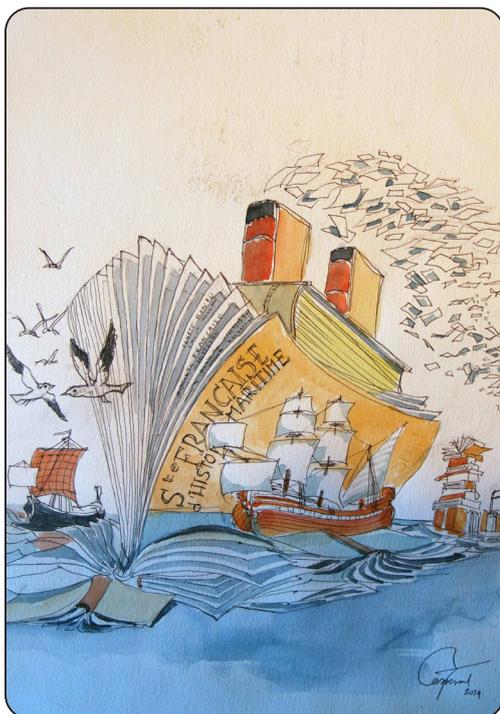


JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE : Hervé RETUREAU, Délégué de la région Aquitaine

Le président Michel Aumont m'a fait l'honneur de me confier la délégation d'une vaste région maritime s'étendant du sud de la Loire au nord de la Gironde ce qui correspond dans son cœur principal aux anciennes provinces maritimes du Bas-Poitou et d'Aunis.



Natif du port des Sables-d'Olonne, j'ai très tôt nourri une véritable passion pour l'histoire locale puis pour l'histoire maritime. Auteur de plusieurs ouvrages en lien avec l'histoire sablaise, j'ai présidé pendant presque vingt ans la société d'histoire locale Olona forte de 500 adhérents. Cette association presque centenaire (fondée en 1924) publie quatre revues annuelles.

Enseignant l'histoire-géographie pendant 25 ans, désormais docteur en Histoire et chercheur associé au CRHIA (Université de Nantes), j'ai soutenu en 2020 une thèse intitulée "Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation : l'exemple des Sables-D'Olonne (1747-1866)", sous la direction conjointe de Martine Acerra et Thierry Sauzeau. Cette thèse vient d'être publiée sous le titre "Gens de mer sablais XVIIIe-XIXe siècles, un peuple en mutations" aux Presses universitaires de Nouvelle Aquitaine, éditions La Geste. En 2006, l'Académie de Marine m'a remis le prix Vovard en récompense d'un livre racontant le périple de mon ancêtre Philippe Thesson, matelot-gabier sur *l'Astrolabe* de Dumont d'Urville (1837-1840).

C'est sans conteste la découverte de l'histoire de cet aïeul dans les archives et les quelques bribes émergentes de la mémoire familiale qui m'a amené vers l'histoire maritime. C'est un fait. Depuis cette époque (j'étais encore adolescent), je fréquente les dépôts d'archives et en particulier le Service historique de la Défense de Rochefort où j'ai pu d'ailleurs effectuer, en un autre temps, mon service militaire.

Notre espace maritime couvre ainsi une zone riche en histoire entre deux estuaires atlantiques où se sont jouées des histoires intenses : commerce avec les îles à sucre et les colonies, traite, grande pêche, lieux de construction navale, économie salicole, ports de migrations, histoire militaire avec l'arsenal de Rochefort notamment. Les sujets d'étude ne manquent pas et j'espère bien pouvoir apporter aux lecteurs de la Chronique d'Histoire Maritime, de temps à autre, des articles de fond portés par des chercheurs et des étudiants de ce monde atlantique. Le professeur Mickaël Augeron de l'université de La Rochelle se joint à moi dans cette tâche.

Précisons que depuis mars 2020, j'ai rejoint le service patrimoine maritime de la Ville des Sables-d'Olonne, où je pilote le projet Nacéo futur centre de la mémoire dédié aux gens de mer et à l'histoire du port. Ce projet culturel et muséographique devrait voir le jour d'ici la fin de l'année 2025 et retracera à la

fois l'histoire du port sablais mais aussi celle des hommes et des femmes qui ont fait ce port au fil du temps. L'accent sera notamment porté sur la grande époque de la pêche de la morue sur le Grand banc de Terre-Neuve (XVIIe-XVIIIe siècles) mais aussi sur l'histoire fabuleuse de la conserverie et des épopées sardinière puis thonière. Dans le même temps, les amoureux du patrimoine navigant ont sans doute appris que les cales des Sables s'activaient à reconstruire un bateau de pêche classé Monument historique.

