



# La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



# SOMMAIRE

## EDITO

*Par Bruno TERRIN*

3

## ARTICLES

**La Méditerranée, laboratoire d'un monde multipolaire**

*Par Mélanie Matarese*

4-7

**Le Maroc, Hub logistique euro-africain en Méditerranée ?**

*Par le Professeur Mustapha EL-KHAYAT*

8-9

**La pizza**

*Par Marie Josèphe Moncorgé*

10-13

## PORTRAIT

**Jean-Marie GASSEND - Architecte de l'Histoire Maritime**

*Par Jean-Noël Beverini*

14-17

## ACTUALITÉS

**Eolmed**

*Par la rédaction*

18

**Hermione, un patrimoine en danger**

*Par la rédaction*

18

**Monaco Marine**

*Par la rédaction*

19

**MED-25 le bel espoir II, une odyssée maritime pour la paix / Arrivée**

*Par la rédaction*

20

## RECETTE

**La pizza méditerranéenne**

*Par Magali Ancenay - Quatre saisons au jardin*

21

## IMERTIUM

*Par la rédaction*

22-23

## LA GAZETTE

**Qui sommes-nous ?**

24



Architecte, archéologue, historien, aquarelliste, pionnier dans la plongée sous-marine archéologique sur des épaves, grecques, romaines ... **l'œuvre de Jean-Marie Gassend demeure une référence pour la restitution patrimoniale**, la médiation culturelle et le dessin archéologique de la Méditerranée ancienne.

Nous avons travaillé ensemble sur le Grand Saint Antoine, entouré de Michel Goury, Luc Long, Jean-Noël Beverini, Gaby Chakra ... et sur l'épave de Port-Vendres<sup>1</sup> avec Fabrice Paul. D'une grande générosité, d'une curiosité insatiable, doté d'une rare humilité, d'un profond sens du partage, **Jean-Marie a marqué plusieurs générations de chercheurs et étudiants à travers la Méditerranée.**

Je garderai l'image de son sourire rayonnant, en découvrant la forme 10 du Port de Marseille, le gigantisme de cette activité. Il m'avait chaleureusement remercié pour cette journée inoubliable. Je n'ai fait que mon devoir. Comme il l'a souhaité, Jean-Marie est parti en toute discrétion rejoindre son épouse Élisabeth.

**Jean-Noël Beverini nous trace son portrait.**

**Mélanie Matarese nous dresse une analyse géopolitique de la Méditerranée** «...concentré du nouveau monde qui naît sous nos yeux.»

Rigoureuse, factuelle, attentive à la complexité des rapports entre pays riverains, Mélanie met en lumière la sécurité des frontières, liée aux flux migratoires, celle du transport maritime, des câbles sous-marins, l'escalade militaire, la rivalité sur les ressources énergétiques. L'approche de Mélanie et des experts qu'elle a interrogé, nous montre la difficulté et tout l'intérêt d'observer ce qui se passe en Méditerranée, où se joue l'avenir du monde.

Si les colonnes d'Hercule des temps modernes, passage obligé entre la Méditerranée et l'Océan, pourraient s'appeler Tanger Med, **le Maroc est devenu un hub logistique euro-africain en Méditerranée. Le professeur Mustapha El-Khayat a fait une analyse pertinente de la position géographique et stratégique du Maroc.** Nous en reprenons les grandes lignes.

70% de la flotte des méga-yachts naviguent et/ou stationnent en Méditerranée. Ça n'a pas échappé à Blackstone infrastructure, qui a racheté pour 5,65 milliards de dollars Safe Harbor Marinas, 1er opérateur mondial de marinas et de services dédiés à la grande plaisance. Le 31 juillet 2025, **Safe Harbor Marinas a fait l'acquisition de 100% du capital de Monaco Marine**, s'assurant d'une entrée en Méditerranée, avec 149 sites dans le monde. Pour mémoire, sur le site des ex Chantiers Navals de La Ciotat, reconvertis dans la



grande plaisance, 3.000 personnes travaillent, dont les salariés de Monaco Marine.

**Nous avons relayé dans nos colonnes « Bel Espoir II » magnifique aventure humaine**, où 200 jeunes de nationalités, confessions différentes, se sont relayés par groupe de 25, à travers 8 escales en Méditerranée, pour un message de Paix et de fraternité. La dernière étape de cette odyssée pacifique se déroulera le 25 octobre à Marseille. Venez nombreux.

Nos jeunes ont certainement mangé des pizzas à bord de Bel Espoir, mais en connaissent-ils l'histoire ? C'est le **récit de Marie-Josèphe Moncorgé, toujours aussi passionnant, qui nous fait voyager au travers de ce plat emblématique, consommé dans le monde entier.**

**La vraie recette de la pizza ? Magali Ancenay nous livre la sienne**, qu'il me tarde de déguster ...

L'actualité nous apporte son lot de bonnes et mauvaises nouvelles. Commençons par la mauvaise, qui est celle de **l'Hermione, dont l'association qui a réalisé la magnifique réplique de ce trois-mâts carré, est en redressement judiciaire.** Par manque de financement, la préservation du patrimoine devient de plus en plus difficile. **La bonne nouvelle est le financement trouvé pour la restauration du bathyscaphe FNRS III, qui a établi un record mondial en 1954**, plongeant à 4.000 mètres de profondeur. Nous préparons un article sur ces bathyscaphes emblématiques.

Depuis quelques années, entouré d'une formidable équipe, nous avons créé **IMERTIUM. Un projet visionnaire, ambitieux, coopératif, dédié à l'histoire, la science, l'innovation maritime**, porteur de retombées économiques et culturelles majeures qui place l'intérêt général au cœur de la Méditerranée

**La première campagne de souscriptions est lancée, vous pouvez y participer, être coopérateur, où votre voix compte et devenir acteur dans cette formidable aventure.** Les détails pour souscrire figurent dans ce numéro.

Nous remercions pour votre soutien, votre fidélité, vous souhaitons une bonne lecture patrimoniale et maritime.

# LA MÉDITERRANÉE, LABORATOIRE D'UN MONDE MULTIPOLAIRE

MIGRATIONS, ROUTES MARITIMES, RIVALITÉS MILITAIRES, RESSOURCES STRATÉGIQUES, CYBERMENACES : LA MÉDITERRANÉE CONCENTRE AUJOURD'HUI L'ENSEMBLE DES DÉFIS SÉCURITAIRES DU XXIE SIÈCLE.

Avec ses 46 000 km de littoral, s'étendant sur 24 pays et territoires d'Europe, d'Afrique et du Moyen-Orient, la Méditerranée constitue la plus grande mer semi-fermée au monde.

Dans ce contexte géographique singulier, il n'est pas surprenant que la fragmentation géopolitique que connaît le monde depuis les années 2020 – marquée par l'émergence de puissances telles que celles des BRICS et la réapparition d'anciens modèles (Russie, Turquie), sur fond de recul économique, politique, culturel et moral de l'Occident – affecte la région de manière accrue.

