

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

La flamme du Belem (V)

Par Jean Lary de Fortuné

4-7

La flamme du Belem (VI)

Par Jean Lary de Fortuné

8-9

La houpette du bonnet

Par Serge Le Coustour

10

Marseille avant-après

Par Clément Allemand et la rédaction

11-12

PORTRAIT

Antoine-Raymond-Joseph Bruny D'Entrecasteaux

Par netmarine.net

13

ACTUALITÉS

La plus vieille épave au large d'Israël

Par www.rtbf.be

14-15

42 JOURS - YVAN SALOMONE

Par la rédaction

16

RECETTE

Psarosoupa (soupe de poisson grecque)

17

LA GAZETTE

Soutenir l'Association la Navale

18

Jean Lary de Fortuné poursuit son roman fiction du Belem, qui traverse la tempête.

Soyez rassurés, le trois-mâts Belem se porte bien, il renoue avec les traditionnelles fêtes maritimes de Brest, du 12 au 17 juillet 2024, il en sera la fierté. Ces festivités n'avaient pas eu lieu depuis 8 ans.

Il y aura peut-être des "pompons", emblématiques sur les bonnets des marins.

Beaucoup d'approximations ont été écrites sur l'origine du "pompon du marin".

Serge Le Coustour, commissaire en chef de la marine, est reconnu comme l'un des plus éminents spécialistes de l'uniforme du marin et de l'histoire de la marine nationale.

De nombreuses revues de la marine et des Armées publient régulièrement ses articles. Il nous fait aujourd'hui l'honneur de retracer pour «La Gazette» **l'histoire du «pompon du marin»**, plus précisément la houppette du bonnet.

Nous l'en remercions chaleureusement.

Clément Allemand travaille dans le monde du cinéma, plus précisément dans la production.

Sur Instagram, il a lancé le compte "marseilleavantapres", qui reprend des photos d'un même lieu, à des époques différentes (photolalie). Les résultats sont bluffants.

Clément a retouché des photos, des années 1937-1938, issues du fonds de La Navale, des "môles obliques" du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), il les a superposé avec celles prises cette année. Spectaculaire.



Depuis plusieurs années, **Raymond Vidil, président de la compagnie de navigation marseillaise Marfret,** s'est engagé dans le mécénat artistique et a ouvert une galerie, où **Yvan Salomone expose ses œuvres, fruit d'un périple de "42 jours" en mer**, en résidence d'artiste à bord d'un navire de l'armement Marfret.

Saluons l'engagement de Raymond, qui a contribué, avec succès, à Marseille-Provence 2013, capitale de la culture. La cité phocéenne a grand besoin de personnalités qui défendent notre patrimoine.

La mer est le plus grand musée du monde, adage bien connu, confirmé une nouvelle fois, avec la découverte de la plus vieille épave au monde, au large d'Israël.

Au nom de la rédaction, je vous souhaite, à toutes et à tous, un bel été.

ÉPISODE V

« Dans la grande salle servant habituellement à l'amiral pour réunir son état-major et les chefs des différents postes couvrant la ville, le port et l'aéroport, avaient pris place les représentants des administrations préfectorales, régionales, départementales et municipales. Le maire et l'amiral se tenaient debout devant un vaste écran où apparaissait en encadré chaque secteur de Marseille. L'officier général, ses trois étoiles d'argent brillant à ses manches sous l'effet des projecteurs, passa immédiatement le micro au maire.

« Mesdames et messieurs, j'ai souhaité que nous nous réunissions de toute urgence au sein même du Centre Opérationnel des Services Secours et d'Incendie du Bataillon en raison de la tempête qui atteint actuellement la ville, à la fois sur terre et sur mer. Les services de Météo-France et nos propres services comme les vôtres indiquent que nous ne sommes qu'au début de cet épisode. Dans les heures qui viennent, dans les quarts d'heure, l'intensité des vents va s'accroître ; côté mer, les vagues vont déferler en force sur notre littoral. Les pluies vont se déverser sur la ville comme rarement. Telle est la situation à laquelle nous devons nous attendre et devant laquelle il nous faut nous préparer et tenter de réagir.

Jusqu'à présent, et heureusement, nous n'avons connaissance que de dégâts matériels et nous ne déplorons aucun blessé mais compte tenu de la situation et de son évolution prévisible, j'ai décidé, en raison de ma responsabilité en matière de sécurité et de protection de nos concitoyens, de mettre en action, sur le fondement de l'article 16 de la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004, le Plan Communal de Sauvegarde. À compter de cette minute le Plan Communal de Sauvegarde, connu sous le sigle PCS, est activé.

Une cellule de crise est constituée et va transmettre sans délai les premières consignes aux services communaux, en particulier aux Services techniques et à la Police municipale. Dans un premier temps, le PCS est activé au niveau 1, mais est susceptible de passer au stade supérieur, voire 3. Je demande, chacun en ce qui le concerne, à monsieur le préfet des Bouches-du-Rhône, à madame la préfète de police, au directeur de la sécurité



publique, à monsieur le directeur militaire départemental, à la direction départementale de l'Équipement, à la Croix Rouge, et au SAMU de Marseille de prendre toutes les mesures prévues en la matière par nos textes et de se préparer à répondre à cette menace en garantissant la protection de nos concitoyens et la sauvegarde des biens et des installations publiques. Je passe la parole à l'amiral ».

L'amiral, muni d'une longue baguette, commentait en temps réel la situation apparaissant sur le large écran informatisé. Sur chaque secteur : force et orientation des vents, ... niveau de pluviosité, ... risques majeurs, ... pré-positionnement des moyens ...

« Nos moyens précisément, continuait-il, sont naturellement mis en oeuvre au plus haut niveau de leur capacité. En appui aux équipes de garde et de service, tous les hommes disponibles ont été rappelés et sont sur le point d'intervenir. En ville, comme sur le littoral, la zone portuaire et l'emprise de l'aéroport ».

Le capitaine de frégate, chef des opérations (OPS), vieux routier du Bataillon, tendit une fiche à l'amiral qui, après une rapide lecture, annonça :

« Un message d'alerte ciblé vient d'être diffusé sur les ondes par France Bleu Provence. Ce message, par son système intégré d'alerte, informe chaque marseillais. Je vous en donne lecture : « Message d'alerte. Attention. Attention. Ici police municipale. En raison des graves conditions météorologiques, un risque menace votre quartier. Si vous êtes hors de votre domicile, rejoignez-le sans tarder. Si vous êtes à bord d'un véhicule, regagnez votre lieu de résidence. Si vous êtes chez vous, n'en sortez pas. Fermez soigneusement portes, fenêtres et volets. Soyez attentifs aux consignes qui vous seront données. Écoutez la radio. Tous les moyens sont mis en oeuvre pour répondre à cette situation et assurer votre sécurité ».