Le Kifanlo, chalutier-thonier construit en 1955, classé MH dès 1983 reçoit le soutien de la Fondation du Patrimoine et de divers mécènes pour reprendre la mer. Un chantier où se joue la transmission d'un savoir-faire à travers le travail du charpentier de navire également petit-fils du patron de ce navire. Une belle histoire familiale en quelque sorte

HERVÉ RETUREAU

ÉDITO

1/ LUMIÈRE SUR

2/ ACTUALITÉS

3/ VU DE LA HUNE

4/ BRUIT DE
COURSIVES

5/ NOS ADHÉRENTS
ÉCRIVENT

6/ NOS ADHÉRENTS
LISENT

LUMIÈRE SUR

Rapport du CESER : Fondations et expressions de la culture maritime en Bretagne. Un fil bleu du développement régional

La Bretagne, c'est la mer !?

Le Conseil Économique Social et Environnemental (CESER) est la deuxième assemblée de la région Bretagne.

Évidence pour les uns, provocation pour les autres, cette affirmation laisse peu de place à la nuance.

En réalité, la géographie, l'histoire de la Bretagne et les évolutions sociétales ont forgé une relation riche et plurielle entre la société régionale et la mer. Si certains pans de la culture maritime sont largement inscrits dans l'imaginaire collectif, comme les paysages de tempête, les grandes expéditions maritimes, le mouvement social des sardinières, les peintres de renommée mondiale, les exploits à la voile d'Éric Tabarly, d'autres marqueurs restent plus confidentiels, alors même qu'ils éclairent certaines réalités contemporaines.

La production de garum en baie de Douarnenez à l'époque romaine, l'épopée scientifique débutée en 1859 avec la création de la plus ancienne station biologique encore en activité à Concarneau, la traversée de la Manche au XIX^{ème} siècle par les Johnnies de Bretagne Nord allant vendre leurs oignons, l'en-

registrement de la première association loi 1901 de France pour protéger les rochers de la Côte de granit rose, la naissance de la mytiliculture en baie du Mont Saint-Michel en 1954, la création des premières classes de mer à Logonna-Daoulas en 1964...

Parce qu'elle s'est nourrie de tous ces événements, parce qu'elle a accompagné les évolutions sociétales, parce qu'elle a marqué les manières de vivre et de travailler en Bretagne, et parce qu'elle est résolument vivante, la culture maritime est un véritable fil bleu du développement régional.

C'est ce fil bleu que le CESER choisit de dérouler ici, en décryptant d'abord l'ancrage régional de la culture maritime, ses principales empreintes, omniprésentes dans le paysage naturel, social et économique, puis en montrant la vitalité de toutes ses expressions contemporaines. Il s'appuie sur ce panorama pour montrer en quoi la culture maritime constitue une opportunité exceptionnelle au service du développement régional.

Passez par ce lien pour découvrir toutes les activités du CESER Bretagne :



Rencontre organisée par la délégation Bretagne de la SFHM

Le mercredi 15 mars au Service Historique de la Défense (SHD) de Brest, la SFHM a invité le rapporteur du CESER, Jean Kerhoas qui a présenté son rapport sur "Fondations et Expressions de la Culture Maritime en Bretagne".

Compte-tenu de la jauge limitée de la salle, cette conférence était sur invitation. S'y sont retrouvés des élus, des représentants d'organismes publics (SHD, musées, médiathèques, parc naturel...) et d'associations œuvrant pour la promotion de notre très riche patrimoine breton. Jean Kerhoas a longuement insisté à la fois sur l'importance de la culture maritime en Bretagne tant pour l'Histoire que pour l'attractivité et le développement économique : "La Bretagne, c'est la mer... et la culture maritime constitue le précieux fil bleu de son développement". Il a aussi fait appel aux "passeurs de la culture maritime" d'ailleurs largement représentés dans la salle.

[...]



Michel Aumont / Jean Kerhoas / Jacques De Certaines

[...] Michel Aumont, président de la SFHM, a insisté sur "la trop faible connaissance de notre Histoire maritime, les racines de notre culture notamment dans ce haut-lieu maritime qu'est Brest", et faisant référence à une étude de la SFHM il a souligné que cela concernait également les étudiants en Histoire ! "La Région ayant la charge des lycées, ne pourrait-elle pas œuvrer en ce sens ?"

Michel Aumont a aussi souhaité gommer les écarts entre historiens professionnels et historiens locaux amateurs, tous porteurs à des titres divers de la mémoire de nos navires et de nos ports, de nos marins et de leurs familles. Jacques De Certaines, délégué régional de la SFHM, a souligné le grand nombre de ces "passeurs de culture maritime" en Bretagne et la difficulté à se connaître, se rencontrer et savoir qui

fait quoi.

La SFHM a une lettre d'information ("Journal de bord de la SFHM") sur internet qui peut être un lieu privilégié de partage et d'annonces (conférences, activités, colloques...). Il a suggéré que la Région prenne en charge l'édition d'"un annuaire des passeurs de culture maritime" (élus, structures publiques, établissements d'enseignement, associations, musées, particuliers...) sous forme papier ou numérique.

