

La Gazette

Décembre 2021 - Numéro 2

Patrimoine Maritime

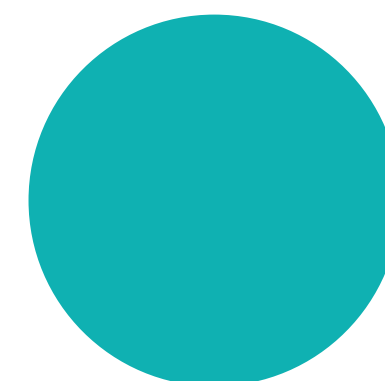
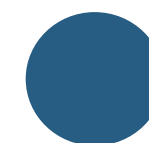
Notre héritage, notre avenir

© Yann Letestu «Dans la tempête»



Edito	4
Bruno TERRIN	
Patrimoine culturel	6
Ancora et Artemo ou les agres du salut, <i>par Bernard FASBENDER</i>	7
Le Rhône en Provence méditerranéenne, <i>par Pierre MERCIER</i>	12
Patrimoine vivant	16
Le canal de Suez, <i>par Gérard GACHOT - IFM Toulon, Provence, Corse</i>	17
Des maquettes de bateaux, pour quoi faire ? <i>par Jean-Noël BEVERINI</i>	24
Patrimoine des savoirs	26
La mer, une chance de développement, <i>par Daniel CHRISTIAEN</i>	27

Good niouzes	30
Exposition « Marseille, de Port en Ports », Musée Regards de Provence	31
Le Smart Port Challenge	33
Recette du pirate	34
Le Nougat	
Paroles de crapaud	36
Les cols bleus	
Le vent en poupe	



Merci pour vos nombreux témoignages, vos partages, vos commentaires, vos likes, vos abonnements....Un grand merci pour cet accueil chaleureux que vous avez réservé au premier numéro de La Gazette ! Sachez que les colonnes vous sont ouvertes si vous souhaitez nous rejoindre.

De tout temps la Méditerranée a été un lieu d'échanges, par la mer, la terre, sur les fleuves, les canaux, où le génie humain a fait preuve d'inventions.

Ce génie que l'on retrouve dans la construction navale, dans les maquettes, témoins des savoir-faire.

Ces savoir-faire font partis des musées où le visiteur devient acteur, immergé dans un monde virtuel, autour des cinq sens.

Dans l'univers en 3D, l'avancée technologique spectaculaire de la réalité virtuelle laisse augurer de nouveaux modèles de médiation ludique, culturelle, pédagogique, scientifique, sans oublier l'aspect humain.

Le 23 mars 2021, un porte-conteneur en travers du canal de Suez, c'est le grain de sable qui paralyse l'économie mondiale.

Une berge qui cède en décembre 2003, c'est tout un territoire inondé, des pertes considérables, comme ce fut le cas en pays d'Arle.

Ces faits nous rappellent la fragilité de ces ouvrages face aux intempéries, aux erreurs humaines et nous alertent sur le périlleux équilibre environnemental de notre Patrimoine, cet héritage, dont nous sommes les relais.

Une nouvelle année se prépare, emplie d'espoirs, de découvertes, d'innovations et d'un renouveau.

2022 va apporter son lot de bonnes nouvelles notamment avec la collection Pallanca qui, confiée pour cinq ans au PAMM, restera en Méditerranée.

Le PAMM devra valider un ou plusieurs lieux dans la cité phocéenne et ailleurs où des partenariats se tissent.

En cette période festive, toute l'équipe de La Navale, du PAMM et des partenaires, se joint à moi pour vous souhaiter d'excellentes fêtes de fin d'année.

À l'an que ven !



Du fait de sa situation géographique, la Méditerranée est naturellement reliée à l'Europe du Nord par le Rhône, à l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar et à l'Asie, l'Afrique, le Moyen-Orient, grâce au génie humain, par le canal de Suez.

Des villages, des cités englouties, les fouilles archéologiques sous-marines, les ouvrages portuaires, maritimes, littéraires ... sont les témoins de ce glorieux passé.



Patrimoine

culturel

L'ancre, élément indissociable du navire, symbole tant spirituel que mystique... Bernard FASBENDER, élu à l'Académie Royale de Marine de Belgique, nous en dévoile tous ses mystères.

Intimement liés, le Rhône a façonné la Provence, ses paysages, son économie, ses échanges... Il a donné son nom à un département : « les Bouches du Rhône ».

Expert fluvial, Pierre MERCIER qui en connaît les moindres méandres le met à l'honneur.

Ancora et Artemo ou les agres du salut

Par Bernard FASBENDER

Ancora...

Dès les temps les plus reculés de l'histoire de la navigation se manifeste chez l'homme la préoccupation d'immobiliser son embarcation, d'arrêter sa course sur l'eau, soit pour ne pas dériver ni s'échouer, soit pour se maintenir sur une zone de pêche propice. L'ancre et l'amarre tirent leur origine de ces impératives nécessités et deviennent indissociables du navire. À l'origine, on fera jeter ou porter à terre à la nage les amarres pour qu'elles y soient nouées. Pour le mouillage du navire en pleine mer ou près du rivage, on emploiera des ancres primitives destinées à faire contrepoids à la force du vent et des flots. Les premières ancres furent lithiques : c'étaient des pierres de fond ou pierres-amarres reliées à la proue ou à la poupe du bateau par un câble. Ces pierres étaient percées de deux orifices, taillés en entonnoir afin de ne pas user le câble, l'orifice inférieur accueillant un nœud pour bloquer la sortie du câble. Connues probablement depuis le deuxième millénaire avant notre ère, ces ancres lithiques feront l'objet d'une évolution significative tant dans leur forme que dans les matériaux dont elles sont composées. Du percement d'un seul trou, on passera à plusieurs autres pour y introduire des becs en bois permettant un meilleur accrochage au fond. Inspiré par le principe du socle de l'araire pénétrant le sol, un nouveau type d'ancre sera élaboré : l'ancre borgne, façonnée d'une seule pièce de bois avec bec. Sans doute aboutira-t-on très vite à l'ancre à deux becs en bois, puis en fer, ancre qui contribuera à l'invention du jas, cette trouvaille ingénieuse du marin faite d'une traverse supérieure, installée à angle droit avec le bec de l'ancre qui contraint l'ancre à mordre le fond de la mer avec ce même bec recourbé.

À bord, les navires de l'Antiquité disposaient de plusieurs ancres de tailles différentes. L'ancêtre de l'ancre de miséricorde, de l'ancre maîtresse, de l'ancre de salut, celle qui remet « la protection de notre vaisseau à la pure conduite du ciel » — la dernière lorsque toutes les autres ont été brisées ou perdues — était qualifiée d'ancre sacrée. Ces différentes appellations attribuées à l'ancre ultime incarnent parfaitement les fortes aspirations du marin. L'ancre sacrée, indispensablement la plus pesante et la plus grosse du bord, « forgée et façonnée en vue de sa fidélité » pour assurer dans les situations les plus désespérées son efficacité, était employée en dernier recours pour éviter de faire côte ou pour mouiller à bon port. Ainsi, l'expression « mouiller l'ancre sacrée » évoque par analogie une réalité très critique. Fréquemment, le rôle salvateur de l'ancre est signifié graphiquement, dans une intention apotropaïque, par la figuration sur son jas d'osselets qui symbolisent la chance. Ceci place directement l'ancre sous la protection d'Aphrodite, divinité marine par ailleurs, divinité titulaire de la chance, de la bonne fortune : mouiller solidement l'ancre est associé à la réussite d'une combinaison gagnante au jeu d'osselets. Également représenté sur les ancres, le sympathique dauphin, bien-aimé des anciens et sacré, incarne dans l'imaginaire cette affinité découverte et affirmée par les poètes : assurer le sauvetage du naufragé en le transportant sur son dos ou se faire le protecteur du marin en se réfugiant au port pour lui indiquer l'imminence de la tempête.

Lors de la transition de la littérature épique à la littérature lyrique archaïque, l'intellectualisation du langage et l'enrichissement du vocabulaire technique contribuent largement à favoriser et à encourager l'éclosion de la métaphore. Aussi Pindare fait-il grand usage des métaphores marines en s'appuyant sur l'image du voyage en mer et en la développant par les thèmes (voile, gouvernail, ancre...) et les idées (embarquement, débarquement, vent) qui en découlent pour traduire et expliciter les perceptions et les ressentis de la vie.

Dès lors, l'usage métaphorique du mot "ancre" revient de façon récurrente, on le retrouve partout, sous la plume des Tragiques. Eschyle, qui met en honneur la tragédie et la perfectionne, est le premier à véhiculer la notion de protection et de sécurité inséparables des amarres et des ancres. Chez l'attendrissant Euripide, l'ancre représente le personnage à qui on témoigne son affection et sa tendresse et sur qui on fonde ses espérances. Chez Properce et Plutarque, une seule ancre étant perçue comme aléatoire, la sécurité est renforcée par l'utilisation de deux ancres.

Ainsi, chez Properce, dans ses Élégies, « Deux amarres valent mieux qu'une pour retenir un navire, une mère est plus tranquille et plus sûre de l'avenir avec deux enfants ». Chez Sénèque, vivre in portu et ad acoram évoque parfaitement la vie calme et sans orage — la vie philosophique (Vita Beata, XIV, 1). Les premiers auteurs chrétiens, les infatigables et prolixes pères de l'Église, largement imprégnés de poésie grecque et latine, vont faire perdurer l'image de l'ancre. Cette filiation littéraire et intellectuelle est du reste justifiée et hautement revendiquée par saint Augustin : « ... des vers et de la poésie aussi, je tire une substantielle nourriture de vérité ». Chez saint Paul, l'ancre, avec ses atouts de sûreté et de fermeté, est assimilée à l'espérance, ce ressort profond de la foi chrétienne : « En nous, nous avons l'ancre de notre âme, sûre autant que solide » (Hébreux, VI). Pour le politique saint Cyprien, l'image de l'Église est véhiculée, à l'instar d'un navire, à destination du port du Christ où doit être « l'ancrage du salut » (Traité, I). Quant au fougueux Tertullien (De Baptismo, VIII) et à Hippolyte de Rome, ils nous répètent à l'envi l'image du navire et de son armement, tandis que les commandements du Christ se retrouvent et se reconnaissent dans les ancres « forts comme le fer » (De Antichr).