La lutte était lancée. Préfecture, police nationale, armée, Croix Rouge, SAMU, Service techniques ... Sur ordre du Rectorat écoles, collèges et lycées fermaient aussi leurs portes. Les hôpitaux, en coordination avec la direction de l'Agence de santé, recensaient leur capacité à recevoir des victimes. La Croix Rouge s'appêtait à sortir des soutes et entrepôts des centaines de lits-picot. L'autorité de la RTM alignait en urgence dans ses garages des dizaines de bus pour évacuer, si nécessaire et sur ordre, des sinistrés. Tous les bus en service avaient rallié leurs dépôts. Plus aucun métro, ni « tramway », comme disait un ancien maire, ne circulait en ville dont les rues étaient subitement désertées. Vision étonnante d'une ville de plus de 800 000 habitants plongée dans un silence de mort humaine ! Humaine, car les éléments, eux, ne cessaient de manifester leur présence dans un vacarme dantesque. Les prévisionnistes ne s'étaient pas trompés. Le niveau 2 du PCS avait été déclenché et les autorités hésitaient encore à le hisser au niveau 3. La cellule de crise débordait d'appels téléphoniques.

Dans une symphonie à deux tons aussi hurlante que désordonnée, les véhicules des marins-pompier illuminaient la ville de leurs gyrophares alternatifs. Les secteurs avaient déversé dans les rues devenues torrents alpins tous les moyens roulants disponibles. De leurs roues jaillissaient des gerbes tantôt étincelantes de blancheur, tantôt noirâtres et nauséabondes.

Les bouches d'égout, aux plaques soulevées comme des pastilles de carton, vomissaient des ordures et tout ce que les bas-fonds de la ville refusaient de digérer.

Jamais un tel bataillon de moyens n'avait été mis en action. Les marins du feu ne savaient plus où donner du casque. Le dramatique incendie des Nouvelles Galeries en 1938, déjà à l'époque, avait mobilisé toutes les ressources disponibles, mais rien de comparable et de loin. D'ailleurs, jusqu'en ce mois d'octobre 38, les marins-pompier marseillais étaient inconnus au bataillon ! Il n'était pas encore créé. En ce triste mois d'octobre Marseille avait vu pour la première fois des « mar-pomps » venus de Toulon en catastrophe et confrontés à un effroyable incendie. L'eau manquait dans les manches percées du service municipal d'incendie. Qu'importe, le Vieux-Port en était rempli, d'eau. Il suffisait d'y pomper. Sagesse terre à terre du marin. L'eau et la marine se côtoient depuis toujours. Une éternité. C'est une grande histoire d'amour et de haine. D'amour car la mer, le sel et le vent sont la nourriture quotidienne du marin ; de haine quand l'estomac de l'océan, comme la baleine du Livre biblique, avale ses compagnons d'équipage. D'amour et de haine. L'éternel affrontement entre la lumière et la nuit, entre le Bien et le Mal.

Pour la première fois de son histoire, le vieil et antique Lacydon était devenu citerne pour un Corps de pompes ! Placide, notre Lacydon ! Comme la fenêtre de l'Hôtel de ville il en avait tellement vu ! Et depuis énormément plus longtemps. Et pas toujours de choses très belles. Mais cela est une autre histoire que nous raconterons peut-être un jour. À savoir ? L'histoire de Marseille vue au travers du miroir de notre antique plan d'eau ! Une simple goutte d'eau, a-t-on dit, contient toute l'histoire du monde. Alors pensez à toutes les gouttes d'eau qui composent notre cher Vieux-Port !

Notre port était donc devenu citerne à eau. Et avant de la vider, cette citerne, une vie de pompier n'aurait pas suffi. L'incendie matériel avait été éteint mais l'incendie politique était loin de l'être. Marseille était déjà sous tutelle administrative ; un décret lui imposa un corps de sécurité militaire, celui de la marine. Je vous l'avais bien dit : une histoire d'amour entre le Lacydon et la marine !

Un peu à l'identique de Paris quand l'Empereur avait vu le 1er juillet 1810 la robe de l'impératrice commencer à être décorée de flammèches inattendues lors de la réception à l'ambassade d'Autriche. On ne plaisante pas avec le feu. On ne plaisantait pas, non plus, avec l'Empereur. Demandez au Souvenir Napoléonien et à son président délégué, le docteur Jean-Baptiste Renucci. Dans les coursives du Bataillon était affiché un ordre de Napoléon 1er édictant de faire cesser les incendies ravageant certaines forêts de France ; l'ordre était adressé aux préfets : « Si les feux continuent dans votre département, vous serez fusillé ». C'était cela, à peu de choses près. Les feux avaient cessé ! Cela vous étonne t-il ? Il y a toujours des leçons à recevoir de l'Empire, en particulier en ce qui concerne les feux ! Quelles que soient leurs circonstances et leur temps d'hier ou d'aujourd'hui.

Cependant, en ce mois de mai 2024, il n'est pas question de feu mais d'eau. Le feu se combat. L'eau ? Si les navires coulent en mer, ce n'est pas à cause du feu mais par les voies d'eau qui inondent leurs cales, envahissent leurs soutes, pénètrent leur intériorité, alourdissent leur carène, assaillent leurs profondeurs, mettent en péril leur flottabilité, enfoncent leur stabilité et dévorent leur ligne de flottaison, métamorphosent leur coque les transformant en radeau, engloutissent leurs mâts, aspirent leur résistance, anéantissent leur raison d'être et de flotter. L'eau est à la fois le fonds baptismal du marin et son cercueil.