C'est chargé de ces nouvelles préconisations à transmettre au Conseil Régional (développer l'enseignement de l'Histoire maritime, créer un annuaire des passeurs de culture maritime...) que Jean Kerhoas est reparti, souhaitant que l'on ait beaucoup d'occasions de se revoir ainsi.

ACTUALITÉS

LE CHANTIER DU JEAN BART À GRAVELINES

Le chantier du *Jean Bart* (voir le n°2 et 3 du *Journal de bord de la SFHM*) est au centre d'un parc à thème qui accueille à Gravelines 200 000 visiteurs par an : le succès est au rendez-vous de ce projet de reconstruction d'une cathédrale maritime comme à l'époque du roi-soleil.

Pourquoi ce nom "Association Tourville" ? Christian Cardin avait souvent entendu son professeur d'histoire parler de cette terrible défaite de La Hougue de juin 1692, un combat "qui aurait pu changer le cours de l'histoire".



Vue aérienne du chantier du "Jean Bart"



La maquette du vaisseau devant le chantier de construction

Un court rappel historique : le roi-soleil avait mis à la disposition de Jacques II Stuart sa flotte, commandée par l'amiral Anne Hilarion Costentin de Tourville. Un geste généreux, mais désastreux face à un ennemi beaucoup plus puissant : les vaisseaux français s'étaient échoués puis avaient brûlés. Leurs vestiges étaient restés oubliés jusqu'en 1980, date à

laquelle Christian Cardin remonta les vestiges de ce que l'on appelait alors les "Carcasses de La Hougue". Des pièces archéologiques qui formèrent le noyau initial du musée maritime de Tatihou, inauguré en 1992 lors de la commémoration des 300 ans de ce désastre de La Hougue.

C'est le port de Gravelines qui avait été choisi comme port d'attache de ce projet. La quille fut posée en 2002. Le bateau en cours de construction est identique au vaisseau de l'amiral hollandais De Ruyter, *Les Sept-Provinces*, vaisseau présent lors de la bataille de La Hougue, car la volonté de Christian Cardin a été de "dédier cette cathédrale maritime à Jean Bart et rendre ainsi le plus bel hommage qui puisse être donné à ce grand corsaire et officier de marine de Louis XIV".

[...]

[...] Restaient et restent toujours à trouver les fonds, la durée envisagée du chantier étant d'une quinzaine d'année - alors qu'à l'époque de Louis XIV il suffisait de deux à trois ans pour pouvoir lancer un navire. Mais ce sont peut-être les rentrées financières qui en décideront. 3 600 chênes en total auront été abattus pour finaliser ce projet. Signalons que l'association Tourville compte aujourd'hui 4 000 membres.



La silhouette du "Jean Bart" sur le chantier

En mars dernier, Christian Cardin a été mis à l'honneur dans le magazine communautaire de l'agglomération de Dunkerque. Mettant en avant l'avancée du projet de la reconstruction de ce navire mythique, le *Jean Bart* devrait être mis à l'eau d'ici 10 ans pour être au cœur d'un parc à thème.

[L'article complet par ce lien \(p.42\) :](#)



Pérennité de l'héritage maritime : le baptême d'une chaloupe sardinière

Samedi 16 avril 2022, au port de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure, a été baptisée la chaloupe *Alba*. Le jour choisi n'était pas anodin : c'était la première édition de "Itsasotik, de l'océan à l'assiette", un rendez-vous destiné à mettre en valeur les métiers de la filière pêche et le patrimoine maritime local.

Cette reconstitution d'un bateau initialement construit en 1907 a été possible grâce à l'esprit d'équipe qui anime l'association Trois Mâts. Un baptême qui illustre la transmission des savoirs, et la pérennité du



savoir-faire maritime local. *Alba* pourra alors transporter les visiteurs entre le port de Saint-Jean -de-Luz et le site du chantier spectacle où est prévue la reconstruction d'une réplique d'un trois-mâts goélette de 40 mètres. Une mise en scène semblable à celle de *l'Hermione* en France ou du *San Juan* à Pasaia

[Toutes les infos sur le site du projet :](#)



L'épave de *l'Endurance*, découverte 107 ans après sa disparition

C'est le 9 mars 2022 qu'a été découverte l'épave de *l'Endurance* en Antarctique, très exactement dans la mer de Wedell, par 3000 m. de fond. Le vaisseau de Sir Ernest Shackleton qui avait appareillé le 5 décembre 1914 pour une mission d'exploration, s'était retrouvé pris dans la banquise. Broyé par les glaces le navire disparut en mer en 1915, dans une zone décrite par Ernest Shackleton comme "la pire portion de la pire mer du monde".