Au demeurant, la plus ancienne inscription chrétienne au monde, qui évoque le martyr de Volusianus, daterait de l'an 64 et est accompagnée d'une ancre gravée. Emblème des premiers chrétiens, marque du bonheur et de la paix éternelle, on retrouve l'ancre comme épitaphe accompagnée de l'inscription Pax tibi dans les catacombes de Priscille (IIe siècle). Elle se perpétue de siècle en siècle par le biais des saints, tels saint Clément, précipité à la mer une ancre à son cou sous l'ordre de Trajan, saint Placide protecteur des noyés, saint Nicolas patron des pêcheurs, sainte Rose, sainte Philomène...

Instrument le plus ancien et le plus lourd de la marine, chargé de valeurs et de connotations symboliques et mystiques très fortes, il ne faut pas s'étonner si le marin pénétré de la religion du souvenir (et le souvenir n'est-il pas l'ancre du cœur ?), a adopté l'ancre comme l'emblème le plus représentatif de la marine et des activités étroitement associées à la mer. Rendons grâce à nos pères fondateurs d'avoir choisi de brocher une rose des vents sur une ancre comme emblème de notre Académie.

... et Artemôn

Le célèbre et mémorable chapitre 27 des Actes des Apôtres, écrit par un compagnon de Paul de Tarse (saint Paul), relate son naufrage au large de Malte alors qu'il est conduit à bord d'un cargo à Rome pour y être jugé. Luc ou son "nègre" (la paternité du récit est douteuse et reste à démontrer) se livre avec une grande vivacité de style à une description réaliste du déroulement des différentes opérations exécutées par l'équipage pour assurer la sauvegarde du navire. Rien n'est oublié, tout est fidèlement rendu, les mots sont précis. Ce récit désormais emblématique est auréolé de toute la force exceptionnelle de la personnalité de Paul, un géant, et de la transparente signification de son message : la foi est salvatrice. Souvent commenté, analysé, polémique, interprété, voire mis en doute, ce texte regorgeant de détails s'inscrit comme un classique prisé par les historiens de la navigation dans l'Antiquité. Pour les uns, la localisation même du secteur du naufrage est incertaine, pour d'autres la signification de certaines manœuvres, l'orientation et le réglage des voiles, le type de cargaison donnent lieu à des interprétations divergentes les plus diverses et à moult querelles savantes.



Venant de Césarée, puis Sidon, Paul, après avoir relâché au port de Myra en Lycie, embarque sur un navire d'Alexandrie, cargo mixte embarquant deux cent soixante-seize passagers et une cargaison vraisemblablement de blé. Très rapidement, au large, un vent d'ouragan "Euraquilon" lève la mer. Le navire est emporté dans le déchirement des flots. Il prend la fuite devant le vent et la lame à sec de toile. Il reste en dérive six jours et six nuits. Pour retenir de l'arrière le navire et l'empêcher d'emborder, de lancer en travers, l'équipage file une ancre flottante. On recourt à des opérations de jet pour décharger partiellement le navire pour éviter que le navire souffre et embarque à chaque lame et permettre de retrouver de l'assiette.

Après ces quatorze jours de dérive, assaillis d'angoisse, au milieu de la nuit, les marins présentent les approches de la terre et à deux reprises jettent la sonde, mesurent vingt et quatorze brasses. Alarmés et redoutant d'être drossés à la côte, pour stopper la course du navire désarmé, les marins mouillent quatre ancres de poupe. Afin d'élonger les ancres de proue pour déhaler le navire de son mouillage vers la côte ou risquer une manœuvre d'affourchage, les matelots veulent mettre un canot à l'eau. Paul et ses compagnons, à tort, interprètent la manœuvre comme une fuite et une tentative d'abandonner le navire, c'est pourquoi ils larguent l'amarre du canot. Dans l'Antiquité, la perte du canot est lourde de conséquences, le navire est en quelque sorte désarmé et l'équipage se retrouve dans l'incapacité de porter et mouiller les ancres ou de faire éviter le navire dans un sens déterminé.

Confronté à cette situation critique, l'équipage prend le parti d'échouer le navire en le libérant de son mouillage et en abandonnant ses ancres. Parallèlement, les gouvernails, qui avaient été auparavant relevés pendant la fuite devant la tempête pour éviter les coups de mer, à l'aide de leurs sauvegardes, sont descendus pour diriger le navire, le rendre manœuvrant. Grâce à l'artemôn "hissé au gré du vent" les marins projettent de mettre le navire à l'échouage favorablement sur la grève. Mais cette manœuvre de mise à l'échouage se transforme en un échouement : avant d'avoir pu gagner la plage du salut, le navire s'est échoué par l'avant sur « un banc de sable entre deux courants ». Sans dommage pour ses passagers, tous furent sauvés en rejoignant la terre. Ce chapitre 27 illustre on ne peut mieux l'utilisation de l'artemôn en dernier recours. En ultime recours, les ancres ont été abandonnées à la mer, le grément principal a été abattu au début de la tempête.



Également, la Satire XII, de Juvénal fait le récit d'un navire pris dans la tempête, à la dérive, faisant eau, mât principal abattu, recourant au jet de son argenterie. Mais lorsque les flots se calment et « que la bonne étoile et l'heureux destin du navigateur prend le dessus sur l'Eurus et les flots... qu'une brise survint », le navire reprend sa course grâce à la seule voile de proue, la seule qui subsistait. Si le texte de Juvénal précise « velo prora sou » nonobstant son Scholiaste complété par une notation importante en spécifiant « artemone solo velificaverunt ». Il s'agit certainement de l'unique indice littéraire précisant l'emplacement de l'"artemo" à la proue. Agrès de la dernière chance, agrès du salut, plus tardivement, Paulin de Môle l'atteste bien clairement et rend notre constat sensible : « Lors des tempêtes lorsque l'équipage n'est plus maître du navire, les instructions nautiques dictent d'abattre à coups de hache le grand mât et d'établir la voile d'artimon ».

Le terme "artemôn" est hapax dans la littérature grecque. La littérature latine ne témoigne pas de beaucoup plus de générosité pour nous aider, nous en donner une idée et lever l'énigme par une définition incontestable. Ce terme désigne-t-il une voile et/ou un mât ? Est-il l'ancêtre de notre "beaupré", un mât de proue ? Est-ce un mât de fortune ? Une seule chose est certaine, le terme latin "artemo" donnera le français "artimon", mais avec un sens tout différent de celui de la marine antique désignant un troisième mât fixé à l'arrière, devant le gouvernail. Le Gaffiot définit l'"artemo" par mât ou voile de proue. "Artemo" a donné "artimonus" en bas-latin de Gênes qui lui-même a transformé en italien "artemone" pour aboutir au mot français "artimon".

Dans une de ses nombreuses Controverses, Sénèque le Père apporte une illustration parfaite de cet aspect particulier de l'ultime recours à l'"artemo" mis en évidence dans le chapitre 27. Sa Controverse, 7, 1. 2, dépeint un condamné volontairement abandonné sur une embarcation totalement désarmée : « En quoi peut-il mettre son espoir ? Dans le gouvernail ? Il n'y en a pas. Dans les rames ? Pas davantage. Dans la voile ? » Et enfin, toute ressource épuisée, « Est-ce dans l'artemo ? Mais tous les agrès sont coupés, nulle espérance où s'appuyer : il faut mourir ».

Bien des commentateurs ont éprouvé d'évidentes difficultés à comprendre ce que recouvre exactement le terme "artemo". Rougé l'assimile à un grément de fortune, volant, gréé lors des tempêtes, il en déduit son état non permanent. Son hypothèse semble apparemment s'appuyer sur le Digest où l'artemo est qualifié d'ajout, ce qui peut s'appliquer à un mât de fortune : « malum, navis esse partem ; artemonen autem non esse, Labeo ait : quia pleraeque navis sines malo inutiles essent, ideoque pars navis habetur, artemo autem, magis, adjectamento quam pars navis est ». Se référant à un texte de Vitruve (De architectura), Rougé lui donne aussi le sens de mât de charge, pourvu d'un palan, affecté pour le chargement et déchargement des navires de commerce. Cette utilisation est du reste clairement représentée sur les deux navires du bas-relief votif de la villa du prince Torlonia à Ostie (II^e siècle apr. J.-C.).



Par contre, elle assure une aide à la gouverne en allégeant l'homme de barre pour compenser abattées ou auloffées, une facilité pour exécuter les virements de bords et remonter au vent. Isodore nous le confirme : « artemo derigendae potius navis causa commentatum quam celeritatis ». Et, sans aucun doute, le perfectionnement de l'artemo participera, notamment pour aller prendre la brise en sortie de port, à l'abandon progressif de l'utilisation des rames sur les voiliers. Même constat chez saint Augustin — un terrien, certes, il n'avait pris la mer qu'une seule fois, mais la position de son évêché ne devait pas le rendre totalement étranger des choses de la mer — « Imaginez, dit-il, qu'un timonier averti a perdu sa route : à quoi lui sert de régler le mieux possible l'artemo : le manœuvrer, tenir la cape et éviter au bateau d'embarquer ». Cette remarque de saint Augustin nous confirme l'artemo dans son rôle et son implication dans la direction du navire et sa conduite à la barre. Pendant des siècles, Ancora et Artemo, ces agrès du salut, symbolisent et s'inscrivent chez les marins comme une flamme vacillante qui s'appelle l'espérance...

