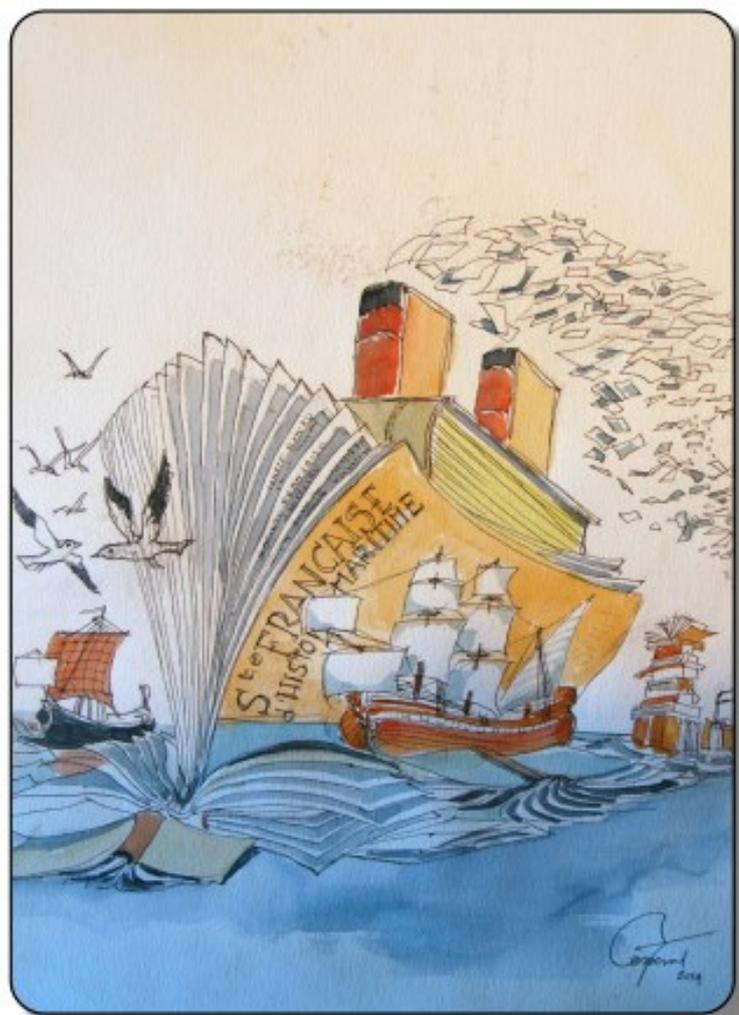


JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE

Nous voilà déjà arrivés au numéro 12 de notre *Journal de bord* ! C'est une excellente nouvelle qui nous rend fiers du travail accompli. Lorsque nous avons publié notre premier numéro, nous étions pleins d'énergie et d'enthousiasme. Pourtant, les incertitudes demeuraient et d'innombrables questions tournaient dans nos têtes. Aurons-nous toujours suffisamment d'informations pour alimenter notre « *JdB* » ? Qui nous les délivrera ? Irons-nous au-delà du numéro 3 (étape délicate à franchir) ? Saurons-nous nous distinguer des autres *newsletters* ? etc.



Avec ce numéro 12, les inquiétudes se sont effacées. Les retours sont largement positifs et les informations sont au rendez-vous. Nous avons près de 800 destinataires et nous sommes lus à l'étranger. Il semble donc que nos objectifs soient atteints. Nous pouvons en tirer une fierté sans toutefois céder à la vanité.

Le *Journal de bord* est devenu un bon complément à notre revue imprimée sur papier, la *Chronique d'histoire maritime*, plus scientifique. L'on y trouve des informations de toutes sortes, susceptibles d'intéresser ceux qui se passionnent pour la culture maritime dans sa globalité et sa lecture est plus facile. Elle sert de lien entre le « terrain » qui nous envoie des actualités et le siège qui se charge de rediffuser largement à une grande échelle. Diffusé chaque trimestre par Internet sous forme de PDF, le « *JdB* » est un support souple de conception et d'utilisation, même s'il exige travail et rigueur à la rédactrice en chef et à la maquettiste. Le résultat est là, à notre grande satisfaction.

C'est pourquoi nous adressons un grand merci à tous ceux qui nous informent : les délégués régionaux, les correspondants à l'étranger, les membres de la SFHM ainsi que les lecteurs - adhérents ou non - qui décident librement de nous envoyer des informations ou des suggestions. N'hésitez surtout pas à continuer car nous avons besoin de vous !

Forts de ce succès, nous continuerons nos efforts.

Pour optimiser les informations concernant les expositions et les colloques, nous tenterons ainsi d'être plus ponctuels dans notre publication. Vous pourrez ainsi nous envoyer toutes les actualités concernant votre région en prévision de l'été. Parce qu'il n'existe pas de résultat sans effort, nous mettrons tout en œuvre pour que nos compétences soient à la hauteur de votre confiance.

Michel AUMONT
Président de la SFHM

SOMMAIRE

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / PARUTIONS

4 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / CHRONIQUE - BULLETIN D'ADHESION- DIVERS

1 / Les nouvelles de la SFHM



Colloque sur Les contextes socio-historiques des innovations dans la marine organisé par la SFHM à la Cité de la Voile Éric Tabarly à Lorient le 21 novembre 2023.

Ce colloque s'est déroulé de très belle façon grâce au dynamisme et à la compétence des deux délégués de la SFHM en Bretagne, **Anne Le Coz** et **Jacques de Certaines**. Le public se composait d'une cinquantaine de passionnés de culture maritime et d'adhérents de diverses associations, preuve de l'importance de la culture maritime en cette région. La journée était dédiée à **Sylvianne Llinares**, professeur d'histoire moderne à l'université Bretagne-Sud, qui nous a quittés, le 7 juin dernier.



De gauche à droite : Heidrun Aumont, maquettiste du *Journal de bord* de la SFHM, Patrick Geistdoerfer, administrateur de la SFHM et président de séance, Anne Le Coz, déléguée Bretagne, Stéphane Le Coq, médiateur culturel de la Cité de la Voile Éric Tabarly, Jacques de Certaines, délégué Bretagne, Michel Aumont, président, et Hélène Richard, vice-présidente.

La journée d'études a été ouverte par **Michel Aumont**, président de la SFHM. Puis, sous la présidence de **Patrick Geistdorfer** (océanographe, directeur émérite de recherche au CNRS, membre de l'Académie de marine), se sont succédés : **Jacques de Certaines** (Dr ès sciences, Dr en sociologie) qui a abordé les *Nouveaux concepts en sociologie de l'innovation : application aux évolutions technologiques dans les marines* ; lui a succédé par vidéoconférence **Éric Rieth** (directeur de recherche émérite au CNRS, membre de l'Académie de marine) sur le thème *Aux origines de la propulsion à la voile en Scandinavie à l'époque Viking* ; puis **Hélène Richard** (conservatrice générale émérite des bibliothèques, membre de l'Académie de marine et vice-présidente de la SFHM) a pris la suite avec *La cartographie et l'hydrographie : lenteur de l'usage des « progrès scientifiques »* ; Patrick Villiers (professeur émérite d'Histoire moderne, Université du littoral Côte d'Opale, vice-président de la SFHM) a évoqué, également par vidéoconférence, *L'innovation chez les corsaires français à l'Époque Moderne*. Et pour clore la matinée, **Stéphane Le Coq** (médiateur culturel à la Cité de la Voile Éric Tabarly) a expliqué *Les innovations d'Éric Tabarly pour la course et la plaisance*.

