

La Gazette

Octobre 2022 - Numéro 12

Happy Birthday

1982 - 2022

40
ans

LA NAVALE



Edito	4	La Navale célèbre la riche histoire de la réparation navale marseillaise <i>par Thibaud TEILLARD dans le marin</i>	28
Bruno TERRIN			
In Memoriam	6		
Patrimoine culturel	10	Patrimoine des savoirs	32
Naissance d'un port <i>par Gabriel Chakra</i>	11	EDIKOM	33
		<i>par Fabrice PAUL</i>	
Le matelotage <i>par Bernard ELNE</i>	14	WIXAR	34
		<i>par Wixar</i>	
Patrimoine vivant	18		
Sud moteurs <i>par Sud moteurs</i>	19		
Hymne de La Navale <i>par Jean-Noël BEVERINI</i>	20		
Maquettes de bateaux : Petite évocation d'une grande histoire <i>par Jean-Noël BEVERINI</i>	22		

Par Bruno TERRIN

La Navale a fêté ses 40 ans, jeudi 13 octobre 2022, date de dépôt des statuts de l'Association Culturelle de la Réparation Navale Marseillaise ... en 1982.

Vous avez été nombreux à venir, entre 150 et 200 personnes, malgré les difficultés de déplacement, liées aux manques d'approvisionnement des carburants, nous vous en remercions vivement.

73 convives ont eu le privilège de visiter le Grand Port Maritime de Marseille, le service communication du GPMM a été particulièrement efficace, avec un circuit exceptionnel sur mesure.

La visite du chantier de réparation navale Sud Marine Shipyard, a permis de montrer l'univers méconnu d'activités, où de nombreux métiers sont représentés : mécanicien, chaudronnier, électronicien, serrurier, hydraulicien, caréneur, charpentier, selfiste ... le chantier recrute et forme.

Le Port de Marseille se réouvre aux visites, c'est une excellente nouvelle.

Nombreux sont celles et ceux qui méconnaissent les services, métiers, ouvrages.

La Navale souhaite développer les visites, avec le GPMM, et d'autres partenaires: Sud Marine Shipyard, Sud moteurs, Chantier Naval de Marseille, l'association Pilotine, les services portuaires : pilotage, lamanage, remorquage, les compagnies maritimes...

La Navale souhaite développer, auprès du jeune public et des adultes, des ateliers de matelotage, présentés lors des 40 ans

de la Navale, où seront enseignés la réalisation des noeuds, des échelles de cordes...

Le maquettisme sera une autre activité proposée.

Après la disparition de notre ami Guy Seguin, nous avons proposé à sa famille de reprendre son atelier et de dédier un espace au sein de La Navale pour la formation, construction, entretien de maquettes.

Les 2 démonstrateurs de réalité virtuelle, de Wixar et Edikom, dédiés pour l'une au métiers « Dans la peau de ... » et pour l'autre « Port de Marseille : de l'Antiquité à nos jours » démontrent l'énorme potentiel de ces présentations culturelles, scientifiques, ludiques...

L'Expo de La Navale présentera les réalisations de « Capsules immersives » préfiguration du dossier Imertium, dont nous vous détaillerons, dans le prochain numéro, les contours.

La série d'enregistrements « Paroles Vivantes » continue, le 3ème est en programmation; à ce jour, nous avons 22 témoignages, il en reste beaucoup d'autres.

L'anniversaire de La Navale a été réussi, grâce aux bénévoles qui accompagnent l'association tout au long de l'année, grâce aux partenaires, le GPMM, la Ville de Marseille, le lamanage, Sud Marine Shipyard, À propos développement, Dodeskaden, les compagnons du Saga, Drakeprod production, Maison Dastru, les taxis marseillais ... et tous ceux que je n'ai pas cité.

Merci pour vos nombreux soutiens et votre présence, lors des 40 ans de La Navale.



Eedito

In memoriam



Guy Seguin vient de nous quitter. Nous perdons un ami rare et précieux. Nous perdons un maquettiste de bateaux exceptionnel, aux créations à ce point remarquables qu'il reçut le titre de « Maquettiste d'arsenal » délivré par le musée national de la marine.

Guy Seguin, né le 21 avril 1935, était un passionné de mer et de marine. Il avait « des doigts d'or » et un cœur ressemblant à ses doigts.

Son œuvre est immense et unique. Il était membre de la Société Française d'Histoire Maritime (SFHM) et de sa Délégation Méditerranée et œuvrait pour la création à Marseille d'un Grand Musée du Patrimoine Maritime Méditerranée (PAMM) et la « remontée » des vestiges du Grand Saint-Antoine.

Nous présentons à son épouse Françoise et à ses fils nos condoléances les plus profondément amicales et attristées. Un artiste ne meurt jamais. Ceux qui t'ont connu savent que tu es, à l'ancre de la marine, le Pierre Puget de notre siècle.

Tous tes amis te disent Merci.

À Guy Seguin

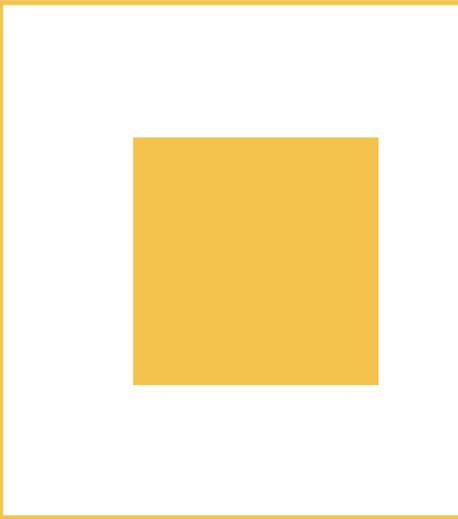
J'ai regardé la rame de ta fière Réale
Tes mains y sont ancrées dans le bois jaune et pâle.
Tu me l'avais offerte un jour de février
Dans ce temple sacré qu'était ton atelier
Là, était ton royaume fait de sciure et d'or
Et de chaque bateau tu créais un trésor.

Ta main semblait avoir découvert tous les âges,
Des plus guerriers vaisseaux aux coques les plus sages.
Le bois, le fer, l'acier les couples, les plats-bords,
Rien n'avait de secrets, ni dedans, ni dehors.
Tu connaissais au cœur ce qui fait un bateau
Tu connaissais leurs chants quand ils voguent sur l'eau,
Tu connaissais leurs mâts et leurs voiles au vent
Tu connaissais leur âme : ils étaient tes enfants.

Ton nom est à l'égal des plus grands capitaines
Tu dis aimer la mer mais c'est la mer qui t'aime.
Quand je compte ou essaie de compter les vaisseaux
Qui sont nés de tes mains, aucun des amiraux
N'eut escadre pareille !
Tu règnes sur les flots
Toi qui n'avais d'orgueil que d'être matelot.