Reddé, quant à lui, propose une interprétation large : « Artemo, le mot est, en principe, appliqué aux mâts antérieurs des bateaux marchands, gréé dans des circonstances diverses comme grue pour transporter à bord les marchandises, comme mât de fortune au cours des tempêtes, comme grément régulier faisant office de beaupré sur certains navires marchands » Si l'adéquation artemo et mât de proue s'avère plus que probable sinon certain, l'iconographie et particulièrement les mosaïques de l'Antiquité nous apportent une aide précieuse pour établir ses caractéristiques spécifiques. Sur les navires romains, au mât principal s'ajoute le plus souvent un deuxième mât, solidement haubané, implanté et installé à l'avant, en porte-à-faux, largement plus petit que le grément principal : c'est l'artimon ou le grément avant. Il arbore une voile grée carrée – un petit hunier en quelque sorte. Cette petite voile s'envergue sur une vergue rectiligne croisée. Placée en avant du mât, manœuvrée par des bras pour l'orienter latéralement, la vergue est équilibrée et soutenue à ses extrémités par des balancines simples ou doubles partant de la tête du mât. À l'évidence, la conception de l'artemo est le reflet du mât principal et de sa voile. En revanche, il présente une utilité manifeste différente, il s'identifie non pas principalement à une voile de propulsion, mais à une voile d'évolution, c'est l'ancêtre de notre beaupré. Gréé simultanément avec la grand-voile, aux allures portantes, la voile de l'artemo n'accroît guère la vitesse.

Le Rhône en Provence méditerranéenne

par Pierre MERCIER

Avec sa façade méditerranéenne, le port de Marseille fut depuis l'Antiquité un port en perpétuel développement. En eaux profondes et de par sa position géographique, il a toujours été à l'abri des vents du nord.

Au XVIIIe et XIXe siècle ses échanges commerciaux avec les pays du pourtour méditerranéen sont de plus en plus importants mais il reste toujours le problème du transport vers l'intérieur des terres, nécessaire à son développement. Un axe existant est utilisé depuis l'Antiquité, le Rhône. Seul moyen fiable de rejoindre Beaucaire et sa fameuse foire annuelle ou d'atteindre de grandes villes comme Lyon, le Rhône joue un rôle primordial.

A cette époque, les grands voiliers en provenance de Gênes, Constantinople, Barcelone, de Grèce, Syrie, Angleterre débarquaient les marchandises au port de Marseille et optaient pour des transbordements sur des allèges (chalands à fond plat matés comme la tartane) à destination d'Arles, de Beaucaire ou d'autres ports maritimes plus petits.

Pour rejoindre la foire de Beaucaire, les allèges devaient passer par ce que nous appelons aujourd'hui les Bouches-du-Rhône, et il faudra attendre 1804 pour voir un projet de canal relier Port-de-Bouc à Arles. Ce projet fut initié par Napoléon Ier, certains endroits le long de ce canal portent encore son nom. A XIXe siècle, l'expansion coloniale française et les échanges commerciaux maritimes qui en découlent sont tels que le port de Marseille connaît un véritable essor.



La navigation pour rejoindre le Rhône et le remonter, n'était pas sans danger ; les bancs de sable étaient nombreux et les hauts fonds ne pardonnaient pas. C'est pour parer à ses difficultés et faciliter le travail des capitaines qu'à la fin du XVIe siècle un service de pilote signaleur est mis en place. Ce service fut rattaché au domaine du roi au XVIIIe siècle.

La mission de ces pilotes était de signaler la profondeur des passes, baliser, faciliter le passage des barres sableuses et porter secours aux bâtiments en difficultés. A l'époque, le balisage, était sous forme de baril peint à l'entrée du chenal. Il faudra attendre 1835 pour voir apparaître les premiers phares, Faraman, l'Espiguette(1869), Gacholle (1882) et Beauduc (1902).

Les pilotes étaient basés sur l'île des Pilotes, en amont des salins de Giraud, au sud-est du delta de la Camargue, en rive droite du Rhône. Ils avaient des barques en bois, qui leur permettaient d'accoster les voiliers en transit sur le fleuve et une fois à destination ils attendaient qu'un bateau parte vers l'aval pour redescendre vers l'île aux Pilotes.

La foire de Beaucaire

A l'initiative du comte de Toulouse Raymond VI, la foire de Beaucaire a été fondée en 1217 et prit fin en 1870.

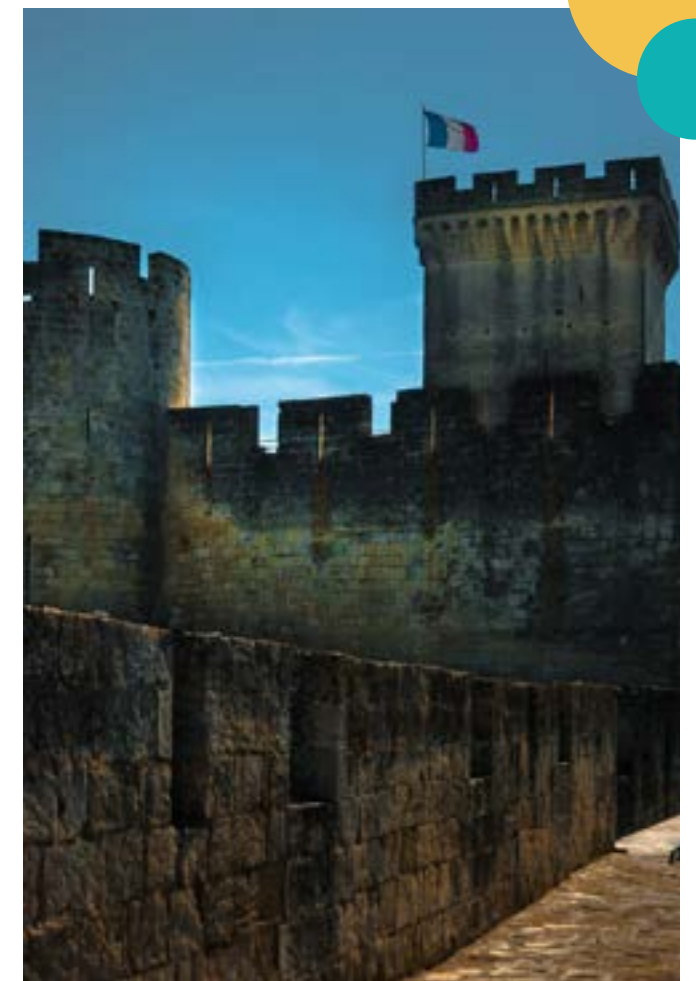
Dans son ouvrage intitulé Le poème du Rhône, notre grand poète, Frédéric Mistral écrit ceci : « Le Rhône était nommé le chemin qui marche, et le long des berges on pouvait voir un grand nombre de barques répertoriées en même temps, 200 barques du Rhône « carattes », et 130 barques de mer, allèges D'Arles, Trois mat de Marseille, les tartares de Gênes et de Livourne, les brigantin d'Alep, les balancelles de Malaga, les mourres d'Agde et de Cette et enfin les trabacots noir de l'Adriatique ».

Cette foire se tenait le long des allées bordant le Rhône, dit le « Pré de Beaucaire ». Au XVIIIe siècle, environ 100 000 camelots y venaient pour commerce ! En 1769, ce nombre atteignit 120 000 et, même pendant la Révolution, entre 1789 et 1793, il ne faiblit jamais. En une semaine, cette foire pouvait dégager jusqu'à 50 millions de francs-or, soit environ 200 millions d'euros.

Les marchandises échangées étaient d'une très grande variété : vins, anchois, lièges, agrumes, céréales, huiles, objets de mercerie, toiles peintes, tissus de coton, calicots, les indiennes de Nîmes, bonneteries, chanvre, quincailleries, mégisseries, savon, sucre, bijouteries, horlogeries, salaisons en tout genre... Venant du Nord : minerais de fer, charbon, soieries de Lyon, robes, châles, toiles de Grenoble et de Voiron mais aussi, draps de Bédarieux, de Chalabre et de Carcassonne.

Les marchandises transitaient vers les grands centres régionaux soit par voies terrestres, soit par voies fluviales. Les biens étaient chargés sur des embarcations tirées par des chevaux qui empruntaient les chemins de halage le long du Rhône.

En parcourant cette liste, on arrive mieux à comprendre pourquoi la Foire de Beaucaire était si importante. Regroupé dans un même lieu le temps d'une semaine, les commerçants trouvaient tout ce dont ils avaient besoin. On peut s'imaginer ce que cela devait provoquer comme bruit et comme ferveur, de jour comme de nuit. Les habitants de Beaucaire logeaient les gens de passage et gagnaient beaucoup d'argent ; les auberges et les commerces locaux faisaient de bonnes affaires. Et parallèlement à cela, la ville attirée des maladies, des bagarres, des prostitués. Cette foire devait tout simplement être incroyable !



Tarascon, la ville qui fait face à Beaucaire, a elle aussi su tirer profit de cette foire. D'ailleurs, pour la petite histoire, un pont de bois flottant qui reliait ces deux villes était monté avant chaque foire permettant ainsi aux personnes de passer d'une berge à l'autre du Rhône. Depuis que cette foire existe, il reste entre Tarascon et Beaucaire ont toujours entretenu des rapports très cordiaux.