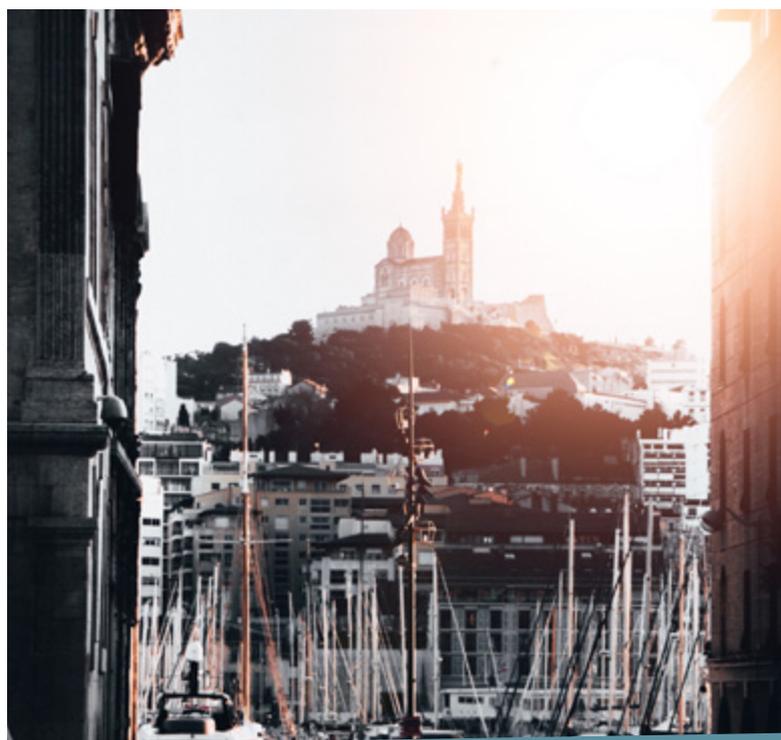
... Les marins-pompiers, casque Gallet vissé sur la tête, blouson, bottes et combinaison Kermel à bandes réfléchissantes, sillonnaient la ville. Il était devenu irréaliste de vouloir assécher les caves régulièrement inondées en cas d'intempéries sévères. L'eau était partout mais quelques inconscients, malheureux ou impuissants, surpris en dernières minutes, devaient être secourus.

En 1943 les bottes étaient porteuses de mort. 81 ans plus tard, d'autres bottes bien différentes, chaussant d'autres pieds, étaient porteuses de vie. On embarquait ici et là ... Embarquer ! Jamais le verbe n'avait connu, à terre, une telle signification.

Dans les situations extrêmes l'homme se révèle, pour ne pas dire se réveille. Un sursaut d'humanité, d'oubli de soi, de fraternité inscrite au coeur de l'humain. Comme dans toutes les catastrophes des hommes accomplissent, au péril de leur vie, des actes d'un courage dont ils ne s'estimaient pas être capables. Demandez aux deux lieutenants colonels Constantin Lianos ou Jean-Claude Baffie ce qu'ils en pensent. Dans cette tempête inoubliable qui frappait Marseille, tel fut le cas.

**ALORS QUE LES RUES DU PANIER
DEVENAIENT TORRENTS CASCADANT
VERS UN VIEUX-PORT À LA GORGE
REGORGEANT D'EAU, UNE JEUNE MÈRE
GRIMPANT LA MONTÉE DES ACCOULES
ET PORTANT SON ENFANT SERRÉ
DANS SES BRAS, GLISSA SUR LES
MARCHES QUE L'ON NE VOYAIT
PLUS ET PERDIT SON ENFANT.**

Misère de toutes les misères du monde. L'enfant roulait, minuscule bouchon cahoté, emporté par le courant et dévalant la pente. La mère s'étant relevée trébucha à nouveau. Son cri ne suffit pas à ébranler la rue.





Le vent et la tempête engloutissaient tout, jusqu'aux derniers pleurs d'une mère. Là-haut, en face, la Vierge d'or était elle-même inondée d'eau. Ou de larmes ? La mère cria à nouveau. Elle était belle, elle était jeune. Elle était antique, comme ces statues grecques dont les plis du peplos rappellent l'onde fluide en épousant les formes de leur corps. Elle poussa un dernier cri. Que faire d'autre. Un cri d'angoisse, de folie, d'amour et de secours de cette Vierge en haut, là-haut sur la colline.

Il est des miracles du Ciel sur la terre des hommes. Un vieux pêcheur, un homme à barbe blanche, coiffé d'un bonnet de laine bleue, les reins ceints d'une sorte de large ceinture de tissu, comme sorti d'un autre âge et portant sur l'épaule son filet de pêcheur apparut. Il grimpait aussi la montée des Accoules. La pluie glissait sur lui sans paraître le gêner. Son pas était régulier et lent. Alors qu'il se trouvait à mi-chemin dans l'antique rue, comme au temps si lointain du Moyen-Âge, la cloche se mit à sonner. Le glas, monotone, angoissant à vous transpercer de peur. L'homme semblait indifférent. Il continuait à marcher. Il aperçut une sorte de paquet dévalant l'escalier, un paquet roulant dans l'eau. Il s'arrêta, tourna son regard vers là-haut. Là-haut. De l'autre côté vers la colline.

Sur cette colline dont on ne voyait plus rien mais dont lui voyait encore la lumière.

Alors il retira de son épaule son filet de pêcheur. Et d'un geste ample, beau, pur, vaste et immense, il le lança et le déploya sur la descente des marches. L'enfant en fut saisi dans ses mailles. La mère se jeta aux pieds de l'homme. Il lui remit son enfant. Il était sec comme s'il avait passé l'après-midi au soleil. La mère ne pouvait parler. L'enfant souriait, regardant son sauveur comme s'il voyait son grand-père. Vous connaissez ce tableau de Domenico Ghirlandaio ; c'était le même regard ! À la question de la mère, le pêcheur répondit simplement :

« Je m'appelle Pierre ».

— • —

(À suivre)

ÉPISODE VI

Le premier secrétaire entra précipitamment dans le bureau.

« Monsieur le maire, il ne faut pas rester ici ! Monsieur le maire, la situation se calme d'un côté mais se dégrade de l'autre. Si la tempête se stabilise et diminue même, de façon inexplicable, dans les secteurs périphériques, elle s'alourdit sur une partie du centre-ville où nous nous trouvons : le périmètre Vieux-Port, et tout le septième arrondissement, Endoume, Saint-Victor et les Catalans ».

