

# La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



# SOMMAIRE

## EDITO

Bruno TERRIN

3

## ARTICLES

Un grand patron marseillais au XIXème siècle ... l'anglais Philip Taylor

*Par Christian Guy FAVRE*

4

THONIS-HERACLION: Mythe ou réalité ?

*Par la rédaction*

9

## ACTUALITÉS

Communiqué de presse conjoint Secrétariat d'Etat chargé de la Mer et Louis  
Dreyfus Armateurs

12

MARSEILLE : Le Fonds Énergies de CMA CGM investit dans CARBON

## RECETTE

Linguine au corail d'oursin, pourtague et pistaches

13



En relisant les mémoires de mon aïeul **Augustin TERRIN** (1853- 1930), je relève ce passage :

« ... Je fis quelques grandes réparations, entre autre le vapeur espagnol Benicarlo, mais nous passâmes la chaudronnerie à la maison FAVRE.

Ce fut le début de **Jean-Marie FAVRE** qui sortait de l'École.

**Les réparations durèrent un mois** et pendant ce mois, **je passais 17 nuits à bord**, ma femme les comptait et elle me le rappelait bien souvent. **Je venais d'avoir une quatrième fille ... ».**

Notre ami Christian Guy FAVRE, nous a fourni les précisions suivantes :

« L'entreprise familiale de chaudronnerie et de réparations navales, sur les conseils et encouragements de Taylor, revêtit plusieurs formes juridiques dont la dernière sera la «**S.A. Ateliers E. et J.-M. Favre Frères**» début 1900 dirigée par le binôme Etienne et Jean-Marie Favre. **Elle fermera ses portes lors de la crise des années 1930.** ».

Christian a écrit un article sur Taylor, qu'il nous autorise à publier, nous l'en remercions.

Les anglais ont joué un rôle important dans l'industrie navale.

**Taylor investit à Marseille et à La Ciotat**; son esprit entrepreneurial, sa vision permirent des avancées notables dans cette industrie.

La mer est le plus grand musée; cet adage se confirme et se confirmera dans les prochaines années, avec des moyens de prospection sous-marine plus performants.

**De nombreuses cités sont englouties en Méditerranée** : Atlit Yam, au sud d'Haïfa, en Israël, Pavlopetri, sur la côte ionienne, au sud du Péloponnèse, en Grèce, Baïes au nord du golfe de Naples, en Italie...



Nous avons retenu celle de **Thonis**, la cité d'Héracléion, **près d'Aboukir, en Égypte.**

**Souvent mentionnée par Homère, cette cité était considérée comme une légende.**

Grâce à la découverte, par l'archéologue français sous-marin Franck Goddio, au début des années 2000, **le mythe devint réalité... et quelle réalité !**

**Les HVO** (Hydrotreated Vegetable Oil) **sont produits dans des bio-raffineries**, à partir d'huiles végétales usagées, de matières grasses animales ou de matières végétales.

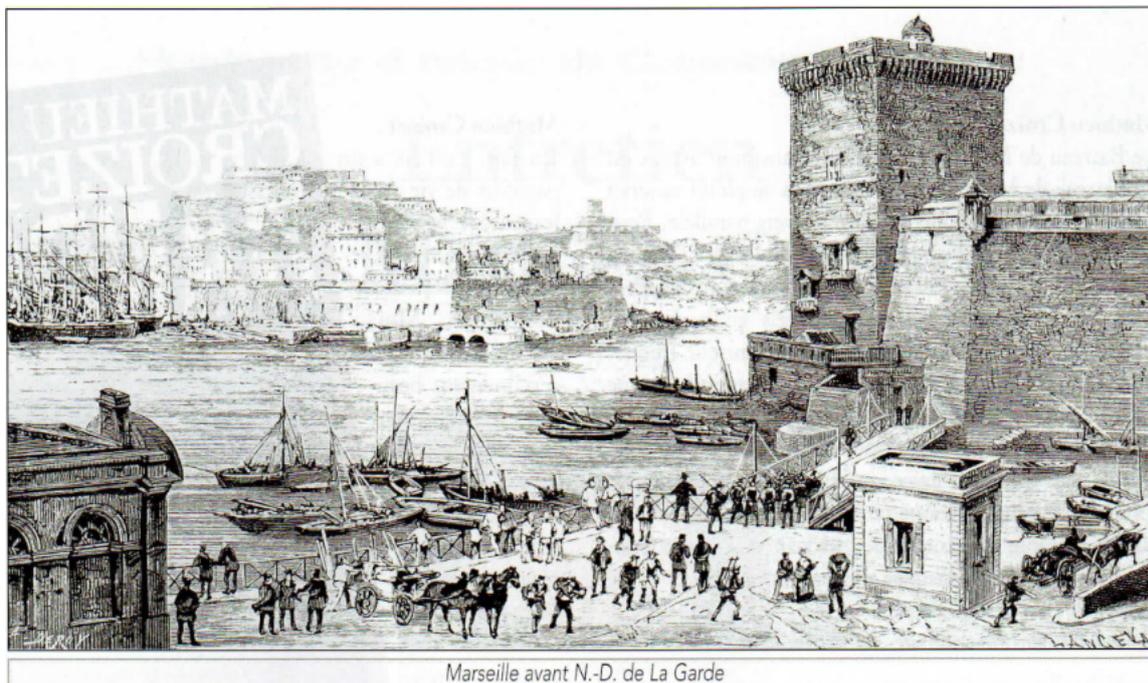
Le carburant obtenu est un combustible de synthèse, **100% compatible avec les moteurs diesel, qui contribue jusqu'à 90% à la réduction des émissions de gaz à effet de serre** et une diminution des particules fines et des NOx.