Marseille et son port ne font pas exception au fait qu'un port établi sur une façade maritime ne peut se passer d'une connexion fluviale importante. A cette époque, cela était une réalité pour rejoindre la foire de Beaucaire, et son exceptionnelle vitrine économique. De nos jours, cela reste vrai pour distribuer les marchandises vers l'intérieur du pays et de l'Europe.



Partout dans le monde d'autres ports l'ont bien compris : la Hollande avec Rotterdam, la Belgique avec Anvers, l'Allemagne avec Hambourg, les Etats-Unis avec la Nouvelle-Orléans ou encore la Chine avec Shanghai, la Russie avec Volgograd, le Brésil avec Belém. Et les Romains aussi l'avaient parfaitement compris en établissant leurs principales villes comme Lugdunum, Arelate, Lutèce ou Massilia en bordure d'un fleuve.

Toutes ces villes portuaires ont vu le jour car elles étaient connectées avec un fleuve, qui leur permettait d'expédier vers l'intérieur du pays. En son temps, le port de Marseille l'avait bien compris en creusant en premier le canal qui reliait Port-de-Bouc à Arles (travaux démarrés en 1804 et terminés en 1834), puis en creusant le tunnel du Rove (travaux démarrés en 1911 et terminés en 1926).



Patrimoine

vivant

Relier la Méditerranée à la Mer Rouge, ce vieux rêve depuis l'Antiquité, n'a rien d'un long fleuve tranquille. L'actualité récente nous l'a démontré, un grain de sable peut bloquer l'économie mondiale.

Gérard GACHOT, de l'IFM Toulon Provence Corse, nous dévoile son histoire, ses péripéties entre les guerres, sa nationalisation, son avenir.

Une maquette de bateaux est un ouvrage d'art où excelle le maître charpentier, le fruit de son savoir-faire.

C'est plus qu'un objet, c'est une âme.

Jean-Noël BÉVÉRINI, de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille, nous l'explique poétiquement.

Les tribulations du canal de Suez

par Gérard GACHOT - IFM Toulon, Provence, Corse

Le canal de Suez est sans conteste une vedette parmi les goulots d'étranglement qui marquent les grandes voies de navigation de notre planète bleue, qu'ils soient naturels comme Hormuz et Malacca ou créés de la main de l'homme, comme Panama. On se souvient volontiers des péripéties qui ont marqué la réalisation du rêve fou de Ferdinand de Lesseps jusqu'à ce jour de novembre 1869, le 17 pour être précis, où l'Impératrice Eugénie va inaugurer le fameux passage entre Mer Rouge et Mer Méditerranée, à bord de l'Aigle, le yacht impérial à vapeur. On peut dire que ce fut un jour mémorable, qui modifiait sans doute possible la carte du monde, maritime et économique. Mais, même si notre mémoire a pu en conserver la trace, on se souvient sans doute moins à quel point le canal a vécu au rythme des soubresauts géopolitiques qui ont agité notre monde moderne au XXème et jusqu'au début de notre XXIème siècle.

La guerre de 1914-1918

Le statut de voie internationale du canal sera respecté par les navires des belligérants lors des conflits de la fin du XIXème siècle (franco-prussien en 1870, hispano-américain en 1898) puis au début du XXème (russo-japonais en 1904-05 et italo-turc en 1911). Mais il en ira tout autrement lors de la première déflagration mondiale et des soubresauts qui suivront. Voie de communication essentielle vers les Indes, le canal représente un élément stratégique essentiel pour la France et surtout pour la Grande Bretagne qui, occupant militairement l'Egypte depuis 1882, va mettre à profit l'occasion qui s'offre pour prendre le contrôle du canal, au mépris des conventions internationales, mais en la circonstance peut-on vraiment lui en tenir rigueur ? La défense de Suez est donc une préoccupation principale des Alliés au Moyen-Orient, d'autant que l'Empire Ottoman est entré en guerre le 5 novembre 1914 aux côtés de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. Le canal, dont l'usage diminue de moitié le temps de transit entre Bombay et la Méditerranée occidentale, est en effet capital pour l'acheminement de renforts depuis les colonies britanniques et françaises d'Orient et d'Extrême Orient. La Marine Française va prendre une part déterminante dans la défense du canal.

L'historien et philosophe Ernest Renan l'avait bien perçu, lui qui, dans sa réponse au discours de réception de Ferdinand de Lesseps à l'Académie Française, affirmait le 23 avril 1885 : « L'isthme coupé devient un détroit, c'est-à-dire un champ de bataille. Un seul Bosphore avait suffi jusqu'ici aux embarras du monde, vous en avez créé un second bien plus important que l'autre. [...] En cas de guerre maritime, il serait le suprême intérêt ».

Pour la mémoire et l'honneur du pavillon rappelons un fait peu connu.

Dès l'automne 1914, des bâtiments français et britanniques ont pris position le long du canal. Pour la France ce sont le croiseur cuirassé d'Entrecasteaux et le doyen de notre flotte, le garde-côte cuirassé Requin. Ce fut aussi pour notre aviation navale naissante l'occasion de prouver toute sa valeur. Une escadrille d'hydravions monoplans Nieuport va se révéler indispensable dans ses missions d'observation et de renseignement qui seront capitales pour suivre les préparatifs et les mouvements de l'ennemi.

Une armée turque est campée à El-Arish à l'est de Port-Saïd et, dans la nuit du 2 au 3 février 1915, elle attaque le canal pour tenter d'en prendre le contrôle, mais l'attaque surprise échoue. Sur le conseil des Allemands, le général Djemal Pacha décide alors de s'emparer du canal de vive force. L'artillerie turque met hors de combat le croiseur indien « Hardinge » posté à Toussoun. La défense de la zone de combats incombe dès lors au seul Requin mouillé sur la partie sud du lac Timsah et chargé du secteur entre Ismaïlia et Toussoun. Encadré par les tirs d'une batterie turque de gros calibre le Requin parvient à repérer l'origine des tirs par la fumée. Au troisième coup de son artillerie de 274mm, la batterie, située à près de 10 km, est réduite au silence et quelques heures plus tard une seconde batterie turque de 6 pièces est à son tour détruite par les tirs du Requin. Notre vétéran a bien mérité de la Patrie.



Abandonnant leur stratégie défensive les alliés passeront à l'offensive au printemps 1916 afin de dégager l'axe est-ouest que doit emprunter le corps expéditionnaire anglo-égyptien vers le Levant, en direction de Jaffa et de Jérusalem. La contre-attaque des alliés est lancée au printemps 1917, Jérusalem tombe le 9 décembre et le canal est libéré.

Le canal de Suez est désormais le « canal des Anglais » et va devenir l'enjeu majeur de la reconquête nationale pour les Egyptiens, jusqu'à la crise de Suez en 1956.

L'entre deux guerres

Le canal aura finalement traversé la tempête de 14-18 sans grand dommage et l'Egypte se trouve de facto placée sous protectorat britannique, situation qui va perdurer jusqu'en février 1922 lorsqu'elle va accéder à plus d'indépendance et devenir une monarchie, le sultan Fouad Ier s'autoproclamant roi. En fait, si le protectorat est aboli, le Royaume-Uni garde la main sur la sécurité du canal et sa défense. L'indépendance ne sera acquise qu'avec le traité de Londres en 1936, les Britanniques conservant le contrôle de Suez pour vingt ans, jusqu'en 1956.

Ce premier conflit mondial a eu comme conséquence directe, dans cette partie orientale du bassin méditerranéen, l'effondrement puis le démantèlement de l'Empire ottoman qui vont avoir un effet désastreux sur l'équilibre au Moyen Orient. Mustapha Kemal pose les bases de la République turque et tous les territoires arabes du défunt empire passent sous contrôle des Français et des Britanniques, sur fond de rivalité aux relents de pétrole.

Dans ce climat d'insatisfactions le nationalisme arabe va s'amplifier et l'islamisme s'épanouir, comme va se développer le sionisme avec les premières migrations vers la Palestine.

Cette redistribution des cartes ne fera qu'accentuer le rôle stratégique du canal, qui reste un axe essentiel pour l'Empire britannique. Et, au cours des années trente, dans un contexte international qui se tend inexorablement, le canal reste plus que jamais au cœur du conflit qui oppose les nationalistes égyptiens et les Britanniques, pour lesquels Suez constitue plus que jamais une pièce essentielle du dispositif mondial.



par les Allemands de l'Africa Korps de Rommel. De par sa configuration sans écluse le canal est difficile à endommager de manière durable, l'aviation allemande s'attaque donc en ce début d'année 1941 aux navires et procède à des opérations de minage. Mais la DCA alliée parvient à les contenir à haute altitude d'où leurs attaques manquent de précision. L'ennemi va se concentrer alors sur les installations portuaires. Rommel reprend son avancée vers le canal à travers la Cyrénaïque au début de 1942, mais il sera définitivement stoppé début septembre à El-Alamein, à moins de 100 km d'Alexandrie. En 1945, à l'heure du bilan après 6 années de conflit, les trois villes portuaires du canal – Port Saïd, Ismaïlia et Suez – auront été bombardées à 64 reprises, mais la navigation sur le canal n'aura été interrompue que 76 jours. Cette période aura renforcé la présence militaire britannique et son emprise dans la gestion du canal, tandis qu'elle va voir contester la direction française de la compagnie.

Vers la nationalisation

Les dix années qui suivent confirmeront Suez dans sa vocation de route pétrolière stratégique et seront qualifiées par certains auteurs d'années de « nationalisation rampante ». Au plan politique l'Egypte est secouée en juillet 1952 par le renversement de la monarchie de Farouk Ier par l'armée égyptienne du général Mohamed Naguib et du lieutenant-colonel Gamal Abdel Nasser, chef des insurgés. La république est proclamée le 18 juin 1953 et Naguib cumule les fonctions de président et de Premier ministre. Mais Nasser, Premier ministre adjoint, va déposer Naguib le 14 novembre 1954 et devenir le maître absolu de l'Egypte avec le titre de raïs, emprunté aux dignitaires de l'ancien empire ottoman.