Le maire rectifia à la frontière de son bureau l'alignement de ses encriers en position de poste de bande, tourna la tête, se leva et se dirigea vers la fenêtre. Cette mystérieuse et vieille fenêtre ! « Que va t-elle encore me réserver ? ». Il ne prit même pas la peine d'écarter le double rideau couleur taupe. Notre-Dame-de-la-Garde était pratiquement invisible. Le haut de la colline baignait dans un halo jaunâtre ; la statue elle-même était surmontée d'une couronne de nuages de plus en plus sombres. Une véritable chape de plomb semblait recouvrir l'antique hauteur dominant la ville. Cette couverture étendait ses ailes comme celles d'un oiseau de mauvais augure. Au fur et à mesure de son extension, la luminosité disparaissait progressivement.

Du haut de son étage, derrière une vitre reflétant son visage qu'il eut du mal à reconnaître, le premier magistrat sentait au fond de lui, sans se tromper, qu'il allait assister à un spectacle que sa ville n'avait jamais connu ou, du moins, que lui-même n'avait jamais connu. « Que se passe t-il ? Pourquoi aujourd'hui ? ». Un poids sensible, palpable, oppressant, inexplicable pesait sur le Port. ... Et sur lui. Nul doute qu'une pièce de théâtre extraordinaire allait se jouer sur cette scène millénaire. Et il se trouvait qu'il se trouvait, lui, à cet instant, aux premières loges. « À quoi dois-je m'attendre ? Que vais-je devoir gérer ? ».

En 64 Néron regarda t-il brûler Rome à la fenêtre de sa « Domustransitoria », comme lui se tenant debout devant de la sienne ? Déjà, en cette folle année 64 Rome affichait 800 000 habitants. Comme le Mar-

seille d'aujourd'hui. Mais pourquoi pensait-il à cette correspondance ? Il lissa lentement sa joue tapissée, selon la mode du moment, d'une barbe coupée court ou négligemment. Se souvenait-il inconsciemment que Lucius Domitius Ahenobarbus était le nom patronymique de Néron ? Que le dernier empereur de la dynastie Julio-Claudienne portait aussi une barbe légère ?

Quel brigadier de malheur allait frapper les trois coups annonçant la levée du rideau et le début du drame ? Il ne fallut pas patienter longtemps. Trois énormes tonnerres lancèrent les éléments à l'assaut. Alors une terrible bourrasque fit jaillir la plainte des voiliers, barques, barquettes et bateaux amarrés à l'aplomb des quais et le long des pannes. Aucun ne put résister. C'était le cri poignant des coques s'entrechoquant, se heurtant, se blessant, s'éperonnant, s'éventrant. Les mats, du moins ceux qui restaient encore debout, dansaient une folle sarabande. Les voiles mal arrimées se muaient en ridicules cerfs-volants, tourbillonnant sinistrement dans les airs. Les vagues enflaient sous la gigantesque baguette d'un chef d'orchestre qu'on aurait en vain cherché dans cette demi-nuit qui mariait ciel et terre dans la même danse macabre. Si le maire, mais prudence l'en gardait, avait ouvert la fenêtre, il aurait entendu un souffle indéfinissable, comme venu du fond des enfers. La mer balayait les quais ; le vent balayait la mer. Mer et vents s'af-



frontaient en un combat titanesque et sans fin. « Je suis le plus puissant ; je commande tes vagues » rageait Éole. « Je me ris de toi ; seul mon trident est maître des éléments » répondait Neptune.

... « Monsieur le maire, il ne faut pas rester ici ! ». Au même instant, dans un fracas épouvantable, le blason majestueux ornant la façade de l'hôtel de ville se décrocha de son ancrage et, encore complet dans sa structure, s'écrasa au sol, explosant ses débris aussitôt emportés par les eaux. Les révolutionnaires, eux-mêmes, n'avaient pas détruit ainsi l'original du grand Puget ! Le maire s'éloigna de la fenêtre. De toutes façons il n'aurait pas pu voir la plaque de cuivre scellée sur le quai de la Fraternité et rappelant l'arrivée des Phocéens en 600 avant J. C. Soulevée par un brusque sursaut du quai, elle s'était envolée et avait frappé de tout son tranchant la sculpture en forme de « M » disposée en arrière au bas de la Canebière. Le « M » de Marseille, cisailé comme sous le couteau d'une guillotine, s'affala à son tour, ses débris dissipés par les eaux. Les pluies ruisselant en cascades sur les pentes de la colline de Notre-Dame-de-la-Garde cherchaient à se frayer un chemin au travers des ruelles du Roucas Blanc, grossissant et caracolant en remous bouillonnants. Une sorte de fleuve charriant des débris de toutes sortes, pierres et terre, troncs d'arbres et mobilier urbain. Le tout dévalant la rue des Lices.

... Le grand écran des marins-pompiers marquait d'un rouge clignotant et inquiétant tout le secteur au dessus du boulevard de la Corse. Là semblait bien être l'oeil du « cyclone » auquel on ne donnait pas de nom. Dans le virage, en haut de la rue des Lices le flot torrentueux, comme saisi d'une hargne nouvelle, se mit à frapper l'ancien rempart de Louis XIV élevé en 1666 par Nicolas Arnoul, alors intendant général des galères. Le choc de l'eau sur l'assise des pierres résonnait comme une masse sur un tambour. Le rempart devenait digue. Depuis le début de la tempête l'eau s'était sournoisement infiltrée entre les blocs vieux de près de quatre siècles ou presque. Elle en sapait les fondations, creusant des galeries souterraines comme de bons et vaillants petits sapeurs. Le vent attaquait la corniche ; l'eau ébranlait la base. Subitement, sur toute sa longueur, le rempart se mit à osciller. Lentement, comme poussé par un doigt invisible, il commença à prendre de la gîte. Puis tout alla très vite. Comme

un géant que l'on abat il se coucha au Nord. Lui aux pieds duquel les cordiers, au temps de l'arsenal des galères, avaient élu domicile en pouvant allonger à volonté leurs cordages, ayant là tout l'espace souhaité ; lui à l'ombre duquel Jean-Baptiste de La Salle installa à Marseille son institut des Frères des écoles chrétiennes dispensant aux jeunes enfants déshérités leur premier enseignement gratuit ; lui qui avait résisté à la révolution alors que la muraille du Fort Saint-Nicolas était attaquée et en partie démantelée comme symbole de l'absolutisme et de l'oppression du Roi ; lui qui avait échappé aux bombardements de la guerre ...