Après la pause méridienne, Michel Aumont a pris la présidence de séance pour présenter **Anne Forrer** (Dr en Médecine, doctorante en histoire, Université de Bretagne Sud) dont la communication portait sur : *1885-1886, un jeune médecin de marine affronte le choléra à l'île de Sein en pleine révolution pasteurienne*. Jacques de Certaines a alors lu le texte écrit par **Patrick Féron** (Dr en Histoire, officier de marine marchande), absent pour raison professionnelle, texte accompagné d'un power-point sur *Transcontinentalité et tropicalisation du voilier Sharpie*. À 15h30, **Gaëlle Dieulefet**, (Université de Nantes), prenant la parole en son nom et en celui de **Filipe Castro** et de **Brad Loewen** ((Université de Lisbonne et de Montréal) a évoqué *L'astrolabe nautique : contexte d'émergence et d'utilisation d'un instrument astronomique devenu symbole socio-culturel*. Changeant de période, **Jean-Marie Kowalski** (École Navale, Sorbonne) a retracé *L'innovation dans une Marine en crise : 1960-1968*. Enfin, **Michel Van Praët** (adjoint à la culture, mairie d'Audierne) a abordé un sujet original : *Les mâts-pilotes, une invention sans suite mais une source de réflexion pour l'histoire de la signalisation maritime et du pilotage*.

Il a alors laissé la parole à Jacques de Certaines pour les conclusions et les remerciements.

Les actes de ce colloque seront publiés par la SFHM dans le courant de l'année 2024 grâce au soutien de la région de Bretagne, du département du Morbihan, de la SELOR (société d'économie mixte créée pour la gestion des ports de plaisance, d'équipements nautiques, de musées et d'hébergements situés sur la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient) et grâce à un don généreux provenant du trésorier de la SFHM, à savoir **Roberto Barazzutti**.

Michel Aumont, président de la SFHM

Remise du prix Étienne Taillemite 2023

La remise officielle du prix Étienne Taillemite 2023 s'est déroulée dans une excellente ambiance le mardi 28 novembre 2023 à notre siège, hôtel de Soubise à Paris. Le matin, de 10h à 12h, l'assemblée a pu assister à la projection du film documentaire "L'archipel des Français libres" réalisé par les journalistes **Xavier Fréquent** et **Yassir Guelzim**. L'après-midi, de 13h30 à 17h, les lauréats 2023 ont présenté leurs travaux.



De gauche à droite, Hélène Richard, vice-présidente en charge du prix E. Taillemite, Yassir Guelzim, Jean Pépin-Lehalleur et Michel Aumont

Devant une trentaine de personnes, Yassir Guelzim est venu présenter son documentaire et répondre aux nombreuses questions posées par un auditoire ravi de la qualité de cet excellent documentaire qui présente un fait historique important, malheureusement méconnu : le 24 décembre 1941, les Forces Françaises Libres sont arrivées à Saint-Pierre et Miquelon avec trois corvettes et un sous-marin et 230 hommes à leur bord ; en quelques minutes seulement, les troupes du général de Gaulle ont repris possession du territoire, qui était alors entre les mains du régime de Vichy.

Véritable coup de poker politique et militaire, l'opération a été opérée contre l'avis des Alliés et surtout de Franklin D. Roosevelt. Cette victoire symbolique, validée par un référendum local, a permis de consolider la position de De Gaulle dans l'opinion publique américaine et anglaise.

Lors de cette présentation, le public a eu le plaisir d'accueillir le fils du commandant de l'*Alysse*, **Jacques Pépin-Lehalleur** qui rallia Miquelon lors de cette entreprise. Très élogieux sur la qualité du documentaire, Jean Pépin-Lehalleur, de la section *Sciences et Techniques* de l'Académie de marine, a très agréablement pu échanger des impressions et des informations avec Yassir Guelzim, pour le plus grand plaisir de l'auditoire.

Devant la masse d'informations recueillies à ce sujet, les deux journalistes réalisateurs ont publié un livre qu'ils ont présenté au prix Étienne Taillemite. La rigueur des statuts du prix – réservé à un auteur unique - ne leur a malheureusement pas permis d'être récompensés. Mais devant la qualité du travail présenté et l'originalité du sujet, le Conseil d'administration de la SFHM a décidé de les mettre à l'honneur en signalant leur ouvrage au titre du prix 2023 et en leur donnant la possibilité de présenter leurs travaux lors de la remise officielle du prix.



De gauche à droite, Michel Aumont, Raymonde Litalien, conceptrice du prix E. Taillemite, Benoît Doessant, Hélène Richard, vice-présidente en charge du prix E. Taillemite, et Pauline Peter.

L'après-midi était consacrée à la présentation des travaux des lauréats 2023 et à la remise de leurs diplômes.

Vincent **Mariet** a reçu le prix de thèse 2023 pour *De l'Atlantique aux mers de Chine, Rochefort, port impérial au XIX^e siècle (1793-1913)*.

Pauline **Peter** 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** a reçu le prix 2023 du premier ouvrage pour son livre *L'ère des superpétroliers. Les transports maritimes français au XX^e siècle. Perspectives historiques*.

Antoine **Resche** a reçu une mention pour son livre *Une ligne mythique, Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique nord entre 1890 et 1940*.

Malheureusement, seuls deux d'entre eux étaient présents, les deux autres étant retenus pour des raisons médicales et professionnelles. Leurs Power-points ont été présentés et leurs textes d'accompagnement ont été lus par un membre du CA.

L'auditoire, composé d'une trentaine de personnes, a alors terminé la journée avec le verre de l'amitié.

Michel Aumont

1 / Les nouvelles de la SFHM



Un musée maritime en projet à Saint-Malo

C'est dans les bâtiments vacants de l'École nationale supérieure de la Marine marchande que ce grand projet de Saint-Malo devrait voir le jour en 2028, l'ENSM ayant emménagé dans de nouveaux locaux en 2023. L'acquisition des bâtiments, qui n'est pas encore effective, se fera pour 7 millions d'euros en 2024 (sont concernés les bâtiments de l'école et la chapelle Sainte-Victoire, mais pas le bâtiment de fonction des anciens directeurs de l'ENSM qui sera vendu au plus offrant). C'est donc une nouvelle mutation pour cet établissement historique. En effet les origines de l'École nationale de la Marine marchande de Saint-Malo remontent à 1669 avec la décision de Colbert, ministre de la Marine de Louis XIV, de créer une école royale d'hydrographie. Cet établissement ne prit son nom actuel qu'en 1958, lors de son installation dans les bâtiments actuels face à la mer, dans Saint-Malo intra-muros. Pour définir le projet architectural, un concours sera lancé mi-janvier 2024. Doté d'un fonds de quelques 13 000 objets, le musée sera en mesure de présenter outre ses collections permanentes une exposition temporaire chaque année. La première pierre du bâtiment qui hébergera les réserves du musée a été posée le 19 décembre dernier.



