membres avaient fait le déplacement. C'est Michel Aumont, président de la SFHM et granvillais, qui les a reçus et les a guidés. Le matin, dans une très belle granvillière (l'équivalent d'une malouinière en pays granvillais), il a tenu une conférence portant sur les corsaires granvillais. L'après-midi, il a conduit cette même assemblée à travers les rues de la « Haute-ville » - l'ancien cœur historique de la cité corsaire -, pour montrer aux descendants présents les différents lieux de résidence et de travail de leurs ancêtres capitaines et armateurs corsaires. En remerciement pour cette belle journée, l'ADCC a décidé de faire un don de 300€ à la SFHM. Nous lui adressons donc tous nos remerciements. Un partenariat entre nos deux associations est d'ores et déjà à l'étude.

Un compte-rendu de cette journée sera publié dans le numéro de la *Chronique*, en juin 2024.



Micro en main, Michel Aumont (de dos) fait découvrir les maisons et les secrets de la « Haute-ville » de Granville.

1 / Les nouvelles de la SFHM

Délégation Méditerranée de la SFHM
Colloque « à ciel ouvert » aux îles du FRIOUL
le 28 octobre 2023

Archipel dit aussi « îles du Frioul »



Anse de Pomègues destinée à la quarantaine des navires

La délégation Méditerranée de la SFHM, qui avait réalisé en 2007 une visite des îles du Frioul, a renouvelé une semblable sortie ce 28 octobre 2023. Situé au large de Marseille, l'archipel du Frioul comprend quatre îles, dont les deux principales, à savoir Pomègues et Ratonneau, sont reliées depuis 1822 par la digue de Berry.

Largement préparée par Michel Goury, la sortie a été ouverte à des invités extérieurs à la Délégation Méditerranée, et notamment aux membres des Médailleurs du Mérite maritime, soit au total une quarantaine de participants, ceci sans omettre notre collègue Christiane Villain-Gandossi, qui a été vice-présidente de la SFHM et qui réside au Frioul depuis plusieurs années.

Après le rappel du programme de la journée, les participants se sont rendus à Pomègues. Le cheminement a été ponctué de multiples informations relatives à la nature (géologie, flore et faune), aux occupations et activités humaines, d'hier et d'aujourd'hui, transmises avec passion, rigueur et humour par Yvon Tapias, « conteur frioulais », membre de l'association *Marseille autrement*, directeur de l'entreprise *Massalia, balades urbaines* et membre du conseil d'administration de l'Association *Frioul nouveau regard* (AFNR).



Une partie des participants près de la digue de Berry, entre Pomègues et Ratonneau

1 / Les nouvelles de la SFHM

C'est dans cette anse qu'est venu, en mai 1720, le *Grand Saint-Antoine*, vaisseau commandé par le capitaine Jean-Baptiste Chataud, et porteur de la peste qui a frappé Marseille, puis la Provence et les marges du Gévaudan. Michel Goury, auteur d'un remarquable ouvrage dédié à ce navire et à son commandant, a rappelé les temps forts de la « grande contagion » qui a emporté environ 40 000 personnes soit, près de la moitié de la population de Marseille et de son terroir. Devant un auditoire curieux et attentif, Michel Goury, qui a participé aux travaux de repérage de l'épave du « navire maudit » incendié sur ordre du Régent en septembre 1720 près de Jarre (autre île à l'est de Marseille) et au renflouement de son ancre, a également rappelé l'extraordinaire site archéologique subaquatique que représentent ce lieu et les calanques voisines.



Michel Goury et Yvon Tapias à Pomègues

Des restes de navires antiques et de nombreux objets ont été mis au jour et demanderaient de nouvelles fouilles, ainsi que le confirme Philippe Rigaud qui a participé à l'identification de matériel archéologique et qui mène actuellement des recherches sur des canons d'épaves de galères découvertes au large d'Antibes. Yvon Tapias mentionne quant à lui le développement de l'aquaculture à proximité de ce site (élevage de loups ou bars) et évoque ses craintes liées à la forte fréquentation touristique du Frioul ces dernières années.

Au terme de cette matinée, les participants ont quitté Pomègues et se sont dirigés vers l'île de Ratonneau. Avant de poursuivre la visite de cette île, ils ont été accueillis par Henri Laffitte, responsable du Club Sportif des Armées de Marseille (CSAM) pour le déjeuner. Une succulente « potée frioulaise » avait été préparée par le « conteur » Yvon Tapias et précédée par un cocktail *Mizar* (du nom du bateau de celui-ci, ancré à deux encablures de la micro-pinède).



Déjeuner à l'ombre des pins suivi de la réunion de la délégation

1 / Les nouvelles de la SFHM

Après le déjeuner, la réunion de la Délégation s'est déroulée autour d'un café. Outre la présentation de la SFHM aux membres « extérieurs », Gilbert Buti et Michel Goury ont évoqué les temps forts de la vie de notre association, sans dissimuler certaines inquiétudes, comme le fléchissement des adhésions, phénomène observé dans d'autres structures associatives du même type.

La mutualisation des activités est une possible réponse, un moyen pour favoriser rayonnement et contacts. Michel Goury, qui a participé au CA de la SFHM ce 25 octobre, fait état des décisions, objectifs et prochaines échéances (attribution du prix Taillemite et rénovation du site web de la SFHM). Les liens, anciens mais assoupis, avec le Languedoc, pourraient être restaurés par l'intermédiaire d'une nouvelle adhérente, Natacha Abriat (en fonction à Montpellier), passionnée par le monde maritime.

Après la réunion, une partie des participants poursuit la visite de l'île de Ratonneau (carrières et fort). Au terme de cette promenade, rendez-vous est donné pour de prochaines réunions, avec une pareille ouverture, à Arles, Sète, Marseille (fort Saint-Nicolas et Mucem) et future escale aux îles du Frioul, autour d'une délicieuse « sardinade » !

Retour vers Marseille autour de 17 heures, à bord de la navette *Henri-Jacques Espérandieu* en croisant le fameux Château d'If, gardien de la mémoire du comte de Monte-Cristo...