IMAGINEZ LE MUR DE SCÈNE DU THÉÂTRE D'ORANGE S'AFFALANT AU PIED DES GRADINS ! VISION D'APOCALYPSE. LE REMPART S'EFFONDRA COMME UN JEU DE CARTES OU UN EMPILEMENT INSTABLE DE DOMINOS. ALORS LES FLOTS VAINQUEURS DÉVALÈRENT RAGEUSEMENT LA PENTE GRANDE OUVERTE À LEUR FURIE.

En contrebas les vestiges ou ce qu'il en restait de la carrière grecque antique, en quelques secondes, furent recouverts d'un amas de terre, de pierres, de blocs venant se fracasser contre les murs de l'immeuble construit par Vinci juste quelques années auparavant. Il avait été prévu que les reliquats, ou les reliques, de l'antique carrière soient ré-enfouis par décision d'État. Voilà qui était chose faite, en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire. La mesure pour le moins était « drac-onnienne ». La ville, impuissante ou indolente, indifférente ou endormie, insouciant ou négligente, avait laissé faire ou laissé ne rien faire. Jamais l'expression « laisser pourrir » n'avait reçu meilleure illustration. Ce n'était plus la peine d'envisager d'enfouir les vestiges. Ils venaient de l'être définitivement. La nature avait elle-même décidé. Il en est ainsi quand l'homme ne décide rien. Les décisions sont prises à sa place.

— • —

(À suivre)

LA HOUPPETTE DU BONNET

ACCESSOIRE INCONTOURNABLE DU BONNET L'ORIGINE DU POMPON ROUGE DEMEURE EN PARTIE INCONNUE. SOUS L'ANCIEN RÉGIME LE BONNET FAIT PARTIE DES HARDES PERSONNELLES DONT LE MATELOT DOIT ÊTRE POURVU EN EMBARQUANT.

Fait de tricot, il est **généralement confectionné par le marin ou un membre de sa famille.** Et cette confection, qui se fait à quatre aiguilles, se termine nécessairement par une touffe d'arrêt qui préfigure le pompon.

Le décret du 1er avril 1808 puis l'ordonnance du 28 mai 1829 prévoient des bonnets de laine dans le sac des marins sans toutefois en donner la description. L'ordonnance du 1er mars 1832 alloue aux quartiers-maîtres et marins deux bonnets : un bonnet de laine grise et un bonnet de travail. Ce texte ne donne pas de plus amples informations sur ces bonnets que les précédents. Cependant grâce à l'**archive d'un marché du 16 août 1832** pour la fourniture générale des bonnets de travail destinés aux marins, on apprend que **ce bonnet comporte « un gland sans coquille, en laine bleue et écarlate bon teint, est placé au milieu de la partie supérieure de la couronne ».** Ce gland a une longueur totale de 80 millimètres.

Désormais confectionné industriellement, le bonnet de marin conserve donc son gland bicolore. Le règlement du 27 mars 1858 sur l'uniforme et l'habillement des équipages de la flotte confirme sa présence avec une description très précise et introduit le terme officiel de houpette :



Bonnet de marin 1858 (Conservatoire des uniformes de la Marine)

« Au centre de la couronne (du bonnet) est fixée à l'aide de fil noir une houpette de fils de laine bleue et garance mélangés, repliés dans leur longueur et formant gland. Cette houpette se compose de 112 brins de fils bleus et de 75 brins de fils garance. Sa hauteur est de 65 millimètres. Elle est serrée, à 20 millimètres de son extrémité supérieure par un lien de fil noir, de façon à maintenir les brins et, en même temps, à former tête de gland. »



Bonnet de marin ca. 1920 (collection privée)

Le 21 février 1870 un nouveau texte dispose que la houpette sera « de fils de laine garance, pliés dans leur longueur et formant gland. Cette houpette se compose de 150 brins de fil garance ; sa hauteur est de 65 millimètres »

Cette décision met à mal le récit selon lequel la couleur rouge du pompon proviendrait d'un mouchoir que l'impératrice Eugénie aurait donné à un matelot qui, en modifiant sa position au passage de la souveraine, se serait blessé en heurtant le plafond de la batterie de son vaisseau. Utilisé comme pansement par l'intéressé le mouchoir imbibé de sang aurait donné sa couleur définitive au pompon. Plus de cent ans après l'adoption de sa teinte définitive le pompon n'a subi que peu de modifications. Selon les notices techniques en vigueur la houpette est confectionnée en laine écarlate. Elle a un diamètre compris entre 80 et 90 millimètres et une hauteur comprise entre 20 et 30 millimètres.

Il n'en a pas toujours été ainsi et le phénomène de mode qui n'est pas inconnu dans la Marine a également touché le pompon. Dans le premier tiers du vingtième siècle le pompon a grandi de façon démesurée ... et non réglementaire. Peut-être pour faciliter son toucher aux demoiselles à la recherche du bonheur et à la suite de ce geste, permettre au marin d'obtenir un baiser.

MARSEILLE AVANT-APRÈS

L'ASSOCIATION LA NAVALE A EU L'OCCASION DE RENCONTRER CLÉMENT ALLEMAND DU COMPTE INSTAGRAM @MARSEILLEAVANTAPRES. IL A PU VISITER L'EXPO DE LA NAVALE ET PARTAGER NOTRE AMOUR POUR L'HISTOIRE ET LES PHOTOS ANCIENNES. DE CETTE RENCONTRE EST NÉE UNE COLLABORATION SUR INSTAGRAM. NOUS LE LAISSONS VOUS PRÉSENTER SON TRAVAIL PASSIONNÉ SUR MARSEILLE.

@marseilleavantapres est un compte Instagram présentant une histoire de la cité phocéenne via des rephotographies. Une rephotographie (ou photolalie) est l'action de refaire la même photographie d'un même lieu et sous un même point de vue, mais à deux moments différents.

"A travers ce postulat de départ ludique, je déroule ma passion pour les images anciennes (cartes postales, photographiques, affiches, etc) et l'histoire de Marseille, ville où je travaille et je vis. Je puise ces images dans la collection de plus de 300 cartes ayant appartenu à mon aïeul, Célestin Blanc, mais aussi dans les archives institutionnelles.

Pour questionner la représentation idyllique de la carte postale, j'effectue systématiquement des photomontages en insérant un élément de l'archive dans la photographie contemporaine, dans un style surréaliste. Cette pratique amène à des résultats loufoques, parfois kitsch, parfois poétiques, souvent ludiques. Elle intervient à l'étape de la retouche, dans un geste, sans pouvoir y revenir du fait de la nécessité de rapidement poster sur les réseaux sociaux.