Bienvenue à bord de la SFHM



Anne Bolloré Laborde est venue à l'histoire maritime par le roman. À partir du journal de voyage d'un ancêtre, elle a retracé l'aventure de l'escadre qui accompagna le plénipotentiaire *Lagrené*, lors de la signature du premier traité de commerce franco-chinois en 1844.

De famille bretonne, après des études de lettres, droit public et sciences politiques à Paris, elle a intégré les services patrimoniaux du ministère de la Culture dans des postes administratifs. Au sein de la Commission du Patrimoine du Yacht Club de France, elle conduit des recherches sur la présence française dans les épreuves olympiques de voile. Elle collabore avec le musée national de la Marine à une prochaine exposition sur la régatière Virginie Hériot.

Daniel-Henri Vincent

Ancien haut-fonctionnaire (principalement à l'Intérieur ainsi qu'à la Culture et aux Finances), concerné par les questions navales, il a été auditeur de l'Institut des hautes études de la défense nationale. Membre actif de sociétés savantes, il s'est consacré à l'œuvre littéraire et patrimoniale de Bussy-Rabutin. Également passionné de mer et de patrimoine maritime, adepte de la voile, il a été administrateur puis vice-président des Amis du musée national de la Marine.

Il a publié plusieurs ouvrages dont, récemment, *L'amiral Violette Un républicain dans la Royale*.



1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / PARUTIONS

SOMMAIRE

4 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / CHRONIQUE - BULLETIN D'ADHESION- DIVERS

1 / Les nouvelles de la SFHM



Le coracle, une curieuse embarcation largement méconnue



L'association irlandaise *Wexford Normandy Cultural Association*, qui cherche à renouer des liens avec la Normandie, est venue du 23 au 28 novembre 2023 pour participer à un colloque sur « *Les irlandais et la Manche : liens culturels et historiques* ».

À cette occasion, **Michel Aumont** a fait une communication sur « *Les relations commerciales, sociales et religieuses entre l'Irlande et le Cotentin au fil des siècles jusqu'à l'Empire* », en évoquant l'arrivée du moine (vraisemblablement irlandais) Germain le Scot - dit Germain à la rouelle ou Germain de la mer, - par voie maritime à l'embouchure de la Diélette, au sud de la Hague. La légende veut qu'il ait prié Dieu de lui

fournir une embarcation et qu'une roue d'un char serait descendue du ciel. Elle lui aurait permis de se rendre dans le Cotentin. Le conférencier a alors osé une interprétation qu'il a qualifiée d'hypothèse : celle de l'arrivée du saint sur un coracle, ce qui aurait pu donner le départ de la légende de son débarquement sur une roue.

Le « coracle » est un terme générique pour un type d'embarcation de forme arrondie constitué d'une structure en lattes de bois tressées et recouverte d'une toile imperméabilisée ou d'une peau animale graissée. Leurs tailles étaient modestes : 1,50 m pour un coracle de rivière, 6 m pour les coracles de mer. Aussi appelés « bateaux-panier », ces coracles étaient très anciens. On en trouvait déjà pendant l'Antiquité. Au cours de l'histoire, ils furent historiquement répandus dans les îles britanniques, notamment en Irlande.



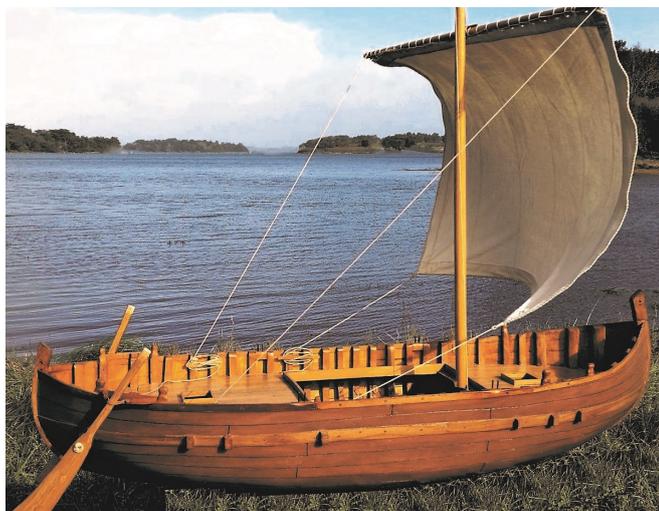
Un chercheur irlandais, **Tim Severin**, spécialiste de l'archéologie navale « de reconstitution » a fait réaliser un grand coracle recouvert de peaux cousues (tannées spécialement), et gréé de deux voiles carrées à la manière des moines irlandais des VI^e et VII^e siècles pour se lancer dans un périple transatlantique d'Irlande vers Terre-Neuve, via l'Islande (1976-1977). Cette traversée fut menée à bien malgré quelques difficultés. Elle prouva que ce genre d'embarcation pouvait être fiable. Sans affirmer de façon catégorique, l'on peut ainsi supposer que Germain le Scot - dit Germain à la rouelle ou Germain de la mer – ait pu arriver ainsi.

Quelqu'un parmi vous pourrait-il écrire un article sur le thème des coracles pour une publication dans la *Chronique d'histoire maritime* ? Dans l'affirmative, vous pouvez nous le signaler à l'adresse suivante :

journaldebordsfhm@gmail.com ou en allant sur notre site <https://www.sfhm.asso.fr/contact.html>

Michel Aumont

1 / Les nouvelles de la SFHM



Une réplique navigante du navire vénète d'Armorique

L'association MOR ER WENBEDIZ.56 a franchi une étape vers la construction d'une réplique navigante du navire vénète d'Armorique, sujet qui a fait l'objet de deux articles dans la Chronique d'Histoire Maritime numéros de juin et décembre 2023. Après une phase de recherche historico-archéologique, une maquette d'étude au 1/10^{ème} (soit 1m50) a été construite et est exposée au musée de l'ancien Hôtel de Limur à Vannes.

Une active collaboration est en cours avec un architecte naval et un chantier qui accepte de se lancer dans la construction d'une réplique en grandeur réelle. Aucune épave n'ayant à ce jour été retrouvée, la recherche s'est basée

sur des épaves considérées comme comparables à la description faite par Jules César du navire vénète. Hélas les épaves sont souvent comme des livres auxquels il manquerait des chapitres, d'où le travail de recherche à la croisée de l'archéologie, de l'histoire et des simulations sur ordinateur. (www.bateau-venete.com).

Une fête historique des Vénètes sera organisée le vendredi 3 mai à Locmariaquer où la Mairie avait déjà implanté un monument à la mémoire des Vénètes lors de la première fête, il y a deux ans.



Conférence

Jacques de Certaines, délégué de la SFHM pour la Bretagne, fera une conférence au Cercle de la Mer à Lorient le mardi 13 février à 18h30 (Bat K5, Lorient La Base) : « Restitution d'une épave antique entre archéologie, iconographie et informatique : l'exemple du navire vénète d'Armorique ».

Les prix 2023 du livre de mer Albatros

Pour sa vingtième édition, le prix du livre de mer Albatros a été décerné en 2023 à deux ouvrages très différents :

le livre de mémoires de **Gérard Petipas**

et le roman de **Gregory Nicolas**.

Ces deux ouvrages sont présentés dans la rubrique « Parutions ».

Remise du prix Albatros au Club Nautique de La Baule avec, à gauche, Gérard Petipas et à droite Thérèse Collet, présidente du jury du prix Albatros.