Pourquoi as-tu jeté l'ancre par dessus bord
En nous laissant à quai à notre triste sort ?
Toutes tes coques chantent et te louent pour toujours
Entends-tu tes vaisseaux qui pointent au point du jour ?

À Marseille, le 20 septembre 2022
Jean-Noël Beverini



Patrimoine

culturel

Naissance d'un port

par Gabriel CHAKRA



© Copyright Bernard SAUVADET

Le passé de Marseille nous renvoie dans la nuit des temps. La présence humaine est attestée depuis 30000 ans au moins. Les gens qui y vivaient, très ingénieux, connaissaient l'usage du feu, ils fabriquaient lances et harpons. Certains étaient de vrais artistes : les dessins et gravures découverts en 1991 dans la grotte Cosquer, au cap Morgiou, à 37 m de fond, par Henri Cosquer, témoignent de leur génie: cheval, aurochs, cerf, pingouins, phoque, bison, chamois, bouquetin, l'antilope saïga, lion, plusieurs mains négatives, des tracés digitaux et autres signes. De pures merveilles, réalisées entre 27000 et 19000 ans, avant la montée des eaux, il y a 6000 ans environ, qui remodela tout le paysage en créant les îles de la rade et une calanque, l'actuel Vieux-Port.

L'ESSOR RAPIDE DU PORT ANTIQUE

Premiers occupants: des ligures Salyens dont étaient issus les Ségobriges. Cette tribu s'était sédentarisée au bord du plan d'eau, un recoin de mer bien abrité, propice aux échanges. La navigation prenant son essor, ils accueillirent au VI^e siècle des marins grecs venus d'Ionie, qui fondèrent Massalia. Celle-ci étendit son influence dans

le bassin occidental de la Méditerranée en créant des colonies: Rosas et Ampurias à l'ouest, Le Brusq, Fréjus, Antibes et Nice, à l'est.

UNE VASTE AIRE COMMERCIALE

En se gouvernant avec sagesse, Marseille développait son commerce. Deux marchés privilégiés: l'Espagne (vin, vases, or, argent et étain) et les îles Cassitérides (sud de l'Angleterre), mais des marchandises circulaient aussi par le Rhône. Au IV^e siècle avant J.-C., Pythéas élargit cette aire commerciale en s'aventurant au Nord, sur la route de l'ambre. Un siècle plus tard, entrée dans l'orbite de Rome dont elle devient l'amie, Marseille, après la destruction de Carthage, rayonna partout en Méditerranée en ayant le quasi-monopole du négoce avec les échelles du Levant. Au Moyen Age, le réseau d'affaires tissait sa toile et le port de Marseille, revitalisé par les croisades, ne tardait pas à éclipser Aigues-Mortes au XV^e siècle, grâce à l'impulsion donnée par Jacques Cœur, banquier et homme d'affaires. Entre-temps, le roi René érigea la tour Saint-Jean, à l'entrée du port, protégeant l'accès de la cité. Au seuil

du XVI^e siècle, les galères étaient construites entre le cours d'Estienne d'Orves et le quai de Rive Neuve, préfiguration de l' Arsenal des Galères qui, jusqu'à son démantèlement avant la révolution de 1789, employait 20000 ouvriers spécialisés.

CRÉATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Partout en Europe, les Marseillais fournissaient aux navires du roi les produits nécessaires aux besoins de l'armée. Ces activités furent organisées par la Chambre de Commerce, créée sur lettres patentes d'Henri IV en 1599, la première du genre dans le monde. Dans la foulée, Les Capitulations signées en 1635, accordaient aux Marseillais la pleine liberté de navigation et de circulation dans l'Empire ottoman. C'était aussi le début d'une industrie : raffinerie de sucre et de savon, bien qu'une savonnerie existât déjà en 1371.

LE GRAND PORT MONDIAL

A partir de 1715, fin du règne de Louis XIV, Marseille redoublent d'audace au plan commercial et devenait, quelques décennies plus tard, un port mondial. Ayant triplé sa superficie (192 hectares), elle comptait 90000 habitants intra-muros, et 30000 dans le terroir. Mais la peste de 1720, emmenée de Syrie par le Grand Saint-Antoine, réduisait cette population d'un tiers. Toutefois le redressement fut rapide: dans les années 1780-1789, le port enregistrait 800 entrées en moyenne chaque année. Et le négoce, sortant de son aire traditionnelle, gagnait des parts de marchés aux Antilles, en Chine et dans les Indes. Les grands négociants devenaient les acteurs de cette prospérité. Cependant la Révolution de 1789, suivie de la Terreur de 1794 et du blocus continental de Napoléon 1er en 1808, ruinèrent la ville. Mais Marseille, comme montée sur des ressorts, se rebondit.

CAPITALE DE LA FRANCE COLONIALE

Au XIX^e siècle, Marseille, promue au rang de capitale de l'empire colonial français, passait de 109000 habitants en 1821, à 406000 en 1891. La Cité se développait vers le nord industriel, vers le sud résidentiel, grignotant la campagne où les grands négociants avaient leurs bastides. Ayant retrouvé les voies de l'Atlantique, des maisons gérées par des familles de souche, mêlaient leurs capitaux à ceux des Grecs et Levantins établis sur place. D'autant que la conquête de l'Algérie, sous Louis-Philippe, avait ouvert de nouvelles perspectives. Avec Napoléon III, de 1853 à 1866, Marseille changeait de physionomie, elle s'embellit et son port, grâce à de nombreuses Compagnies maritimes, ne cessa de s'étendre, outil d'un essor économique sans précédent. L'industrie de transformation, grande spécialité locale, suivit le mouvement: savonnerie, huilerie, sucrerie, minoterie, cotonnerie. Sous la 3^e République, la colonisation entamée au XVII^e siècle par Jacques Cartier au Canada, se poursuit en Afrique et en Indochine en 1887. Comptoirs et colonies assurèrent aux négociants une rente de situation illustrée par les fameuses Expositions coloniales du parc Chanot.



© Copyright Bernard SAUVADET

DE L'AMPHORE AU CONTENEUR: LA MONDIALISATION DES ÉCHANGES

Devenu exigu, le port de Marseille quittait en 1844 son bassin originel pour la Joliette. Il « enjambait » ainsi vingt-deux siècles, passant de l'amphore au conteneur, avec ce que cette évolution induisait en termes d'équipements et d'architecture portuaire. Grues flottantes, grues sur rails, pontons et autres appareils de levage: du dock-entrepôts aux portiques à conteneurs, un nouveau mode d'exploitation favorisait la chaîne des transports, ferroviaires et terrestres. Un univers spatial dont la vitalité rejaillit sur la ville par la rue de la République, et sur l'Ouest marseillais (Martigues, Lavéra, Fos-sur-Mer) associé à adaptation fonctionnelle du premier port de la Méditerranée.