Cette filière est prometteuse pour la décarbonation du transport maritime.

**Je salue le travail, depuis 2 ans, de mon neveu Glenn TERRIN**, qui a collaboré avec l'armement Louis Dreyfus, pour réaliser les premières livraisons d'HVO.

Je vous souhaite un bel été

# UN GRAND PATRON MARSEILLAIS AU XIXÈME SIÈCLE ... L'ANGLAIS PHILIP TAYLOR



Marseille avant N.-D. de La Garde

**1834, à Paris** : la révolution industrielle bat son plein et la foule des entrepreneurs et innovateurs de tout poil se presse à l'Exposition des Produits de l'Industrie Nationale. Les rencontres se multiplient, des liens se nouent et des affaires s'esquissent.

**Le dernier roi de France, Charles X**, a abdiqué quatre ans plus tôt en suite des Trois Glorieuses et son cousin Louis-Philippe, se contentant du titre de roi des Français, favorise la modernisation industrielle du pays à marche forcée.

Au hasard des stands de l'Exposition, Emmanuel Marliani se lie avec un ingénieur anglais réputé, Philip Taylor. Marliani est propriétaire, au quartier du Rouet à Marseille, d'une minoterie moderne équipée de machines à vapeur. Il s'est rendu à Paris dans le dessein d'acquérir deux nouvelles machines auprès des Ateliers de Chaillot. Or la Grande Bretagne, berceau de la révolution industrielle dès le XVIIIème siècle, jouit d'une avance technique considérable. **La rencontre s'avère décisive** et Marliani convainc Taylor, spécialiste en la matière, de venir à Marseille pour superviser la mise en œuvre, l'exploitation et l'entretien du parc de machines à vapeur.

## MAIS QUI EST DONC PHILIP TAYLOR ?

Né à Norwich (Norfolk) en 1786 il reçoit d'abord une formation en médecine, puis en chirurgie à Tavistock, exerce enfin en 1810 en qualité de pharmacien à Norwich et s'ennuie beaucoup. Lassé par des activités qu'il considère étriquées, il finit par rejoindre à Stratford (dans la banlieue de Londres) en **1815** son frère aîné John, ingénieur des mines, qui **a fondé une usine de produits chimiques**. C'est là que la chenille devient papillon. Aussitôt passionné par le formidable essor des sciences, **Philip Taylor devient rapidement un technicien reconnu**.



L'avisos La Mouette lancé par Taylor en 1847

# UN GRAND PATRON MARSEILLAIS AU XIXÈME SIÈCLE ... L'ANGLAIS PHILIP TAYLOR

Il se lance dans la recherche et fait breveter sa première invention: un procédé de production de gaz d'éclairage à partir de substances huileuses. **Dès 1822 il publie ses travaux sur la force comparée de la vapeur à différentes pressions et différentes températures.** Il invente parallèlement une chaudière destinée au raffinage du sucre par cuisson sous vide au moyen de la vapeur. Il invente surtout une machine motrice horizontale à vapeur dont **il dépose le brevet le 3/7/1824** et s'associe, pour son exploitation, avec son cousin John Martineau en créant à Londres un atelier de mécanique. La commercialisation de la machine est un échec (manque de fiabilité : le poids des pistons pleins a tendance à déformer les cylindres). Dans le domaine émergent de la navigation à vapeur le résultat est également décevant malgré des livraisons en France aux frères Seguin (machines trop lourdes bien qu'utilisant déjà le principe de détente). **En 1828 la collaboration avec Martineau prend fin et Taylor se trouve inquieté dans la faillite frauduleuse de la British Iron Company dont il est devenu un important actionnaire.** Ruiné, il quitte la Grande Bretagne et s'installe alors à Paris où sa réputation d'ingénieur novateur et talentueux demeure intacte. Il valide en France le brevet du procédé «hot blast» (malgré la contestation d'un certain James Neilson) et travaille avec succès à son installation dans la sidérurgie française (1832).

## L'AVENTURE MARSEILLAISE

Philip Taylor s'établit donc à Marseille en 1834, prend en charge les aspects techniques de l'entreprise de Marliani, devient rapidement actionnaire de la société et forme le projet de fonder lui-même une minoterie avec l'aide financière de Marliani et l'appui de ses réseaux commerciaux aux Échelles du Levant. Après étude il renonce cependant c'est en considération du protectionnisme français en matière d'importation des blés.