2 / Vu de la Hune

Une équipe de plongeurs de la police de Naples ont découvert près de l'île de Capri des blocs d'obsidienne dans ce qui semble être une épave soit de l'époque néolithique soit de l'âge de pierre, une épave qui aurait donc plus de 5000 ans.

Le bloc de verre naturel est à peu près de la taille d'un gros livre (28 cm avec une hauteur de 15 cm). Il pèse environ 8 kg. Des traces d'entailles visibles à la surface sont probablement les marques laissées lors de l'arrachement de lamelles coupantes. Ce morceau d'obsidienne (de la lave noire) proviendrait d'une île volcanique. Les éclats fabriqués auraient pu être utilisés comme des objets de commerce, ou bien comme objets rituels. En raison de sa dureté, l'obsidienne était utilisée pour la fabrication d'outils de coupe. Ce bloc d'obsidienne a été découvert le 20 novembre 2023, parmi des restes immergés entre 30 et 40 mètres de profondeur : il pourrait s'agir de la cargaison d'un navire de l'ère néolithique, donc datables entre 6000 et 3500 av J.-C. « Si une cargaison importante et des effets personnels de l'équipage ont survécu, la découverte deviendra l'une des cinq plus importantes découvertes sous-marines de tous les temps. Il faut faire preuve d'une grande réserve quant à leur interprétation de ces objets, aussi fascinants soient-ils. »



Hoiseung Jung/Shutterstock.com

Le bloc de verre naturel est à peu près de la taille d'un gros livre (28 cm avec une hauteur de 15 cm). Il pèse environ 8 kg. Des traces d'entailles visibles à la surface sont probablement les marques laissées lors de l'arrachement de lamelles coupantes. Ce morceau d'obsidienne (de la lave noire) proviendrait d'une île volcanique. Les éclats fabriqués auraient pu être utilisés comme des objets de commerce, ou bien comme objets rituels. En raison de sa dureté, l'obsidienne était utilisée pour la fabrication d'outils de coupe. Ce bloc d'obsidienne a été découvert le 20 novembre 2023, parmi des restes immergés entre 30 et 40 mètres de profondeur : il pourrait s'agir de la cargaison d'un navire de l'ère néolithique, donc datables entre 6000 et 3500 av J.-C. « Si une cargaison importante et des effets personnels de l'équipage ont survécu, la découverte deviendra l'une des cinq plus importantes découvertes sous-marines de tous les temps. Il faut faire preuve d'une grande réserve quant à leur interprétation de ces objets, aussi fascinants soient-ils. »

Archéologie subaquatique, Sicile, période archaïque

Découverte fortuite de deux ancres en pierre datant de plus de 2000 ans près de Syracuse. Ces objets ont été retrouvés à seulement 15 mètres de profondeur. La plus grande mesure 70 cm de long et est percée de trois trous ; l'autre plus petite ne présente qu'un trou. Elles ont été datées de la période archaïque grecque, entre 800 et 480 avant J.-C., soit la période de colonisation grecque sur le pourtour méditerranéen.



Soprintenza del mare/Facebook

Pièces de bronze romaines

Le ministère de la Culture italien a annoncé que suite à la découverte fortuite par un plongeur amateur de quelques pièces en bronze éparpillées sous des posidonies, une équipe de la Superintendance d'archéologie de Sardaigne a découvert un trésor de 30 000 à 50 000 pièces de bronze datant du IV^e siècle et des amphores africaines et orientales. La plupart des pièces de bronze sont parfaitement préservées et donc lisibles. Ce sont des *folles*, introduites à partir de 294 après J.-C. suite à la réforme monétaire de l'empereur Dioclétien. L'embarcation elle-même n'a pas été retrouvée. « Le trésor trouvé dans les eaux d'Arzachena constitue l'une des découvertes numismatiques les plus importantes de ces dernières années » (Luigi La Rocca, directeur du département archéologie, beaux-arts et paysage du ministère de la Culture italien).

2 / Vu de la Hune

Découverte du plus grand et du plus ancien chantier naval du monde sur l'île de Dana, en Turquie

Dana est une petite île de la région de la Cilicie rugueuse en Turquie, près de Silifke dans la province de Mersin. En raison des cèdres des montagnes du Taurus et des gisements de minerai de fer des régions de Gazipaşa et d'Anamur, l'île a été une base de commerce international de grande importance depuis l'âge du bronze. En 2015, avec l'autorisation du ministère de la Culture et du Tourisme, le professeur Öñiz, directeur du département de préservation et de restauration du patrimoine culturel à la faculté des beaux-arts de l'université d'Akdeniz (AU), a mentionné avoir trouvé le plus grand et le plus ancien chantier naval du monde au nord de l'île : « Chaque année, nous menons des études de documentation et d'examen sur l'île de Dana. Avec les nouvelles découvertes, le nombre de cales de halage s'élève à 294. Cela signifie que près de 300 navires ont pu être construits simultanément, et qu'il s'agissait de navires de guerre. ... qui ont donc contribué à la puissance navale en Méditerranée. La construction simultanée de 300 navires est si importante qu'elle a peut-être pu modifier les équilibres politiques, militaires et commerciaux en Méditerranée ». Et le Dr.Öñiz a souligné que « les navires construits sur l'île de Dana ont été impliqués dans diverses guerres, notamment les batailles navales entre les peuples de la mer à l'âge du bronze et les conflits entre les Grecs et les Perses. » Ces cales servaient aussi à l'entretien annuel des navires en bois.



Les cales de l'île de Dana sont pour la plupart taillées dans la roche et construites côte à côte. Les parties les plus proches de l'eau ont été pour certaines érodées, mais les parties arrière vers le continent sont restées intactes. Il existe également des constructions non étudiées, taillées dans la roche, derrière les grandes cales, probablement des endroits spéciaux pour les bateaux de service. Certaines cales se sont effondrées dans la mer à la suite de tremblements de terre.



Des études sur terre et des activités archéologiques sous-marines ont été menées sur l'île de Dana et dans ses environs, pour lesquelles le navire de recherche scientifique Arkeo a été mobilisé. Les entrées des cales de l'île sont explorées à l'aide d'appareils de plongée sous-marine, y compris des scooters de mer normaux. Les sites en eaux profondes, plus éloignés de la côte, ont été étudiés à l'aide de sonars et de ROV. Les études sur l'île de Dana et ses côtes se poursuivront dans les années à venir.

Photos : DH

2 / Vu de la Hune



Vue de l'épave. Photo non datée fournie par le National Cultural Héritage Administration (INCHA). (Photo : Xinhua)

Épave de la Route de la soie datant du XIV^e siècle

Un programme de fouilles sous-marine consacré à l'étude de la Route de la soie a récemment découvert l'épave d'un vaisseau chargé de porcelaines de l'époque de la dynastie Yuan (1271-1368). Le navire a fait naufrage il y a plus de 700 ans, près de l'îlot de Shengbeiyu, sur la côte est de la province de Fujian, sud-ouest. Les fouilles ont été menées conjointement par le Centre national d'archéologie, par l'Institut d'archéologie de la province de Fujian et par l'office municipal de culture et de tourisme de Zhangzhou.