Retour à Marseille, à bord de la navette Henri-Jacques Espérandieu, avec le château d'If à

Gilbert BUTI et Michel GOURY
Pour la Délégation Méditerranée de la SFHM

1 / LES NOUVELLES
DE LA SFHM

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

1 / Les nouvelles de la SFHM

Actualité Musée national de la Marine

La réouverture du vaisseau amiral du Musée national de la Marine au palais de Chaillot à Paris est prévue le 17 novembre prochain. Les espaces du musée ont été totalement réinventés (agences h2o et Snøhetta), et la scénographie, « inédite et audacieuse » signée Casson Mann, a été spécialement étudiée pour mettre en valeur les collections : ce sera « une véritable expérience immersive et attractive au cœur de l'aventure navale et des grands enjeux maritimes du XXI^e siècle pour mieux comprendre notre planète bleue ». Le parcours sera structuré en trois galeries : « La France puissance navale, pouvoirs et innovations » ; « Economie : économie maritime, les routes de la consommation » ; « Emotions. L'homme et la mer, tempêtes et solidarités ». S'y ajoutent quatre studios, de 150 à 200m² chacun, qui feront office d'écrans pour les collections du musée : les « Vues des ports de France » de Joseph Vernet, La petite et grande histoire des « modèles », les « Splendeurs de la sculpture navale » et pour finir « Se repérer en mer : l'art de naviguer ».

L'exposition inaugurale « Objectif mer : L'océan filmé », accueillera le public du 13 décembre 2023 au 5 mai 2024. Cette exposition qui a été conçue conjointement par le musée national de la Marine et la Cinémathèque française reprend les grandes étapes de l'histoire du cinéma maritime : des premières lanternes magiques du XVIII^e siècle jusqu'au film *Océans* de Jacques Perrin et Jacques Cluzaud. Immergé dans une scénographie ambitieuse, le visiteur embarquera dans un voyage maritime, poétique et surprenant, en compagnie de plus de 300 œuvres - costumes, affiches, peintures, machines, objets, photographies et extraits de films - provenant en grande partie des collections de la Cinémathèque française.

Cristina Baron qui pilotait depuis 2002 le musée de la Marine de Toulon, a été missionnée pour écrire le projet scientifique et culturel du musée maritime de La Rochelle. C. Baron a pris ses nouvelles fonctions en mai 2023.

Colloques Conférences

Premier colloque international co-organisé par le musée national de la Marine (MnM) et le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) : cet évènement sera consacré aux récupérations et aux éventuels recyclages/réemplois de vestiges matériels opérés sur des épaves de bateaux maritimes ou fluviaux, après leur naufrage, leur désarmement définitif ou leur abandon. Sont exclus de la thématique les prélèvements des corps de noyés pris dans les épaves ou échoués à la côte. Cette thématique sera traitée de manière diachronique, de l'Antiquité à l'époque contemporaine, et sans limite géographique.

Les dernières découvertes archéologiques continuent d'étendre le répertoire des pratiques en matière d'appropriation par les hommes, sous des formes multiples, des vestiges d'épaves (structure architecturale, grément, accastillage, artillerie, cargaison, etc.). Les sources historiques sont également riches en témoignages sur la gestion contrôlée ou non par l'État des bris après la perte d'un navire. L'ethnologie confirme aussi l'importance des épaves pour les sociétés littorales tant sur le plan matériel qu'immatériel.

Ce colloque sera l'occasion de s'interroger sur les questions de la récupération, du recyclage et du réemploi dont les épaves font l'objet. Le thème permettra d'aborder d'autres sujets comme l'économie secondaire générée par cette activité. Quels éléments matériels sont récupérés, quels moyens sont mis en œuvre et dans quels buts ? Les organisateurs souhaitent dépasser les considérations chronologiques ou géographiques pour tenter de comprendre si ces pratiques suivent des tendances générales ou des logiques comparables sur la longue durée. Au-delà de ces questionnements scientifiques, ce colloque se propose aussi de mettre en évidence la dimension patrimoniale de cette pratique de récupération.

L'inscription au colloque sera gratuite pour les intervenants. Les langues officielles sont le français et l'anglais. Les communications et débat feront l'objet d'une traduction simultanée, d'une captation vidéo et d'une retransmission.

Du mardi 2 au jeudi 4 avril 2024, musée national de la Marine (Paris, France).

1 / Les nouvelles de la SFHM

Colloque sur les contextes socio-historiques des innovations dans la marine

Beaucoup d'études sur les innovations dans la marine négligent un peu les contextes socio-historiques en se focalisant sur la chronologie. Pourtant les historiens et sociologues de l'innovation ont mis en avant depuis quelques décennies 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 de juin 2021). Un objectif de la SFHM (Société Française d'Histoire Maritime) pourrait être de contribuer à diffuser ces nouveaux concepts auprès des historiens professionnels et amateurs.

Pour cela, à partir de quelques exemples sélectionnés en fonction du type d'innovation et de l'époque, les conférenciers aborderont les questions suivantes :

- Est-ce une innovation de rupture et avec quelles conséquences ? Rupture technique ? Rupture économique ? Rupture d'usage ?

- Quelles ont-été les professions concernées et y a-t-il eu des réticences à l'appropriation sociologique de l'innovation ? Comment l'innovation a-t-elle modifié les métiers (marins, armateurs, négociants...) et les « business models » ? Exemples de résistances à l'innovation ?

- Comment s'est faite la diffusion de l'innovation et avec quelles résistances ? Etc.

Les exemples choisis devront couvrir à la fois le type d'innovation et l'époque.

Le but n'est pas d'évoquer le plus possible d'innovations maritimes mais de mettre en avant sur un nombre limité d'exemples une approche plus sociologique de ces innovations. Pour cela, il semble que le but pourrait être atteint avec une réunion courte, se limitant à une seule journée afin de limiter les contraintes logistiques. La date pourrait être l'automne 2023.