NAVIGATEURS, EXPLORATEURS ET INGÉNIEURS DE LÉGENDE

Si Pythéas et Euthymènes partirent de l'antique calanque du Lacydon, l'un vers le Nord au sortir de Gibraltar, l'autre vers le Sénégal, l'expansion territoriale des infrastructures portuaires à l'Ouest fut marquée, au début du XX^e siècle, par un événement historique : l'envol du premier hydro-aéroplane sur l'étang de Berre. Exploit réalisé par un ingénieur et aviateur de 27 ans, Henri Fabre, qui décolla à bord de son «Canard». Le 28 mars 1910, le premier hydravion au monde parcouru 800 mètres dans les airs, avant de se poser sur l'eau devant une foule aussi conquise qu'ébahie. Un pionnier à ajouter à la liste de tous les précurseurs qui, chacun dans son domaine, porta haut et loin la renommée de Marseille.



© Copyright Bernard SAUVADET

Le matelotage

par Bernard ELNE

J'ai créé l'atelier matelotage au sein de l'association Avenir Traditions Marines en 1995 pour perpétuer un savoir faire menacé de disparaître. Passionné par les techniques de nouage, j'ai à cœur la transmission de ces connaissances et de ce savoir faire, raison pour laquelle j'ai rejoint l'international Guild of Knots Tyers. Je me suis formé auprès d'anciens gréeurs que j'ai persuadé de me transmettre leur savoir-faire. Etabli en auto entreprise, la formation et l'animation représentent une partie de mon activité, partie qui s'adresse la plupart du temps à un public jeune. Il est possible de me demander une formation sur les techniques de nouage ou d'épissure. Je peux aussi assurer une animation à l'occasion d'un évènement nautique (salon, régata...)

Le métier de mateloteur-gréeur n'existe plus en tant que tel mais je propose une formation à destination des personnels amenés à travailler avec des cordages, formation, modulable afin de s'adapter aux besoins de chaque profession.

Avec d'autres gréeurs, nous voulons faire reconnaître la spécificité de notre métier, et faire valider sa formation par un certificat pour éviter que la pratique ne soit galvaudée.

A cet effet, j'ai réalisé une fiche métier décrivant les particularités de la profession.

Références :

Salons nautiques de Paris et La Ciotat au sein de l'association Avenir Traditions Marines de 1998 à 2006 puis à titre personnel jusqu'à aujourd'hui.

World Match Race Tour 2010

Les Voiles du Miroir à Martigues en 2011 et 2012

Escale à Sète 2010 et 2012 avec l'association Avenir Traditions Marines, puis sous la bannière de l'IGKT

Les Voiles latines de St Tropez depuis 2013

Module de formation pour CIN et Capitaine 200 (Tauroentum)

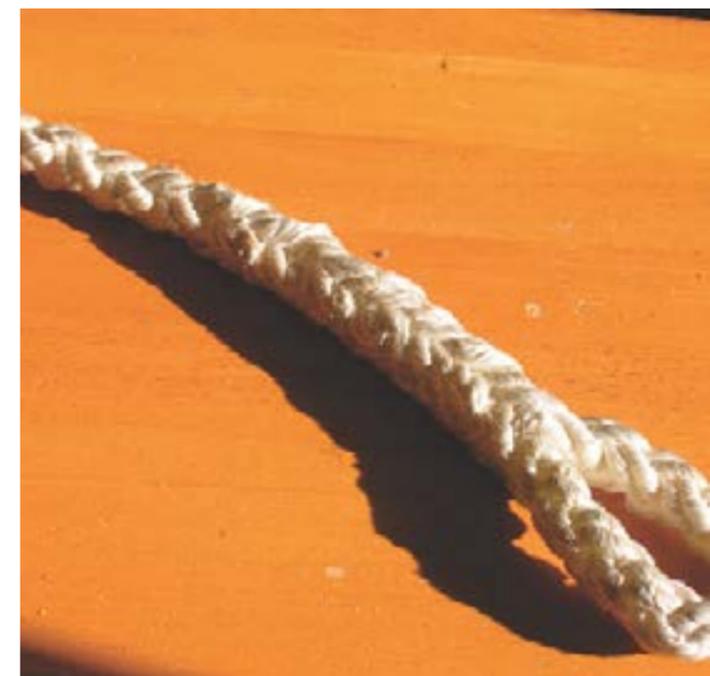
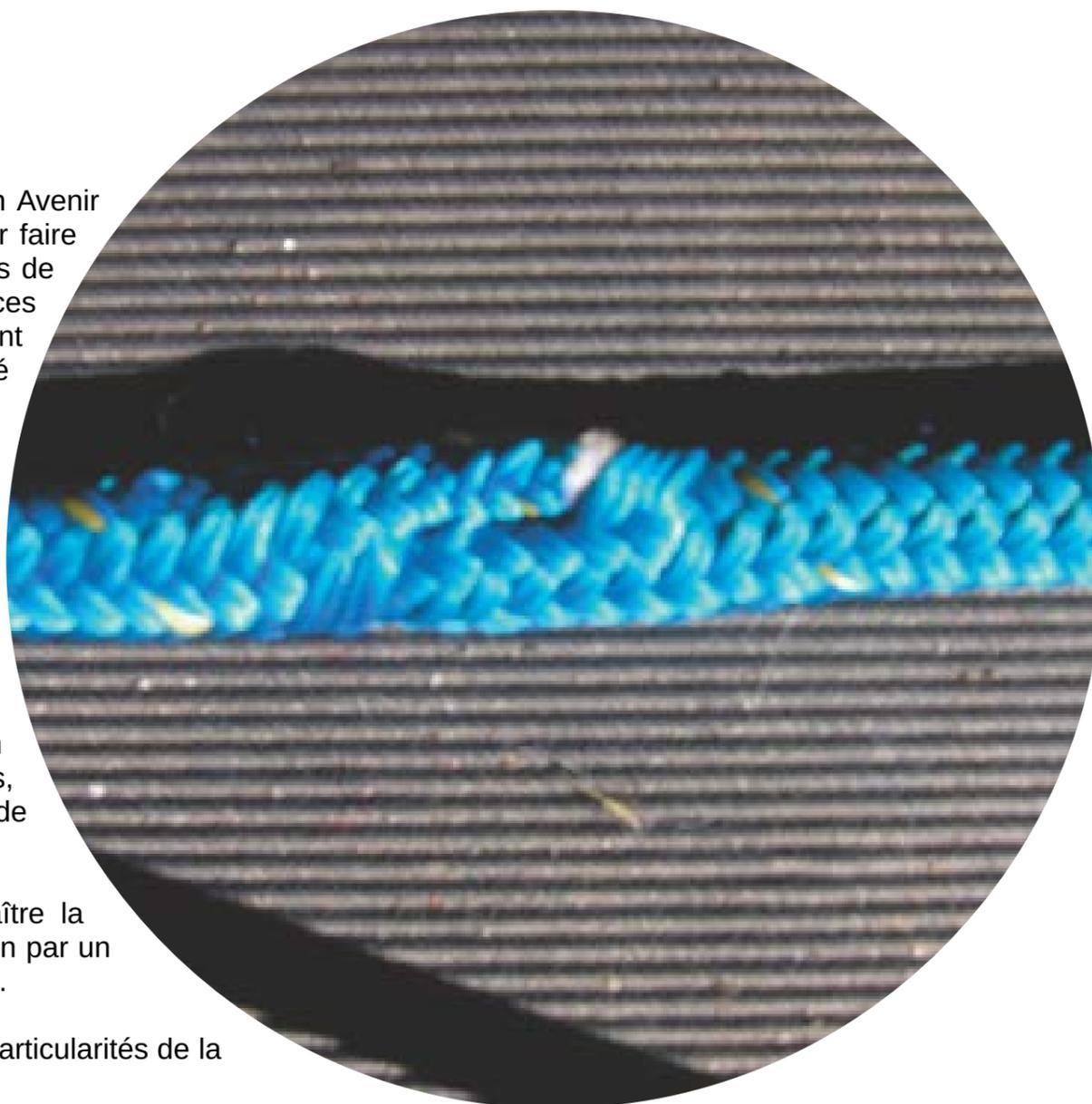
Réfection totale du gréement du boutre omanais Nizwa.