L'équipage survécut 18 mois dans des conditions effroyables et ne dut sa survie qu'à l'héroïsme de Shackleton lui-même et de quelques membres de son équipage qui, embarqués sur trois chaloupes, après des péripéties toutes plus effroyables les unes que les autres, réussirent à atteindre l'île de la Géorgie du Sud, celle-là même de laquelle ils avaient appareillé. Et il leur fallut encore traverser à pied cette île qui culmine à presque 3000m d'altitude. Une aventure extraordinaire, surtout si l'on prend en compte le fait que tous les hommes laissés sur place purent être rapatriés sains et saufs. [...]

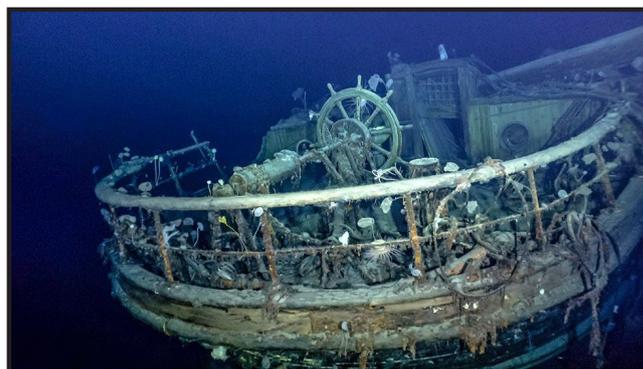


l'Endurance coule en 1915

[...] *L'Endurance* était un trois-mâts goélette construit à Sandefjörd (Norvège) en 1912. Lancé le 17 décembre 1912 il était initialement baptisé *Polaris*. Il mesurait 43,9 mètres de longueur et sa largeur était de 7,6 m, pour un déplacement de 356 tonneaux. Sa quille était constituée de quatre morceaux de chêne superposés, pour une épaisseur de deux mètres. Doté d'un gréement carré sur le premier mât et de gréements auriques sur les deux autres, d'un moteur à vapeur d'une puissance de 350 chevaux, *L'Endurance* était certainement le navire en bois le plus solide de son époque. Mais la force d'écrasement de la glace fut supérieure aux possibilités de résistance du bâtiment.

L'expédition "Endurance22" chargée de localiser l'épave a été menée par le Dr. John Shears, sous la bannière du Falklands Maritime Heritage Trust/National Geographic, à bord du brise-glace sud-africain S.A. Agulhas. L'épave se trouve dans un remarquable état de conservation.

Avec l'aimable permission du Falklands Maritime Heritage Trust / National Geographic



Poupe de l'épave



La poupe avec le nom du navire

L'histoire d'un bateau : *L'Askoy II* le dernier voilier de Jacques Brel

Chanteur, acteur, pilote d'avion, Jacques Brel avait commencé à naviguer sur mer en 1967, l'année où il joua dans son premier long métrage ("Les risques du métier" du réalisateur André Cayatte). En 1973, après l'échec total de son film "Le Far West", Jacques Brel se découvrit véritablement une passion pour la voile et le 8 février 1974 il acheta *L'Askoy II* (ce qui l'obligea à passer les épreuves de "capitaine au grand cabotage" le 1er juillet de cette même année).

L'Askoy II, acheté le 8 février 1974, fut son dernier bateau. C'était à l'époque un yawl de 20 m. sur lequel le chanteur avait traversé l'Atlantique et le Pacifique, en direction de la Polynésie et des îles Marquises. Il s'y installa définitivement après avoir revendu *L'Askoy II*.

Ce yacht en acier qui portait le nom d'un village norvégien situé non loin de Bergen fut construit en 1959 par les chantiers Vandedoorde. C'était à l'époque le plus grand yacht construit en Belgique et il était conçu pour être mené par un équipage de deux à trois hommes : la chanson "La Cathédrale" évoque bien la difficulté de conduire ce genre de bateau avec

un équipage plus que réduit (J. Brel était seul à bord avec sa compagne). Le bateau revendu en 1975 fut tout d'abord transformé en bateau de pêche ; puis il devint l'instrument de "travail" d'un trafiquant de drogue (et à ce titre saisi avec 10 tonnes de marijuana à bord), avant d'être vendu aux enchères à un journaliste néozélandais. Et le navire, drossé sur une plage maorie, fit naufrage sur les côtes néozélandaises en 1994. [...]



"L'Askoy" sous voiles

[...] L'épave resta abandonnée sur la plage jusqu'en 2008, lorsque Piet et Staff Wittevrongel la rachetèrent et la firent rapatrier à Zeebrugge pour la faire restaurer. Pour la petite histoire, ce sont ces deux frères qui avaient coupé et cousu les voiles pour Jacques Brel en 1974... Un bel exemple de résilience dans le domaine maritime. Le yacht a été restauré par les ouvriers de Nieuwe Scheldewerven, aux frais des propriétaires et il participera cette année au spectacle d'"Ostende à l'Ancre", le festival de la Mer du Nord, au milieu de quelques 140 autres navires. Du 19 au 22 mai 2022.