Un contact a été pris avec la Cité de la Voile à Lorient qui propose de nous mettre gratuitement à disposition une petite salle de conférence équipée pour 50 personnes au maximum. La restauration est facile juste à côté. Un représentant de cette Cité de la Voile pourrait peut-être faire un des exposés sur les innovations d'Eric Tabbary. Compte-tenu de la jauge restreinte de la salle, l'idée (à discuter) serait d'avoir un nombre limité de conférenciers pour des exposés de 40 minutes environ, suivis de débats. Faut-il associer quelques communications courtes ou des posters ? Les interventions, bien centrées sur une approche très socio-historique, devraient pouvoir couvrir différentes époques et différentes marines (guerre, commerce, pêche, plaisance...). Une courte introduction méthodologique sur les nouveaux concepts en sociologie de l'innovation pourrait servir d'introduction : ayant fait autrefois en marge de ma spécialité professionnelle un doctorat de sociologie et ayant eu une collaboration avec les promoteurs de cette nouvelle approche au laboratoire de sociologie de l'innovation de l'Ecole des Mines de Paris, je pourrai assurer, faute de mieux, cette introduction.

Il est clair que les actes de cette rencontre devraient être publiés : numéro spécial de la Chronique ou édition en livre ? Avec un projet plus avancé, nous pourrions lancer la prospection de subventions.

Outre le partenariat avec la Cité de la Voile, une collaboration pourrait être engagée avec l'Université de Bretagne Sud à Lorient.

Merci donc au bureau de la SFHM de valider cette perspective dont le principe avait été déjà évoqué. Il reste à trouver les conférenciers intéressés, qu'ils soient historiens patentés ou jeunes post-doc. Merci donc de me faire remonter commentaires et propositions.

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

1 / Les nouvelles de la SFHM

Journée d'études « Communiquer en temps de guerre : les correspondances transatlantiques au XVIIIe siècle », le 17 novembre à La Rochelle. Appel à contribution pour des chercheurs spécialisés dans l'impact de la guerre sur mer. Annabelle Lafuente, doctorante en Histoire moderne, annabelle.lafuente@univ-pau.fr.

Colloque « Des fonctions judiciaires des consuls aux tribunaux consulaires (XIIIe-XXe siècle) », Hambourg, 2 au 4 novembre 2023. Ce colloque est organisé avec le soutien de la DFG, de l'Université Franco-allemande, de l'École française de Rome, de la Universität Hamburg, de l'Université de Bretagne-Sud et de l'EUR Odyssee (Université Côte d'Azur, IDEXjedi). Pour assister au colloque à distance ou pour tout autre renseignement, nous vous invitons à nous écrire aux adresses suivantes :

Arnaud.BARTOLOMEI@univ-cotedazur.fr

jorg.ulbert@univ-ubs.fr ou lars.regula@uni-hamburg.de

17 NOVEMBRE
Université de La Rochelle
& en ligne

COMMUNIQUER EN TEMPS DE GUERRE :
LES CORRESPONDANCES TRANSATLANTIQUES AU XVIIIÈME SIÈCLE

PAR LE PROJET CORBAN

La Rochelle Université | UNIVERSITÉ DE PAU ET DES PAYS DE L'ADOUR | ITEM | Iker | CORBAN

CONTACT: Annabelle Lafuente | annabelle.lafuente@gmail.com

Cycle de conférences les « Mardis de la mer », organisé par l'Institut Catholique de Paris et par l'Institut Français de la Mer, ouvert à tous et gratuit. Créé en 2004, à l'initiative de Christian BUCHET, professeur à l'ICP, directeur du Centre d'études de la Mer (CETMER), et de Eudes RIBLIER, président de l'Institut Français de la Mer (IFM) les « Mardis de la Mer » font chaque année appel aux meilleurs spécialistes afin de faire mieux connaître la mer ainsi que les activités et initiatives maritimes nationales et internationales. Au total, ce sont onze sessions qui sont organisées d'octobre à avril, portant sur les relations internationales liées aux questions économiques, sécuritaires, politiques et scientifiques à travers le prisme de la géopolitique et la géostratégie maritime.



Calendrier des prochaines séances :

Mardi 7 novembre 2023 : *La Mer dans l'Éducation Nationale* par Florence SMITS, Inspectrice Générale d'Histoire-Géographie

Mardi 21 novembre 2023 : *La Mer, l'Écriture et la Peinture* par Emmelene LANDON, Peintre, Réalisatrice, Photographe, Écrivain de Marine

Mardi 5 décembre 2023 : *La Mer et les Océans dans la nouvelle donne géopolitique* par Jean-Yves Le Drian, ancien Ministre

Les conférences sont accessibles en présentiel et en distanciel sous réserve d'inscription préalable.

À 18h45, à l'Institut Catholique de Paris, site Carmes, 74 rue de Vaugirard, Paris 6^e.

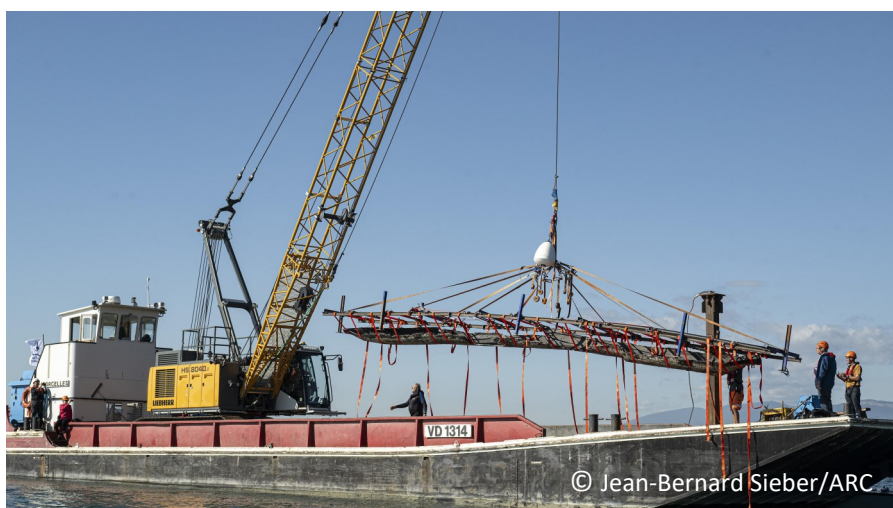
<https://www.icp.fr/a-propos-de-licp/actualites/les-mardis-de-la-mer-cycle-de-conferences-2023-2024>

2 / Vu de la Hune

Découverte en Suisse d'un canoë de 2500 ans

Cette embarcation dans un excellent état de conservation mais d'une grande fragilité a été localisée à une profondeur de 3,5 mètres dans le lac de Neufchâtel en Suisse. Elle mesure 12,30 mètres de long. Cette découverte qui date de 2021 a été annoncée lors d'une conférence de presse au mois de juillet 2023. Sa localisation a été possible grâce à un dirigeable

effectuant une mission de prospection archéologique : « une partie des flancs de la pirogue s'est enlevée à cause des tempêtes et la partie qui était dans le sédiment était très fissurée » (Sciences et Vie, 7 septembre 2023). Il a bien sûr fallu plusieurs mois pour préparer l'extraction de l'embarcation. Les analyses de carbone ont révélé que le canoë avait été construit entre 750 et 520 av. J.-C., à une époque où il n'y avait pas de villages sur les rives du lac.