Profitant du vigoureux démarrage de l'industrie marseillaise, **Taylor crée alors, en 1835, un atelier de constructions mécaniques**, comptant une cinquantaine de salariés, implanté dans le quartier de Menpenti avec le soutien de son frère John et de Marliani. Les ambitions des Ateliers Taylor, spé-

cialisés dans la production de machines à vapeur, sont alors généralistes et visent tout autant les besoins de l'industrie que ceux, naissants, de la navigation.

Des concurrents sont déjà dans la place et principalement Jean- Baptiste Falguière, installé depuis 1831, qui fournit une grande partie du secteur industriel. A la même époque, Louis Benet fonde en 1836 à La Ciotat la société Louis Benet & Cie avec le projet de réunir des chantiers navals à Marseille (aux Catalans) et à La Ciotat ainsi qu'un ensemble d'ateliers de mécanique et de fonderie.

Dès 1841 Louis Benet, grâce à l'ingénieur britannique John Barnes, lance à La Ciotat le premier navire équipé de ses propres machines à vapeur, le Phocéen II. C'est l'origine des Chantiers Navals de La Ciotat.

Grâce à une sage gestion s'appuyant sur l'autofinancement, l'équipement initial en matériels d'occasion ainsi que sur une main d'œuvre qualifiée les Ateliers Taylor prospèrent et développent une intense activité. Les ouvriers marseillais, dont le savoir-faire est reconnu, passent alors pour être les mieux payés de France après Paris. **En 1837 Taylor obtient de l'Etat français le marché d'entretien des paquebots du service postal** vers les Echelles du Levant et oriente progressivement l'activité de son entreprise vers la navigation à vapeur tandis qu'à l'instar des grandes compagnies anglaises il constitue un réseau de mandataires auprès des administrations françaises et étrangères. L'important développement des exportations qui en résulte se heurte toutefois au coût des matières premières, les fers et fontes français se révélant 80 % plus chers que leurs équivalents anglais. Taylor transforme alors une partie des ateliers de Menpenti en bureau d'études spécialisé dans l'exportation de machines à vapeur et de chaudières marines. Les grosses pièces de fonderie sont façonnées en Angleterre chez son frère John et les appareils sont directement montés à l'étranger (Italie, Espagne) par des équipes volantes marseillaises dépêchées sur place à cet effet. **Les ateliers de Menpenti emploient alors entre 350 et 400 ouvriers.**

# UN GRAND PATRON MARSEILLAIS AU XIXÈME SIÈCLE ... L'ANGLAIS PHILIP TAYLOR

**En 1841 l'Etat français instaure une prime de 33 % pour les machines placées sur des bateaux de navigation internationale** et en 1842 les armateurs marseillais s'engagent dans un mouvement d'abandon de la voile et d'adoption généralisée de la vapeur. Taylor franchit alors une étape déterminante en procédant en deux phases, en 1844/45, à l'acquisition des Chantiers Navals de La Lune à La Seyne-sur-Mer. Ces chantiers avaient été fondés en 1818 dans l'Anse de La Lune (voisine de celle de Brégaillon) par un Américain, Edward Church, qui y avait aussitôt construit les premiers bateaux à vapeur en bois et à aubes. Ils avaient ensuite appartenu à la famille Lombard dont le principal commanditaire, Mathieu, s'était retiré en 1839 ensuite du décès, à quelques mois d'intervalle, des deux frères Evans, ingénieurs anglais qui en avaient fait la réputation. C'est l'origine des Chantiers Navals de La Seyne.

Taylor confie à l'un de ses proches collaborateurs, Hyacinthe Favre\*, le soin de superviser l'articulation de cette entreprise avec la maison mère de Menpenti. **Le nombre de salariés des Chantiers Navals de La Lune passe de 200 en 1845 à 1300 en 1848 et la superficie occupée est portée de 1,5 ha à 4 ha.** Simultanément sont construites les deux premières cales de 70 m et 150 m d'où sont lancés le Languedoc, le paquebot Ville de Marseille, le Quirinal (pour la Russie), le Var (paquebot à hélice), etc. Techniciens et ingénieurs sont embauchés (ou, pour beaucoup, débauchés de l'Arsenal de Toulon) moyennant des salaires attractifs.

A partir de septembre 1845 les commandes de la Marine de guerre et des armateurs marseillais assurent l'expansion tandis que la fabrication des machines et des chaudières s'effectue à Menpenti en parfaite complémentarité avec la construction des coques à La Seyne.

**En 1846/47 Taylor devient le principal commanditaire de la société des Forges de La Capelette,** à Marseille, que fonde Amédée Armand et qui se spécialise notamment dans la production de tubes pour chaudières dont elle détient un temps le monopole en France (elle fournit Schneider au Creusot et Louis Benet à La Ciotat). Philip Taylor, qui

contrôle également, plus ou moins directement, des mines de charbon dans le bassin de lignite de Provence a désormais réussi l'intégration verticale complète de la filière de la construction navale. **Il réunit les Ateliers Taylor à Marseille et les Chantiers Navals de La Lune à La Seyne** en une seule société Philip Taylor & Fils qu'il dote de nouveaux moyens financiers en empruntant 440 000 F à des banquiers locaux et parisiens. Le 14 août 1847 Taylor lance à La Seyne l'avis à vapeur, en fer et à aubes, la Mouette qui est son premier navire à vapeur construit pour la Marine de guerre sur les plans d'un jeune ingénieur dénommé Henri Dupuy de Lôme promis à un brillant avenir.