L'épave gisait par 30 m de fond, enfouie dans des sédiments. Ce sont environ 20 000 objets qui en ont été extraits, dont un ensemble de porcelaines de céladon de Longquan, réputées pour leurs couleurs délicates (jades verts et bleus clairs). Un chargement qui prouve la vitalité du commerce à cette époque. Sur certaines pièces étaient gravés des mots comme « utile », « trésor » ou encore « année ». Ont été également retrouvées des plats de très grandes dimensions (35 cm de diamètre et de 4,3 cm de hauteur) : très probablement des pièces calquées sur les coutumes d'înatrices des pays destinataires.

En comparant des objets trouvés dans l'ancien port de Wenzhou province de Zhejiang et ceux de l'épave avec les porcelaines d'exportation retrouvées en Asie du Sud-est, les experts ont pu conclure que l'épave était celle d'un marchand qui, parti de Wenzhou, faisait route vers l'Asie du Sud-est. Et la présence de 10 cabines à bord indique toute l'importance de ce commerce.



La porcelaine retrouvée à l'intérieur de l'épave. Photo non datée fournie par le National Cultural Héritage Administration (INCHA). (Photo : Xinhua)

2 / Vu de la Hune

Découverte de l'épave du *San José*, un galion espagnol armé de 62 canons, coulé en 1708 pendant la Guerre de Succession espagnole (1701-1714)

Le *San José* était le navire amiral d'une flotte de dix-huit navires et qui revenait de Panama chargé d'un énorme butin (200 tonnes d'or, d'argent et d'émeraudes). À proximité du port colombien de Carthagène, cette flotte croisa une escadre de cinq navires de guerre britanniques : au cours de l'affrontement, la poudrière du *San José* prit feu et le galion coula, tandis que le reste de la flotte put se réfugier à Carthagène.



Combat naval de Carthagène, le 28 mai 1708. Samuel Scott (1702-1772). National Maritime Museum, huile sur toile, 863 X 01244mm. INV : BHC0348.

La localisation de l'épave est restée inconnue jusqu'en 2015, date à laquelle le gouvernement colombien annonça l'avoir identifiée, mais sans divulguer le secret de cet emplacement. La première annonce de récupération a été faite en 2017 et les premières images, dévoilées l'année dernière seulement ont montré une coque de navire intacte alors que les alentours eux sont jonchés de lingots d'or, de pièces de monnaie, ainsi que de canons datés 1655. S'y trouve aussi un service de porcelaine chinoise...

L'actuel président colombien, Gustavo Petro, souhaite que ces richesses soient intégrées au patrimoine national avant la fin de son mandat qui s'achève en 2026. Un procès est en cours avec la compagnie américaine Sea Search Armada, qui affirme avoir été l'inventeur de l'épave en 1981 et en avoir averti les autorités colombiennes sous la condition de percevoir la moitié des bénéfices des opérations de récupération. Charles Beaker, le directeur des Recherches Subaquatiques de l'Université d'Indiana, a fait savoir qu'il n'était nullement question de remettre à des entreprises privées un quelconque bénéfice, mais bien au contraire de mettre à la disposition du public l'ensemble des objets récupérés. Le gouvernement colombien s'est par ailleurs engagé à construire à Cartagène même un musée spécialement dédié à cette épave.



L'épave git par plus de 200 mètres de profondeur, donc à l'abri des plongeurs individuels, mais à la portée d'engins sous-marins. Pour beaucoup de scientifiques, sortir de l'eau l'épave dans son intégralité serait une mauvaise idée, la coque ayant trouvé son équilibre avec le milieu marin ambiant. Et de l'avis de spécialistes l'évaluation des bénéfices possibles pourrait avoir été largement surévaluée. (Ricardo Borrero, ARQUA-UNESCO International Underwater Archeology, Bogota)

Image non datée, publiée par l'Institut colombien d'anthropologie et d'histoire, composée de plusieurs photos prises par un robot sous-marin autonome. Le galion repose par 600 m de profondeur. Colombian Institute of Anthropologie and History

2 / Vu de la Hune

Déconstruction des vieux navires militaires

L'ancienne frégate lance-missile *Suffren* a servi de 1967 à 2001 dans la Marine nationale. Désarmée en 2007, elle a ensuite servi de brise-lames pendant 14 ans à l'île du Levant. Sa coque rouillée de 157 m de long a été ramenée à Toulon le 12 juin dernier, toujours coiffée de son dôme, par trois remorqueurs. Le *Suffren* est le premier des huit navires de guerre qui vont être démantelés dans le port de Bordeaux. Un chantier exceptionnel de 36 mois. Les autres navires seront dans un premier temps le *Meuss* (157 m), le *Jean de Vienne*, le *Montcalm* et l'ex *Cassard* ; puis dans les mois suivants, arriveront de manière échelonnée, deux coques venant de Brest : l'*Albatros* et le *Georges-Leygues* et enfin une coque en provenance de Lorient, le *D'Entrecasteaux*. Tous seront déconstruits dans l'immense cale sèche de 240 m.



© Jean-Claude Belledonne

De 2014 à 2017, la *Jeanne d'Arc* et le *Colbert* ont été déconstruits par Veolia. Mais « l'opération à venir est inédite par son ampleur ». C'est un groupement porté par Cardem, entreprise lyonnaise et filiale de Vinci, qui a remporté le contrat. Cardem a d'ailleurs intégré SNADEC, spécialiste de la dépollution et du désamiantage. Dans un premier temps, le désamiantage se fera à quai, puis la coque sera transportée dans un radoub voisin pour y être découpée. Ce sont alors 25 000 tonnes d'acier qui seront vendues aux aciéristes pour un prix allant de 150 à 250 euros la tonne, un matériau qui permet à ces industriels de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre (moins de minerais requis et utilisation de fours électriques). La Marine en tant que propriétaire de la coque percevra le montant de la revente de la ferraille au-delà d'un certain prix. La complexité de ces opérations est décuplée par les aléas climatiques et par des aléas budgétaires.

Retour de la voile La compagnie maritime Iliens a transporté 19.000 passagers de Quiberon vers Belle-Île en 2023, contre 18.000 en 2022. Et ce, malgré une météo compliquée durant l'été. « On est assez positifs sur ce qu'on a fait » en 2023, s'est réjoui Jonas Duvivier, directeur général d'Iliens, lors de la conférence « Eurolarge transport à la voile », organisée mercredi 13 décembre, à la Cité de la voile de Lorient. Depuis 2021, la compagnie transporte en 1h30 des passagers entre Port-Haliguen, à Quiberon et Le Palais, à Belle-Île, sur *Saona*, un catamaran Ocean Voyager 64. De 14.000 passages, en 2021, à 18.000 passages en 2022, avec une saison complète, dès le mois d'avril, Iliens a atteint environ 19.000 passagers en 2023. « On pensait pouvoir progresser encore plus sur la saison 2023 et c'était très bien parti, avec un très beau printemps. Mais on a eu un petit coup de stop en juillet-août en raison de la météo, car notre activité est directement impactée par la météo, qui n'a pas été vraiment au rendez-vous cette année », a-t-il expliqué. Le mauvais temps n'a en effet pas dopé l'activité touristique. Selon ses calculs, c'est près de 20.000 passagers ne représentent qu'autour de 2% du flux vers la grande île morbihannaise, « mais pour une petite équipe comme nous, c'est suffisant pour être rentable. Après trois ans d'exploitation on fait des bénéfices et on envisage même de construire un second bateau ». Le catamaran exploité pouvant accueillir jusqu'à 70 passagers, le seuil de capacité devrait être atteint autour de 22 à 25.000 passages par an. « Si on voulait faire plus, il faudrait acquérir un nouveau bateau ». Si ce projet venait à se concrétiser, le nouveau navire devrait être équipé de moteurs électriques, Iliens ayant encore recours à un moteur thermique pour appuyer la voile et garantir la traversée quand le vent est trop défavorable.