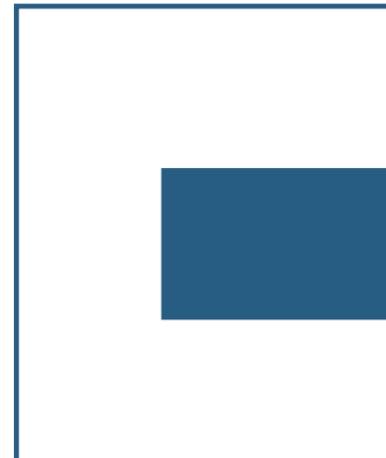
Réfection des enfléchures de la goélette Antarès

Réfection du gréement du Cap des Palmes

Confection de la boucle terminale du câble de treuil du Chantier Ste Marie

Journées européennes du patrimoine





Patrimoine

vivant

Sud moteurs

par Sud moteurs

© Copyright Sud moteurs

Fondée en 1994, SUD MOTEURS est une société française spécialisée dans la maintenance et la réparation de moteurs Diesel, gaz, et lignes de propulsion.

Le Groupe SUD MOTEURS compte une centaine de collaborateurs sur ses sites de Marseille, Toulon, Brest et la Martinique. Une extrême réactivité permettant des interventions mondiales 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Un savoir-faire et une expérience reconnus sur tout type de moteurs 2 et 4 temps : MAN B&W, PIELSTICK, CATERPILLAR, MTU, ABC, WARTSILA, MAK, JENBACHER ...

Une expertise et des compétences recherchées par des clients internationaux dans le domaine de la marine et de l'industrie (Armateurs, Marine nationale, Yachting, Production électrique).

La démarche qualité à laquelle Sud Moteurs est attachée depuis sa création a fait l'objet de la certification :
ISO 9001 : 2008

L'ensemble des activités est réalisé selon les exigences et normes constructeurs.

SUD MOTEURS est distributeur de Moteurs Baudouin, réparateur agréé Caterpillar, ainsi que de moteurs ABC.

Source: <https://sudmoteurs.fr/fr/index.html>



Paroles de l'hymne de LA NAVALE

Sur la composition musicale de Lucas PEYRIC

Par Jean-Noël BEVERINI



Composée et jouée par Lucas PEYRIC

https://www.youtube.com/watch?v=EvHYAE05tbY&ab_channel=LucasPEYRIC

Nous Sommes La Navale

Leur sang bouillait en eux
Du plus haut des grands mâts
Au plus profond des cales.
Ils étaient La Navale !

Les deux mains dans l'acier
Et leur coeur en chantier
Ils étaient La Navale,
Lançant sur l'Océan
Des coques portant haut
La France sur les flots.

La mer, si bleue, se souvient d'eux
De chacun de leur nom
A chaque creux des vagues
Les temps heureux.
Du nom de chacun d'eux !

Chaque étrave fendant
De Marseille à l'Orient
Le flot des océans
Chantait en coeur et en chorale
«Nous sommes La Navale» !

Leur sang bouillait en eux
Du plus haut des grands mâts
Au plus profond des cales...
Nous sommes La Navale,
Nous sommes La Navale !

A Marseille, le 13 octobre 2022
Jour anniversaire des 40 ans de la Navale
Sous la présidence de M. Bruno Terrin

Jean-Noël Beverini

Maquettes de bateaux : Petite évocation d'une grande histoire

Par Jean-Noël BEVERINI

*Cet article est dédié à M. Guy Seguin
Notre confrère disparu en septembre 2022*

Le terme de maquette, né de l'italien *macchietta*, s'est tout d'abord appliqué à la sculpture en désignant la première ébauche en terre glaise ou en cire molle d'une statue que l'artiste prévoyait de créer. Passé ensuite dans la sphère de la peinture avec le même sens de petite figure, il s'introduit en fin de course dans le vocabulaire du théâtre avec le sens moderne de modèle réduit des machines et appareils destinés à être employés ensuite sur scène en grandeur nature. La notion finit par désigner le décor d'opéra lui-même en miniature.

Si nous voulons remonter encore plus haut dans l'histoire ou dans le langage, tournons-nous vers le latin. Que Cicéron nous apprend-il ? Ou plus modestement le Gaffiot ? Que le verbe latin *macere* (qui donna précisément *macchietta*) signifie être maigre, rendre mince ! La maquette est donc bien l'état final d'un original passé au régime draconien de l'amincissement ou, au contraire, d'un modèle aminci pour servir ensuite de développement ultérieur en grandeur nature.

Le trésor des modèles d'arsenal

Nous savons que les modèles d'arsenal dès le XVII^e siècle répondaient à la nécessité de servir de gabarit pour la construction réelle des vaisseaux alors que les « plans » à proprement parler n'existaient pas encore. Devenus modèles de prestige au siècle suivant, ils participent à l'instruction des officiers de vaisseau pour leur enseigner l'art de la navigation. La visite du musée de la marine à Toulon est à cet égard très instructive. Instrument de construction, aide pédagogique puis image prestigieuse des escadres. Napoléon commanda ainsi une série de modèles des principaux bâtiments de sa flotte. Le musée national de la marine à Paris présente une collection unique de « modèles réduits », disons plus noblement, Royale exige, de « modèles d'arsenal ». Les arsenaux de Brest, de Toulon, de Rochefort, de Cherbourg et leurs ateliers de modèles rivalisaient pour immortaliser leurs créations.