Au-delà des images, un court texte détaille l'historique du bâtiment ou quartier de l'avant/après. L'objectif est d'éclairer le présent en racontant le passé, pour mieux appréhender l'avenir de notre ville préférée.

Créé en mai 2023, @marseilleavantapres est suivi par plus de 3100 personnes. Vous pouvez me contacter pour plus d'informations ou demande de collaboration."

Clément Allemand



Quelques exemples des reprographies de @marseilleavantapres

MARSEILLE AVANT-APRÈS

LA CONSTRUCTION DU J3 (1937-1938)

ATTENTION images en partie restaurées grâce à l'IA
Ces images exceptionnelles, car inédites, montrent la construction du môle J3 entre 1937 et 1938. Elles ont été sauvées de la destruction par Gérard de Méo, membre bénévole de La Navale, association d'intérêt général, Mémoire de l'industrie navale à Marseille!

Le « nouveau » port de Marseille date de 1853. Il ne cesse de subir travaux, modifications et agrandissement depuis. C'est entre 1932 et 1941 que le bassin de la Joliette est remanié par la création de la gare maritime et la reconstruction de 3 môles obliques, plus adaptés à la taille des navires et aux besoins de la réparation navale. Les hangars J0, J1, J2, J3 et J4 sont construits entre 1932 et 1953 (cf. plan photo 8).

Les darses de part et d'autre du môle J3 ont été remblayées pour créer de nouveaux terre-pleins. Le hangar, que les ouvriers construisent sur les photos, a depuis été rasé. Les quais sont métamorphosés : un centre commercial est ouvert à la place du J0, le Mucem au niveau du J4. Le hangar J1 accueille quelques expositions, mais attend toujours son nouveau destin. Le J3 a accueilli l'embarquement des navires pour la Tunisie et l'Algérie, et désormais reçoit les flots de croisiéristes.

Ces photos proviennent de l'association @la_navale. C'est le seul lieu à Marseille à se souvenir de l'industrie navale, qui y a fait travailler plus de 35 000 familles en Provence. Son exposition permanente présente les différents métiers de la réparation navale à travers des photographies, des outils et des maquettes. Des bénévoles passionnés vous font la visite, le mardi de 14 h à 17 h. Suivez le compte de la Navale pour ne rater aucun événement!

©La Navale/photographe anonyme. Restauré avec l'aide de l'IA par Marseille A.A. — merci à Quentin A. & Clément C. pour l'aide à la restauration.

Le compte à suivre :

www.instagram.com/marseilleavantapres/



LE PORTRAIT DU MOIS : ANTOINE-RAYMOND-JOSEPH-BRUNY D'ENTRECASTEAUX

ANTOINE-RAYMOND-JOSEPH-BRUNY D'ENTRECASTEAUX EST NÉ À AIX-EN-PROVENCE LE 8 NOVEMBRE 1737. CHEVALIER D'UN PETIT BOURG DU HAUT-VAR, FILS D'UN PRÉSIDENT DU PARLEMENT DE PROVENCE, IL ENTRE DANS LA MARINE À 15 ANS SOUS LES ORDRES DU BAILLI DE SUFFREN, SON PARENT.

Si sa carrière se déroule sans événement exceptionnel, c'est au commandement de la frégate *Résolution* qu'il fait la preuve de ses qualités : **il réussit un périple allant de la mer des Indes jusqu'en Chine par le détroit de Malacca et par l'est des Philippines, traversant, contre la mousson, des régions inexplorées et dangereuses.**

En 1791, il est chargé par Louis XVI de partir à la recherche de *Lapérouse*, dont on est sans nouvelle depuis trois ans. Contre-amiral, D'Entrecasteaux appareille de Brest le 28 septembre 1791 avec les frégates *La Recherche* et *L'Espérance*.

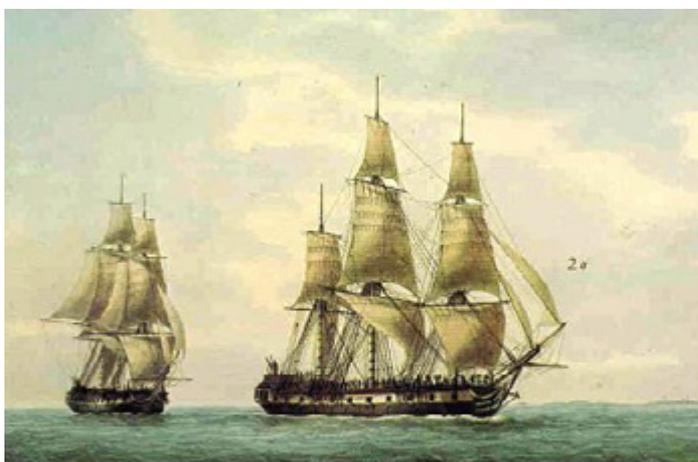


Portrait d'Entrecasteaux

Il explore une vaste région de l'océan Indien et du Pacifique sud, autour de l'Australie et de la Tasmanie en passant par la Nouvelle-Calédonie, les îles Tonga et la Nouvelle Guinée ; mais **il ne trouve nulle part trace de Lapérouse**, bien qu'en 1793 il soit passé à quelques milles seulement de l'île Vanikoro, lieu du désastre de l'expédition.

Le 20 juillet 1793, D'Entrecasteaux succombe au scorbut qui le rongait, son expédition se soldant par une moisson de découvertes et d'observations tant géographiques que scientifiques.

Son nom et celui de ses collaborateurs sont encore aujourd'hui attachés à de nombreux toponymes des côtes qu'ils ont reconnues, comme par exemple « l'archipel d'Entrecasteaux » au large des côtes de Nouvelle-Calédonie.



La Recherche et L'Espérance, petites flûtes armées en frégates, en campagne, sous les ordres de l'Amiral d'Entrecasteaux à la recherche des frégates de La Pérouse L'Âstrolabe et la Boussole (septembre 1791 - février 1794).