La guerre de 1939 – 1945

La situation se dégrade dès 1935 lorsque l'Italie, arguant de son statut de deuxième meilleur utilisateur du canal, réclame, sans succès, un siège au conseil d'administration de la Compagnie de Suez. En septembre 1939 la menace sur le canal est faible mais les Britanniques, face au risque d'entrée de l'Italie dans le conflit, déclarent l'état de siège sur l'isthme de Suez. La défaite de la France en juin 1940 va les conduire à imposer le blocus sur le mandat français en Syrie-Liban. Les Français retrouvent la confiance anglaise avec la création sur place à l'été 1940 du 1^{er} Bataillon d'Infanterie de Marine de la France Libre du commandant Lorotte.

L'Italie de Mussolini, entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne le 10 juin 1940, lance ses troupes de Libye à la conquête du canal dès septembre. Elles seront chassées d'Egypte en décembre par les Britanniques qui les poursuivront jusqu'à Tobrouk qui tombe le 22 janvier 1941. Cet échec qui menace la position italienne en Méditerranée va conduire à l'envoi sur place

Nasser nourrit par ailleurs depuis 1952, soutenu en cela par l'URSS, une forte rancœur vis-à-vis des Américains et des Britanniques qui avaient poussé la banque mondiale à refuser de financer son projet de construction du grand barrage d'Assouan. De son côté la France était particulièrement irritée par le soutien apportée par l'Egypte au FLN algérien, ce qui a eu pour effet collatéral de favoriser un rapprochement franco-israélien.

Dans ces conditions c'est sans surprise pour les protagonistes que le Raïs va proclamer la nationalisation du canal le 26 juillet 1956.

La situation bascule le 29 octobre lorsque, dans le cadre d'un accord confidentiel tripartite signé à Sèvres le 24 octobre, Israël occupe la bande de Gaza et envahit le Sinaï (opération Kadesh). Deux jours plus tard, au prétexte de maintenir la paix – et après avoir adressé le 30 octobre un ultimatum à Israël et à l'Egypte, rejeté par Nasser –, les Français et les Anglais bombardent l'aviation égyptienne dans la zone du canal dès le 31 et parachutent des troupes. Mais dans la semaine qui suit, sous la pression conjuguée des Etats-Unis et de l'URSS, les Nations Unies interviennent pour mettre fin aux opérations militaires qui vont toutefois se poursuivre jusqu'au 5 novembre.

La crise de Suez

La France et le Royaume-Uni, soutenus par Israël, réagissent et préparent une intervention dont l'envergure initiale sera ramenée - face à la réserve des Etats-Unis qui préfèrent une solution négociée avec la mise du canal sous administration internationale (1ère conférence de Londres en août) - à une seule intervention sur Port Saïd. Mais Nasser va refuser toutes les propositions qui pourraient lui faire perdre le contrôle du canal.

La tentative de la Compagnie, en septembre 1956, de bloquer le canal en retirant ses pilotes est un échec pour les Européens et un premier succès pour Nasser qui réussit à maintenir le canal ouvert grâce à des pilotes égyptiens, et aux grecs auxquels il a fait appel.



Il s'agissait pour l'ONU de ménager Nasser et surtout de stabiliser la zone du canal, axe de navigation crucial pour le trafic pétrolier. Après les Israéliens le 2 novembre, les Anglais et Français s'inclinent le 6 et, en même temps que leurs troupes, vont rapatrier leurs salariés de la Compagnie du canal.

Les Egyptiens deviennent maîtres du canal et vont dès lors assurer la gestion de son fonctionnement. Le canal sera totalement rouvert à la navigation le 29 mars 1957, après qu'il ait été débarrassé des épaves des quelques 40 navires coulés sur ordre de Nasser lors des premières attaques franco-britanniques.

Pour les Anglais et les Français c'est sans conteste possible un échec diplomatique. Quant aux Israéliens, ils devront restituer le Sinaï et la bande de Gaza, mais obtiendront le maintien de forces onusiennes le long de leur frontière avec l'Egypte et la libre circulation dans le Golfe d'Aqaba, ce qui garantit l'accès à la Mer Rouge à partir du port d'Eilat.

Les guerres israélo-arabes

Après l'affaire du canal en 1956, qui n'a pas aidé à l'apaisement entre Le Caire et Tel-Aviv, la question palestinienne va envenimer un peu plus les relations qui se dégraderont sérieusement au milieu des années 1960, avec notamment la création de l'OLP (Organisation de Libération de la Palestine) en mai 1964.

En mai 1967, l'Egypte ferme le golfe d'Aqaba à la navigation et décide le 22 le blocus du détroit de Tiran, isolant le port d'Eilat. Elle annonce en outre la fermeture du canal aux nations qui aideraient Israël. La riposte militaire de l'Etat hébreu est immédiate, ce sera la Guerre des Six Jours (5 - 10 juin 1967) avec l'occupation de la rive orientale du canal, qui va rester fermée au trafic jusqu'en 1975. Le bilan est catastrophique pour l'Egypte qui perd tout le Sinaï et voit les Israéliens prendre le contrôle de l'accès à la Mer Rouge et au détroit de Tiran.

En septembre 1970 le décès brutal de Nasser amène Anouar al-Sadate au pouvoir. Il va tenter de négocier une réouverture progressive du canal contre un retrait partiel des troupes israéliennes, sans succès. Il demande alors l'aide des Russes qui attermoient et dont, excédé, il va renvoyer les 20.000 « conseillers techniques » présents en Egypte.



Au comble de l'exaspération, attisée par l'attitude laxiste des Etats-Unis, Sadate s'allie avec la Syrie d'Hafez el-Asad et décide de déclencher une nouvelle guerre contre Israël. Il passe à l'offensive le 6 octobre 1973, avec pour objectif d'enfoncer les lignes de défense israéliennes du canal et de récupérer les positions perdues au Golan et au Sinaï. Tsahal est prise au dépourvu mais réagit dès le 14 octobre et lance une contre-offensive. Ignorant dans un premier temps le cessez-le-feu imposé par l'ONU le 22 octobre, l'armée israélienne menace Ismaïlia et Suez et marche sur Damas. Devant l'emballement du conflit les Américains et les Russes menacent d'intervenir. L'ONU demande un cessez-le-feu qu'Israël accepte et les Casques bleus prennent position dès le 27. Cette Guerre d'octobre, qui trouve sa conclusion à la Conférence de Genève de décembre 1973 et avec les accords du 18 janvier 1974, apparaît finalement comme un succès pour Sadate, même s'il n'a pas pu reconquérir le Sinaï. Le Président égyptien va pouvoir mener à bien son grand projet, rouvrir le canal.

Après huit ans de fermeture, le canal est officiellement rouvert à la navigation par le Président Sadate à bord du destroyer « Six- Octobre » le 5 juin 1975 – jour anniversaire de la Guerre des Six Jours –, après 15 mois de travaux difficiles, effectués avec l'aide des marines américaine, britannique et française. Ils auront mobilisé 5000 hommes et permis le déminage de 700.000 engins anti-char ou anti-personnel, 45.500 mines et 200 tonnes d'explosifs divers. Le trafic va reprendre peu à peu mais sera limité pour un temps aux navires d'un tirant d'eau inférieur à 10 mètres.

Le dernier quart du siècle

Le prêt de 50 millions de dollars que la BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement) a accordé à l'Egypte en décembre 1974 va permettre en outre de moderniser le canal. Par ailleurs la signature des Accords de Camp David le 17 septembre 1978 entre Sadate et le Premier ministre d'Israël Menahem Béguin, suivis le 26 mars 1979 d'un traité de paix entre les deux pays, marque le début d'une période d'apaisement politique. Le Sinaï est évacué en 1982 tandis que le trafic maritime reprend lentement sur un canal contrôlé par l'armée et qui sera placé sous l'autorité du Premier ministre à partir de 1998. Mais en cette fin de siècle le risque terroriste commence à peser lourdement sur le dispositif de surveillance ; bâtiments militaires et pétroliers sont les cibles privilégiées, tandis que la menace cyber va émerger et devenir de plus en plus pressante.

C'est durant cette période que sera creusé le tunnel Ahmed Hamdi (5 km) au sud du Grand lac Amer, puis inauguré en 1980 et réhabilité en 1992. Un pont est construit entre 1992 et 1996 qui enjambe le canal au niveau d'El Qantara autorisant un tirant d'air de 68 mètres., ainsi qu'un pont tournant à El Ferdan.

Les premiers travaux du XXIème siècle

Entre août 2014 et août 2015, l'Egypte du Président Sissi va creuser sur 37 km au niveau d'Ismaïlia un second canal parallèle au canal existant, qui, ajouté à l'élargissement sur 35 km d'un canal déjà existant offre une voie d'eau de 72 km qui permet de supprimer la circulation alternée et de réduire le temps maximum d'attente de 11 à 3 heures.

Le nouveau tracé est inauguré en grande pompe le 6 août 2015 par le président égyptien à bord du yacht du Khédive Ismaël Pacha, déjà présent à l'inauguration du canal en 1869, l'ancien El Horriya rebaptisé Mahroussa.

En près de 150 ans le canal a augmenté de 164 km à 193 km, la largeur du chenal est passée de 54/100m à 300/365m, la profondeur d'eau est désormais de 24 m contre 8. Enfin le tonnage maximum des navires, limité à 5000 tonnes en 1869, est de 250.000 tonnes à pleine charge.