L'épave de "l'Askoy"

VU DE LA HUNE

Lancement d'OSTREAPOLIS

L'ostréiculture est une activité importante de Bretagne sud. Née vers 1850 suite à l'épuisement des bancs d'huîtres et au déclin de la saliculture laissant des espaces libres, l'ostréiculture n'a pas eu un parcours facile du fait des épizooties successives. L'ostréiculture, ce n'est pas seulement la production de coquillages, c'est aussi un artisanat local, des navires, des marins...

Il manquait pour cela un lieu de mémoire. L'agglomération Vannes-Golfe du Morbihan a relevé le défi en lançant la construction de ce lieu de mémoire sur la commune du Tour-du-Parc qui compte 51% des emplois et 35 exploitations dans l'ostréiculture. Il devrait ouvrir au public en 2023 : ce sera à la fois un musée de la filière ostréicole mais aussi un centre de ressources pour étudiants et chercheurs.

Toutes les informations sur le site du Morbihan :



Jacques De Certaines

Valorisation du Patrimoine maritime d'Audierne : le Mât Fénoix

Le 14 mars 2022, en mairie d'Audierne, une convention de collaboration a été signée entre la mairie représentée par le maire, Gurban Kerloch et la Fondation du Patrimoine représentée par son délégué départemental Jean Pierre Govaec. Cette cérémonie s'est déroulée en présence de Michel Van Praet, adjoint à la Culture, de représentants territoriaux et d'invités d'associations œuvrant dans le milieu maritime.

Ce mât pilote est situé à l'extrémité nord du môle qui longe le Goyen dans la baie d'Audierne, et sur la place servant d'embarcadère vers l'Île de Sein.

En décembre 1831 le lieutenant de vaisseau Julien-Hippolyte Fenoux en poste à Port-Louis et en congé dans sa famille à Audierne observe les difficultés rencontrées par les bateaux pour entrer dans le port à cause des nombreux bancs de sable mouvants et par mauvais temps.



Le mât Fénoix d'Audierne - © M. Le Morvan FTV

[...]

Afin de prévenir les naufrages il imagine en 1832 un mât pilote, inspiré du télégraphe à bras, innovation dans le domaine de la signalisation maritime. Celui d'Audierne fut installé en 1841. D'autres mâts du même type seront installés dans les années suivantes dont ceux situés à l'entrée de la Laïta, de la rivière d'Étel et de l'Adour. Dans les années 1960, le mât métallique a été scié. Il va être reconstruit et la tourelle le supportant nécessite une restauration.

Un appel à dons est donc lancé

[Site internet de la Fondation du patrimoine](#)

[Site internet de Audierne Esquibien Culture](#)

La SAAM : une association de compétences



La SAMM, Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime (78 Hent Menez Land, 29170-Fouesnant), se consacre principalement à la recherche en archives et à la détection des épaves de l'Arc Atlantique en collaboration avec le DRASSM. À ce jour, la base de données SAMM dénommée "épaves du Ponant" recense 16 950 navires disparus sur les côtes manche et atlantique.

Fort utilement, le chercheur dispose de cinq clefs d'entrée : nom du navire, année du naufrage, zone de naufrage, pavillon, numéro de l'épave. La SAMM participe à la gestion du Musée du Patrimoine et du Sauvetage de l'île de Sein.

Son actuel président est Philippe Bodénès, docteur en Histoire Moderne, et il dispose d'un site internet : <http://www.archeosousmarine.net>

BRUITS DE COURSIVE

Nous avons appris avec beaucoup de regrets le décès de Jean Meyer survenu le 18 avril dernier. C'est encore un des grands historiens de l'histoire maritime qui nous a quitté.

Né en Alsace le 11 novembre 1924, il fut envoyé sur le front russe dans l'armée allemande. Il commença sa carrière d'enseignant comme professeur d'histoire- géographie dans le secondaire. Après avoir soutenu son doctorat à l'université de Rennes, il devint professeur dans cette même université, et finit sa carrière comme professeur émérite à l'université Paris-Sorbonne IV. IL fut également directeur du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime du CNRS. Il n'y a probablement pas un seul historien ou même amoureux de l'histoire de la marine qui n'ait lu ou au moins pris connaissance de ses livres et articles.