C'est encore Taylor qui fournit les dragues et bateaux de servitude destinés aux très importants travaux de curage, d'approfondissement et d'aménagement de la rade de Toulon.

Le royaume de Sardaigne ayant approché Taylor pour assurer la prise en charge du matériel ferroviaire de la future ligne Turin-Gênes, une société Taylor & Prandi est créée, en mai 1846 en association avec l'Italien Fortunato Prandi, à Sampierdarena dans la banlieue de Gênes. L'usine est connue sous le nom d'Il Meccanico. Cependant l'affaire génoise n'atteindra finalement pas son but en raison de la signature d'un traité de libre-échange anglo-sarde **en 1847 privilégiant les achats de matériel britannique ainsi que de la conception restrictive du Ministre Cavour, qui en est découlée.** Taylor se désintéresse progressivement de cette affaire qui est liquidée en avril 1853 (elle sera curieusement reprise par un proche de Cavour, Giovanni Ansaldo, et deviendra l'une des plus importantes entreprises italiennes sous le nom de l'Ansaldo qui sera finalement absorbée par Finmeccanica en 1993).

**Les années 1847/51 voient se dessiner un triple défi technologique** dû à l'apparition de la machine à vapeurs combinées (eau et éther) réduisant la consommation de combustible, **à l'utilisation marine de la machine à vapeur horizontale dont Taylor est précisément l'inventeur** (permettant de placer la motorisation des navires de guerre sous la ligne de flottaison à l'abri des tirs ennemis) et à celle de la machine-pilon (adaptée à la propulsion par hélice qui remplace désormais les roues à aubes). Taylor recrute alors François Bourdon

# UN GRAND PATRON MARSEILLAIS AU XIXÈME SIÈCLE ... L'ANGLAIS PHILIP TAYLOR

(1852), ancien ingénieur en chef des Ateliers du Creusot et inventeur du marteau-pilon.

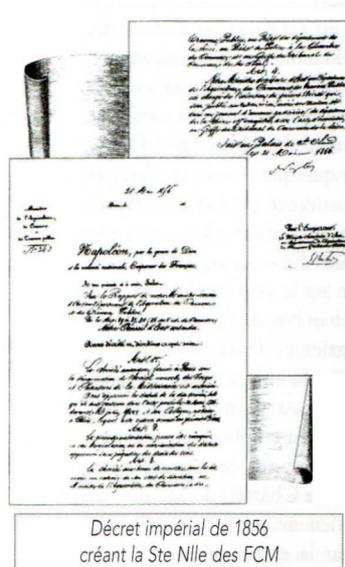
## LE RÔLE SOCIAL

Philip Taylor est au faite de sa gloire. Il est aussi un patron « social » et naturellement paternaliste (la loi Waldeck-Rousseau autorisant les syndicats sera votée beaucoup plus tard le 21/3/1884). **Son personnel l'a surnommé « Papa Taylor »**, ses ouvriers sont mieux payés que leurs collègues de l'industrie et ne travaillent pourtant que 10 heures par jour alors que l'usage qui prévaut impose des journées de 12 heures. **Taylor a un réel souci du bien-être de son personnel à une époque où le rôle social du patronat ne constituait pas la préoccupation première de beaucoup de chefs d'entreprise.** Il crée, dès 1845, l'Association de Secours pour les Ouvriers Malades qui assure à ses salariés la gratuité des soins médicaux et un secours pécuniaire en cas d'incapacité temporaire ou permanente.

Il prend part en 1848 à un projet collectif de construction d'une cité ouvrière qui aboutira en 1851 à l'édification d'un bâtiment de trois étages au chemin du Fada (rue du Commandant Rolland): ce sera la deuxième cité ouvrière en France (après celle de la rue Rochechouart, à Paris, dite la cité Napoléon).

Pour souder « l'esprit maison » Taylor a instauré une fête annuelle, le 30 avril, qui est fréquentée par les plus importantes personnalités économiques et politiques marseillaises et constitue un événement mondain abondamment relaté et décrit chaque année par l'ensemble de la presse locale. Selon un rituel immuable **Taylor accueille son personnel « chapeau-bas »** à la porte principale de l'usine de Menpenti. Les ouvriers défilent en rang par deux dans l'ordre hiérarchique au son d'une musique militaire devant « leur père à tous » puis un banquet leur est offert dans la cour où ont été dressées d'immenses tables pour les ouvriers d'une part, pour le personnel d'encadrement d'autre part et enfin, sur une estrade, pour Taylor et les invités de marque, cependant qu'une autre table est réservée aux épouses des membres

Journal du Barreau de Marseille de la haute société marseillaise. A l'issue du repas des toasts sont portés le premier mai, au roi, à la santé de Philip Taylor et de sa famille, à celle des ouvriers, « aux génies immortels qui ont inventé les machines » et à l'amitié franco-britannique. Un feu d'artifice clôt le cérémonial.