Lorsqu'il confie l'inauguration de son canal à Ismaïl Pacha le 17 novembre 1869, Ferdinand de Lesseps a non seulement gagné son pari mais il a surtout modifié la carte du monde, avec les conséquences que l'on vient de survoler. Cet étranglement (choke point) stratégique va devenir un passage privilégié, sinon indispensable, de l'économie mondiale. On a vu à quel point sa fermeture pouvait perturber le fonctionnement des pays, exportateurs comme importateurs : entre 1967 et 1975 bien sûr mais encore très récemment, le 21 août 2021, avec l'incident de l'Evergiven dont l'immobilisation, qui a bloqué la navigation dans le canal pendant six jours, a eu des conséquences plusieurs mois durant sur le trafic portuaire, en Europe notamment. On peut dire que l'économie du monde s'en est trouvée brutalement grippée. Le canal accueille quotidiennement une cinquantaine de navires qui transportent 8 % du transport maritime mondial de marchandises et 22% des navires porte-conteneurs, soit au total 75% du commerce entre l'Europe et l'Extrême Orient. C'est une prouesse technique en constante évolution, soumise aux évolutions des unités de la marine de commerce, comme ce fut le cas avec l'apparition à partir des années 1960 des supertankers, puis plus près de nous des porte- conteneurs toujours plus imposants.



Des maquettes de bateaux, pour quoi faire

par Jean-Noël BEVERINI

J'ai relu cet après-midi l'ouvrage *Sillage d'encre* édité par le Service Historique de la Marine en 1999, enrichi des illustrations de Serge Marko et Michel King, peintres officiels de la Marine et, offert par le commissaire général de la marine Michel Renvoisé (+), l'un des 29 auteurs livrant leur expérience et leur sentiment sur la mer.

Les livraisons sont remarquables par leur diversité et leur unité, comme l'est la mer elle-même, toujours différente mais toujours une, quelles que soient les côtes qu'elle baigne. Le premier texte intitulé *Pourquoi la mer* (Jean Meyer, professeur émérite de l'Université Paris-Sorbonne) m'a conduit à me demander : pour quoi des maquettes de navires ?

Sous le titre *La mer, sanctuaire de l'histoire*, l'Amiral Jean-Noël Turcat pose la question : la mer garde-t-elle des traces de l'histoire ? et cite un proverbe des Indiens de l'Amérique du Nord : « Il y a trois événements qui ne laissent pas de traces : le passage de l'homme sur la femme, du lézard sur la pierre et du bateau sur la mer ».

Oui, les sillages s'effacent vite. « Alors que l'histoire, poursuit-il, s'inscrit dans le sol à Alésia, Sedan ou Verdun, rien ne rappelle les rencontres navales de Salamine, Lépante ou de la mer de Corail ». Nous disposons heureusement des richesses de l'archéologie sous-marine et des trésors de mémoire des musées maritimes et des Services Historiques. Parmi toutes les évocations présentées, il en est précisément une au pouvoir évocateur irremplaçable et directement accessible par l'œil le moins préparé et le moins instruit de la chose maritime : la maquette de bateau.



Pouvoir de rêve, d'embarquement et de séduction

Quel magnifique pouvoir de rêve, d'embarquement et de séduction ! La maquette de navire est le réalisme uni à la science et à la poésie. Elle sait traduire comme nul autre « objet » la vie de l'homme de mer, le souffle du vent gonflant la voile ou basculant la coque pourvue d'une hélice. Toute l'histoire de la mer peut se raconter au travers de l'évolution des navires sur l'eau, de la première pirogue creusée dans un tronc d'arbre au porte-avions nucléaire. Comme sous l'eau et au-dessus de l'eau, dans les trois dimensions maritimes.

Chaque bateau est une « personne » (un nom, une nationalité, un acte de naissance, une identité, une marraine ...). Lorsqu'elle meurt, de mort naturelle ou par événement de mer, son âme « s'incarne » dans sa maquette. En ce sens, la maquette marine est bien plus qu'un objet, c'est un reflet. Sans maquette, un navire cesse de vivre dans la mémoire active des hommes. La maquette est une composante essentielle de l'Histoire maritime. Posée sur son socle, son support matériel, elle devient le support mémoriel, intellectuel, historique et sentimental de notre histoire de terrien ayant conquis le royaume des eaux.

Regarder une belle maquette est un plaisir. La comprendre est un privilège. Fenêtre ouverte sur l'Histoire, derrière sa cloison de verre elle fait jaillir de notre imaginaire des images où se mêlent courage, intrépidité, science des hommes de mer et force des éléments. L'on ne sait trop pourquoi elle nous ramène à notre enfance : peut-être parce que nous sommes nous-mêmes nés de l'eau et dans l'eau.

Fils des maîtres-constructeurs

Dans le même ouvrage, Jean Boudriot éclaire de sa compétence et de sa passion l'architecture navale et, glorifie le savoir-faire du maître-charpentier à l'origine du maître-constructeur. Le maquettiste d'arsenal d'aujourd'hui est l'héritier de ce savoir-faire devenu science au XVIIIe siècle. Plus que l'héritier, il est le véritable fils de ces admirables créateurs des vaisseaux lancés sur les mers et les océans. Il est, en ce sens, pleinement artiste : il ne se limite pas à reproduire une coque ; il la fait chanter.



Patrimoine des savoirs

La mer, ce patrimoine, cet héritage reçu, nous réservera de formidables découvertes avec de nouvelles espèces, de nouvelles ressources, des innovations... Il est de notre devoir de la protéger et de la valoriser. Chercheur au CNRS, Daniel CHRISTIAEN développe le projet Océan'IC, à Banyuls-sur-mer, qui s'inscrit dans l'économie bleue.

« On ne raconte jamais l'histoire des hommes vue de la mer. Et c'est pourtant là que l'essentiel se joue. C'est en lien avec la mer que se sont faites l'essentiel des innovations ayant bouleversé les sociétés humaines. C'est par la mer que circulent, depuis des millénaires, idées et marchandises. C'est en s'assurant le contrôle des océans que les empires se sont hissés au sommet de leurs ambitions. C'est quand ils perdent le contrôle des mers qu'ils déclinent. À l'avenir, c'est encore par et grâce à la mer que surgiront les plus grandes superpuissances. » Histoire de la mer, Jacques Attali, Ed Fayard - 2018

La mer, une chance de développement, *par Daniel CHRISTIAEN*

Selon la définition de la Banque mondiale, l'économie bleue est «l'utilisation durable des ressources océaniques en faveur de la croissance économique, l'amélioration des revenus et des emplois et la santé des écosystèmes océaniques». Dans son rapport intitulé L'économie de la mer en 2030, l'OCDE estime qu'au niveau mondial, la contribution des activités de la mer représentent 1 500 milliards de dollars de l'économie mondiale.

En France, le rapport périodique de l'IFREMER indique une croissance modeste mais réelle de l'économie maritime. Celle-ci représente 460 000 emplois et 35,6 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Avec la moitié de la valeur ajoutée et des emplois, le tourisme reste le secteur prépondérant. Viennent ensuite, l'offshore pétrolier puis, la construction navale, le transport et les produits de la mer (pour chacun entre 7 et 9% de la valeur ajoutée).

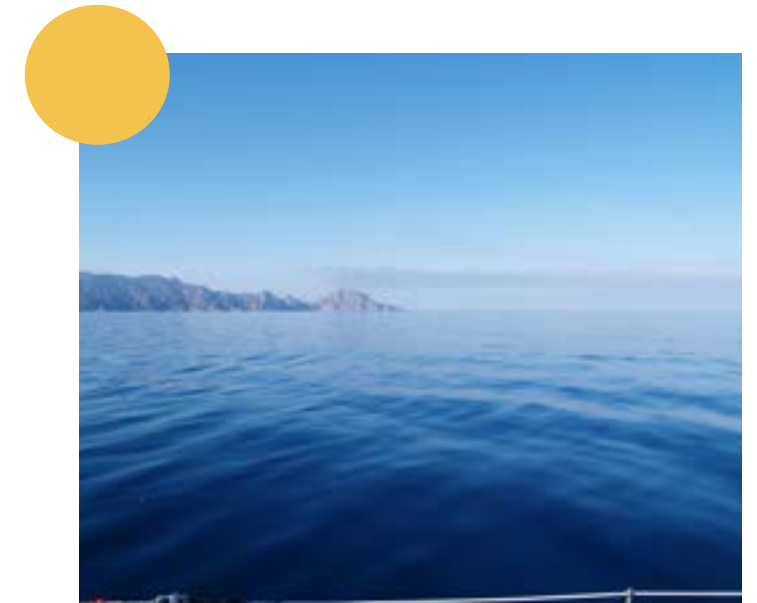
Avec 11 691 000 km², la France possède la plus grande Zone Economique Exclusive ZEE) du monde, devant les Etats-Unis (11 351 000 km²) et l'Australie (8 148 250 km²)

Le contexte économique

Le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation a mené avec son département « Pêche » une étude dont l'une des conclusions révèle que la bioéconomie bleue, avec les multiples services rendus (services économiques, écosystémiques, de régulation...) peut contribuer substantiellement à répondre aux enjeux globaux (changement climatique, développement durable, sécurité alimentaire, transition énergétique, santé pour tous, biomatériaux) mais également locaux, avec un développement territorial équilibré.

A l'époque, il fut constaté que ce secteur était mal structuré et très dispersé entre de nombreux acteurs.

Depuis, nous avons une Ministre de la Mer.



Une nouvelle filière économique à Port-Vendres : la Blue Economy

La Côte Vermeille bénéficie d'un environnement géographique entre mer et montagne. Cet emplacement de choix en fait un lieu privilégié pour la biodiversité, passant de 1500 m d'altitude dans les Albères à -1500 m au fond de la faille « Lacaze Duthiers » sur à peine 30 km. C'est la raison pour (OOB), plus connu sous le nom de « Laboratoire Arago » y est installé sous la coordination conjointe de Sorbonne Université et du CNRS. Les entreprises de l'économie bleue ont besoin de l'environnement marin et surtout de l'accès à de l'eau de mer.