Un article in memoriam lui sera consacré dans notre Chronique d'Histoire Maritime de cette fin d'année 2022

Expositions

- Du 19 mars au 19 juin 2022, au Musée océanographique de Monaco, exposition NORTHBOUND présentée par le Museum Kunst der Westküste. 24 peintures et photographies, tant historiques que contemporaines, illustrent le rôle de la Mer du Nord et l'importance de la préservation de ses zones côtières et maritimes. Cette exposition s'inscrit dans la programmation de la Monaco Ocean Week. Un colloque scientifique, "The North Sea, a Sea of solutions" est prévu le 11 mai 2022.

*Musée océanographique de Monaco,
av. Saint-Martin, 98000 Monaco.*

- À partir du 4 juin 2022, exposition "Mission polaire" au musée océanographique de Monaco. Une nouvelle immersion en 5 étapes au cœur des mondes polaires. Et une expérience exceptionnelle dans la salle "immersion" avec ses 650m2 de grandes projections.

*Musée océanographique de Monaco,
av. Saint-Martin, 98000 Monaco.*

- Du 15 mai au 30 juin 2022, exposition "Face à face, la magie de l'océan" qui permet de découvrir les fresques monumentales de l'artiste Sandra Guilbot dite Sandrot à l'Aquarium de Paris. Une mise en lumière de toute la richesse et la biodiversité sous-marine, avec une présentation des espèces menacées.

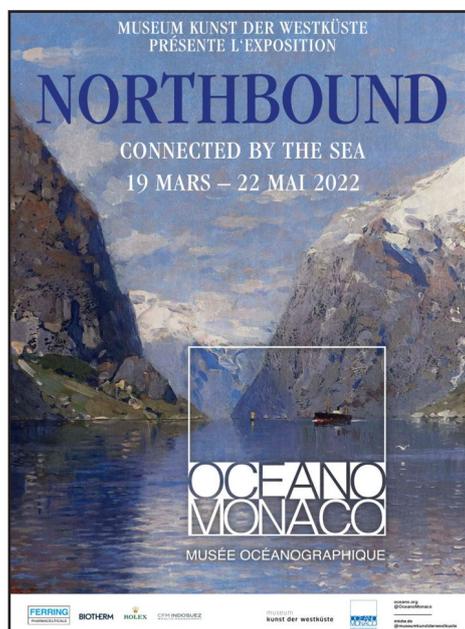
Jardins du Trocadéro, 5 av. Albert de Mun, 75016 Paris.

- L'apnéiste Guillaume Néry qui avait atteint la profondeur de -126 m. (record de France) en 2015, expose en extérieur 20 photos prises en apnée aux quatre coins du globe. "J'essaie, à chaque fois, de faire en sorte qu'on ne comprenne pas tout de suite dans quel environnement on se trouve. Je choisis des décors insolites, qui interrogent sur la nature même de l'eau". Son dernier livre : "Nature aquatique" éditions Arthaud, 2022.

Citadelle de Villefranche-sur-Mer (jusqu'au 2 mai 2022)

- Festival de l'océan à La Réunion les 8 et 9 juin 2022. Activités nautiques, découvertes des métiers de la mer, animations ludiques et pédagogiques.

Côte ouest de La Réunion (entre Le Port et Saint-Leu).



- PASAIA, ITSAS FESTIBALA, Pasaia, le port du patrimoine maritime. Du 26 au 29 mai 2022. Pendant 4 jours consécutifs, après une interruption due au COVID, les eaux de la baie redeviendront le point de rencontre des embarcations traditionnelles de différents lieux du continent. Pour cette deuxième édition la culture océanique invitée sera le Portugal.
- OSTENDE à l'ANCRE, le festival de la Mer du Nord. Du 19 au 22 mai 2022. Ce rassemblement de quelques navires accueillera cette année l'Askoy III ainsi que mentionné plus haut.
- Festival de l'image sous-marine, MAYOTTE, du 26 au 29 mai 2022.

À la découverte de ressources en histoire maritime :

- La flotte de Napoléon III (Site principal) : <http://dossiersmarine.fr/>
 - La flotte de Napoléon III (marines étrangères) : <http://dossiersmarine1.fr/>
 - La flotte de Napoléon III (Documents) : <http://dossiersmarine2.fr/>
 - Marine dans la région Bordeaux-Aquitaine : <http://www.bordeauxaquitainemarine.fr/>
 - Marine dans la région Bayonne-Aquitaine : <http://bayonneaquitainemarine.fr/>
 - Voiliers de travail : <http://dossiersmarine5.fr/>
 - Marine (Généralités) : <http://dossiersmarine4.fr/>
 - Partage de découvertes et d'informations : <https://troispoints.net/>
- Dans le n°3 du Journal de bord, nous vous présentions l'ouvrage d'Antoine Resche *Une ligne mythique. Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique Nord entre 1890 et 1940*. Antoine Resche est Président de l'Association française du Titanic, et animateur de la chaîne Youtube **History**.

Découvrez-la en cliquant sur son logo :



La vidéo Youtube de l'ouvrage par ce lien :



Pour *le M*, l'Amiral Alain Coldfey livre son opinion sur le climat géopolitique actuel.