Situé au carrefour de modèles civilisationnels qui s'émancipent et des tensions qui opposent la Chine et les États-Unis, cet espace stratégique cristallise les enjeux du monde contemporain. Comme le souligne la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES), « cette région est un concentré du nouveau monde qui naît sous nos yeux ».

Les flux migratoires entraînent une militarisation croissante des frontières qui impacte directement la sécurité des routes commerciales stratégiques. Cette sécurisation s'inscrit dans un contexte de rivalités militaires exacerbées, alimentées par la compétition pour l'accès aux ressources offshore et aux infrastructures critiques. L'ensemble se double de menaces dématérialisées qui transcendent les frontières traditionnelles.

## Nombre de personnes décédées en Méditerranée en 2023

Source: Missing Migrants Project - OIM



## • FLUX MIGRATOIRES ET SÉCURISATION DES FRONTIÈRES EUROPÉENNES

Les tensions entre impératifs humanitaires et logiques sécuritaires se sont aggravées sous la pression des flux migratoires. « Les États de l'Union européenne ne regardent plus les États du sud de la Méditerranée comme une simple zone tampon ou un risque stratégique », analyse, pour La Gazette, Akram Kharief, fondateur du site Menadefense. « Ils les considèrent comme la frontière sud de l'UE, et la Méditerranée, comme mer d'échange entre les deux rives. Pour eux, il y a très peu de différence géostratégique entre la rive sud de l'Europe et la rive nord de l'Afrique. »

Avec un budget de plus de 900 millions d'euros en 2024 (contre 460 millions en 2020...), l'agence Frontex incarne cette militarisation croissante du contrôle frontalier : elle a déployé des moyens technologiques sophistiqués,

versant des dizaines de millions d'euros à des entreprises d'armement comme Airbus, Elbit, Israel Aerospace Industries et Leonardo pour la fourniture de services de surveillance par drone en Méditerranée.

Source : OIM



# LA MÉDITERRANÉE, LABORATOIRE D'UN MONDE MULTIPOLAIRE

Cette approche sécuritaire s'est accompagnée d'une stratégie d'externalisation des frontières européennes vers les pays tiers du sud de la Méditerranée. Quinze pays sont désormais concernés par ces accords, notamment la Tunisie et l'Égypte, qui endossent le rôle de « gardiens » des frontières européennes.

Dans le même temps, la criminalisation des opérations sauvetage maritime par les ONG illustre la priorité accordée au contrôle des flux sur la protection des vies humaines.

Selon la Cimade, association de sensibilisation sur les migrations, plus de 30 000 personnes y ont péri ou disparu entre 2014 et 2024 en tentant de rejoindre l'Europe.

Les alternatives existent pourtant : réorienter les budgets vers l'aide au développement et l'ouverture de voies légales de migration, dépénaliser immédiatement le sauvetage en mer, instaurer un mécanisme européen contraignant de répartition des demandeurs d'asile, ou encore remplacer les accords de réadmission par de véritables partenariats de co-développement. À plus long terme, l'anticipation des migrations climatiques grâce à des investissements massifs dans les territoires les plus vulnérables, pourrait être envisagé.

## • ROUTES COMMERCIALES SOUS PRESSION

La Méditerranée est l'un des axes commerciaux les plus vitaux de l'économie mondiale : elle concentre entre 15 et 30 % du trafic maritime international, en grande partie grâce à un réseau de détroits stratégiques particulièrement exposés (Bosphore, canal de Suez et canal de Gibraltar).

Cette vulnérabilité a éclaté au grand jour avec les attaques menées par les Houthis (groupe armé yéménite) en mer Rouge depuis octobre 2023, perturbant fortement les routes maritimes reliant le détroit de Bab-el-Mandeb au canal de Suez. « La question des détroits et des passages – le canal de Suez et celui de Gibraltar mais aussi le détroit des Dardanelles –, incarnent grâce à la technologie, des goulots d'étranglement facilement contrôlables par des États qui le voudraient. Et cela participe à l'augmentation des tensions », résume Akram Kharief.

En parallèle des tentatives de règlement des conflits politiques, le renforcement des mécanismes de surveillance collective des détroits stratégiques sous l'égide d'organisations internationales, la diversification des routes commerciales pour réduire la dépendance aux

passages uniques, et le développement d'alternatives terrestres ou ferroviaires transcontinentales pourraient être étudiés pour sortir de l'impasse.

## • RIVALITÉS MILITAIRES ET EFFRITEMENT OCCIDENTAL

Les conflits dans la région offrent au trio Russie-Iran-Turquie un terrain privilégié pour affirmer ou consolider leur puissance, transformant la Méditerranée en un échiquier géostratégique complexe. « La Méditerranée est un décor de confrontation majeure entre les grandes puissances mais aussi entre les puissances moyennes », rappelle Akram Kharief en évoquant la Turquie, pour laquelle « la Méditerranée orientale est devenue une mare nostrum ».

Membre de l'OTAN depuis 1952, la Turquie se rapproche pourtant de Moscou en achetant des systèmes d'armes russes. Elle s'oppose militairement à la Grèce, également membre de l'OTAN, et soutient en Libye et en Syrie des camps adverses à ceux des Occidentaux. « On observe aussi une démocratisation des équipements militaires, qui permettent davantage de dégâts, de précision et de portée », ajoute le fondateur de Menadefense.

Cette situation crée un précédent dangereux : si un membre majeur de l'OTAN peut défier ouvertement l'Alliance sans conséquences, pourquoi d'autres ne feraient-ils pas de même ? Cela remet en question le principe fondamental de solidarité atlantique. L'Occident se retrouve divisé face à des adversaires unis, perdant sa capacité de projection de puissance collective en Méditerranée.



Recompositions stratégiques et menaces transverses.  
Source : FMES

# LA MÉDITERRANÉE, LABORATOIRE D'UN MONDE MULTIPOLAIRE

Dans le cadre du dialogue 5+5, les pays de la Méditerranée occidentale pourraient impulser une diplomatie de désescalade militaire, en instaurant des mécanismes de confiance entre puissances rivales, en créant des zones démilitarisées dans les secteurs sensibles (Méditerranée orientale, détroits stratégiques), ou encore en renforçant les instances multilatérales de dialogue sécuritaire. Une stabilisation durable supposerait néanmoins la reconnaissance des sphères d'influence et l'émergence d'un nouveau « concert des nations » méditerranéen.