© Jean-Bernard Sieber/ARC

Découverte d'une cloche de plongée du XVIIe siècle

Un dôme de cuivre retrouvé près de l'épave du galion espagnol la *Santa Margarita* coulé en 1622 en Floride avait tout d'abord été identifié comme étant un ustensile de cuisine (peut-être un chaudron) : il est maintenant établi qu'il s'agit d'une cloche de plongée datant du XVIIe siècle, ce qui est une découverte absolument fondamentale pour l'histoire de la plongée.

La *Santa Margarita*, galion de 600 tonneaux armé de 25 bouches à feu, faisait partie d'une flotte de 28 bâtiments qui revenait en Espagne, avec un énorme chargement de pièces d'argent, de pièces et de lingots d'or. Sans oublier

le cuivre, les objets en argent, le chargement d'indigo, et tout ce que les officiers, membres d'équipage et passagers transportaient pour leur propre compte. Partie de Cuba le 26 septembre, la flotte fut prise dans une tempête : La *Santa Margarita* et cinq autres navires furent drossés sur les îles Marquises. Les pertes pour le Trésor espagnol étaient telles que presque immédiatement des tentatives de récupération furent entreprises (notamment avec l'aide de pêcheurs de perles qu'un capitaine nommé Gaspar de Vargas avait fait diligenter sur le lieu du naufrage). En 1624, l'homme politique hawaïen Francisco Melian obtint un permis de « sauvetage » de l'administration royale : c'est alors qu'il fit fabriquer une cloche de plongée sous laquelle un esclave put localiser une partie de la *Santa Margarita*, et du même coup obtenir son affranchissement.

La *Santa Margarita* ou du moins ce qui en restait fut redécouverte en 1980 par le Dr. Eugène Lyon associé à Mel Fisher et son équipe de chercheurs de trésors. Et le dôme en cuivre retrouvé, selon les archéologues Sean Kingsley et Jim Sinclair, correspond aux descriptions de cloches de plongée de l'époque.

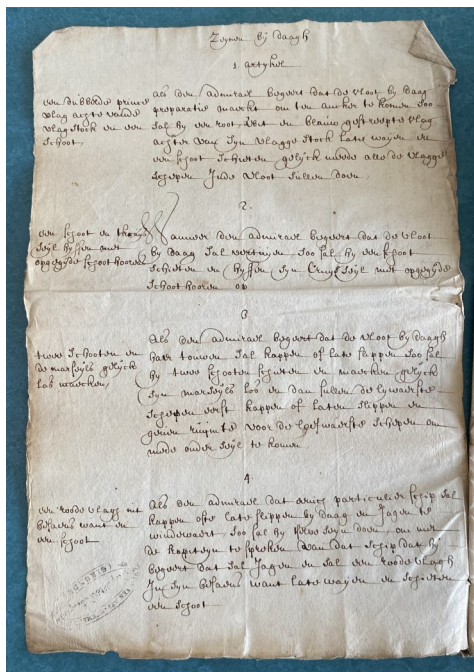


© Melvin Fisher Abt

Le mystérieux objet découvert en Floride en 1980 près du galion espagnol.

2 / Vu de la Hune

Un recueil de signaux néerlandais découvert dans les Archives départementales de Gironde



Dans le cadre du projet « Global Privateering », élaboré par l’université de Leyden aux Pays-Bas, des recherches ont été entreprises dans les Archives départementales de la Gironde, à Bordeaux. Une découverte particulièrement intéressante dans les dossiers de prise de l’amirauté de Guyenne mérite d’être signalée : celle d’un recueil de signaux néerlandais à l’époque de Louis XIV. En effet, en janvier 1693, le corsaire français *Saint Louis* de Bordeaux a capturé le flibot hollandais le *Collenburg* (nom néerlandais *Culemborg*), allant de Rotterdam à Lisbonne.

Outre les documents habituels relatifs à la prise, on a trouvé un recueil de signaux néerlandais complet, contenant 28 pages. Il s’agit de signaux à utiliser de jour et de nuit, propres à chaque officier du bord selon son grade, précisant aussi leur place sur la hampe du drapeau dans toutes les positions et situations possibles. Une découverte jusqu’alors délaissée par les Français à cause de la barrière de la langue, qui prend pourtant toute son importance pour les Néerlandais, désireux de mieux connaître encore leur histoire maritime.

Notre correspondant aux Pays-Bas, Siem van Eeten, et ses collègues sont toujours en train d’examiner ce document écrit en vieil hollandais et de le transcrire. Une chose est maintenant sûre : les dossiers de prises en France contiennent tant de documents précieux toujours cachés dans les archives des amirautés qu’il est inutile d’envier les archives de Kew en Angleterre.

Michel Aumont écrira prochainement un article faisant le point sur les projets « Sailing letters » (université allemande) et « Global Privateering » (université néerlandaise). À suivre : www.globalprivateering.com

Découverte au large de la côte Méditerranéenne égyptienne

des ruines d’un temple et d’un sanctuaire engloutis lors de la prospection sous-marine d’un canal dans la baie d’Aboukir. Ce temple se trouvait intégré à la ville portuaire de Thonis-Héracléion, souvent associée à la légende de la cité engloutie d’Atlantis, et qui était un port important dans l’Antiquité.

C’est au milieu du IIe siècle avant J.-C., que le temple se serait effondré à la suite d’un cataclysme encore indéterminé. Ce temple était dédié au dieu Amon et était le lieu où les pharaons recevaient les titres de leur pouvoir de rois universels.