Ces maquettes garnissent les vitrines de nos musées, qu'elles soient de chantiers ou d'arsenal, de bateaux votifs ou de simples travaux de matelot. Machines à remonter le temps, elles nous permettent d'explorer le passé et même de le suspendre. À regarder les maquettes de vaisseaux, chacun devient mousse, matelot ou capitaine ... Combien d'entre nous ont su fermer les yeux pour deviner le choc sonore des vagues sur les coques et goûter le chant du vent dans les haubans...

L'art de la maquette est aussi vieux que le monde et « la barque des morts » des égyptiens emportait déjà les âmes vers leur dernier séjour. Chaque maquettiste maritime d'aujourd'hui peut s'inscrire dans cette haute et noble lignée de cet ancêtre inconnu qui sculpta la barque votive découverte dans la tombe de Toutankhamon.

Maquettes somptueuses habitant religieusement les musées, maquettes de constructeurs, maquettes de Compagnies, coques entières ou demi-coques, simples modèles en bois commun ou en os, même bateaux-jouets, chacune d'elles, à son niveau, mérite notre respect. Avec la peinture de marines, la maquette est une richesse infinie qui n'a pas fini de rayonner. Tant que les mers et les océans seront peuplés de coques et de voiles, le maquettisme naval resplendira.

Charpentiers de marine

Forte de cette tradition multimillénaire dans ses racines, la marine nationale forma des charpentiers de marine jusque dans les années 1990. Un cours du Brevet supérieur de cette spécialité était délivré à l'EMES de 1947 à 1975, puis au Centre d'Instruction naval de Querqueville. Trois cent vingt huit charpentiers furent ainsi formés. La suppression de cet enseignement ne sonna pas pour autant l'extinction d'un savoir-faire exceptionnel.

Transmission du flambeau

Combien de marins d'État, du commerce, de la voile, de la plaisance et de la pêche, combien de passionnés de la mer et des navires continuent-ils à porter haut le flambeau du maquettisme naval ? La toute récente disparition de l'un d'entre eux, membre de la Société Française d'Histoire Maritime, monsieur Guy Seguin, est l'occasion de retracer son parcours étonnant. Dans le monde du maquettisme, Guy Seguin est un amer remarquable.

Guy Seguin, de la construction de ses voiliers...

Né le 21 avril 1935 à Béziers, Guy, Gérard, Henri Seguin n'avait familialement aucun lien particulier avec la mer. La passion des bateaux naît en lui à l'occasion du service militaire qu'il effectue en Tunisie. Là, il s'intéresse aux barques des pêcheurs et découvre la voile. De retour en France, fort de cette nouvelle passion qui deviendra dévorante, comme peut l'être la mer, il guérit grâce aux soins attentifs de sa jeune épouse, Françoise, d'un paludisme ramené d'Afrique du Nord et décide de construire son propre bateau, aidé par un ami, ancien pilote de chasse, deux fois évadé d'Allemagne et disposant de « machines à bois ». Ce n'est pas la première fois que construction navale et aviation sont liées : Éric Tabarly, tout d'abord pilote dans l'aéronautique, en est l'exemple le plus fameux. La goélette en contreplaqué de 9 mètres (10 m. hors tout) à bouchains vifs est pratiquement terminée quand l'ami Prosper décède. Guy donnera son prénom à son bateau.

Prosper courra la Transat avec Jean-Marc à la barre, un des deux fils de Guy. Pour un coup d'essai, quel coup de maître ! Visant la perfection comme en tout ce qu'il entreprend, il suit les cours d'une école de charpentier de marine et se lance dans la construction d'une nouvelle unité, un sloop baptisé Prosper II qui le conduira, en particulier, à Majorque, île d'origine de son grand-père paternel. Le VRP en semences agricoles a le geste auguste du barreur courant la Méditerranée.

... À celle de ses maquettes...

Disons-le, de prime abord, si le marbre tremblait devant Pierre Puget, le bois, lui, tremblait devant les mains de Guy Seguin, l'homme aux doigts d'or selon le surnom qui lui fut donné. Guy Seguin puisait son

inspiration dans cette Méditerranée devenue depuis les temps les plus anciens une véritable ruche maritime sillonnée par des navires de plus en plus évolués et spécialisés. Il crée son atelier de charpentage de marine et de maquettes au rez-de-chaussée de sa maison, y travaille chaque jour dès 6 heures du matin jusqu'au coucher du soleil. Passion dévorante ! Entrer dans l'atelier de Guy Seguin était un véritable embarquement. Outils parfaitement alignés, stocks de bois divers, sol recouvert en partie de sciure vous donnant l'impression de fouler le pont d'un navire ... Une coque en cours de construction trônait au centre. D'autres recouvertes d'un drap semblaient, impatientes, attendre la main qui les découvrirait. Comme dans les fonds d'un vaisseau, un parfum indéfinissable d'exotisme, de vernis et de colle vous enivrait. La porte à peine refermée vous introduisait dans un autre monde. Là, les bateaux naissaient comme par magie mais au prix de milliers d'heures de travail étayées par des études préalables insoupçonnées.

Et combien de bateaux !

Les citer tous serait impossible. Le Chebec, au nom de Requin, (1,30 x 0,35 h 1,20) demanda trois ans de travail ! Le Sciabecco italien était au départ un petit navire de la famille des galères qui deviendra redoutable bâtiment de guerre. Quelle élégance : une étrave élancée, une proue terminée par un large éperon en forme d'espadon, une poupe prolongée par deux ailes, une voile latine sur antennes. Les œuvres vives sont en noyer ; les œuvres mortes en palissandre ; les listons en ébène. La tête de safran passe par la bouche de Neptune. À l'avant, la cale est occupée par les câbles de mouillage ; à l'arrière, la trappe et la chambre du capitaine. Le caillebotis est un véritable parquet.

Le 16 novembre 1626, le chevalier de Razilly écrivait à Richelieu en parlant d'un chebec qu'il venait de croiser : « Quintessence des mers ! ». 16 nœuds par bon vent ; 2200 milles pour rayon d'action ; croisières de 50 jours ... Navigation jusque sur les côtes de l'Espagne et du Portugal et même en Islande. Embarquons avec Guy Seguin sur notre bâtiment latin par excellence.

Toute autre est la Tartane. Guy Seguin nous présente La Diligente. Écoutez le vent dans les haubans ; on disait les sarties. Une voile à tribord ; une voile à bâbord mais que le bateau soit toujours « en bonne main ».