## ARX TARPEIA CAPITOLI PROXIMA

En janvier 1853 Taylor franchit l'étape finale du processus d'intégration qu'il a engagé et **fusionne la société Philip Taylor & Fils avec les Forges de La Capelette** pour fonder la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée au capital de cinq millions de francs. A cet effet il ouvre ledit capital à certains clients (Charles et Auguste Bazin qui céderont leur compagnie d'armement à Fraissinet en 1865) et à des représentants de la finance parisienne tels qu'Ernest André (banquier), Adolphe Marcuard (banquier), Frédéric Jouet et Horace Say (économiste). Le Hapolion! par le gare de Dire te voluntate, Corner de Frame Adminis succès est incontestable. **Dès 1854 les Forges et Chantiers de la Méditerranée ont lancé une douzaine de navires**, produit une trentaine de machines marines, occupent 2500 ouvriers et s'imposent comme une entreprise de dimension nationale et internationale. Taylor engage d'énormes travaux de modernisation pour un montant de quatre millions de francs. L'investissement s'avère cependant trop lourd au regard des fonds de roulement et l'entreprise doit **souscrire un emprunt de 2,5 millions de francs : elle devient alors vulnérable et excite sans doute les convoitises.**

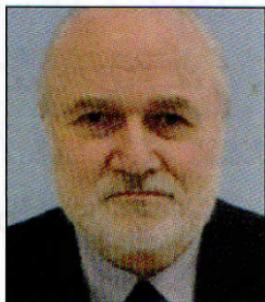
Le coup de force a lieu en mars 1855 : les actionnaires coup décident de liquider purement et simplement la compagnie et d'en fonder aussitôt une nouvelle qui en recueille le patrimoine sous

# UN GRAND PATRON MARSEILLAIS AU XIXÈME SIÈCLE ... L'ANGLAIS PHILIP TAYLOR

la même raison sociale. Cette opération de passe-passe est organisée grâce au soutien d'un groupe de dirigeants et d'actionnaires des Messageries Impériales (futurs Messageries Maritimes), emmené par Armand Behic, lesquelles venaient également d'acquiescer de Louis Benet, en difficulté, les Chantiers Navals de La Ciotat. **Le 21 mai 1856 un décret impérial autorise la création de la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée présidée par Behic**, (inspecteur général des Finances, fils d'un banquier parisien, futur ministre de Napoléon III en 1863/67).

Taylor a ainsi été écarté sans ménagement. Le procès-verbal de l'assemblée générale de la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée du 14 août 1856 n'hésite pas à stigmatiser « ...les écueils où sont tombés les hommes honorables qui nous ont précédés ». Il apparaît vraisemblable que certains des partenaires financiers auxquels Taylor avait ouvert le capital de l'entreprise se sont livrés à des manœuvres indéliçables en vue de l'évincer et de prendre le contrôle de l'affaire. Taylor aura donc, sans surprise, mieux vécu le roi que l'empereur. **Taylor qui a 70 ans et qui a perdu plusieurs de ses fils va donc se retirer, déçu, et mourra en 1870** alors que l'empire s'effondrera et que le pouvoir reviendra brièvement au général Trochu dont Victor Hugo pourra dire «Trochu, participe passé du verbe Trop Choir».

**Christian Guy FAVRE**  
**Avocat Honoraire**  
**Président de l'A.H.P.**



*\* C'est en vain que l'on cherche une avenue, un boulevard, une rue, une venelle même qui porte le nom de Philip Taylor dans la cité phocéenne \*\* qui, apparemment ingrate et oublieuse, aurait pourtant avantage à cultiver le souvenir de ce grand Marseillais du dehors («de defora») qui devait parler le provençal pour communiquer avec ses ouvriers et qui fut l'une des figures déterminantes de l'essor industriel et maritime de Marseille au XIXème siècle. La future capitale culturelle de l'Europe serait pourtant bien inspirée d'honorer sa mémoire.*

*\* Philip Taylor, prenant sa retraite forcée, fera symboliquement don de son fauteuil à Hyacinthe FAVRE qui fondera alors les Ateliers Favre de Constructions et de Réparations Navales. Ce fauteuil est conservé par l'auteur dont Hyacinthe est le trisaïeul.*

*\*\* Il existe une rue Philip Taylor à La Seyne.*

## SOURCES

- **Olivier Raveux**: « Un technicien britannique en Europe méridionale : Philip Taylor (1786-1870) », Histoire, économie et société, 2000 (vol. 19, N°19-2).

- **Xavier Daumalin, Olivier Raveux**: « Marseille (1831-1865), Une révolution industrielle entre Europe du nord et Méditerranée », Annales, Histoire, Sciences Sociales 1/2001.

- **Xavier Daumalin, Philippe Mioche**: « Industries en Provence. Patronage et paternalisme industriels en Provence au XIXe siècle : nouvelles perspectives », 2005.

- **Roland Caty, Éliane Richard et Pierre Echinard**: « Les Patrons du Second Empire », Editions Cénomane, Le Mans, 1999.

- **Jean-Baptiste Gaignebet**: « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », Revue de géographie alpine, 1948 (vol. 36, N°36-3).

- **Marius Autran**: « Images de la vie seynoise d'antan », tome V, 1995.