Les fouilles ont été menées sous l’égide de l’Institut européen d’archéologie sous-marine (IEASM), sous la direction du français Franck Goddio. Les archéologues sous-marins ont trouvé de nombreux artefacts à l’intérieur d’un temple.



Crédits Institut européen d’archéologie sous-marine (IEASM)

2 / Vu de la Hune

Cargo-voilier de la start-up VELA

La start-up française VELA s'est donnée pour mission « de faire de la mer le lieu où le transport de marchandises est le plus respectueux de la planète ». Installée à Bayonne, Vela s'est mise au défi de créer une ligne de transport maritime à la voile entre la France et les États-Unis à partir de 2025. Cette ligne serait réservée à des marchandises à haute valeur ajoutée (vins, parfum, épices, maroquinerie ou cosmétique, voire les métiers d'art).

Avec ses 65 m de long et ses 25 m de large, le futur trois-mâts pourrait transporter jusqu'à 560 palettes, soit plus de quatre tonnes de marchandises. Il partirait tout d'abord de Bayonne, puis de différents ports de la région ; de huit trajets par an, au fur et à mesure des constructions, la société espère arriver à un départ tous les neuf jours. Pour autant les cinq associés de la société ne peuvent pas promettre 100% de décarbonisation car « il y aura toujours besoin d'un moteur pour rentrer, sortir du port ainsi que pour faire les manœuvres » (Pierre-Arnaud Vallon, cofondateur du projet VELA).

Conçu dans des matériaux recyclés et recyclables, le bateau est en outre équipé de panneaux photovoltaïques pour les besoins quotidiens. Les techniques de course au large seront utilisées pour obtenir un temps de traversée le plus rapide possible : l'un des cofondateurs du projet est François Gabart, vainqueur du Vendée Globe 2012 et recordman du tour du monde en solitaire en 2017. Le transport traditionnel met en moyenne 9 jours pour traverser l'Atlantique : ce cargo-voilier effectuera la traversée entre 8 à 13 jours.



Projet Vela © VPLP



2 / Vu de la Hune

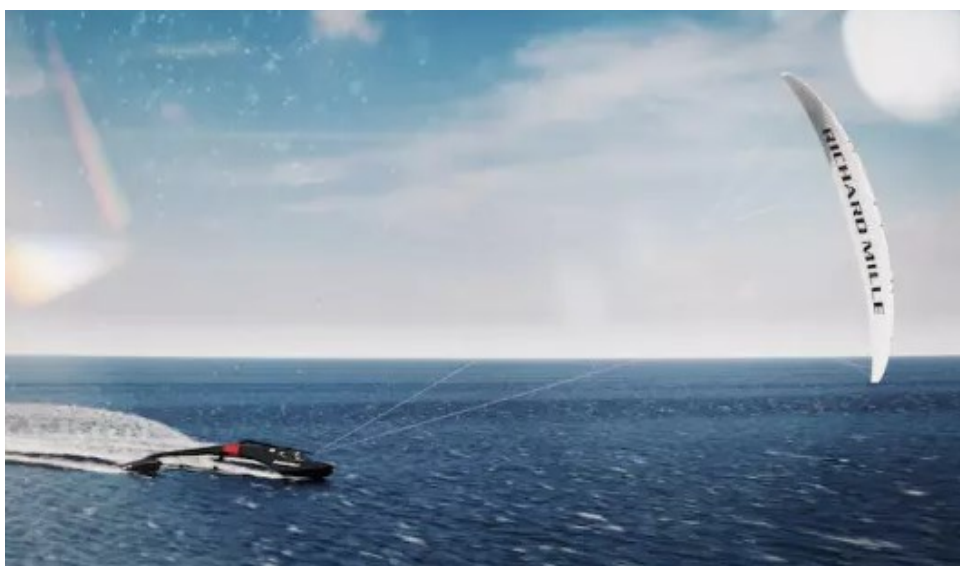
Le *Berge Olympus*, premier vraquier à énergie éolienne

Pour se conformer aux directives de l'organisation maritime internationale (OMI) qui souhaite avoir la neutralité carbone d'ici 2050 dans le domaine du transport maritime, la société Bergen qui a travaillé depuis 2008 à réduire son impact carbone a présenté en novembre 2023 le premier vraquier alimenté à l'énergie éolienne, le *Berge Olympus*. C'est un navire équipé de quatre modules « Wind Wing » d'une envergure aérodynamique de 37,5 m de haut et 20 m de large, « une technologie qui devrait permettre d'économiser 6 t par jour sur un trajet mondial moyen ». De surcroît, le navire est



équipé d'un générateur d'arbre de 1 MW, lui-même entraîné par le moteur principal afin de fournir de l'électricité. Il n'est plus nécessaire de faire fonctionner les moteurs auxiliaires durant la navigation. Source Berge Bulk

SP80 à la poursuite du record de monde de vitesse à la voile



Un premier record du monde de la vitesse pour un bateau à voile de 26,30 nœuds soit 48,71 km/h a été établi à Portland (Royaume Uni) en 1972 sur une distance de 500 m (Crossbow, 4 passagers). En tout douze navigateurs successivement ont battu ce record - dont en 2012 l'australien Paul Larsen, qui porta ce record à 65,45 nœuds (121, 21km/h).

La société SP 80 s'est donnée comme but de construire un bateau capable de naviguer à 80 nœuds (150km/h) uniquement grâce à la force du vent, ceci afin « que le transport maritime, la

voile de compétition ou la production d'énergie hydroélectrique profitent des innovations développées pour le record ». Le fournisseur officiel de SP80 est la firme Kiteboarding.

Le bateau SP80 a fait ses premiers essais sur le Léman en août 2023 tracté par un bateau moteur : la traînée de ses coques a été mesurée et comparée avec les prédictions et les tests se sont révélés concluants. Le deuxième défi, le bateau ayant été amené à Leucate, est d'apprendre à le piloter, d'abord avec un petit Kite, puis la voile sera augmentée au fu et à mesure des essais. Leucate et le Grand Narbonne se sont associés à SP80 et ont mis à disposition une base pour les entraînements et la mise au point du bateau.