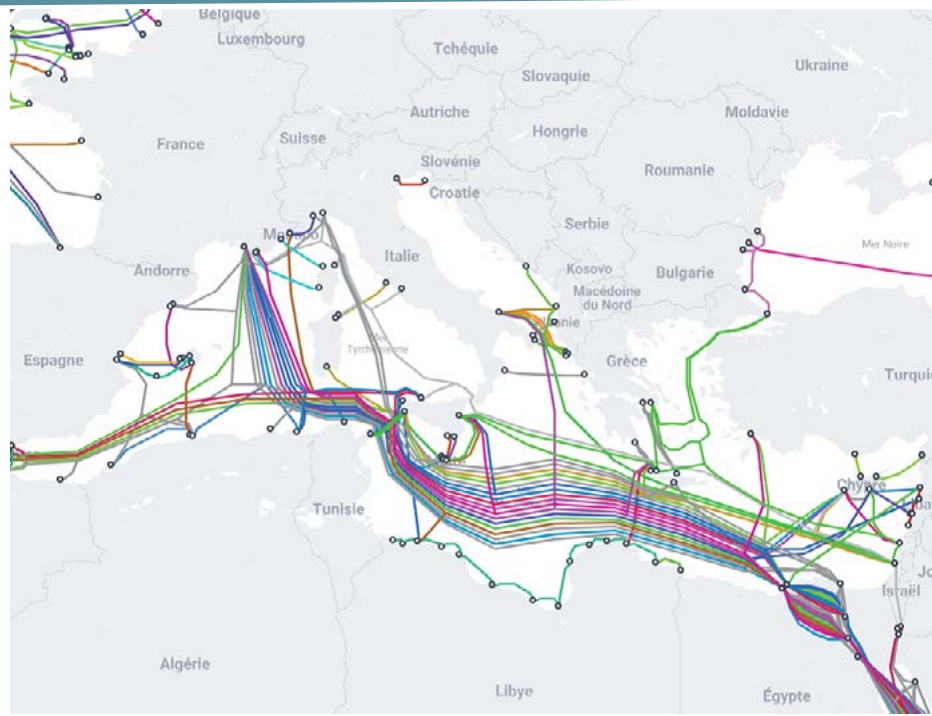
## • LA BATAILLE DES RESSOURCES

Alors que la découverte d'importants gisements de gaz en Méditerranée orientale (près de 2 000 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel et le même volume, ou presque, serait encore enfoui sous le plateau continental du bassin levantin) aurait pu offrir une opportunité de développement régional, elle se transforme en nouveau sujet de tensions, entre Israël et le Liban, entre la Turquie et Chypre.

Ces découvertes, amorcées en 2009 avec l'exploitation du champ gazier offshore de Tamar (240 milliards de m<sup>3</sup> de réserves estimées), bouleversent les équilibres énergétiques de la région.

En parallèle, la Méditerranée joue un rôle stratégique dans le domaine numérique : elle concentre une part majeure des câbles sous-marins reliant l'Europe à l'Afrique et à l'Asie via le canal de Suez.

« Même si l'architecture mondiale est redondante [avec plusieurs itinéraires possibles pour le trafic Internet via le système de "paquets" de données] certains points restent particulièrement sensibles : les hubs comme Marseille, Gênes, Alexandrie, Sidi Kerir et Abu Talat, Port-Saïd et Chypre », expliquent à La Gazette Justine Van Minden, directrice de la stratégie chez Cyberwings (cabinet français d'expertise en gouvernance de la cybersécurité et hacking éthique) et enseignante en géopolitique et cyber à Sciences Po Aix, et Romane Segura, spécialiste cyber et maritime chez Cyberwings.



Câbles sous-marins de communication en Méditerranée (juin 2022). Source : <https://www.submarinecablemap.com/>

Elles qualifient ces câbles de « *stratégiques à double titre* » : d'abord dans une logique de hard power, car ils sont utilisés, parfois partiellement, par les armées pour leurs communications et le recueil ou l'échange de renseignement. Ensuite, dans une logique de soft power, puisqu'ils véhiculent l'accès mondial à Internet, aux services numériques et sont de plus en plus contrôlés par des géants privés comme Google ou Meta, remplaçant les anciens consortiums publics.

« En revanche, l'espionnage direct sur les câbles en mer relève encore largement du fantasme : les données sont fragmentées, les trajets imprévisibles », nuancent les deux spécialistes, « et il faudrait déployer d'immenses capacités de stockage sous-marin. Le vrai risque réside surtout sur les terminaux à terre, où les données convergent, et où les enjeux de sécurité, physiques et numériques, sont majeurs. Quant aux coupures, elles sont le plus souvent accidentelles [une ancre mal placée suffit...]. »

Face à ces enjeux, les puissances concernées pourraient s'orienter vers des solutions communes : mise en place d'une coopération énergétique régionale, projets conjoints transcendant les rivalités nationales, mise en place de protocoles internationaux pour protéger les infrastructures critiques.

# LA MÉDITERRANÉE, LABORATOIRE D'UN MONDE MULTIPOLAIRE

## • CYBERMENACES ET GUERRE INFORMATIONNELLE : LES NOUVEAUX CHAMPS DE BATAILLE INVISIBLES

Les cybermenaces constituent sans doute la dimension la plus transversale des enjeux sécuritaires en Méditerranée, transformant chaque infrastructure critique en cible potentielle, qu'elle soit visée par des acteurs étatiques ou non-étatiques.

« Trois grands types d'infrastructures ou d'entités sont aujourd'hui dans le viseur des cyberattaquants en Méditerranée », analysent Justine Van Minden et Romane Segura, en s'appuyant sur les analyses du M-CERT, centre d'alerte et de réaction aux attaques informatiques pour le secteur maritime et portuaire. « D'abord, les systèmes critiques des États riverains [administrations, armées, grandes entreprises dans l'énergie, les transports ou encore l'eau]. Ensuite, les infrastructures opérant en Méditerranée même : ports, navires, câbles sous-marins, hubs internet qui, du fait de leur interconnexion, deviennent des cibles sensibles. Enfin, les opinions publiques, exposées à des campagnes d'influence ou à la révélation médiatique d'attaques spectaculaires, peuvent être instrumentalisées pour fragiliser la confiance envers les institutions. »

Derrière ces menaces, les expertes relèvent que l'on retrouve majoritairement des groupes étatiques ou affiliés, agissant pour espionner, saboter ou déstabiliser.

« Leurs opérations sont souvent longues, discrètes et menées sous faux drapeau. À cela s'ajoutent des cybercriminels motivés par le gain financier, ainsi que, plus marginalement, des groupes activistes parfois manipulés par des puissances étrangères. »

Dans un environnement aussi complexe, mêlant technologies numériques, systèmes industriels et sous-traitance en cascade, la surface d'attaque ne cesse de s'élargir, au profit des attaquants.

Dans le secteur précis du maritime, certains cas de cyberattaques visant des infrastructures critiques sont connus (l'espionnage du Hub à Marseille par des entités américaines, les attaques de ports par NoName, etc). Mais ils restent peu documentés.

« D'abord parce que les victimes ne communiquent pas systématiquement sur les intrusions qu'elles subissent », expliquent-elles en s'appuyant sur les analyses du M-CERT, centre d'alerte et de réaction aux attaques informatiques pour le secteur maritime et portuaire et de France Cyber Maritime, association loi 1901 créée en novembre 2020, ayant pour mission d'apporter au monde maritime et portuaire des réponses concrètes et adaptées en matière de cybersécurité.