La proximité de centres de recherche et de ressources technologiques est une nécessité pour bénéficier de l'expertise et de recrutements.

La zone littorale concernée est relativement étroite et à notre connaissance, il n'existe que très peu d'opportunités foncières. Cette barrière à l'entrée est une difficulté pour nos entreprises, mais également à la concurrence.

La Côte Vermeille présente ainsi un avantage concurrentiel intéressant pour y développer une économie de la mer innovante.

Le Laboratoire Arago

Créé par le Professeur Lacaze Duthiers en 1881, le Laboratoire Arago dépend de Sorbonne Université (1ère université de France, à Paris) et du CNRS (1er organisme de recherche de France).

Cent quatre-vingt permanents y travaillent tous les jours sur l'écologie, l'environnement et la biodiversité marine. Il est le deuxième employeur du canton. Son budget annuel est de 13 millions d'euros, dont l'essentiel en salaires.

L'Observatoire est membre d'un réseau européen de stations marines (20), considérées comme « grand instrument européen ». A ce titre, mais aussi grâce à la qualité des recherches menées à Banyuls-sur-Mer, l'OBB, reçoit plus de 1000 étudiants et 500 chercheurs par an.

L'incubateur Arago

Voulu par la Région Occitanie, il peut accueillir 3 startups en bail précaire de 23 mois. Ces sociétés ont alors accès aux plateaux techniques et bénéficient du doublement de l'assiette de calcul du Crédit d'Impôt Recherche.

A la fin du bail, les startups ont tout de même la nécessité de rester au contact de l'Observatoire afin de garder l'accès aux plateaux techniques, à l'expertise et aux ressources humaines.



A ce jour, les startups ont créé 22 emplois ! C'est 12 % de l'effectif global de l'Observatoire (ce dernier étant à peu près constant sur la même période).

Elles ont versé plus d'un million d'euros de salaires avec souvent des recrutements au sein de l'OBB assurant ainsi, une continuité et des débouchés pour les étudiants choisissant l'Observatoire Océanologique pour leurs stages.



La pertinence du projet et sa légitimité viennent de la présence de l'Observatoire Océanologique de Banyuls-sur-mer sur le territoire. C'est aussi notre devoir, en tant que chercheurs du laboratoire que de penser aux retombées économiques et sociales de nos travaux.

C'est en même temps un service aux startups créées à l'Incubateur que de leur offrir un espace proche pour poursuivre leur développement dans les meilleures conditions. Cette perspective crée une dynamique entrepreneuriale. En 2018, sur 10 entreprises nominées au Prix Alfred Sauvy, 3 étaient de Banyuls-sur-mer ; c'est dire !

Une étude de faisabilité juridique, architecturale, financière et commerciale est nécessaire. Elle a été réalisée par Océan'IC, avec son partenaire le Crédit Maritime (Banque Populaire du Sud).

En France 95% de l'économie bleue méditerranéenne se concentre en Région SUD ! Avec les laboratoires tournés vers la mer de l'Université de Perpignan (UPVD) et ses laboratoires tournés également vers la mer et le « Laboratoire Arago » (Sorbonne Université et CNRS), nous disposons du potentiel pour relever ce défi économique qu'est l'économie bleue.

Le projet Océan'IC

Ce projet est né du souhait des acteurs locaux de se fédérer pour développer l'activité économique du territoire en s'appuyant sur le fort potentiel de ses actifs. L'ambition, légitime, d'Océan'IC est de développer une nouvelle filière économique à Banyuls-sur-Mer dans l'économie bleue, à travers des événements tels que des salons et des congrès. De maintenir et d'attirer des entreprises de la filière bleue sur Banyuls en y créant de l'emploi et de la valeur ajoutée par le biais d'un hôtel d'entreprises spécialisées.

Grace à ces événements, l'attractivité de la Côte Vermeille pour l'économie bleue a pu être démontrée : 1 650 spectateurs pour le FIDOM (Festival International du Documentaire Méditerranéen), 50 entreprises de l'économie bleue pour MyBlueCity à Banyuls-sur-Mer, 120 participants (70% d'industriels de la Cosmétique) pour MyBlueCosmeti'IC.

Bien placé, proche du Laboratoire Arago, disposant de parking et d'une bonne visibilité, il offre l'espace souhaité et surtout un accès direct à l'eau de mer, indispensable aux travaux de locataires pressentis.

Exposition « MARSEILLE, DE PORT EN PORTS » Musée Regards de Provence - Marseille

Du 7 décembre 2021 au 15 mai 2022, le Musée Regards de Provence met à l'honneur l'exposition « Marseille, de Port en Ports » qui rend compte de la géographie exceptionnelle du littoral marseillais, entre calanques, collines et îles, et de sa vingtaine de ports à travers le regard d'une soixantaine de peintres et photographes de différentes époques. C'est un voyage en images de duos de points de vue, reliant passé lointain et présent proche, et illustrant la permanence des sujets ou leurs changements notables et l'évolution de la façade maritime phocéenne au fil du temps.

Depuis le premier port antique qui se voulait une place stratégique économique et d'échanges, on peut aujourd'hui dénombrer une vingtaine de ports différents à Marseille ! Ils ont des destinations diverses et très spécifiques : ports de pêches, ports de plaisance, ports de commerce...

Les principaux ports illustrés dans cette exposition sont : le Vieux-Port, l'Anse de la Réserve, le Vallon des Auffes, Malmousque, la Fausse Monnaie, la Pointe Rouge, la Madrague de Montredon, l'Escalette, les Goudes, les Croisettes, Callelongue, Sormiou, Morgiou, Ratonneau, l'Estaque, Corbières, la Joliette, le Terminal de croisières Léon Gourret, forme de Radoub N10, Marseille Fos.

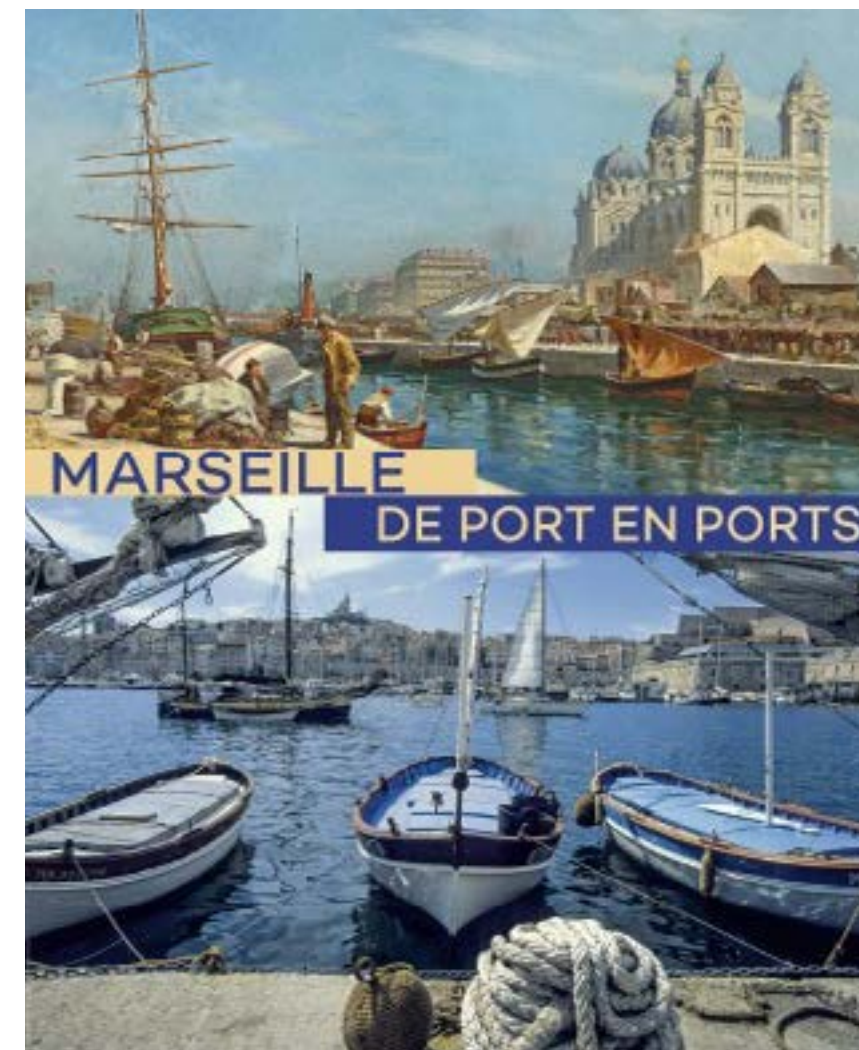
Plusieurs artistes ont choisi les mêmes points de vue. Le traitement plastique sera différent, selon l'esthétique de l'époque, et les éléments qui composent le tableau ou la photo. Ces évocations pourront traduire aussi des avancées technologiques, représenter des lieux aux habitations désuètes ou imposantes, des habitudes de vie quand le cheval précédait la mécanisation sur les ports, ou découvrir que le déchargement des marchandises se faisait à dos d'homme, à même le quai, et était immédiatement proposées à la clientèle en attente.



Naviguer à Marseille de Port en Ports est l'itinéraire de cette traversée côtière que propose cette exposition. Le mot Port fait rêver, étant à la fois un lieu d'arrivée et un point de départ, ouvrant l'imaginaire à des aventures possibles. Un port, tel un « enfoncement de la mer dans les terres », peut se présenter de façon naturelle, dans le creux d'une calanque, au détour de parois rocheuses plongeant dans la mer, mais il est surtout une construction règlementée, destiné à accueillir et abriter les bateaux et les navires, à débarquer ou embarquer des passagers, à embaucher des marins et dockers en quête de travail.