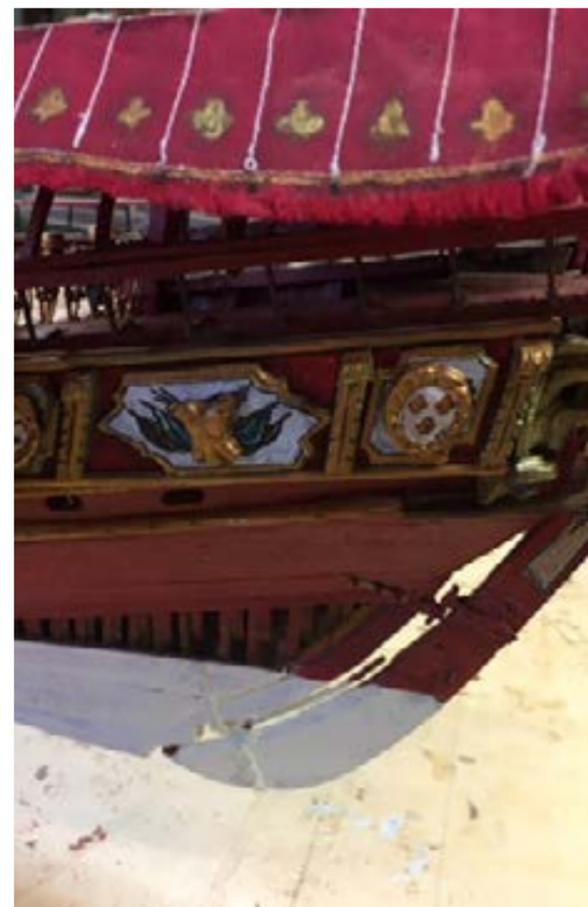
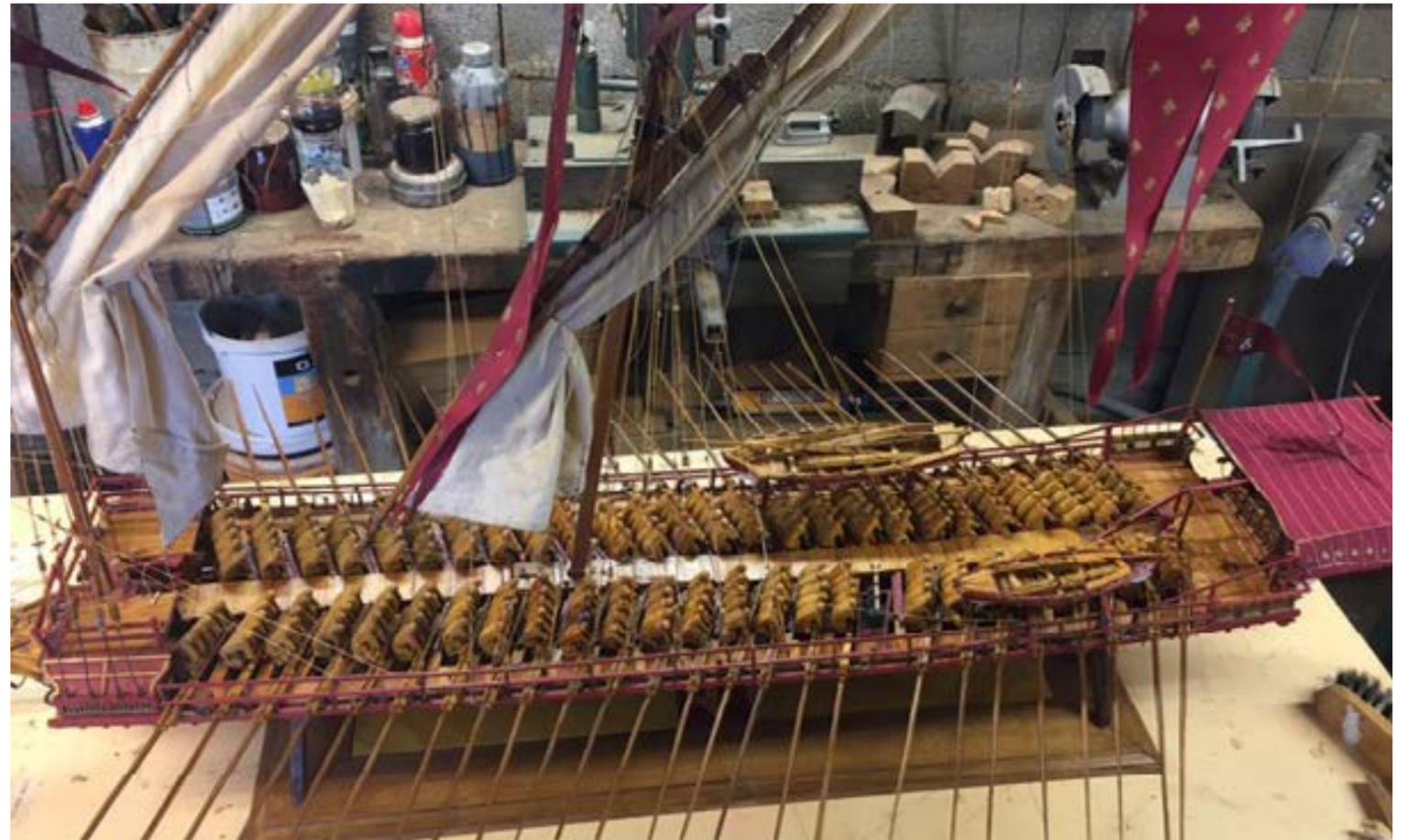
Le moure de Poire que voilà est une unité du Grau-du-Roi. La Catalane naviguait jusqu'à Barcelone. Regardez ses couples, ses varangues, leur espacement, leur courbe, le profilé de la coque... Un modèle d'une beauté pure.

Guy était pénétré de cette pensée de Harriet Beecher Stowe :

« Tout bateau est une beauté et un mystère quel que soit l'endroit où on le voit ».

Il nous a offert toute cette beauté en nous en dévoilant une partie du mystère. Une partie seulement. Car Guy savait que le mystère du bateau doit toujours être respecté.

La Renommée, (1,25x0,30 h 1,10) avec sa proue décorée de sa Trompe en buis.



La Recouvrance, et la beauté de son tableau arrière.

La Belle, une barque de moins de vingt mètres construite à Rochefort, expédiée au Canada après avoir été démontée et réassemblée ensuite aux Amériques. Elle remonta le Mississippi avec René Robert Cavalier de la Salle qui avait quitté la Compagnie de Jésus pour « infirmités morales » ! Marie-Angélique de Scorraïlle, duchesse de Fontanges, lui avait donné son nom. Fort « belle », elle devint à 17 ans la maîtresse de Louis XIV au grand déplaisir de la Montespan qui, par jalousie, fit détruire sa chambre par deux ours que le Roi lui avait offerts ! Tout cela, notre « homme aux doigts d'or » l'écrivait aussi en commentaire à son œuvre.

Le Tableau arrière de La Sultane, décoré à la feuille d'or, aux dimensions impressionnantes de 1,20 m. sur 1 m.