« Ensuite, la victime s'est fait connaître auprès de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI), mais il est décidé stratégiquement de ne pas communiquer. Enfin, la victime elle-même n'a pas conscience d'avoir été attaquée comme dans le cas des attaques furtives. »

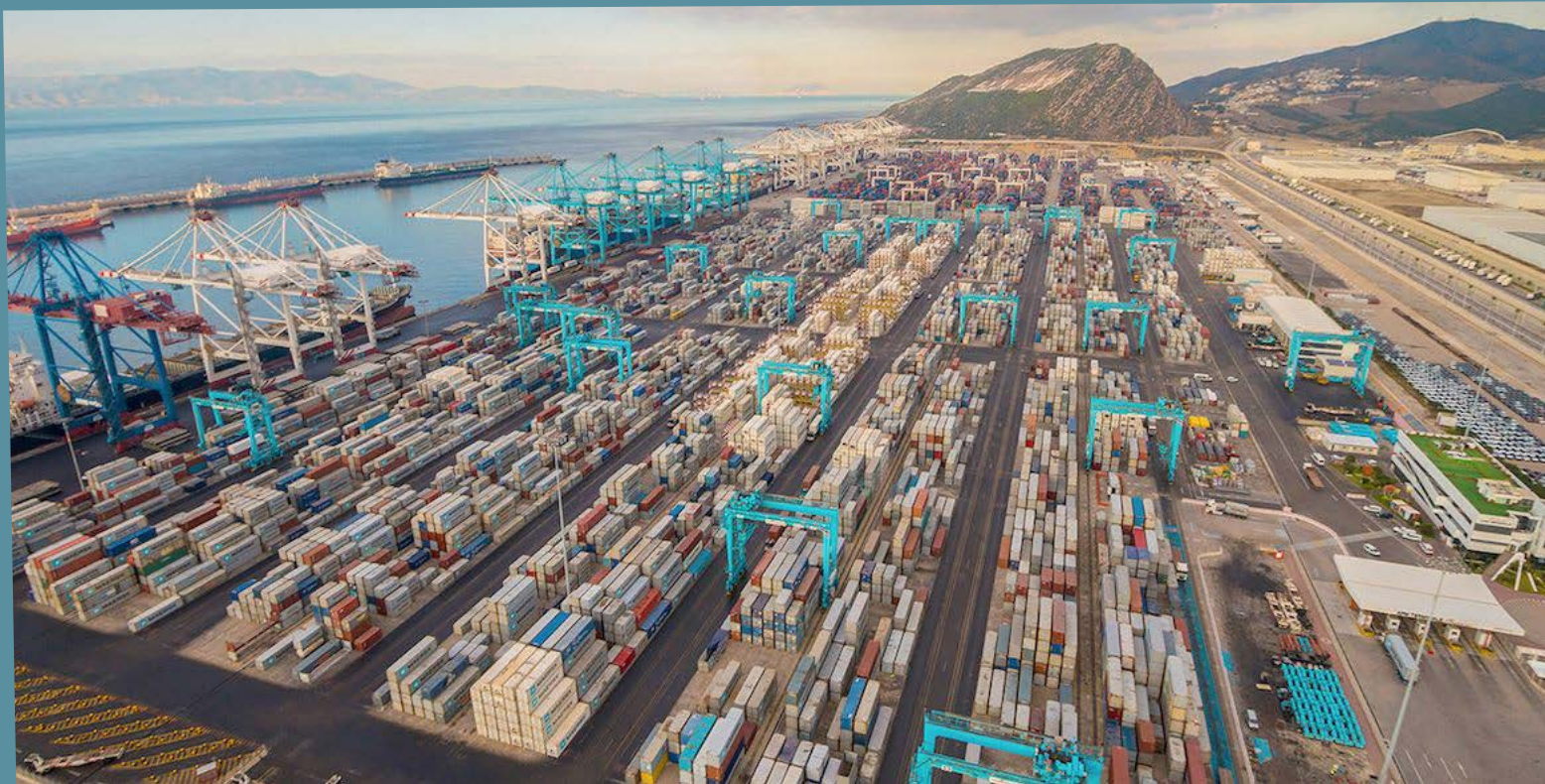
**Les solutions ?** Une approche intégrée de cyber-résilience, par la création d'un centre méditerranéen de cybersécurité coordonnant la surveillance des infrastructures critiques, le développement de protocoles communs de riposte aux cyberattaques, ou encore le renforcement de la redondance des systèmes vitaux (procédé consistant à dupliquer les informations importantes sur plusieurs emplacements physiques).

« La coopération en matière de cybersécurité reste très limitée et suit des logiques proches de celles de la coopération militaire », soulignent Justine Van Minden et Romane Segura. « Il est en effet difficile de dissocier les enjeux cyber des autres dimensions géostratégiques, notamment en matière de renseignement. Le cyber est aujourd'hui une composante à part entière des capacités de défense. »

**Côté européen, elles notent une coordination entre États membres notamment via la coordination des CERT nationaux** (équipes de réponse à incidents), dans le cadre de l'Union européenne. « Il existe aussi quelques coopérations sectorielles ou privées, autour de la menace, entre pays alliés. Mais elles restent ponctuelles et peu étendues (c'est particulièrement vrai dans le domaine portuaire, où la coordination est encore quasi inexistante. Au-delà de ces dynamiques visibles, certains accords bilatéraux ou discrets peuvent exister, mais rien de réellement documenté ou avéré à ce jour. »



# LE MAROC, HUB LOGISTIQUE EURO-AFRICAIN EN MÉDITERRANÉE ? »



## • **UN POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE**

Le Maroc, situé à la croisée de l'Europe et de l'Afrique, bénéficie d'une position géostratégique unique, renforcée par ses deux façades maritimes, atlantique et méditerranéenne. Ce positionnement fait du pays un point de passage naturel entre les continents, illustré par le développement du port Tanger Med, pôle portuaire de dimension mondiale. Le Maroc ambitionne ainsi de devenir un hub logistique incontournable dans la stratégie d'intégration Afrique-Méditerranée-Europe.

## • **LE CONCEPT DE HUB LOGISTIQUE ET TANGER MED**

Un hub logistique est un point central de regroupement et de redistribution des flux de marchandises. Tanger Med incarne ce modèle à l'échelle internationale, traitant quotidiennement des milliers de conteneurs et de véhicules. Il fonctionne à la fois comme carrefour de transit et porte d'entrée, permettant à de nombreuses marchandises de transiter sans forcément pénétrer le marché marocain. Ce « hub créatif » favorise la concentration d'acteurs économiques et la création de valeur ajoutée, positionnant le Maroc comme un acteur logistique majeur en Méditerranée.

## • **COOPÉRATION ET DÉPENDANCE**

Le Maroc entretient des relations privilégiées avec l'Union européenne, bénéficiant d'un statut avancé et d'un partenariat soutenu par la France et l'Espagne. Cette coopération, bien qu'étroite, expose le Maroc à une certaine dépendance et à des crises ponctuelles. Pour pallier cette vulnérabilité, le pays cherche à diversifier ses partenariats, notamment en Afrique subsaharienne, où les banques et entreprises marocaines s'implantent de plus en plus.