2 / VU DE LA HUNE

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

4 / Publications

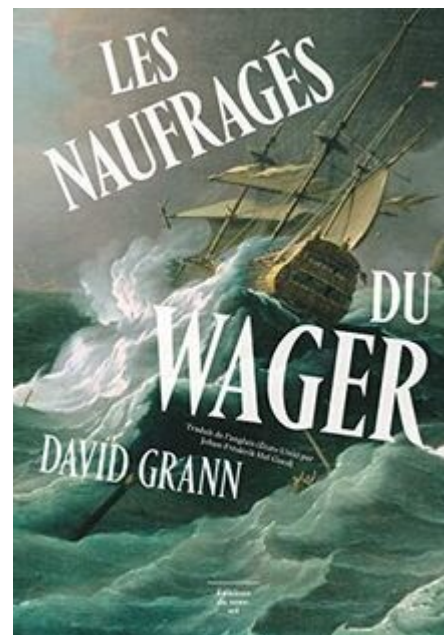


« Les naufragés du Wager » par David Grann

Éditions du sous-sol pour la traduction française, 448 pages, 25/08/2023

Cet ouvrage que l'on ne peut qualifier de roman puisqu'il ne contient « aucun dialogue inventé, aucune pensée imaginaire, seulement les faits, racontés avec un authentique génie narratif » (Nicolas Ungemuth).

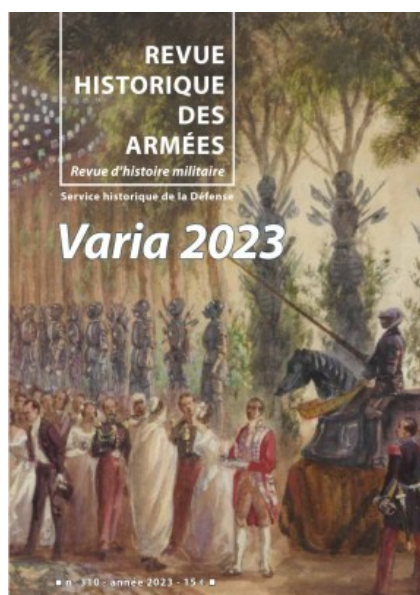
En 1740 une escadre de six navires anglais est envoyée au Chili pour s'emparer d'un galion espagnol à la riche cargaison. Une mission secrète. Les équipages ont insuffisants, mal recrutés : ils seront décimés par le typhus, puis par le scorbut, les tempêtes du cap Horn disperseront les navires. Le *Wager* se retrouve isolé et s'échoue sur une île déserte de Patagonie. Tentatives d'échapper à leur destin, mutinerie, tous les éléments d'un roman « de la mer » classique sont là. Mais l'auteur s'en tiendra rigoureusement aux faits contenus dans les différents livres de bords des protagonistes, rédigés dans le seul but de pouvoir se disculper devant le tribunal de l'Amirauté s'ils arrivaient à sauver leurs vies. « C'est après avoir lu tous ces comptes rendus, souvent contradictoires, que j'ai décidé d'en faire un livre ». Pour l'auteur c'est un livre sur « la manière dont plusieurs histoires racontent la même histoire ». Les droits cinématographiques ont été achetés en 2022 par Apple Original Film, au profit de Martin Scorsese et Leonardo di Caprio, ceux-là même qui ont déjà adapté du même auteur « Killers of the Flower Moon » en 2017.



« Pour se défendre, les survivants rivalisent de récits contradictoires, où chacun publie sa version dans la presse et accuse les autres de propager de fausses informations. Dans cette bataille factuelle qui aurait inspiré les philosophes Jean-Jacques Rousseau et Voltaire, le reporter a découvert une « rare résonance » avec l'époque actuelle, marquée par la désinformation : « En plus d'être une incroyable histoire du XVIII^e siècle, cette aventure raconte quelque chose de plus fondamental sur la nature humaine et la quête de la vérité dans notre société ».

Gaëtan Obeissart, « La naissance du Conseil d'Amirauté en France et sa place dans la fabrique de la politique navale durant la Restauration, 1824-1830 »

Revue historique des Armées, 2023, n°310.



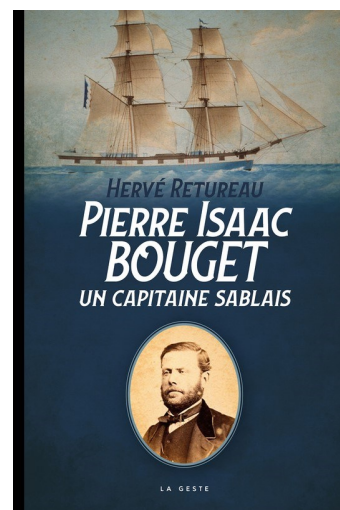
Le 4 août 1824, Louis XVIII marque l'histoire des institutions navales françaises en créant un Conseil d'Amirauté. Cet organe s'inscrit dans cette volonté de l'État de redonner un souffle à la marine de guerre après 1815. De consonance britannique, le Conseil d'Amirauté s'avère d'abord être un héritage d'Ancien Régime. C'est à la Chambre des députés que s'exprime le plus vivement la volonté d'une telle création, là où l'anglomanie est la plus palpable. Les parlementaires se font le relais des discussions, beaucoup plus réalistes, se déroulant par livres et articles interposés dans la société civile. Les circonstances de cette naissance illustrent l'articulation entre l'action du gouvernement, des représentants élus et des citoyens en vue de l'élaboration d'une politique publique.

Pierre Isaac Bouget, « *Un capitaine sablais* »

éditions La Geste, 2023, 206 pages avec une préface de Thierry Sauzeau, 20€.

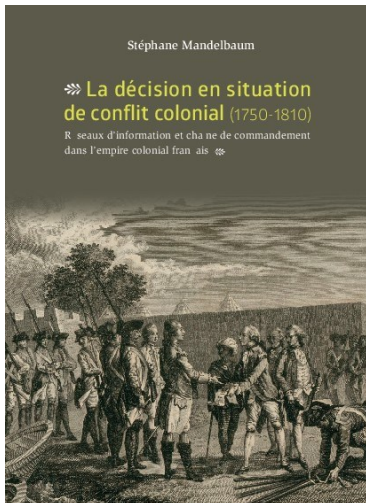
Pierre Isaac Bouget est né en 1826 dans le quartier maritime de La Chaume aux Sables d'Olonne. Issu d'une longue lignée de marins terre-neuvas, son père a réussi à gravir les échelons et à devenir capitaine de navire.