Transport de passagers à la voile vers Belle-Île
Iliens poursuit sa progression. GAEL COGNE -
14/12/2023 © Mer et Marine © ILIENS

4 / Parutions

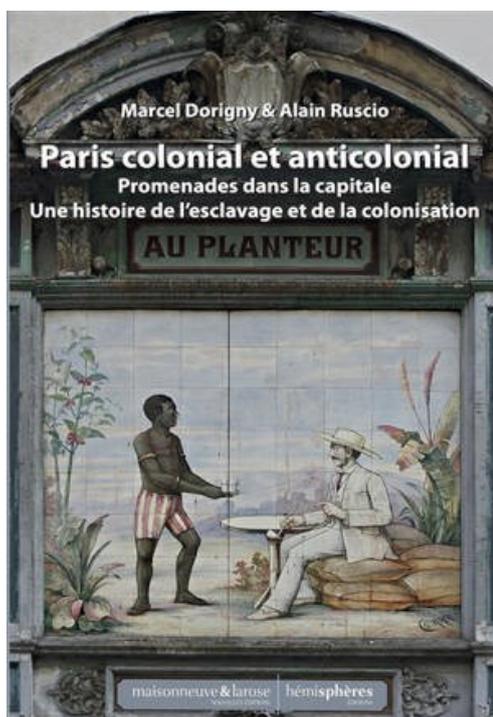
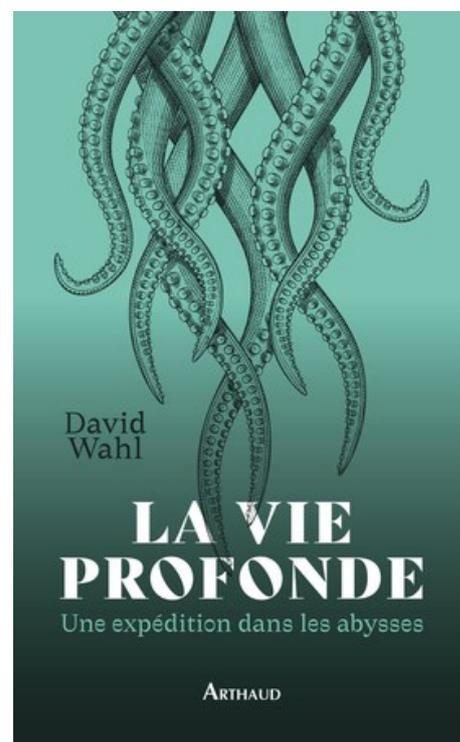
David Wahl *La vie profonde. Une expédition dans les abysses.*

Éditions Arthaud, 2023, 176 pages.

Le 8 juillet 2017, le *Pourquoi Pas ?*, vaisseau de la flotte océanographique française, appareille pour une mission scientifique de trois semaines au beau milieu de l'océan Atlantique. Les buts de cette expédition : observer un champ hydrothermal situé à 1 700 mètres dans les profondeurs sous-marines et étudier sa faune extraordinaire. Parmi les soixante-quinze marins et scientifiques embarqués, s'est glissé David Wahl, écrivain, dramaturge et interprète, mais investi de sa propre mission. Et trois semaines durant, l'écrivain rédige son journal de bord, rendant compte de l'intense activité scientifique du bord et comme de l'incroyable découverte du monde abyssal jusque-là non visible. « Dans le Pacifique, aucune moule, mais des vers géants, les *Riftia*, mesurant près de deux mètres de long, colonisent les sources chaudes. On trouve parfois comme des lacs au fond de la mer ! Des étendues de saumure, trop dense pour se diluer, y donnent l'illusion d'une eau enfermée dans l'eau même. Abrité derrière les panneaux de commandes du conteneur ROV, et regardant défiler sur les écrans des paysages aussi variés que déconcertants, j'ai l'impression de voler dans un vaisseau spatial (p.110) ».

« Ce rare témoignage – où se rencontrent l'émergé et le submergé mais aussi la poésie et la science – rend compte de l'existence d'un univers des grandes profondeurs encore méconnu, mystérieux, hostile et qui ne cesse d'attiser la curiosité. Avant même d'être totalement explorés, les abysses sont menacés par le risque d'une exploitation humaine. Autant qu'une ode à la beauté sous-marine, c'est un appel à la raison et à la protection de ces écosystèmes que livre David Wahl. »

Dominique Lintner

**Marcel Dorigny et Alain Ruscio***Paris colonial et anticolonial**Promenades dans la capitale.**Une histoire de l'esclavage et de la colonisation*

Hémisphères, 2023, 318 pages.

En flânant dans Paris, le touriste ou le simple curieux sera surpris d'y découvrir tant de témoignages de la colonisation française et de l'esclavagisme. Noms de rues et de places, mascarons, cariatides, bas-reliefs, fresques ou façades entières, monuments et sculptures... Sous les yeux du promeneur se déroule l'histoire multiséculaire de la France d'outre-mer et des promoteurs et administrateurs de ses colonies. Mais aussi des pans entiers des combats menés depuis le XVIIIe siècle pour dénoncer l'esclavage, la traite voire la colonisation elle-même, sans oublier la modeste place récemment faite aux combattants qui, dans les colonies, se sont illustrés dans leur lutte pour l'abolition de l'esclavage, qu'ils aient été victorieux ou vaincus.

SOMMAIRE

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / PARUTIONS

4 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / CHRONIQUE - BULLETIN D'ADHESION- DIVERS

4 / Parutions



Gérard Le Bouëdec, Yves-Marie Paulet, Olivier Corre

Le littoral

Le passé futur de la Bretagne du XV^e au XXI^e siècle

Éditions du CRBC, Océan(s) 2023, 167 pages

Le littoral, espace remarquable de l'Histoire maritime, a longtemps été un domaine qui n'était attribué ni aux marins et hydrographes, ni aux terriens et géographes. Il a fallu l'inquiétude sur la montée des eaux et le très récent programme Litto3D pour que les géographes de l'IGN et les cartographes du SHOM collaborent sur cette frontière mouvante entre mer et terre. Pourtant, comme le soulignent les auteurs, le littoral est un point de contact entre les deux univers souvent opposés que sont les mondes maritime et terrestre. Un bon exemple en a été le débat pour savoir si les ostréiculteurs, paysans de la mer, devaient être des marins relevant de l'Inscription Maritime. Cette histoire maritimo-terrestre est aussi celle des réglementations évolutives depuis les sièges de l'amirauté jusqu'à la cohabitation d'un préfet maritime avec les préfets « terrestres » et des déplacements de pouvoirs, par exemple de Vannes vers Lorient avec les Compagnies des Indes.