LA PLUS VIELLE ÉPAVE AU LARGE D'ISRAËL



© Israël Antiquities Authority (IAA)

L'ÉPAVE D'UN NAVIRE DATANT D'IL Y A PLUS DE 3300 ANS A ÉTÉ DÉCOUVERTE AU LARGE D'ISRAËL, À PLUS DE 1500 MÈTRES DE PROFONDEUR. DANS CE QU'IL RESTE DE SES CALES, UNE CARGAISON EXCEPTIONNELLEMENT BIEN CONSERVÉE QUI SERA PROCHAINEMENT MONTRÉE AU PUBLIC. LA TROUVAILLE ÉCLAIRE D'UNE MANIÈRE INÉDITE L'HISTOIRE DE LA NAVIGATION EN MÉDITERRANÉE.

Dans la lourde actualité qu'on lui connaît, Israël s'est accordé une parenthèse plus positive avec l'annonce de la découverte de ce vrai petit trésor sous-marin. C'est l'Autorité des Antiquités israélienne qui a fait l'annonce il y a quelques jours. Les fouilles archéologiques ont été menées l'an passé par une société privée : Energean, spécialisée non pas dans l'archéologie sous-marine, mais bien dans l'exploitation des gisements de gaz en Méditerranée. C'est lors d'une étude environnementale des fonds marins, dans la probable perspective de nouveaux forages, que la trouvaille a été faite.

EN APERCEVANT UN GRAND GROUPE DE POTERIES GISANT SUR LE SABLE, LES EMPLOYÉS DE LA FIRME ONT COMPRIS QUE CE QU'ILS AVAIENT DEVANT EUX N'ÉTAIT PAS HABITUEL.

"Lorsque nous leur avons envoyé (à l'autorité des antiquités) les images, cela s'est avéré être une découverte sensationnelle, bien au-delà de ce que nous pouvions imaginer", a déclaré Karnit Bahartan, responsable de l'environnement d'Energean.



Photo fournie le 20 juin 2024 par l'autorité des antiquités d'Israël, montrant des vases gisant au fond de la mer près d'une épave ancienne découverte en Méditerranée
© Israël Antiquities Authority (IAA) via AFP

Là, À 90 KM DES CÔTES, UNE CARGAISON DE CENTAINES D'AMPHORES AUTREFOIS REMPLIES D'HUILE D'OLIVE, DE VIN ET DE FRUITS ATTEND PATIEMMENT DEPUIS TROIS MILLÉNAIRES. Elle provient d'un navire d'une douzaine de mètres de long, une sorte de bateau cargo qui servait probablement à transporter de plus petits navires de commerce. Car ce sont bien plusieurs épaves qui ont été retrouvées en réalité, de petites visibles à la surface du sable, et une plus large sous ceux-ci.

*La trouvaille est d'ores et déjà présentée comme **LA PLUS VIEILLE ÉPAVE DE HAUTE MER AU MONDE, ET QUALIFIÉ DE "DÉCOUVERTE HISTORIQUE D'AMPLEUR MONDIALE".***

Des superlatifs à prendre, comme toujours, avec des pincettes. On sait combien les découvertes archéologiques sont souvent montées en épingle, particulièrement en Israël, l'un des nombreux pays à utiliser la discipline à des fins politiques.

Des prélèvements d'artefacts ont été menés sur place grâce à un bateau de haute mer, bien contemporain celui-là, et la cargaison a donc pu être analysée. **Les premières estimations datent les restes de l'antique navire au 13^e ou au 14^e siècle avant Jésus Christ, soit il y a entre 3200 et 3400 ans, à la période cananéenne, en plein Âge de Bronze.**

Il semble avoir coulé à cause d'un événement violent, une tempête ou une attaque de pirates. **Les objets remontés à la surface devraient bientôt être montrés au public à Jérusalem, d'après le communiqué des autorités israéliennes.**

Cependant, l'épave est bel et bien une découverte importante pour la compréhension de la navigation dans le bassin méditerranéen.



© AFP / Photo fournie le 20 juin 2024 par l'autorité des antiquités d'Israël, montrant des débris découverts dans une épave datant de plus de 3.000 ans retrouvée en Méditerranée



© Belga / Cette image fournie par l'Autorité israélienne des antiquités (IAA) le 20 juin 2024 montre un navire de la société énergétique Energean, cotée à Londres, qui opère au large d'Israël.



© Autorité israélienne des antiquités (IAA) via AFP / Photo fournie le 20 juin 2024 par l'autorité des antiquités d'Israël, montrant un robot de la société Energean récupérant des objets sur une épave ancienne découverte en Méditerranée.

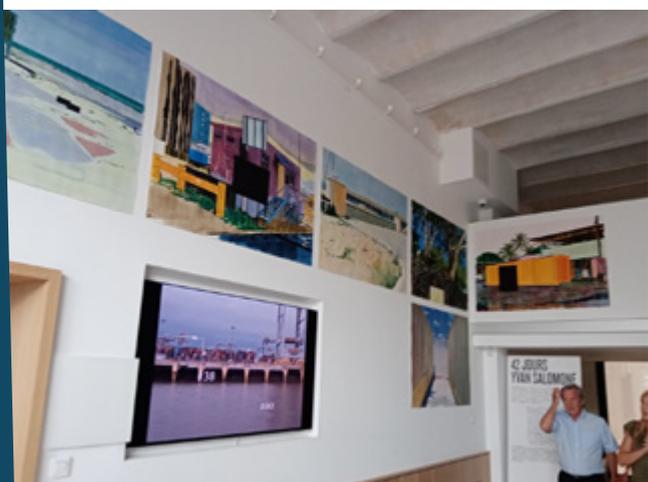
D'autres épaves de cette période ont déjà été retrouvées, mais généralement en eau douce et moins profondément. **Seules deux épaves de mer aussi anciennes sont connues, elles viennent de Turquie, et elles n'étaient pas si éloignées des côtes.**

L'ÉPAVE ISRAÉLIENNE SERAIT POTENTIELLEMENT LA PREUVE QU'À CETTE ÉPOQUE, LES MARINS POUVAIENT EFFECTUER DES TRAJETS EN HAUTE MER, alors qu'on pensait jusqu'ici les bateaux uniquement capables de se rendre de port à port en longeant les côtes. Et pour naviguer si loin, sans repères terrestres, il leur fallait sans doute utiliser les astres afin de se localiser. **Les perspectives d'en apprendre bien plus sur la navigation en mer, mais aussi sur le commerce entre les civilisations du Moyen-Orient, d'Égypte et du bassin grec à cette période reculée, sont donc prometteuses.**

RAYMOND VIDIL, PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION MARFRET, SPÉCIALISÉE DANS LE FRET INTERNATIONAL, S'EST ENGAGÉ DANS LE MÉCÉNAT ARTISTIQUE DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES.