## • **L'AFRIQUE, NOUVELLE FRONTIÈRE ÉCONOMIQUE**

L'Afrique représente un marché immense, avec une classe moyenne en croissance et des ressources naturelles stratégiques. Le Maroc a adopté une politique officielle de pénétration du marché africain, s'appuyant sur une industrialisation croissante et des investissements directs étrangers (IDE) importants. Depuis 2005, les IDE vers le Maroc avoisinent 3 milliards de dollars par an, tandis que les IDE marocains vers l'Afrique subsaharienne représentent plus de 60% du total. Les principaux acteurs de cette expansion sont les banques (Attijariwafa bank, BMCE Bank of Africa, BCP), Maroc Telecom, OCP, Managem, ainsi que des groupes immobiliers et industriels.



# LE MAROC, HUB LOGISTIQUE EURO-AFRICAIN EN MÉDITERRANÉE ? »

## • STRATÉGIES SECTORIELLES ET LOGISTIQUES

L'industrialisation marocaine repose sur deux piliers : la présence de grands groupes multinationaux (automobile, aéronautique, agroalimentaire, services) et le développement de secteurs nationaux (BTP, télécoms, banques, pharmacie, électricité). Cette dynamique attire des investisseurs internationaux (ex : Renault, Peugeot, Decathlon, Amazon) et favorise l'émergence d'un tissu logistique performant, soutenu par des opérateurs mondiaux comme DHL, FedEx et UPS.

## • SOUTIEN DE L'ÉTAT ET DIPLOMATIE ÉCONOMIQUE

L'État marocain accompagne ses entreprises à l'international à travers l'intelligence économique, le soutien logistique, l'accès aux réseaux diplomatiques, les facilités douanières et l'assurance des risques commerciaux. Ce soutien vise à renforcer la compétitivité des opérateurs marocains sur les marchés africains et mondiaux.

## • ÉCHANGES COMMERCIAUX MAROC-AFRIQUE SUBSAHARIENNE

En treize ans, les échanges commerciaux entre le Maroc et l'Afrique subsaharienne ont été multipliés par près de 6, passant de 1,9 à 11,2 milliards de dirhams. Les exportations marocaines vers cette région sont dominées par les produits chimiques, agroalimentaires, énergétiques et métallurgiques, principalement à destination de l'Afrique de l'Ouest et centrale.

Les importations marocaines concernent surtout les produits énergétiques, animaux, végétaux et agroalimentaires, avec l'Afrique du Sud, la Guinée Equatoriale, le Gabon, la Côte d'Ivoire et la Guinée comme principaux fournisseurs.

## • TRANSPORT MARITIME : FORCE ET DÉPENDANCE

Plus de 98% des échanges Maroc-Afrique de l'Ouest se font par voie maritime, principalement via des armateurs internationaux (MAERSK, CMA-CGM, MSC, etc.). Le Maroc ne dispose pas d'une flotte nationale compétitive, ce qui limite son autonomie logistique et l'oblige à dépendre de la concurrence entre méga-carriers internationaux. Cette situation profite actuellement aux exportateurs et importateurs marocains, mais la création d'un armement marocain reste un défi stratégique pour renforcer la souveraineté logistique du pays.

## • CONCLUSION

Le Maroc s'impose progressivement comme un hub logistique euro-africain en Méditerranée grâce à sa position géostratégique, ses infrastructures portuaires de pointe et sa stratégie d'intégration économique avec l'Afrique. Cependant, sa dépendance vis-à-vis des grands armateurs internationaux et la nécessité de renforcer son industrialisation et sa flotte maritime nationale demeurent des enjeux majeurs pour consolider ce rôle à l'avenir <sup>[1]</sup>.

Citations :

[1] Le-Maroc-Hub-logistique-euro-africain-en-Mediterranee-Professeur-Mustapha-EL-KHAYAT.pdf <https://ppl-ai-file-upload.s3.amazonaws.com/web/direct-files/attachments/36463649/8d6ae3b5-ac2d-471f-8e17-0e50c21f48/Le-Maroc-Hub-logistique-euro-africain-en-Mediterranee-Professeur-Mustapha-EL-KHAYAT.pdf>



*Pizza Margherita - stu\_spivack - creative commons*

LA PIZZA EST L'UN DES PLATS LES PLUS CONNUS DANS LE MONDE ENTIER, EMBLÉMATIQUE DE LA CUISINE ITALIENNE. LA DÉFINIR EST UN PEU UNE GAGEURE C'EST UNE PÂTE À PAIN RONDE (MAIS IL EXISTE DES PIZZAS CARRÉES OU RECTANGULAIRES). CETTE PÂTE EST PLUS OU MOINS FINE ET CROUSTILLANTE AVEC UNE GARNITURE RÉDUITE (TRADITION ITALIENNE), OU UNE PÂTE ÉPAISSE ET MOELLEUSE AVEC EMPILEMENT DE GARNITURE (TRADITION AMÉRICAINE), RECOUVERTE D'UN COULIS DE TOMATE (MAIS IL EXISTE MAINTENANT DES PIZZAS SANS TOMATE ET AVEC CRÈME FRAÎCHE), AVEC UNE GARNITURE VARIABLE SELON LES TRADITIONS LOCALES OU L'INSPIRATION DU PIZZAÏOLO.

C'est un symbole de convivialité quand elle est fabriquée à la maison ou par un pizzaïolo, mais aussi symbole de malbouffe quand elle est **industrielle** et contient du fromage analogue (un ersatz de fromage fabriqué à partir d'amidon, de gélifiants, d'épaississants, d'huile et d'exhausteurs de goût). La pizza est actuellement un des aliments "fast food" réputés pour participer à l'épidémie actuelle d'obésité.

## • LA PIZZA OFFICIELLE

La pizza napolitaine bénéficie du statut de "spécialité traditionnelle garantie" depuis 2009. Elle est définie comme une pâte à la levure, assaisonnée et cuite au four avec trois garnitures possibles, en dehors de la tomate : ail, olives et origan (Marinara qui existerait depuis 1734), mozzarella de bufflonne Campana AOP (Margherita créée vers 1850), basilic et mozzarella (autre Margherita, depuis 1871).



Beaucoup d'entre nous connaissent la légende qui explique que la pizza Margherita, composée de tomate rouge, de mozzarella blanche et de basilic vert, aurait été créée par un pizzaiolo italien pour représenter le drapeau italien, en l'honneur de la visite, à Naples de la femme du roi Umberto 1<sup>er</sup> d'Italie, la reine Margherita de Savoie, en 1889. Mais cette visite est postérieure à la création de la pizza Margherita. L'histoire de la pizza est en fait plus complexe.