Cet intérêt pour le littoral n'est pas nouveau ; dès 2017, le GIS d'Histoire maritime avait déjà inscrit le rapport à la territorialité sur le littoral comme une de ses priorités. En Morbihan, diverses études locales ont mis récemment en avant l'intérêt de cette thématique : les ouvrages de G. Toureaux sur la presqu'île de Rhuys et le *Mor Braz*, celui de G. Le Bouëdec sur la presqu'île de Quiberon, l'ouvrage collectif « *Le Golfe du Morbihan, 5000 ans d'Histoire Maritime* » (Eds Apogée 2021) ou l'inventaire du patrimoine bâti littoral réalisé par le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan en témoignent.

Que le passé puisse éclairer le futur est le rêve de tout historien et c'est bien le « passé futur » de la Bretagne qui est traité dans cet ouvrage. Les problèmes climatiques de la Bretagne, pas plus que la prolifération des algues vertes ou les zones de submersion, ne sont oubliés avec des cartes fort suggestives.

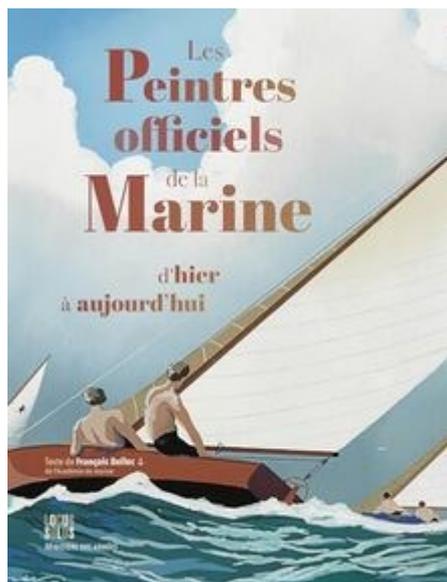
C'est donc un travail multidisciplinaire utile que les auteurs ont engagé avec l'appui d'une abondante cartographie. Il touche à toute l'histoire économique, sociale et culturelle du littoral, insistant sur le rôle de la guirlande des petits ports de Bretagne. Il montre aussi comment les nombreux métiers du littoral, saliculture, ostréiculture, pêche côtière, armements hauturiers... ont façonné le lien entre marins et paysans comme entre propriétaires terriens et armateurs dans une économie agro-marine originale.

La cartographie (Olivier Corre) très abondante contribue largement à une lecture géographique mais on peut regretter que, dans plusieurs cartes, l'abondance de l'information nuise à leur lisibilité.

Il faut enfin souligner que cet ouvrage est le premier d'une collection « Océan(s) » publiée par le Centre de Recherches Bretonnes et Celtiques (CNRS- Université de Bretagne Occidentale) pour nourrir la place du fait maritime par les études en sciences humaines et sociales.

Jacques de Certaines

4 / Parutions



François Bellec

Les Peintres officiels de la Marine d'hier et d'aujourd'hui

édition Locus Solus, 10/11/2023, 272 pages

Le titre de Peintre Officiel de la Marine (P.O.M.) est accordé par le ministre des Armées à des artistes ayant consacré leur talent à la mer, à la Marine nationale et aux gens de mer, peintres, photographes, cinéastes, illustrateurs, graveurs, sculpteurs... Et depuis 1995 il peut être accordé à des femmes.

Un premier ouvrage leur avait été consacré en 2020 (« *Les peintres de marines. Du XVII^e au XX^e siècle* », par Denis-Michel Boëll), qui regroupait pour la première fois la totalité des 43 P.O.M. en activité. Le livre du contre-amiral Bellec, écrivain et peintre, ancien président de l'académie de Marine, membre de l'Académie des Sciences d'outre-Mer et directeur du Musée national de la Marine de 1980 à 1997, a choisi pour sa part d'associer Peintres officiels d'hier et d'aujourd'hui : chaque P.O.M. en activité rend hommage à un peintre disparu, inspirant, admiré. Le corps des Peintres Officiels perdure depuis 1830, son histoire est donc riche d'immenses talents, de Louis-Philippe Crépin (1752-1851) et Gudin, les deux premiers inscrits à l'annuaire

des officiers, à Marin-Marie (1901-1987) en passant par Albert Brenet (1903-2005) et Mathurin Méheut (1882-1958). Chaque P.O.M. est représenté par l'une de ses œuvres, avec 4 à 6 œuvres du P.O.M. d'hier.

L'occasion de redécouvrir dans un seul volume les incontournables de l'art maritime tout en remettant en lumière des officiers, parfois des artistes injustement méconnus ou oubliés, tous liés par l'amour de la peinture, de la mer et des marins.

Les prix 2023 du livre de mer Albatros, vingtième édition:

Gérard Petipas *Marin. Mémoires.*

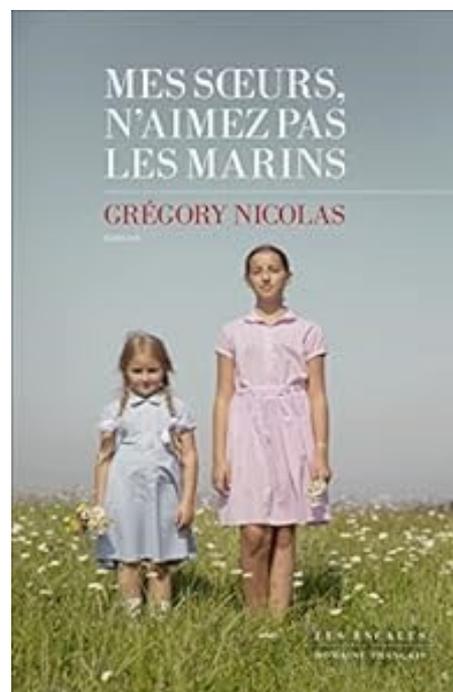
Éditions Arthaud, 2023, 336 pages.

C'est le livre de souvenirs de l'auteur offrant une belle rétrospective sur un demi-siècle de courses au large : l'auteur se retourne sur un sillage de plus de soixante années, à bord d'un chalutier normand, puis à bord d'un cargo au bout du monde, de navires de guerre et de course à la voile avec Éric Tabarly. Des centaines de milliers de milles en mer. Puis à terre, à bord de son entreprise, de sa maison d'édition, ou en organisateur de régates. Le livre raconte la vie trépidante de l'ami le plus proche de Tabarly.

Gregory Nicolas *Mes sœurs, n'aimez pas les marins*

Éditions Les Escales, 2023, 352 pages.

Ce livre est un hommage bouleversant aux femmes de marin un hommage bouleversant aux femmes de marin. En 1942, sur les côtes de Bretagne, ce seront quatre vies entre matins calmes et furies des tempêtes.



1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / PARUTIONS

SOMMAIRE

4 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / CHRONIQUE - BULLETIN D'ADHESION- DIVERS

4 / Parutions

Muriel Bessot 350 ans de protection sociale pour les marins

Département de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de l'Agriculture.

Article paru dans le Carnet de recherche, Archives nationales le 03/10/2023.

Ce travail part des origines de l'Établissement national des Invalides de la Marine (ÉNIM) en 1673, avec un système de cotisations pour abonder le fonds, la retenue sur solde. Puis le 15 avril 1689 est créée la « Caisse des Invalides ». En 1703 un retenu est institué sur le produit des prises de mer octroyant aux marins engagés dans la guerre de course de bénéficier des mêmes avantages que les marins au service du roi. Et en 1709, la pension d'invalidité est accordée aux marins du commerce.