Et tant d'autres, comme le vaisseau Le Grand Saint-Antoine, construit pour le tricentenaire de la Peste de 1720 et aujourd'hui visible à la Ciotat en les murs de la Bastide Marin. Guy Seguin se rendit à Amsterdam pour ramener du musée de la marine les plans d'une Flûte Hollandaise. En fin de chantier, plus de 300 jours de travail minutieux, soit 2400 heures dans son atelier (coque, gréement, voiles confectionnées et cousues à la main

avec une machine Singer à pédale modifiée par ses soins). La coque et les membrures sont en noyer ; les ponts, au nombre de trois, en tilleul ; les espars en résineux. Les quatre ancres ont d'abord été sculptées en bois pour en confectionner des moules qui ont servi ensuite à couler les pièces en étain. Les voiles sont en toile de baptiste. La confection des cordages a nécessité la construction préalable d'une machine à corder, directement inspirée de celle de la Corderie de Rochefort, de sorte que les cordages, les manœuvres vives et mortes, les filins correspondent exactement au plan acquis auprès du musée maritime d'Amsterdam. La lanterne qui donne le feu arrière du navire est tenue par deux dauphins sculptés en style XVIII^e siècle. La poupe est percée de deux ouvertures masquées par des panneaux qui, ouverts, servaient à charger des pièces de bois très longues. Les hollandais avaient un bel esprit pratique. Quant au socle, Guy Seguin l'a traité au tampon, selon la plus haute technique traditionnelle des ébénistes du Grand Siècle. Un extraordinaire labeur d'effort et de patience.

L'œuvre est exceptionnelle, unique et époustouflante de beauté.

Et c'est ainsi que nous découvrons qu'être maquettiste d'arsenal est être à la fois

- historien,
- dessinateur,
- ingénieur,
- charpentier de marine,
- voilier,
- timonier,
- gabier,
- capitaine,
- matelot,
- et amoureux, amoureux de la mer et de ces bateaux que Honoré de Balzac disait être, sous voiles, une des trois plus belles choses au monde.

La Fleur de Lys

Sa dernière création. Galère Réale armée de 250 rameurs, posée sur son ber en marqueterie de paille évoquant le travail des galériens durant les périodes d'hivernage. Elle est parée de tous ses pavillons et banderoles. Alignement majestueux de ses rames.

L'ouvrage de René Burlet faisant autorité servit de référence à Guy Seguin. Un mètre soixante de bonheur pour les yeux et l'imagination ... « Un spectacle qui frappe d'admiration ceux qui n'en voient que l'extérieur » précise t-il cependant. Chacune de ses œuvres s'accompagnait, en effet, de commentaires historiques, maritimes et de considérations d'architecture navale. Désireux de faire partager sa passion, Guy Seguin n'hésitait pas à organiser des expositions en différents lieux, comme en l'hôtel de ville de Saint-Victoret le 27 mai 2016 pour ne citer que cet exemple. Souvent les aquarelles de son regretté ami Jean-Claude Tolza participaient aux expositions qui se doublaient également de conférences. Ainsi Michel Goury et moi-même avons-nous eu ce bonheur d'intervenir auprès de Guy Seguin. Nous en conservons un souvenir impérissable. L'homme n'avait pas seulement des doigts d'or mais un cœur à l'unisson de ses doigts.

La Fleur de Lys est en attente de labellisation par le musée de la marine. Espérons que du haut de sa hune Guy Seguin en recevra la merveilleuse nouvelle. Il le mérite et la Société

Française d'Histoire Maritime peut s'honorer d'avoir compté dans son équipage un tel artiste, un tel maquettiste et un tel homme.

Notes et bibliographie

- . Un homme, un navire, LA PESTE DE 1720
Michel Goury. Aquarelles Jean-Marie Gassend, Avant-propos de Gilbert Buti- Ed. Jeanne Laffitte (2013)
- . Toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands ...
Baugean D.G.D.L.
- . Trésors du Musée National de la marine. Ed. Réunion des musées nationaux (2006)
- . Marine et Éducation sous l'Ancien Régime. Michel Vergé-Franceschi Ed. du CNRS (1991)
- . Dictionnaire des marins français. Étienne Taillemite. Ed. Tallandier (2002)
- . Les français, la terre et la mer – XIII^e-XX^e siècle. Sous la direction d'Alain Cabantous, André Lespagnol, François Péron. Fayard (2005)
- . Histoire de la marine française. Henri Legohérel. Que sais-je PUF (1999)
- . L'antiquaire de marine. Jean Randier Ed MDV (1979)
- . L'instrument de marine. Jean Randier (2006)
- . Revue Marseille n°223. La Mer
- . Conférences délivrées et entretiens partagés avec M. Guy Seguin et en archives personnelles.



La Navale célèbre la riche histoire de la réparation navale marseillaise

Par Thibaud TEILLARD dans [le marin](#)



© Copyright: Le chantier Sud marine shipyard est toujours au cœur de la réparation navale marseillaise qui porte un passé glorieux. (Photo : DR)

L'association culturelle de la réparation navale marseillaise, La Navale, a célébré le 13 octobre la riche histoire de ce secteur qui a employé 10 000 personnes. Et qui, témoigne Gilles Guichet, le patron du chantier Sud marine, est toujours à un très bon niveau grâce à la transmission de génération en génération.

« Si on conjugue le savoir-faire ancestral marseillais et une formation dans les écoles internes de marques aussi prestigieuses que Schottel ou Reintjes (NDLR : dont Sud moteurs est l'agent officiel), on a des gens qui sont au meilleur niveau mondial », explique Gilles Guichet, qui dirige Sud marine shipyard et Sud moteurs, deux entreprises issues de la galaxie familiale. Son chantier et son atelier de moteurs emploient parfois des techniciens qui ont été formés par des anciens de la navale, eux-mêmes formés par des anciens, « tous des cracks dans leur secteur », glisse Gilles Guichet.

Trois générations d'un secteur qui, au plus fort des années 1970 et 1980, a employé jusqu'à 10 000 salariés, représentant 70 % de l'activité française. Nonagénaire, Jean Guichet, le père de Gilles, qui vient toujours régulièrement au bureau situé près des petites formes de radoub, a été à la tête de la Compagnie marseillaise de réparations (CMR) et d'autres sociétés qui ont employé jusqu'à 900 personnes. En face, la famille Terrin, via plusieurs sociétés différentes, en a employé jusqu'à 6 800 en rachetant tour à tour les autres grands noms marseillais, Paoli, Groignard, Durbec, Oliva, des sociétés à 1 000 salariés. Autant de noms disparus, mais pas le métier.

Ce qui a plombé le secteur, outre la concurrence émergente des chantiers à bas coût, c'est aussi le fait que toutes ces sociétés répondaient aux mêmes appels d'offres en proposant le même outil, les formes publiques de ce qui était à l'époque le port autonome de Marseille, sans maîtriser leur planning. « Le port a

bien fait les choses en concédant depuis ses formes à trois opérateurs différents », explique Gilles Guichet. Palumbo gère les quatre plus petites, Sud marine shipyard les deux moyennes et un grand espace à flot, et Chantier naval de Marseille les trois grandes.