EN 2009, L'ARMEMENT A LANCÉ L'ACCUEIL D'ARTISTES, EN RÉSIDENCE À BORD DE SES NAVIRES, LEUR OFFRANT UN VOYAGE PRIVILÉGIÉ DANS L'UNIVERS DU TRANSPORT MARITIME.

EN 2019, YVAN SALOMONE A EMBARQUÉ SUR LE PORTE-CONTENEURS "MARFRET GUYANE", PARTAGEANT LA VIE QUOTIDIENNE DE 22 NAVIGANTS, DE LA MACHINE À LA PASSERELLE. PARTI DU HAVRE, POUR UN PÉRIPLÉ DE 42 JOURS EN MER, IL A FAIT 11 ESCALES, NOTAMMENT AU BRÉSIL ET EN GUYANE.

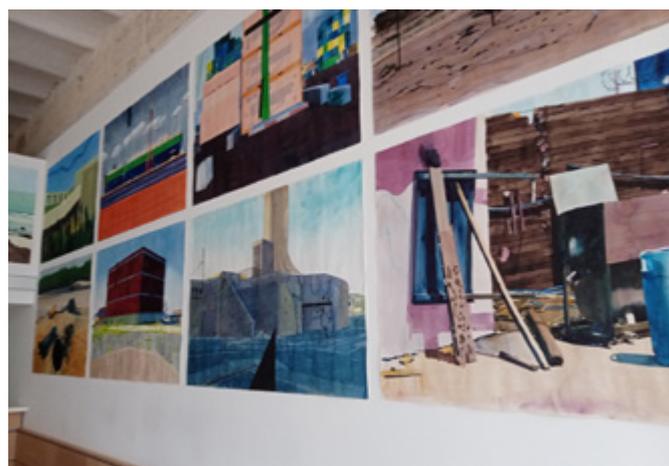


POUR VISIONNER LE FILM "42 JOURS":

<https://ddabretagne.org/fr/artistes/yvan-salomone/history/1/oeuvres/42-jours-film>



PEINTRE, PHOTOGRAPHE, VIDÉASTE, ÉCRIVAIN, YVAN SALOMONE A RETRANSCRIT SON VOYAGE DANS UN FILM "42 JOURS", ÉCRIT UN LIVRE ET PEINT UNE VINGTAINÉ D'AQUARELLES GRAND FORMAT.



Photos de l'exposition. ©Daniel Frot pour La Navale.

INFOS PRATIQUES

L'EXPOSITION EST VISIBLE JUSQU'AU 6 SEPTEMBRE 2024, À MARSEILLE. ELLE EST GRATUITE, OUVERTE À TOUS.

HORAIRES :

- DU LUNDI AU VENDREDI, DE 12 H À 17H30

ADRESSE :

- 13 QUAI DE LA JOLIETTE, SIÈGE SOCIAL DE MARFRET.

PSAROSOUPA (SOUPE DE POISSON GRECQUE)



LA PSAROSOUPA EST UNE SOUPE TRADITIONNELLE GRECQUE, LÉGÈRE ET PARFUMÉE, QUI ALLIE LA FRAÎCHEUR DES LÉGUMES ET LA DÉLICATESSE DU POISSON. PARFAITE POUR UN REPAS SAIN ET RÉCONFORTANT, CETTE SOUPE SAVOUREUSE ET NOURRISSANTE EST UN VÉRITABLE VOYAGE CULINAIRE VERS LES CÔTES DE LA MÉDITERRANÉE.



QUANTITÉ

6 personnes



PRÉPARATION

20 mn



CUISSON

40 mn



INGRÉDIENTS

- 1 kg de poisson blanc (bar, cabillaud, dorade), nettoyé et coupé en morceaux
- 4 pommes de terre, coupées en dés
- 3 carottes, coupées en rondelles
- 2 branches de céleri, coupées en dés
- 1 oignon, émincé
- 2 gousses d'ail, émincées
- 2 tomates, pelées et concassées
- 1 citron (jus)
- 4 cuillères à soupe d'huile d'olive
- 1 bouquet de persil, haché
- Sel et poivre
- 2 feuilles de laurier
- 2 litres d'eau

PRÉPARATION

- 1** - Dans une grande marmite, faites chauffer l'huile d'olive à feu moyen. Ajoutez l'oignon et l'ail émincés, et faites revenir jusqu'à ce qu'ils soient translucides.
- 2** - Ajoutez les carottes, le céleri, les pommes de terre et les tomates concassées. Faites revenir pendant 5 minutes en remuant de temps en temps.
- 3** - Versez l'eau dans la marmite, ajoutez les feuilles de laurier, salez et poivrez. Portez à ébullition, puis réduisez le feu et laissez mijoter pendant 20 minutes jusqu'à ce que les légumes soient tendres.
- 4** - Ajoutez les morceaux de poisson dans la marmite et poursuivez la cuisson pendant 15 minutes supplémentaires, jusqu'à ce que le poisson soit bien cuit.
- 5** - Retirez les feuilles de laurier, puis ajoutez le jus de citron et le persil haché. Mélangez délicatement.
- 6** - Rectifiez l'assaisonnement si nécessaire et servez la soupe bien chaude.

Bon appétit !

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

LA GAZETTE est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association **LA NAVALE**, dont les ressources sont les adhésions et les dons.

Devenir adhérent de LA NAVALE, c'est soutenir et collaborer aux divers événements 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.

COMMENT SOUTENIR LA NAVALE :

PAR LE BIAIS D'UNE ADHÉSION : Vous devenez membre de l'association, vous avez un accès gratuit à l'Expo, au fonds (bibliothèque , archives...)

PAR UN DON FINANCIER : Si vous êtes redevable de l'Impôt sur le Revenu (IR) vous bénéficiez d'une réduction d'impôts à hauteur de 66% dans la limite de 20 % du revenu imposable (un don de 100€ vous coûte 34€).

POUR NOUS CONTACTER : lagazette@imertium.fr

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

lanavale.com

imertium.com



Direction éditoriale : Bruno Terrin

Graphisme & maquette : Géraldine Gévaudan

Ont participé à ce numéro : Jean Lary de Fortuné, Clément Allemand,
Serge Le Coustour, Daniel Frot.