L'Amiral Alain COLDEFY est administrateur du Cercle France-Amériques et Président de la Société des membres de la Légion d'honneur. Il a été Inspecteur Général des Armées ainsi que Président de l'Académie de Marine. Dans l'industrie, il a été vice-président chargé des affaires politiques à EADS ainsi que Conseiller Défense auprès de Louis GALLOIS.

Il est par ailleurs conférencier et Directeur d'enseignement politico-militaire au Collège interarmées de Défense.

Découvrir l'article au complet :



Sommaire de la prochaine Chronique d'Histoire Maritime n°90 / Juin 2022



- Espace nordique, espace méditerranéen, une synthèse : de la cocha à la caraque, la naissance du voilier européen au XVe siècle, par Michel COM'NOUGÉ
- Les Certaines, une famille terrienne dans la Marine entre 1632 et 1704, par Jacques-Donald DE CERTAINES
- L'amiral de Tourville et le projet d'un port dans la Manche, par Steve FRASER
- Prosper Giquel, le bâtisseur de l'arsenal de Fou-Tchéou, et ses principaux collaborateurs, par Thierry CLAYES et Wen WEN
- L'échec réitéré de l'établissement à Brest d'une école de navigation maritime (1919-1961), par Olivier CORRE

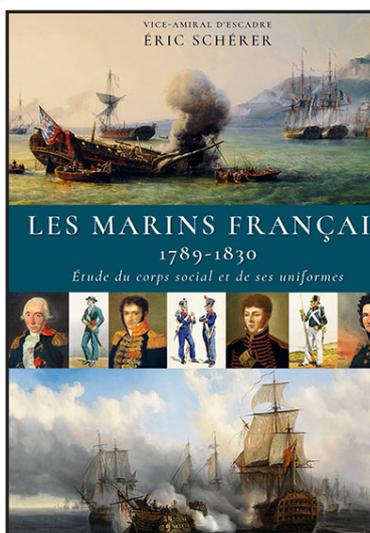
NOS ADHÉRENTS ÉCRIVENT

Publication à titre posthume :

"L'épuisement des mers : une histoire universelle de la surpêche", Denis BINET, Anna TRESPEUCH – BERTHELOT, Françoise PASSERA, HAL-Open Science, 2020.

Cet ouvrage posthume est l'aboutissement de plusieurs années de travail consacrées à l'histoire des méthodes de pêche et de leurs dérives, méthodes qui toutes participent de l'appauvrissement du milieu, et ce, depuis le Paléolithique. Les travaux historiques sur la pêche sont assez nombreux, mais si les pêcheurs

SCHÉRER Éric, *Les marins français (1789-1830). Étude du corps social et de ses uniformes*, Bernard Giovanangeli Editeur, 2022.



***Les Mutins de la mer – Rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale (XVII^e et XVIII^e siècles)*, CABANTOUS Alain, assisté de BUTI Gilbert, Éditions du Cerf, 408 p.**

Selon la légende et les autorités, les marins des XVII^e et XVIII^e siècles en Europe occidentale n'étaient que dangereux mutins et déserteurs, susceptibles de troubler l'ordre à bord des navires et dans les villes portuaires.

Mais les navires et les ports d'antan étaient-ils vraiment des repaires et des fabriques de gibiers de potence ? Alain Cabantous, éminent spécialiste de ce sujet, assisté de Gilbert Buti, autre spécialiste du monde maritime et responsable de la délégation Méditerranée à la SFHM, s'est lancé dans une très intéressante et minutieuse relecture de ces légendes.

et leurs navires sont décrits, le rapport à la ressource est rarement évoqué de façon aussi précise et universelle. Denis BINET, océanographe d'abord à l'ORSTOM puis à l'IRD, se montre à la fois biologiste et historien, avec une remarquable double expertise.

Destiné aux chercheurs, son ouvrage de près de 400 pages comporte un millier de notes et plusieurs centaines de références bibliographiques, que l'on s'intéresse au Néolithique ou au XX^e siècle, à l'eau douce ou salée, aux estuaires ou à l'espace hauturier.

Denis Binet a publié par deux fois dans la Chronique d'Histoire Maritime (n° 79 et 80).

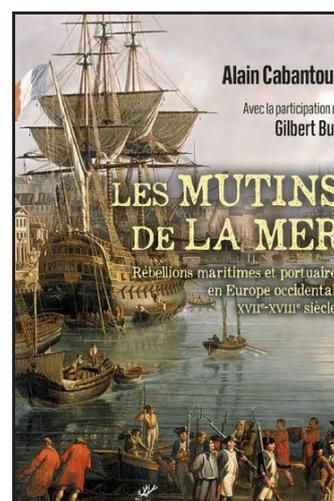


Découvrez cette publication par ce lien :

Après *Les uniformes des officiers de la marine, 1830-1940*, paru en 2011, et *Équipages et fonctionnaires de la marine, corps et uniformes, 1830-1940*, paru en 2017, le vice-amiral d'escadre Éric Schérer nous propose un voyage rétrospectif dans la marine des périodes troublées de la Révolution française, du Consulat, de l'Empire et de la Restauration.