À partir de cette date, la protection des gens de mer sera régulièrement remise à l'étude. Ainsi la loi De-léarde de 1905 étendit ces mesures de protection sociale à l'ensemble des personnels navigants, condition qu'ils soient Français. En 1930 fut créée la « caisse des gens de mer ». Après la Seconde Guerre Mondiale, il devint nécessaire de protéger les personnes étrangères de plus en plus nombreuses à bord....

L'article est accompagné de reproductions de documents d'époque.

5 / Nos lecteurs nous écrivent



Appel à contribution

Éric Barré et Michel Daeffler (COLL.) présentent un travail en cours sur les « *Manuscrits français ayant pour objet la Marine à la Bibliothèque nationale de France d'après ses inventaires* ». Les notes présentées dans le lien disponible en bas de page sont issues des catalogues publiés ou du catalogue électronique des archives et manuscrits de la BnF (propriétaire des notices) et elles sont destinées à faciliter les recherches des chercheurs et des curieux. Il convient de signaler l'aspect partiel et intuitif de ce dépouillement lorsque le descriptif de la cote précise qu'il s'agit d'une série d'originaux ou de copie d'originaux. Dans ce cas, la plupart du temps ne figure que le nom de l'émetteur et du récepteur, sa qualité, le lieu d'émission et la date. De plus, dans certains cas, la qualité n'est pas suffisante, en raison de l'identité du second interlocuteur. Si vous utilisez ce présent document, nous vous remercions de nous signaler les cotes inutilement retenues ainsi que celles que vous souhaiteriez voir rajouter. En ce cas, vous apparaîtrez comme collaborateur au présent travail et votre participation sera signalée à la cote ajoutée ou retirée selon vos souhaits.

Voici le lien de connexion et les adresses électroniques nécessaires

http://www.histoire-sciences-mer.org/default_centre_ressources.asp?titre=manuscrits-francais-ayant-pour-objet-la-marine-&mode=ressource&id=2371

ebarre94@neuf.fr - micdaeffler@orange.fr - m.aumont2@orange.fr
ou journaldebordsfhm@gmail.com

4 / Nos lecteurs nous écrivent

Monique Le Hétet, adhérente du Cercle de la Mer de Lorient, travaille sur le percement du Canal de Suez. Le point de départ de ces recherches se trouve dans son histoire familiale : son père, Jean Cabon, ancien Pilote de la Flotte et Capitaine de la Marchande, fut embauché au Canal de Suez dès 1945. Il y vécut avec sa famille jusqu'en 1956, à Ismailia très précisément, et racontait qu'il était alors encore possible de voir les traces du canal des pharaons. Monique Le Hétet s'est alors passionnée par l'histoire de ce canal qu'elle a réussi à retracer depuis Sésostrius jusqu'à Nasser en passant par Ferdinand de Lesseps et elle est à la recherche d'un élément qui lui semble particulièrement intéressant : en 1790 l'Échelle du Levant de Marseille a adressé une supplique à la fois à l'Assemblée Constituante et à la Chambre de Commerce de Marseille demandant la réouverture de ces canaux pour le bien du commerce, suggérant même « un blocus maritime de l'Égypte ». Un courrier apparemment resté sans réponse. Une nouvelle supplique fut envoyée à Paris en 1793 réclamant cette fois « l'occupation ». En vain. Charles Magallon consul au Caire s'adressa directement à Talleyrand en ces termes, « Je te prie, citoyen, de ne pas négliger les moyens de donner l'Égypte à la France » : il réussit à se faire entendre. Un rapport fut remis au Directoire le 14/02/1798 invitant à occuper l'Égypte. Talleyrand reçut Bonaparte en décembre 1797 et l'expédition d'Égypte débarqua à Alexandrie le 2 juillet 1798. Le service des archives de la Chambre de Commerce de Marseille n'a pas retrouvé ce document, pourtant il ne peut avoir disparu.

Si vous êtes en mesure d'aider Monique Le Hétet, merci d'utiliser ces adresses :
j.lehetet@orange.fr - journaldebordsfhm@gmail.com

Gaston Demarée, retraité de l'Institut Royal Météorologique de Belgique, cherche à connaître la date du départ du Havre du Bouca, navire marchand de 340 tonnes. « Le 19 avril 1853, le Père Louis Furet quitte Paris pour se rendre au Havre et embarquer sur un navire marchand, le Bouca, à destination de la Chine. Après deux escales, à Singapour et à Manille du 29 août au 27 septembre, il arrive à Hong Kong le 7 octobre 1853. »

G. Demarée voudrait connaître la date de départ du Havre de ce navire.
Et existe-t-il d'autres informations sur ce navire marchand ?



SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

5 / La 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, d'une enquête concernant les ports français, de régates, yachting et clubs nautiques, des hommes du port de Caen ou de la fabrication des torpilles.

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 95, décembre 2023

- *Simulation sur ordinateur des différences de navigabilité entre des navires antiques fluvio-maritimes et hauturiers du Ponant : positionnement du navire vénète d'Armorique*, par Yann PHILIPPE et Jacques-Donald de CERTAINES

- *Entre l'artiste et le fonctionnaire : l'enquête de 1779*, par Christian PFISTER-LANGANAY

- *Régates, yachting et clubs nautiques en Bretagne, 1850-1950*, par Philippe CLAIRAY

- *Les hommes du port de Caen-Ouistreham*, par François BIQUET

- *La fabrication des torpilles en France entre 1860 et 2020. De la dépendance stratégique à l'europanisation*, par Nabil EROUTHANE



Bulletin d'adhésion et mise à jour des données
 (Particuliers : 50 euros)
 (Étudiants : 25 euros)
 (Collectivités et institutionnels : 60 euros)

*Les cotisations sont une ressource importante pour assurer la vie de la SFHM.
 Merci de compléter ce bulletin et de nous le renvoyer à l'adresse ci-dessous.
 Si vous êtes à jour de votre cotisation 2023, merci de compléter ce bulletin et de nous le renvoyer à la même adresse pour mise à jour de notre fichier adhérents.*

NOM : Prénom :

Date de naissance :

Profession :

Votre position : en activité retraité étudiant

Adresse :

Code postal :

Ville : Pays :

Téléphone domicile : Téléphone professionnel :

Courriel :@.....

Vos centres d'intérêt en histoire maritime :

Vos domaines de recherche en histoire maritime :

Merci de renvoyer ce bulletin d'adhésion accompagné de votre chèque à l'ordre de la SFHM à l'adresse suivante :

SFHM
 60 rue des Francs Bourgeois
 75003 Paris

Vous avez aussi la possibilité d'effectuer votre règlement par un virement à la Société française d'histoire maritime dont l'IBAN est FR77 3000 2076 0000 0070 3831 Z16. BIC : CRLY FRPP

Merci alors de préciser vos noms et prénoms, ainsi que l'année pour laquelle vous versez la cotisation à la SFHM.

Conformément à la loi informatique et libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de vos données personnelles. Ce droit s'exerce auprès du Secrétaire général de la SFHM via le webmaster qui transmettra votre requête.



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



SOMMAIRE

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / PARUTIONS

4 / NOS LECTEURS NOUS ÉCRIVENT

5 / CHRONIQUE - BULLETIN D'ADHESION- DIVERS