- **Compte-rendu du colloque du 17/11/2007** : « Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-Mer. Des Hommes et des Femmes qui ont fait La Seyne ».

# THONIS-HERACLION: MYTHE OU RÉALITÉ ?



Source : capture écran Science grand Format - France 5

La cité engloutie de Thonis-Heracleion a longtemps eu sa place dans la mythologie, notamment en raison de son nom qui combine deux figures mythologiques : Thonis et Héraclès (Hercule en latin).

Dans la mythologie égyptienne, Thonis est associé au dieu Osiris. Selon la légende, Osiris était le dieu des morts et de la renaissance, il était considéré comme le roi divin de l'Égypte.

Thonis est considéré comme un scribe du tribunal d'Osiris, un rôle important dans l'au-delà où les âmes des morts étaient jugées.

Dans la mythologie grecque, **Héraclès** est l'un des héros les plus célèbres. **Fils de Zeus et d'Alcmène**, il était réputé pour sa force extraordinaire et ses exploits héroïques. Les douze travaux d'Hercule sont parmi les exploits les plus célèbres de la mythologie grecque, **il est souvent considéré comme un symbole de la force et du courage**.

Le nom «Thonis-Heracleion» reflète ainsi **l'importance culturelle et religieuse de la cité** en tant que lieu de convergence entre les cultures égyptienne et grecque. La présence de ces noms mythologiques dans le nom de la cité suggère également que **Thonis-Heracleion pouvait être un lieu vénéré et sacré pour les croyances religieuses de l'époque**.

Au cours des siècles, Thonis-Heracleion a été peu à peu oubliée et perdue dans les profondeurs marines, devenant une légende.

**Thonis-Heracleion**, connue à travers des textes anciens et des références mythologiques, **est un exemple rare, où un mythe est devenu réalité**, grâce aux fouilles archéologiques sous-marines, menées par l'équipe de l'archéologue sous-marin Franck Goddio, en 2000.

Ces fouilles ont **confirmé l'existence de la cité** et ont mis au jour des preuves tangibles de son importance en Méditerranée.

L'histoire de la ville engloutie de Thonis-Heracleion, également connue sous le nom d'Heracleion, est fascinante et remonte à plus de 2 000 ans. Située à l'embouchure du Nil, près de l'actuelle ville d'Aboukir, en Égypte, Thonis-Heracleion était une cité portuaire prospère et une plaque tournante commerciale majeure en Méditerranée.

**Thonis-Heracleion a connu son apogée entre le VIIe et le VIe siècle av. J.-C., pendant la période de la Basse époque égyptienne.**

Principal port de la région, la cité jouait un rôle vital dans le commerce entre l'Égypte et les autres régions méditerranéennes, notamment la Grèce et le Proche-Orient. Sa position stratégique lui a permis de prospérer en tant que centre d'échanges commerciaux, culturels et religieux.

L'importance patrimoniale et culturelle de la cité engloutie de Thonis-Heracleion est immense. La redécouverte de cette ancienne cité perdue a

apporté des connaissances inestimables sur l'histoire de l'Égypte antique et son rôle crucial dans les échanges culturels et commerciaux en Méditerranée.

## PATRIMOINE HISTORIQUE



Source : capture écran Science grand Format - France 5

# THONIS-HERACLION: MYTHE OU RÉALITÉ ?

Thonis-Heracleion **est un témoignage direct de l'histoire ancienne de l'Égypte et de son interaction avec d'autres cultures méditerranéennes.**

Les découvertes archéologiques ont révélé des éléments architecturaux, artistiques et religieux qui offrent un aperçu précieux de la vie quotidienne et des croyances de ses habitants.

Thonis-Heracleion était une cité étendue, couvrant une surface de près de 11 kilomètres carrés.

## TÉMOIGNAGE DES ÉCHANGES CULTURELS

En tant que cité portuaire majeure, Thonis-Heracleion était un lieu d'échanges culturels entre l'Égypte et d'autres civilisations méditerranéennes, notamment les Grecs et les Phéniciens. **Les artefacts découverts témoignent de cette interaction et enrichissent notre compréhension des échanges culturels à travers la Méditerranée.**

## IMPORTANCE ÉCONOMIQUE

Thonis-Heracleion **était un centre économique vital en Méditerranée**, servant de plaque tournante du commerce maritime. Son rôle dans le commerce et la navigation en fait une source d'informations cruciale pour comprendre l'économie et la géopolitique de l'époque.

Elle était un port florissant dès l'Ancien Empire égyptien (vers 2686 av. J.-C. à 2181 av. J.-C.) et avait continué à prospérer sous différentes dynasties égyptiennes, y compris celles du Moyen Empire (vers 2055 av. J.-C. à 1650 av. J.-C.) et du Nouvel Empire (vers 1550 av. J.-C. à 1077 av. J.-C.).

Source : capture écran Science grand Format - France 5

Son apogée se situe entre le VIIIe et le VIe siècle av. J.-C., pendant la Basse époque égyptienne.

## PRÉSERVATION DE L'HÉRITAGE

La redécouverte de Thonis-Heracleion a mis en évidence l'importance de préserver le patrimoine culturel sous-marin. Les fouilles archéologiques et la conservation des artefacts contribuent à protéger et à préserver cette précieuse partie de l'histoire de l'humanité pour les générations futures.