Embarqué dès l'âge de 9 ans aux côtés de son père, Pierre Isaac s'amarine et se destine à ce métier tout en caressant l'espoir de « *commander un jour* ». Son histoire est ainsi retracée par Hervé Retureau, historien des gens de mer sablais, par le croisement de sources diverses et complémentaires : tout d'abord les archives familiales très riches Bouget ayant tenu un état très fiable de ses embarquements avec des anecdotes diverses, puis les archives du Service historique de la Défense de Rochefort où sont consignées les matricules des marins sablais. On le suit ainsi au fil de l'eau de son apprentissage de mousse à sa cessation d'activité prématurée, il a tout juste 40 ans, due à des problèmes de vue. Il a ainsi bourlingué de la mer du Nord, à Marseille, d'Italie au Bosphore transportant des marchandises diverses. Lire et suivre Bouget c'est se plonger dans l'histoire de ce cabotage, de port en port, pour échanger ici des denrées alimentaires, là du charbon. Bouget a en outre un certain talent pour le dessin : il représente admirablement bien les bricks qu'il commande ou ceux qu'il croise. En le lisant, on entre dans l'intimité de ce marin solitaire, marié sur le tard à sa cousine germaine mais qui a acquis une belle position sociale. C'est un témoignage rare qui méritait d'être publiée. Hervé Retureau a suivi en cela les attentes de son jury de thèse présidé par Mme Martine Acerra et M. Bruno Marnot qui avaient encouragé cette publication.



Stéphane Mandelbaum, « *La décision en situation de conflit colonial (1750 -1810)* »

Réseaux d'information et chaîne de commandement dans l'empire colonial français ». Avril 2020, 312 pages.



Ce livre est une illustration passionnante de ce que peut produire le meilleur de l'interdisciplinarité. Ce jeune chercheur découpe une séquence historique cruciale (1750 – 1810) et lui donne toute sa signification, par une aptitude rare à croiser plusieurs sciences humaines : l'histoire prioritairement présente par la profondeur du matériel documentaire, la sociologie à travers l'introduction de la notion de réseau, l'économie, les sciences de l'organisation et de la communication. Ce regard tout à fait neuf sur de telles mutations géopolitiques, militaires et commerciales nous permet d'appréhender la naissance d'une mondialisation à la charnière des XVIIIème et XIXème siècles. La guerre de Sept-Ans entre la France et l'Angleterre, comme ensuite les guerres napoléoniennes, conduisent progressivement à un changement de paradigme dans la vision militaire et commerciale des relations internationales. À une organisation en étoile, centrée sur la « métropole » qui gouvernait à distance des « comptoirs » dans le cadre d'une économie de plantation, succède un espace en réseau dans lequel émerge le concept « d'outre-mer ». À cet égard, Stéphane

Mandelbaum éclaire brillamment les différences culturelles qui affectent – et ce durablement - les visions respectives de l'Angleterre et de la France face à une mondialisation naissante. La première la promeut tandis que la seconde s'y soumet. Cela explique nombre de déconvenues de la France dans la nouvelle configuration : perte de territoires, défaites navales, difficultés sur certains marchés. Ce livre apparaît aussi comme une contribution précieuse quant à la thématique du commandement en temps de guerre comme en temps de paix. Son enseignement est sans ambiguïté. L'organisation du pouvoir ne peut être improvisée sous l'effet des circonstances. Plus l'on se situe dans une logique de réseau, plus la cohérence de la chaîne de décision doit être au rendez-vous.

Ouvrage déposé à la Société des Gens de Lettres sous le n°2020-02-0024.

4 / PUBLICATIONS

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

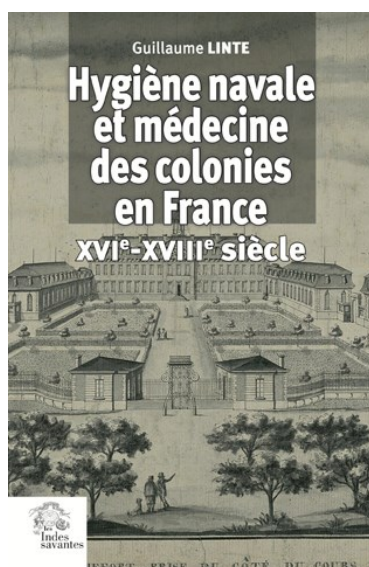
3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT



4 / Publications



Au XVe siècle, les premières navigations ibériques le long des côtes d'Afrique de l'Ouest, puis vers l'Amérique et l'océan Indien, marquent le début de l'expansion océanique européenne et d'une forme radicalement nouvelle de mobilité : le voyage transocéanique. Pour survivre dans ce désert d'eau salée il faut mobiliser de nombreuses compétences, aussi bien pour diriger le navire, que pour préserver les vivres et maintenir les équipages en bonne santé. Véritable défi, tant les conditions sanitaires à bord sont propices aux épidémies : encombrement, promiscuité, saleté, présence d'animaux dans l'entrepont, etc. L'influence de l'environnement maritime, l'impossibilité de descendre à terre et le passage entre les tropiques – sous la zone torride – apparaissent alors comme les principaux dangers associés aux voyages transocéaniques. En tenant compte de leurs dimensions sociale et culturelle, ce livre propose une lecture nouvelle des questions de santé au temps de l'expansion océanique et des premières colonisations.

Le développement du voyage transocéanique et la constitution du premier empire colonial a profondément influencé l'histoire de la santé, des sciences et des techniques en France : émergence d'un savoir médical nouveau, apparition d'acteurs spécialisés, tels que les chirurgiens-navigants ou les médecins du roi installés dans

les colonies. Ce livre trace la genèse de deux champs de la médecine à l'époque moderne : le premier s'intéressant aux maladies des gens de mer, et à l'hygiène navale, c'est-à-dire l'ensemble des savoirs, des pratiques et des normes destinés à garantir la santé en mer ; le second consacré à la santé dans les colonies et sous les « climats chauds » des tropiques.