## • LA PIZZA MONDIALISÉE

**La pizza est napolitaine, mais elle s'est diffusée dans le monde entier. Tout d'abord, aux USA : une forte communauté italienne a immigré aux USA** à partir des années 1880 et surtout de 1900 à 1914. Beaucoup de paysans pauvres, chassés par la misère, venaient de Sicile et du sud de l'Italie, et ont apporté leurs habitudes culinaires : pâtes alimentaires et pizza napolitaine, tout en les adaptant à la cuisine américaine.

**Cette adaptation de la pizza aux traditions culinaires locales explique la diversité de pizzas dans le monde**, malgré l'opposition de l'Italie qui voudrait qu'on respecte la tradition napolitaine. On trouve désormais des pizzas aux légumes ou aux champignons, avec de la charcuterie, de la viande, des poissons, des fruits de mer et même des fruits (dont la célèbre pizza hawaïenne).



*Pizza connexion :  
une séduction  
transculturelle de  
Sylvie Sanchez.*

La pizza américaine, diffusée par des industriels comme Pizza Hut ou MacCain, a souvent fait oublier *la vera pizza napoletana*, malgré les protestations des défenseurs italiens de l'authenticité. Mais cette pizza italienne est-elle la pizza des origines ?

**En France, la pizza est déjà décrite par Alexandre Dumas en 1844, dans *le Corricolo*, à la suite d'un voyage qu'il a fait dans le sud de l'Italie.** C'est, pour lui, un plat, moins cher que les macaronis, mangé par les lazzaroni (petit peuple napolitain), composé d'une pâte à pain ronde, garnie de lard, saindoux, fromage, tomates ou petits poissons, selon les saisons, mais qu'on consomme surtout en hiver. La tomate n'est donc pas encore la garniture principale. Dumas n'en parle pas dans son Grand dictionnaire de cuisine, publié en 1873, ce qui laisse entendre que la pizza est encore inconnue en France, en dehors des touristes qui l'ont découverte à Naples.

## LA PIZZA ARRIVE APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE, À MARSEILLE, AVEC LES IMMIGRÉS DU SUD DE L'ITALIE QUI DÉBARQUENT AU PORT PAR BATEAU.

Elle se diffuse ensuite, via la vallée du Rhône jusqu'à Paris (1950). Les premières pizzerias sont donc napolitaines. Et quand la pizza découvre la région de Nice, une confusion se crée souvent entre la pissaladière niçoise, une pâte à pain sans tomate mais avec oignons et anchois (pissalat à l'origine).

Le camion à pizza est, selon l'anthropologue Sylvie Sanchez, dans *Pizza connexion* (2007), une invention marseillaise des années 1960, imaginé par Jean Méritan, à l'image du commerce ambulancier, pour toucher les quartiers périphériques. Les pizzas surgelées américaines sont créées vers 1957 et arrivent en France dans les années 1980.

## • LA PSEUDO-PIZZA ANTIQUE

Certains pensent que l'origine de la pizza remonterait à l'Antiquité. Pour preuve une fresque découverte à Pompéi en 2023, qui montre un pain plat romain recouvert de garnitures. Quand cette fresque a été découverte, la presse a immédiatement conclu qu'il s'agissait d'une des premières représentations de ce qui pourrait être considéré comme une forme ancienne de pizza.

Cet élément de fresque comporte plusieurs aliments (probablement des fruits) et une coupe pleine, éparpillés sur un plateau métallique. On y voit également, sur la gauche, une sorte de pain plat et rond sur lequel sont disposés des aliments.

**C'EST CE PAIN QUI FAIT PENSER À UNE PIZZA, TOUT EN SACHANT QUE LA PIZZA (LE NOM ET L'ALIMENT) N'EXISTE PAS À L'ÉPOQUE ROMAINE.**

En réalité, nous avons probablement, sur cette fresque, la première illustration d'un passage du livre VII de l'Enéide de Virgile, dans lequel Enée et ses compagnons improvisent un repas en plein air et disposent des fruits sur des galettes de pain servant d'assiettes, à la manière des tranchoirs médiévaux, composés de tranches de pain et servant d'assiettes. Les convives mangent les fruits, mais aussi les galettes, parce qu'ils sont affamés.

L'un des compagnons d'Enée, Iule, s'en amuse et déclara alors *Nous mangeons nos tables* (mensa en latin).

Enée comprend alors la prophétie de Céléno, une des harpies qui ont affamé le groupe pendant leur voyage de Troie à Rome : *Vous courez vers l'Italie, et avec les vents que vous aurez appelés, vous gagnerez l'Italie, et vous pourrez pénétrer dans ses ports. Mais avant de ceindre de murs la ville qui vous est destinée, une faim intolérable et l'injuste massacre que nous avons subi vous obligeront à mordre et à consommer vos tables. Enée se rend compte que cela signifie que la prophétie est accomplie et qu'ils vont enfin rentrer chez eux.*

**Ce pain mensa ne correspond donc pas à une pizza antique, mais, vraisemblablement, à un épisode important de l'Enéide.** L'ensemble de la scène est symbolique de la *xenia*, le devoir d'hospitalité de l'hôte envers ses invités, figuré sous forme d'une offrande de nourriture sur un plateau d'aliments.

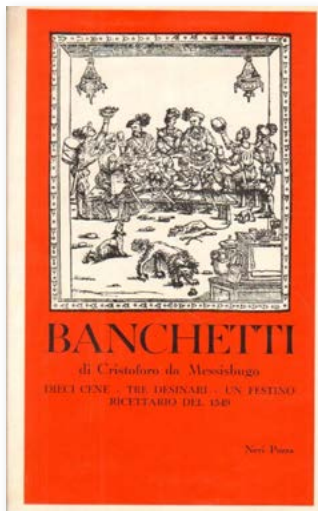
## • LES ORIGINES DE LA PIZZA

La mention du mot « pizza » (en fait *pizze*) apparaît pour la première fois vers 997 dans des archives de la cathédrale de Gaeta, au nord-ouest de Naples, en Italie, pour désigner une galette. Cette ville est liée à l'Empire byzantin jusqu'au 11<sup>e</sup> siècle, ce qui expliquerait une des étymologies possibles de pizza : le mot grec *pita*, qui viendrait de *peptos*, cuit au four.



Détail de la fresque trouvée dans l'Insula 10 de la Regio IX à Pompéi.





Le livre de Cristoforo da Messisbugo, *Banchetti*, publié en 1549.

Certains estiment que le mot pizza dériverait de l'ancien haut allemand *bizzo* ou bouchée de pain, parlé par les Lombards, un peuple d'origine germanique qui a colonisé une bonne partie de l'Italie, au 6e siècle.