## PROMOTION DU TOURISME CULTUREL

La cité engloutie **suscite un grand intérêt parmi les voyageurs et les amateurs d'histoire.** Sa découverte offre des opportunités pour le tourisme culturel, permettant aux visiteurs de se connecter avec le passé et d'en apprendre davantage sur les civilisations anciennes.

Lors des fouilles archéologiques sous-marines de Thonis-Heracleion, plusieurs navires ont été découverts. Ces navires engloutis offrent un aperçu précieux des pratiques de navigation et du commerce maritime de l'époque.

Navires de Commerce

Les fouilles ont révélé la présence de navires de commerce qui étaient utilisés pour transporter des marchandises entre l'Égypte et d'autres régions de la Méditerranée.

Ces navires jouaient un rôle essentiel dans l'économie de Thonis-Heracleion en facilitant le commerce des produits tels que les céréales, les textiles, les épices et autres marchandises.

## NAVIRES DE PÈLERINAGE

En tant que centre religieux important, Thonis-Heracleion **attirait des pèlerins venus de différentes régions pour visiter ses temples et offrir des offrandes.** Les fouilles ont révélé des navires qui auraient pu être utilisés pour transporter des pèlerins et des visiteurs vers la cité sacrée.



# THONIS-HERACLION: MYTHE OU RÉALITÉ ?

## NAVIRES DE GUERRE

Outre les navires commerciaux, les découvertes archéologiques ont également révélé des navires de guerre, témoignant du rôle militaire de Thonis-Heracleion dans la défense de la région. Ces navires **pouvaient être équipés d'armes pour protéger la cité des menaces potentielles.**

## BARGES ET BATEAUX LOCAUX

En plus des grands navires, des barges et des petits bateaux locaux ont été trouvés. Ces embarcations plus petites étaient probablement utilisées pour des activités de transport et de pêche à l'intérieur de la cité et dans les environs.

Les navires découverts lors des fouilles archéologiques de Thonis-Heracleion **offrent des informations précieuses sur la vie maritime de l'époque et la manière dont la cité était connectée au reste de la Méditerranée.** Ils permettent de mieux comprendre les activités économiques, religieuses et militaires de cette ancienne cité engloutie, tout en enrichissant notre connaissance de l'histoire de la navigation dans la région.



Source : capture écran Science grand Format - France 5

## L'ENSABLEMENT DE LA CITÉ

L'ensablement de Thonis-Heracleion est lié à une combinaison de facteurs géologiques et naturels. Au fil des siècles, le niveau de la mer a augmenté, engloutissant progressivement la ville sous les eaux de la Méditerranée. **Des études archéologiques suggèrent que des séismes et des mouvements tectoniques ont également joué un rôle dans l'enfoncement de la région.** Ces événements géologiques ont contribué à l'effondrement de bâtiments et à l'infiltration d'eau salée dans les terres, **accélérant l'ensablement de la cité.**



Source : capture écran Science grand Format - France 5



Source : capture écran Science grand Format - France 5

# ACTUALITÉS

COMMUNIQUÉ DE PRESSE  
CONJOINT SECRÉTARIAT D'ETAT  
CHARGÉ DE LA MER ET LOUIS  
DREYFUS ARMATEURS



Le 09 novembre 2022

Louis Dreyfus Armateurs, grâce à la **volonté de son partenaire Airbus de décarboner activement son transport maritime**, effectue depuis plusieurs mois des tests de fonctionnement du navire roulier Ciudad de Cadiz avec un carburant composé à 100% de HVO (Huiles Végétales Hydrogénées - issues du recyclage d'huiles végétales usagées). **Le navire est affecté à un service régulier en Méditerranée.**

Ces tests, réalisés en partenariat avec le Bureau Veritas et les autorités françaises (en tant qu'autorité du pavillon du navire), permettent d'envisager d'élargir cette utilisation sur une période de 18 mois. **C'est grâce au concours rapide et efficace des autorités françaises**, en charge d'établir les autorisations nécessaires, que cette expérimentation importante **pour la transition énergétique du transport maritime** et qui constitue une première mondiale, a pu avoir lieu.

Airbus et Louis Dreyfus Armateurs, pleinement conscients de l'enjeu du réchauffement climatique, sont fermement engagés dans la décarbonation de leurs transports maritimes.

## MARSEILLE : LE FONDS ÉNERGIES DE CMA CGM INVESTIT DANS CARBON

Le Groupe CMA CGM, un acteur mondial des solutions maritimes, terrestres, aériennes et logistiques, annonce à l'occasion de la visite du président de la République Emmanuel Macron un investissement via son Fonds Énergies doté de 1,5 milliard d'euros qui permet d'accélérer la transition énergétique en vue d'atteindre le Net Zéro Carbone.

Le Fonds Energies a notamment investi dans le projet Salamandre aux côtés d'ENGIE (production de biométhane sur le port du Havre), dans l'entreprise **Waga Energy** (valorisation du gaz des déchets), dans les startups : **NetZero**, (capture du carbone) **Earthwake** (les déchets plastiques en carburant) et **TreaTech** (production de gaz à partir des déchets liquides). des participations dans le fonds **HY24** (développement de l'hydrogène) ou encore le fonds **SWEN Capital** (les carburants durables).