REVUE D'HISTOIRE MARITIME n°33. Une mise connexion du monde.

Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e - XX^e siècle),

Paris, SUP, 2023, 240 p., 25€.

Sous la direction de Jean-François KLEIN, François DRÉMEAUX et Thomas VAISSET, ce 33^e numéro nous explique comment la propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale, ce qui permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. Un compte-rendu de lecture sera publié dans le prochain numéro de la *Chronique*.



Éric RIETH, « Pour une histoire de l'architecture navale. Méditerranée, XV^e - XVI^e siècle », Paris, CNRS Éditions, 2023, 296 p. 26€.

En s'appuyant sur les écrits des XV^e et XVI^e siècles, mais aussi sur les découvertes archéologiques, cette étude réinterroge l'art de la construction et du charpentier de marine. Croisant les sources, Éric Rieth, grand spécialiste de la question, pose des jalons pour une première histoire de l'architecture navale de la Renaissance, en tenant compte, avec soin et attention, de l'imbrication inextricable des espaces de navigation méditerranéens. Un compte-rendu de lecture sera publié dans le prochain numéro de la *Chronique*.

4 / Publications



Bernard MICHON et David PLOUVIEZ (dir),

« Être capitaine de navire en Europe occidentale de la fin du Moyen Âge au XX^e siècle »

Savoir-faire et savoir-être d'une profession maritime, Rouen, PURH, 2023, 228 p., 22€.

Le capitaine de navire est l'une des rares figures des sociétés littorale et maritime à avoir fait l'objet de nombreux récits de fiction et de représentations dans la littérature et la peinture. Mais que sait-on vraiment de ces hommes ? Un compte-rendu de lecture sera publié dans le prochain numéro de la *Chronique*.

Silvia MARZAGALLI, « Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution »,

Rennes, PUR, 2023, 224 p., 39€.

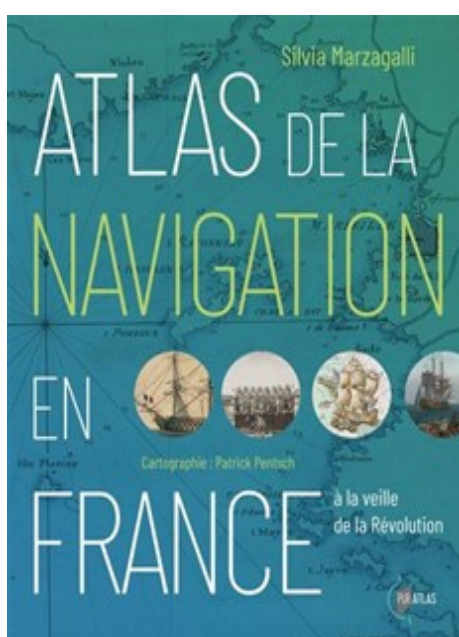
À partir de quelques dizaines de milliers de données d'époque sur les départs et arrivées de navires de toute taille, l'auteur tente de donner pour la première fois une vue globale de la foisonnante activité des littoraux français à la veille de la Révolution. En s'appuyant sur 90 cartes inédites, réalisées par Patrick PENTSCH, et sur une riche iconographie, l'ouvrage jette un éclairage nouveau sur des aspects moins connus de la navigation et remet en cause un certain nombre d'idées reçues.

Jörg ULBERT, Christophe CÉRINO et Jean-Baptiste BRUNEAU,

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France,

Paris, SUP, 2023, 450 p., 25€

Pour promouvoir, organiser et contrôler des activités maritimes en pleine expansion, l'État a multiplié les entités administratives depuis le Moyen-Âge. Au cours des siècles, les institutions impliquées dans la gestion des activités maritimes françaises n'ont cessé de se multiplier. Ces évolutions ont entraîné d'incessantes réorganisations qui ont redistribué les attributions et les compétences. Un compte-rendu de lecture sera publié dans le prochain numéro de la *Chronique*.



4 / PUBLICATIONS

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

**La Société Française d'Histoire Maritime vous invite
à la remise du prix Étienne Taillemite 2023
Les lauréats y présenteront leurs travaux.**

10h-12h : Projection du film documentaire "L'archipel des Français libres"

et discussion avec les réalisateurs du film : **Xavier FRÉQUANT** et **Yassir GUELZIM**.

Leur ouvrage a été signalé au titre du prix 2023

13h30-17h : Présentation des travaux et conférences des lauréats 2023

- **Vincent MARIET** Prix de thèse 2023 pour *De l'Atlantique aux mers de Chine, Rochefort, port impérial au XIX^e siècle (1793-1913)*.
- **Pauline PETER**, qui a reçu une mention pour sa thèse *Archéologie et histoire des canaux de navigation en France métropolitaine (II^e s. av. J.-C.- XVI^e s. apr. J.-C.)*.
- **Benoît DOESSANT**, Prix 2023 du premier ouvrage pour son livre *L'ère des superpétroliers. Les transports maritimes français au XX^e siècle. Perspectives historiques*.
- **Antoine RESCHE**, qui a reçu une mention pour son livre *Une ligne mythique, Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique nord entre 1890 et 1940*.

Si vous souhaitez assister à cette remise du Prix, vous pouvez vous inscrire auprès de la vice-présidente de la SFHM, **Hélène RICHARD**, de l'Académie de marine, responsable du prix Etienne Taillemite

h_richard@orange.fr

Hôtel de Soubise, 60 rue des Francs Bourgeois 75003 Paris, Salle du Prince,
le mardi 28 novembre 2023

Jean-François HUE, *Le port de Brest (détail), 1793, huile sur toile, Paris, Musée de la Marine*

5 / PRIX TAILLEMITE

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / PRIX TAILLEMITE



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

**Nous prions tous nos adhérents et souscripteurs à la Chronique de faire part de leurs changements d'adresse afin que nous puissions leur adresser les exemplaires retournés.
Merci à tous de votre fidélité.**

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



**INFORMATIONS
DE L'ÉQUIPE**

1 / LES NOUVELLES

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PUBLICATIONS

5 / PRIX TAILLEMITE