## PENDANT LONGTEMPS, LE MOT PIZZA DÉSIGNE UN GÂTEAU SUCRÉ OU SALÉ.

Les premières recettes écrites de pizza proviennent actuellement de trois livres de cuisine du 16e siècle : un manuscrit de 1524, *le Manoscritto Lucano*, en provenance de la petite ville de Lagonegro au sud de Naples et écrit en dialecte napolitain, qui propose 4 recettes de *picze* : des tourtes sucrées ; le livre de Cristoforo da Messisbugo, *Banchetti*, publié en 1549 qui propose une seule recette de pizza sfogliata : une pâte feuilletée roulée et frite dans du beurre et saupoudrée de sucre ; le livre de Bartolomeo Scappi, *Opera*, publié en 1570. Il propose 5 recettes de pizza. Toutes ces pizzas sont "bianca" (blanche), puisqu'il n'y a pas de tomate, et sont soit des tartes sucrées ou salées soit des gâteaux sucrés sans rapport avec la pizza actuelle, qui est une pizza rossa (rouge), avec de la tomate.

En 1634, un recueil de contes napolitains décrit une pizzella, une pâte enduite de saindoux et garnie de fromage et basilic : une première version de pizza bianca plus populaire que les recettes précédentes ?

On trouve encore dans *La Scienza in cucina*, le livre de cuisine de Pellegrino Artusi, qui a fait l'unité italienne en cuisine, publié en 1891, une recette de *pizza alla napoletana*, qui est une tarte sucrée sans tomate ! Il propose également une *pizza a libretti* : une pâte aux œufs et au cognac, badigeonnée de beurre fondu, roulée, coupée et frite dans la graisse, les feuilles s'ouvrant comme des petits livres (libretti) !

## TOUT CE QUI S'APPELLE PIZZA, EN ITALIE, DANS LES SIÈCLES PASSÉS, EST DONC RAREMENT LA VERA PIZZA NAPOLETANA.

### • LES COUSINS MÉDITERRANÉENS DE LA PIZZA

La pizza fait partie de la tradition méditerranéenne des galettes de pain de type fougasse, focaccia ou pita (le mot désigne aussi bien un pain arabe, turc ou grec). Le mot focaccia, qui viendrait du latin panis focacius (pain cuit sous la cendre), n'apparaît pas en Italie avant le 14e siècle et la focaccia est très liée à la Ligurie et à Gênes. Les mots fougasse (fogatza en langue d'oc) et fouace ou fouasse (en langue d'oïl) ont la même origine, à la même époque. Rabelais, dans *Gargantua*, parle de la guerre des fouaces à Lerné en Touraine.



Coca catalane

Plusieurs pays ont développé des variantes de la pizza (du pain servant de contenant pour des ingrédients divers), sans avoir eu le succès commercial de la pizza : coca catalane, lahmacum turc, manaïch zaatar libanais, pissaladière provençale ou même flammeküche alsacienne.

# LE PORTRAIT DU MOIS : JEAN-MARIE GASSEND ARCHITECTE DE L'HISTOIRE MARITIME

**NOUS CONNAISSONS TOUS JEAN-MARIE GASSEND, AUTEUR DU MAGNIFIQUE DESSIN ILLUSTRANT LA PREMIÈRE DE COUVERTURE DE NOTRE JOURNAL DE BORD. LE POÈTE VOUS FERAIT, D'AILLEURS, REMARQUER QUE DESSIN ET GASSEND SONT NÉS POUR RIMER.**

**Un vaisseau jailli de l'imagination fertile et maritime de notre architecte :** une coque transfigurée en livre par le miracle d'une main d'artiste ; une proue en éventail, telle les pages ouvertes d'un immense ouvrage fendant les eaux d'une mer d'azur dont l'écume n'est, elle-même, que feuilles éclatantes de sel et d'embruns.

**Le vaisseau navigue dans l'Histoire, dans l'écriture, enfante le récit, accouche du Savoir.** Cap sur la connaissance, sur la légende, sur l'épopée, sur l'aventure. Homère n'est pas loin. Deux orgueilleuses cheminées plantées sur un second livre à la tranche dorée sèment au vent une myriade de feuillets dont on devine qu'ils diffusent dans l'immensité de l'espace les écrits de nos plus glorieux historiens maritimes, marins et capitaines, amiraux et matelots, écrivains et poètes, flibustiers, corsaires et éternels laboureurs des mers et des océans. Une gerbe aussi riche, palpitante, vivante et généreuse que les nuées de poissons dans le fond des eaux.

À babord, un drakkar à coque noire ; à tribord un trois-mâts à voiles blanches. **Tous deux escortent le glorieux vaisseau dont nous découvrirons le nom : Société Française d'Histoire Maritime.** À l'arrière, un porte-conteneurs. Le cycle du temps est bouclé. Des goélands signent de leur vol les beautés de la conquête des mers. Le navire est frère de l'oiseau autant que fils des eaux.



*De gauche à droite, Jean-Noël Beverini, Gaby Chakra, Jean-Marie Gassend, devant la forme 10 du GPMM (collection privée)*

**Nous connaissons tous le dessin de Jean-Marie GASSEND, mais connaissons-nous l'homme ?** Apprécier l'œuvre d'un artiste est remarquable. Découvrir l'homme derrière l'œuvre est plus généreux. C'est ce à quoi je vous invite.

## MARSEILLE, LE 2 JANVIER 1940

Histoire de bien commencer l'année 1940, Jean-Marie naît le 2 janvier. Enfin, officiellement. Le 2 janvier est la date à laquelle son père, officier artilleur sur le Front, le déclare né à Marseille, le temps de rentrer d'Alsace.

En réalité l'enfant est né le 31 décembre 1939 à 17h00 en la clinique Bouchard à Marseille où je naquis moi-même un peu plus tard dans le 6<sup>e</sup> arrondissement, aux pentes de la colline de Notre-Dame-de-la-Garde.



La guerre avec son lot de restrictions est loin de rendre la vie facile. La famille possède une propriété dans le Vaucluse où le château jouxte une ferme. La ferme donne du lait. Le fermier est payé en blé. Jean-Marie, son frère aîné, leur mère embarquent dans un camion à gazogène, franchissent le pont suspendu de Cadenet et reviennent à Marseille, du blé caché dans le double-fond du camion à gazogène.

En âge d'être scolarisé, le jeune Jean-Marie fréquente l'Institution Suzan près du boulevard Chave, élève très sage et studieux mais, à l'entendre, pas particulièrement brillant. Le jeudi est, de loin, le jour de la semaine qu'il préfère : ce jour-là il fréquente les cours des Beaux-Arts. Il n'a que 13 ans et reçoit le Prix de la « PBO » du nom d'une célèbre marque de peinture. Sa gouache est la plus belle. Le thème : Le tramway d'Allauch. Il traite le sujet en l'agrémentant de cactus. Et cela va piquer l'attention du jury !