Ce nouveau livre vous fera découvrir d'une part l'histoire du corps social des marins de 1789 à 1830, qui a traversé des périodes particulièrement marquantes de l'histoire de notre nation, et d'autre part l'évolution de leurs uniformes, qui se sont adaptés à la mode du moment, au régime politique en vigueur et à l'emploi de la marine par le pouvoir exécutif.

Cet ouvrage majeur et passionnant décrypte notre mémoire collective, façonnée hier par la littérature, aujourd'hui par le cinéma et la bande dessinée.



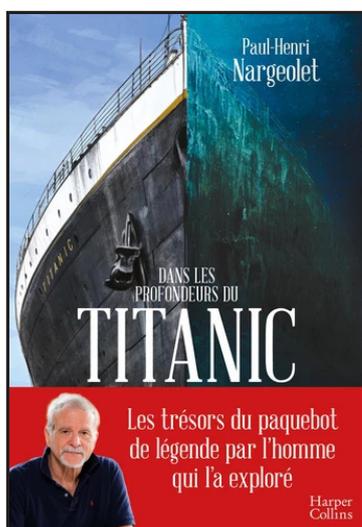
NOS ADHÉRENTS LISENT

PAHUN Jean-François, *L'incendie du Normandie, un sabotage nazi en plein coeur de New-York ?* Éditions Ouest-France, 2022

L'Histoire maritime, notamment concernant la deuxième guerre mondiale, est souvent vue de France. "Les Mémoires de guerre" de Winston Churchill, par exemple, donnent une image beaucoup plus internationale de la guerre sur mer. Avec le petit livre de J.F.Pahun, on a la vision cachée d'un épisode de cette guerre. Ce 9 février 1942, *le Normandie*, fleuron des transatlantiques français brûle et chavire dans le port de New-York. Était-ce un simple accident lors des travaux de sa transformation en transport de troupes ? Ou était-ce un sabotage d'agents nazis infiltrés dans le port et ses entreprises ?

Pour l'US Navy et le gouvernement américain, il vaudrait mieux afficher un accident plutôt qu'une action ennemie. Mais de nombreux documents, patiemment analysés par J.L.Pahun, semblent prouver le contraire. C'est aussi l'avis de l'amiral Gillier qui a rédigé la préface et la postface de ce livre. Saura-t-on un jour la vérité ? C'est incontestablement un livre d'Histoire contemporaine même si les spécialistes regretteront l'absence de références précises de chaque document cité. Il se lit pourtant comme un roman policier, qu'il n'est pas.

Paul-Henri NARGEOLET, *Dans les profondeurs du Titanic*, Harper Collins, 2022.



Disparu le 15 avril 1910, *Le Titanic* a été retrouvé le 1er septembre 1985 dans l'Atlantique Nord par 3821 m de fond. P.-H. Nargeolet, après une carrière de 22 ans dans la Marine nationale, avait rejoint l'IFREMER en tant que responsable des submersibles "grands fonds" en 1986 et dès 1987 il dirigea la première expédition de récupération menée sur *Le Titanic*.

Les difficultés techniques aussi bien que légales (droit de fouille, propriété des objets et des morceaux de navire remontés) sont bien sûr au centre du récit. Mais au-delà des quelques 5500 objets remontés, c'est le travail d'analyse et la restitution du drame, bien loin des idées reçues tant sur les causes exactes du drame que sur le déroulement des faits qui passionnent. "*Le Titanic* ne refera jamais surface. La vérité sur son naufrage, oui. Même si les légendes du *Titanic* sont belles, la réalité est plus puissante que la fiction" : telles sont les dernières lignes de cet ouvrage.

Pour découvrir son Interview sur France Inter :



Guillaume Garnier « Plongeurs démineurs. Des Hommes Ordinaires ».

Ce livre nous fait pénétrer le quotidien de ces hommes ordinaires qui ont un métier extraordinaire, celui de plongeur démineur. Et nous revivons les aventures de Claude tout au long de sa carrière : avec ses forces et ses failles il nous transportera autour de la planète pour nous faire découvrir le plus beau métier du monde.

La plongée et la mise en œuvre d'explosifs ne connaissent pas le mode "exercice" ou "réel". Chaque plongée est différente de la précédente et même la plus anodine mérite autant de préparation et de concentration qu'une profonde à 80m.

"L'habitude tue" et "La chance n'est pas un mode d'action".