Florissant

Pour l'anniversaire de l'association, présidée par Bruno Terrin, quatrième génération d'une famille de réparation de navires, les anciens de La Navale ont pu visiter le chantier Sud marine le 13 octobre avec les yeux qui pétillent. « L'activité est toujours bien vivante, chez nous comme chez les autres chantiers, glisse Gilles Guichet. Nous avons pour l'instant une dizaine de yachts de plus de 70 mètres en travaux, dont plusieurs de plus de 90 mètres. Les anciens se sont rendus compte, en voyant le monde des sous-traitants qui grouille autour des formes, à quel point le village d'entreprises qui travaillent pour nous est bien florissant. »

Rebaptisée La Navale en 2020, l'association créée en 1982 par François Vidal, prêtre ouvrier, et une quarantaine de compagnons issus de l'industrie navale en Provence a aussi organisé une exposition éphémère consacrée à la collection réunie depuis 40 ans des centaines de photographies et documents, d'outils, de maquettes témoignant de l'extraordinaire passé maritime de la ville et de la région.

Retrouvez d'autres articles du le marin sur : <https://lemarin.ouest-france.fr/>



Patrimoine

des savoirs

EDIKOM

Par Fabrice PAUL

L'agence Edikom existe depuis décembre 2004, elle est spécialisée dans la production de supports multimédias numériques dans le domaine de la valorisation territoriale, culturelle, patrimoniale et scientifique.

La production de supports pédagogiques et l'utilisation des nouvelles technologies font partie de l'ADN de l'entreprise dont les membres sont tous issus du monde informatique, scientifique ou de l'imagerie numérique.



La 3D est devenue une part de plus en plus importante de leur activité, particulièrement dans la partie restitution de sites ou d'objets historiques. Les animations qui peuvent en découler permettent une meilleure compréhension en rendant les présentations dynamiques et attractives.

Ils ont adjoint à cette activité 3D tous les développements nécessaires à une meilleure valorisation de leurs productions en développant des supports adaptés de présentation et d'interaction avec le public avec des applications interactives, tactiles, holographiques, de réalité augmentée ou virtuelle.

Afin de compléter leur offre, ils ont développé tout un ensemble de prestations autour de la photogrammétrie classique ou aérienne.

La production de films ou documentaires pédagogiques incluant le montage, la postproduction, l'habillage sonore, leur permet d'allier tout leurs savoir-faire au service de leurs clients et de leur volonté de transmission auprès de tous les publics.



EDIKOM
Val fleuri 21
13 Bd Grande Thumine
13090 Aix-en-Provence
<http://www.edikom.fr>



WIXAR

par Wixar

WiXar est une plateforme née de la rencontre entre une équipe et la réalité virtuelle en 2016. Cette équipe est composée des meilleurs développeurs, créateurs de contenus, et spécialistes de la formation.

Chez WiXar nous pensons que l'éducation et la formation sont la clé de l'amélioration de la société et de l'emploi. Et pour nous, cela passe par une éducation où les émotions sont mises en valeur. Et cela fonctionne. Auprès de toutes et tous.

Chez WiXar, nous sommes fiers que notre outil soit utilisé par tous types de personnes, de ceux qui n'ont pas eu la chance d'étudier à l'école aux managers hautement qualifiés #inclusion

WiXar réunit le meilleur de tous les mondes. Le défi que nous avons relevé chez WiXar était de développer la meilleure plateforme pour que nos clients puissent gérer eux-mêmes leurs expériences immersives de la manière la plus fun et efficace. C'est ce que nous avons fait. Issu de la R&D, notre équipe de chercheurs entièrement basée en France a réussi à mixer le meilleur des sciences cognitives et des logiciels pour créer la plateforme Do It Yourself la plus amusante et la plus efficace. Voir fonctionner l'outil wixar n'est que la face émergée de l'iceberg. Derrière chaque interaction, chaque fonctionnalité, il y a un ensemble d'algorithmes cohérents qui s'exécutent de manière simultanée.

WiXar, c'est aujourd'hui une équipe de +10 personnes (60% d'ingénieurs).

Vous êtes visionnaires et énergiques, rejoignez-nous ! Nous recrutons à tous les postes !

Sources : <https://www.wixar.io/fr/a-propos>

Plus d'information sur leur site internet et réseaux sociaux : <https://www.wixar.io/fr/accueil>





Nous avons besoin de vous !

SOUTENEZ UNE ASSOCIATION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL,
QUI FÊTERA SES 40 ANS EN OCTOBRE PROCHAIN :



A Marseille, un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve «un trésor» : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

Créée il y a 40 ans par les Anciens, cette association culturelle rassemble des centaines de pièces d'une collection unique, dédiée au Patrimoine Maritime en Méditerranée.



POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

Nous soutenir, c'est sauvegarder le Patrimoine Maritime en Méditerranée.

Nous soutenir, c'est valoriser un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.

Nous soutenir, c'est continuer les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m² : visites guidées l'expo, enregistrements vidéos « Paroles Vivantes » témoignages des Anciens, ateliers pédagogiques, accès gratuit à une bibliothèque, numérisation d'archives, expositions, restaurations de maquettes, rencontres avec des scolaires, la rédaction d'un webmagazine mensuel, gratuit, « La Gazette ».

Jusqu'en 1977, la réparation navale marseillaise représentait plus de 70% du chiffre d'affaires national de ce secteur d'activité. Si 10 000 salariés y travaillaient, plus de 100 000 emplois directs et indirects œuvraient dans l'industrie navale (construction, réparation) en Provence.

Protéger cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer.

COMMENT NOUS SOUTENIR ?

Vous êtes :

[Un particulier](#)

[Une entreprise ou une personne morale](#)

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno TERRIN, président de La Navale

BULLETIN D'ADHESION 2022

à envoyer à LA NAVALE - Bd des Bassins de Radoub –
Forme 7 – 13002 Marseille

LA GAZETTE est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association LA NAVALE, dont les ressources sont les adhésions et la vente de produits. Devenir adhérent de LA NAVALE, c'est soutenir et collaborer aux divers évènements que nous organisons tout au long de l'année ; apporter force et légitimité à nos actions.

Créée en 1982, LA NAVALE est une association culturelle autour de l'industrie navale en Provence. Elle dispose de maquettes animées, créées par les compagnons, d'outils du temps des galères à aujourd'hui, de documents, photos, d'un moteur à vapeur fabriqué en 1932.... Ce fonds, unique, est visible à Marseille.

Pour adhérer à l'association, imprimer le bulletin d'adhésion à télécharger ci-dessous, le remplir et l'envoyer avec le chèque de cotisation à l'ordre de LA NAVALE.

Pour télécharger le bulletin [cliquez ici](#).

<https://www.helloasso.com/associations/la-navale>



@patrimoinemaritime

lagazette@patrimoinemaritime.fr

patrimoinemaritime.com

Réalisation: Amanda GASC
A la barre: Bruno TERRIN