Il soutient une **infrastructure stratégique** pour accélérer la décarbonation et le développement des énergies renouvelables et **CARBON** implantera sur le Port de Marseille Fos-sur-Mer, le plus grand projet industriel photovoltaïque d'Europe, une mise en service prévue fin 2025 avec une montée en puissance graduelle en 2026. Cette première **giga-usine aura une capacité de production annuelle de 5 GW** de cellules photovoltaïques et 3,5 GW de modules, pour Le budget total du projet s'élève à 1,5 milliard d'euros, et cette giga-usine devrait créer **plus de 3 000 emplois** directs et durables sur le territoire après la phase de chantier.



Nous aurons l'occasion plus tard d'évoquer d'autres actions de Groupe CMA CGM ainsi que celles de sa Fondation.

# LINGUINE AU CORAIL D'OURSIN, POURTAGUE ET PISTACHES



Source : CAMBUSE GOURMANDE DE JULIE MO-  
SER EDITION JEROME VILLETTE

LA POUTARGUE OU  
BOUTARGUE EST UNE POCHE  
D'OEUF DE MULETS SÉCHÉE,  
SOUVENT RECOUVERTE D'UNE  
COUCHE DE CIRE, QUI PERMET  
DE LA CONSERVER.



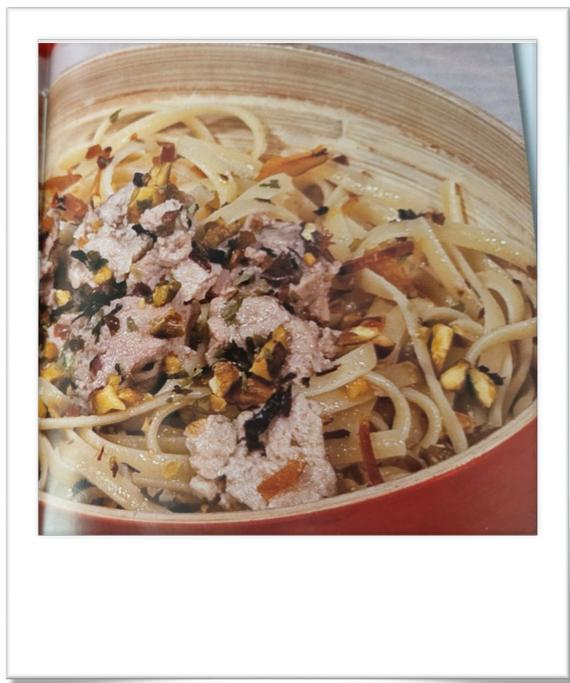
**QUANTITÉ**  
2 personnes



**PRÉPARATION**  
10 min



**CUISSON**  
10 min



## INGRÉDIENTS

- 200g de linguine (elles ont la forme et la consistance idéales mais des spaghetti ou toutes autres pâtes assez fines feront l'affaire)
- 2 oursins
- 1 boîte de foie de morue (ou de foie de lotte)
- 10 tranches fines de poutargue débarrassées de leur cire
- 1 poignée de pistaches épluchées (en garder
- 2 ou 6 pour la présentation)
- 1/2 citron
- 1 pointe de couteau de safran

## PRÉPARATION

- Arroser les tranches de poutargue de jus de citron, ajouter le safran et laisser mariner. Faire bouillir une grande casserole d'eau à couvert, contenant un tiers d'eau de mer. Jeter les pâtes dans l'eau bouillante et veiller à maintenir une bonne ébullition. Goûter les pâtes : quand elles résistent un peu sous la dent sans pour autant croquer, elles sont cuites ; les égoutter (penser à éventuellement utiliser cette eau chaude pour nettoyer ou faire tremper quelque chose).
- Dans la même casserole, faire chauffer trois cuillerées d'huile d'olive (ou d'huile de foie de morue) et faire revenir rapidement les pistaches grossièrement brisées (si on en a, on peut également ajouter un demi-verre de vin blanc dans la casserole).
- Ajouter ensuite les pâtes, et remuer sur feu moyen jusqu'à ce qu'elles soient bien imprégnées. Éteindre le feu et ajouter la poutargue ainsi que son jus de citron, le foie de morue ou le corail d'oursin.
- Mélanger délicatement et ajouter, selon votre goût, un peu de colatura ou de parmesan râpé.
- Servir en disposant sur le dessus les tranches de poutargue et en décorant avec les pistaches entières.

## POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

La Navale, association d'intérêt général, située à Marseille, dans un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve « un trésor » : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

La Navale c'est aussi :

- Sauvegarder le Patrimoine Maritime en Méditerranée.
- Valoriser un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.
- Continuer les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m<sup>2</sup> : 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, édition d'un webmagazine mensuel, gratuit, fait par les bénévoles.
- Protéger cet héritage est notre « **Devoir de Mémoire** », nous vous remercions de nous aider à y contribuer et à supporter les frais de toutes ces actions.

## 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