Cette immersion dans le regard de ces artistes met en lumière autant d'approches esthétiques qui mêlent romantisme, réalisme, néo-impressionnisme, divisionnisme, fauvisme, pointillisme et expressionnisme et donnent à voir une « bio » diversité de points de vue enchanteurs, vantés par des artistes peintres comme Allègre, Aubery, Audibert, Aurens, Aubery, Boussion, Cabasson, Camoin, Carrera, Casile, Chasselon, Chauvier de Léon, Coste, Crémieux, Crétot Duval, D'Alesi, De Barberis, De Belay, Dellepiane, Dyf, Friesz, Gaussen, Genin, Gimming, Grass-Mick, Hambourg, Inguimberty, Leprin, Letestu, Lombard, Mattio, Marquet, Martin, Meraga, Moquet, Nattero, Olive, Pomerat, Salomone, Signac et des photographes, tels Alt, AstridB, Boudet, Brauquier, Cartier Bresson, Chostakoff, Conti, Cornet, Detaille, Filiu, Iperti, Masson, Moirenc, Nicolas, Plossu, Pourcel, Ramade, ...

Cette exposition réunit plus de 160 tableaux et photographies modernes et contemporains, issus de la collection de la Fondation Regards de Provence, du Musée Cantini, du Musée d'Histoire de Marseille, des Archives municipales de Marseille, du fonds Gérard Detaille / Collection Musées de Marseille, du Grand Port Maritime de Marseille Fos, de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aix Marseille Provence, de CMA CGM, de Marseille Provence Cruise Terminal, du Club de la Croisière Marseille Provence, de la compagnie maritime Marfret, du Musée la Navale, de la Galerie Alexis Pentcheff, de la Galerie Marina, d'ateliers d'artistes, et de collectionneurs privés.



Un catalogue de l'exposition reproduit l'intégralité des œuvres présentées associées à des textes et commentaires du co-commissaire d'exposition, Bernard Muntaner.

Informations pratiques et Visites du Musée Regards de Provence :
www.museeregardsdeprovence.com

Le Smart Port Challenge

Le French Smart Port in Med est né de la volonté du Port de Marseille Fos, de la CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence et d'Aix-Marseille Université de construire le port du futur : un port attractif, innovant, répondant aux enjeux actuels et futurs par une stratégie axée sur le numérique et le développement durable.



Pour cette 3ème édition, 2 candidats parmi les 9, ont eu le soutien de La Navale :

- EDIKOM, avec la Ville de Marseille, pour « Promouvoir et valoriser le patrimoine culturel maritime de Marseille ».

Au travers des supports pédagogiques numériques, l'utilisation des nouvelles technologies, où la 3D est permanente dans la restitution de sites existants ou d'objets historiques, permet au public de découvrir des lieux emblématiques de la cité phocéenne.

- WIXAR BY WIDEWEBVR avec l'UMF (Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos), pour « Faciliter la mise en relation étudiants, formateurs et employeurs de la place portuaire »,

Deux plateformes sont proposées :

- Une, pour l'apprentissage et la découverte des métiers immersifs en mode collaboratif, afin de créer des jeux et des formations en Réalité Virtuelle. C'est la 1ère plateforme de gamification de vidéo 360° spécialisée RH.
- Une autre, pour la mise en relation des annonces et fiches formations, mettant en valeur les métiers à partir d'expériences humaines réelles via une mise en relation avec des experts métiers.

Les deux entreprises ont conçu des démonstrateurs qui seront exposés à La Navale.



Recette du pirate

Le nougat

Cette recette est tirée de « La cuisinière provençale » de Jean-Baptiste REBOUL dont la 1^{ère} édition remonte à 1897. Ce recueil de recettes et de menus est considéré comme une « Bible » par les amateurs de la cuisine provençale. Ouvrage de référence, il est amélioré depuis 3 générations par les éditions Tacussel. Le millésime 2007 en est la 28^{ème} édition. Des conseils sont donnés pour optimiser la recette du nougat noir, appelé « Nougat ordinaire au miel » par Reboul, qui traditionnellement fait partie des 13 desserts sur les tables de Noël en Provence.

- **Préparation: 10 min • Cuisson Plaque (feu) : 20min • Cuisson Four : 5min**
- **1 kilo de miel • 1 kilo d'amandes non mondées**
- Mettez à cuire sur feu doux dans une bassine (en cuivre de préférence) le miel, en ayant soin de le remuer avec une cuillère en bois (7 minutes environ)
- Lorsqu'il est bien entré en ébullition, ajoutez les amandes non mondées et continuez la cuisson en remuant toujours • Arrivé au point où le miel prend une teinte brune et que les amandes commencent à pétiller, (les amandes chantent) retirez-le de côté et remuez-le quelques minutes encore • Versez-le dans un cadre en bois au fond duquel vous aurez mis du papier hostie (papier azyme) • Recouvrez-le du même papier et mettez une planche dessus avec un poids quelconque.

CONSEILS • Préparer des cadres en bois, de 20 x 5 x 1,5 cm • Préférez les amandes mondées, sans la peau • Torréfiez les amandes au four à 180° C pendant 5 minutes environ, ça dégagera les arômes • La température de cuisson amandes-miel est comprise entre 125 et 130°C • Le temps de cuisson est de 14 minutes environ • Vérifiez la cuisson au « boulé » • Les quantités peuvent être divisées par 2 • Certains confiseurs modifient les proportions: 500 grs d'amandes pour 240 grs de miel • L'origine du miel (lavande, acacia ...) interférera sur le goût.

Le nougat

Typique du patrimoine culinaire méditerranéen, cette confiserie était à l'origine un médicament.

Les médecins de l'Antiquité, Hippocrate (460 - 370 av JC), Gallien (129-216 apr JC) proposaient des remèdes à base de plantes, d'amandes très nutritives et de miel, pour adoucir l'amertume des préparations.

L'origine du nougat en confiserie daterait du VIII^{ème} siècle. Une recette figure dans le premier livre de cuisine, écrit en arabe, par Abou Ishaq Ibrâîm ibn al-Mahdî (779 - 839 ap JC). Poète, chanteur, épicurien, il fut calife de Bagdad, plaque tournante du commerce, sur la Route de la Soie.

A cette époque en Perse, le nougat est blanc. Il s'appelle nâtif et est composé de blancs d'œufs montés en neige, de miel et d'amandes.

Le nougat va se propager en Méditerranée, passant par la Syrie, l'Irak, le Liban, l'Egypte, l'Andalousie, la Grèce, l'Italie...

Chaque pays apporte sa recette, sa forme et son nom : turrón en Espagne, torrone en Italie, mandaloto en Grèce, helva en Turquie, gaz en Iran...

Importé à Marseille par les romains, le « nux gatum » où les noix figuraient dans les ingrédients, est devenu une spécialité locale, puis provençale.

Grace à l'agronome Olivier de Serre, la culture de l'amandier se développera en Provence et dans la Drôme, au XVIII^{ème} siècle, l'amande remplacera alors la noix, jugée trop rance.



Présent sur les tables provençales lors des fêtes de la Nativité, le nougat doit sa réputation contemporaine, à Émile Loubet, maire de Montélimar, Président de la République de 1899 à 1906 qui avait coutume d'offrir aux visiteurs de l'Elysée et lors de ses déplacements.

Le nougat blanc est majoritairement préféré au noir, par sa consistance plus tendre.

La différence réside dans la cuisson, plus longue pour le noir, avec la formation de caramel et pour le blanc la présence de blancs d'œufs montés en neige. Certains confiseurs ajoutent des pistaches.

Paroles de crapaud

LES COLS BLEUS

Vous connaissez sans doute les « cols bleus », ces ouvriers d'une entreprise au travail manuel qui se distinguent des cols blancs travaillant dans les bureaux. Mais saviez-vous que le terme « cols bleus » est également utilisé pour parler des marins dans la Marine nationale française ?

A l'époque des corsaires, les marins portaient les cheveux longs. Louis XIV, soucieux de l'apparence et de la sécurité de ses marins, édicta une ordonnance indiquant que les cheveux devaient être noués en une queue de cheval ou en catogan. Ces derniers enduisaient alors leurs chevelures de suif afin de ne pas les arracher dans les cordages et de les rendre plus rigides. L'inconvénient était que cette chevelure était très sale et grasse et salissait le col des vêtements. Une solution fut vite trouvée avec ce grand col de couleur bleu amovible, plus facile à nettoyer qu'un vêtement tout entier.

Et aujourd'hui, bien que les règles concernant la coupe de cheveux des marins aient changée, le col amovible est resté.

[Source] : Association Centrale d'Officiers mariniers et de marins de Réserve (ACOMAR)



LE VENT EN POUPE

« Regarde-le, il a le vent en poupe ! » Si vous avez déjà entendu cette expression, la personne concernée par la métaphore devait certainement être chanceuse, favorisée par les circonstances. Cette expression, datant du XIVe siècle, trouve ses origines sur les mers et océans depuis les navires de la Marine. A l'époque cette expression symbolisait le vent qui soufflait à l'arrière du voilier, la poupe, le poussant vers l'avant. Cette aide précieuse de la nature permettait donc un gain de temps et d'énergie pour les marins de la Marine royale française.



Être favorisé par les circonstances, être poussé vers le succès.

© Lé papiers de Ninon

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.

Bd des Bassins de Radoub – Forme 7 – 13002 Marseille

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

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



@patrimoinemaritime

lagazette@patrimoinemaritime.fr

Réalisation: Amanda GASC
A la barre: Bruno TERRIN
A la vigie: Myriam BIERCEWICZ