*Treize ans et déjà couronné ! Jean-Marie, tu es déjà un As et un As de pique !*

## ARCHITECTE ET JEUNE MARIÉ

**24 ans : voilà notre jeune homme reçu à l'École d'architecture de Marseille.**

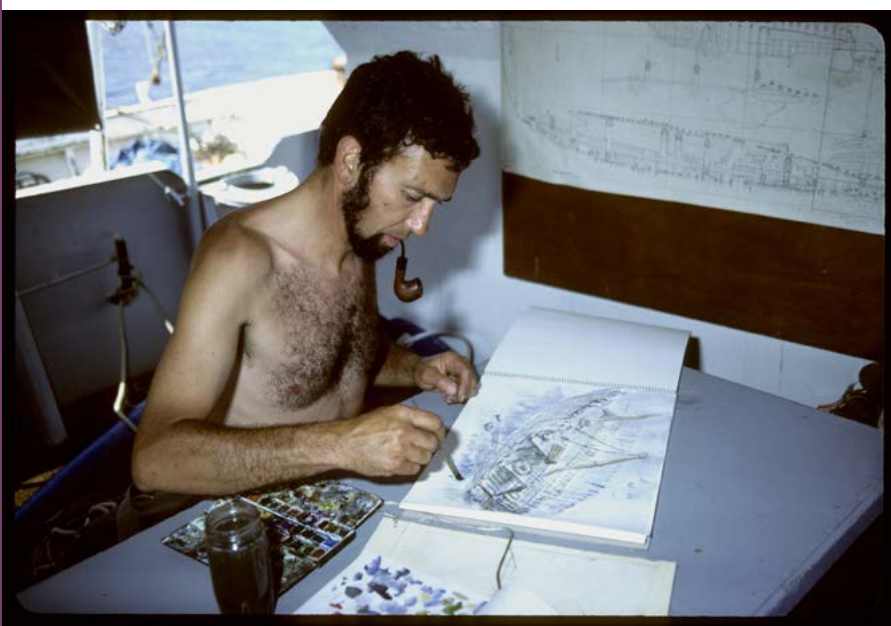
Un bonheur n'arrivant jamais seul, le voilà également marié à Élisabeth. Les deux tourtereaux se sont rencontrés par l'entremise d'un copain de Jean-Marie. Une rencontre stendhalienne ! Une vraie cristallisation. La jeune fille est en robe verte, une table logarithmique sous le bras. Elle est férue de mathématiques ; lui n'a jamais aimé les chiffres ! Cela n'empêche pas l'amour. L'amour est aveugle et n'a que faire des tables logarithmiques ! Ébloui, le jeune homme ne cesse de redoubler de ferveur et, en bon architecte, rêve de construire sa vie avec sa dulcinée. Ils vivront 52 ans en mariage.

## UN TOURNANT DÉCISIF, ... PLUTÔT UNE PLONGÉE

Le jeune architecte débute sa vie professionnelle à Aix-en-Provence quand, dans son agence, un russe blanc l'introduit auprès du CNRS qui recherche un profil correspondant au sien. Trois actes dans une même unité de temps et d'action : rendez-vous ; entretien ; recrutement.

### 35 ans de collaboration en CNRS !

35 ans ponctués de recherches archéologiques, d'études, de plongées scientifiques, de déplacements à travers le monde. L'aventure commence par une mission de 8 mois en Égypte et au Yémen. Que dis-je, 35 ans ! Une cinquantaine d'années de plongées ... dans le bonheur. Au total plus de 3000 sur des épaves antiques et modernes. Des fouilles en Italie, à Rome, Aléria, Bizerte, Carthage Marseille, Fos ...



Jean-Marie Gassend illustrant une interprétation de l'épave 'La Lomellina', en 1983. © GRAN

# LE PORTRAIT DU MOIS : JEAN-MARIE GASSEND ARCHITECTE DE L'HISTOIRE MARITIME

L'architecte-archéologue et plongeur, attaché au Département d'architecture antique du CNRS devient spécialiste reconnu en la discipline. Plus l'homme plonge dans les profondeurs, plus il s'élève dans la connaissance de sa science en la hissant au niveau d'un Art. **L'Art du dessin et de la peinture. L'Art aussi de l'écriture. La Culture**, il est vrai, est une affaire de famille : son oncle, José Pinatel, célèbre avocat et juriste maritime, est un passionné d'histoire provençale et antique ; il sera élu à l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille et l'un des Prix que la Compagnie décerne porte le nom de « José Pinatel ».

## UN GÉANT

Un géant n'est pas simplement un homme qui dépasse ses semblables par sa taille. C'est un homme qui les surpasse en quelques points et aptitudes. **Jean-Marie Gassend est un « géant » en ce qu'il cumule exceptionnellement les talents**, comme un plongeur multiplie les paliers avant de regagner la surface : **archéologue des profondeurs, architecte, scientifique, dessinateur, aquarelliste, illustrateur, écrivain, peintre et philosophe**. Car notre homme est aussi philosophe.



Est-il utile de rappeler ses **publications et collaborations à tant d'ouvrages avec Christophe Morhange, Éric Rieth, Max Guérout, Michel Goury ...** **Est-il utile de rappeler tant de plongées exceptionnelles ? Comme celle de Martigues.** Un ras de marée avait vidé le Port et le reflux enterré l'épave antique. Nous sommes en 205 avant J.-C. Le navire était construit à franc-bord suivant la technique du bordé premier et avait volontairement été couché sur son flanc, avec une accumulation de pierres sur un bord pour qu'il penche afin que sa carène puisse être réparée. (1)

**L'étude de l'épave et les plans dressés par Jean-Marie, publiés dans Archéonotica IV ont permis de reconstituer le navire** et, reconstitution réalisée, de le faire naviguer. Quelle archéologie expérimentale ! La copie du navire est à Trèves : *le Laurons 2*. Longueur : 16 m. Largeur : 5 m. Port de 50 à 60 tonnes. Embarquement de 200 à 300 amphores, mais également transport de blé arrivant de Fos et destiné à être redistribué sur tout le pourtour du Golfe.

**Cette plongée mémorable était loin d'être la première.** Sa première, au demeurant, est relativement tardive, à l'âge de 28 ans. La valeur attend parfois le nombre des années mais éclate alors avec d'autant plus d'épanouissement. **En Tunisie où il participe à un chantier sous-marin de fouilles, il a l'opportunité de rencontrer l'amiral Jacques Lanxade** qui fut mon premier commandant sur l'escorte d'escadre *La Galissonnière*. Cela ne s'oublie pas. Que fait notre homme ? Je vous le donne en mille : il invite l'amiral, ancien chef d'état-major des Armées, alors ambassadeur de France en Tunisie, à visiter le site. Rien de moins. Accompagné de son épouse, l'amiral-ambassadeur accepte. Jean-Marie fait visiter le site, évoque les contraintes, sollicite l'aide ... Et la reçoit !

*Fresque murale de Jean-Marie Gassend, mars 2016*



Est-il utile de rappeler le Grand Saint Antoine, le navire de la Peste de 1720 tant étudié par notre ami Michel Goury et dont l'ouvrage *Un homme, un navire. La peste de 1720*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2013, est précisément illustré par notre artiste, et le sauvetage de la Bourse à Marseille en 1968. Le mur d'images conduisant les visiteurs au site du Port grec antique présente le visage de Jean-Marie Gassend fouillant en compagnie de sa jeune cousine, Fabienne.

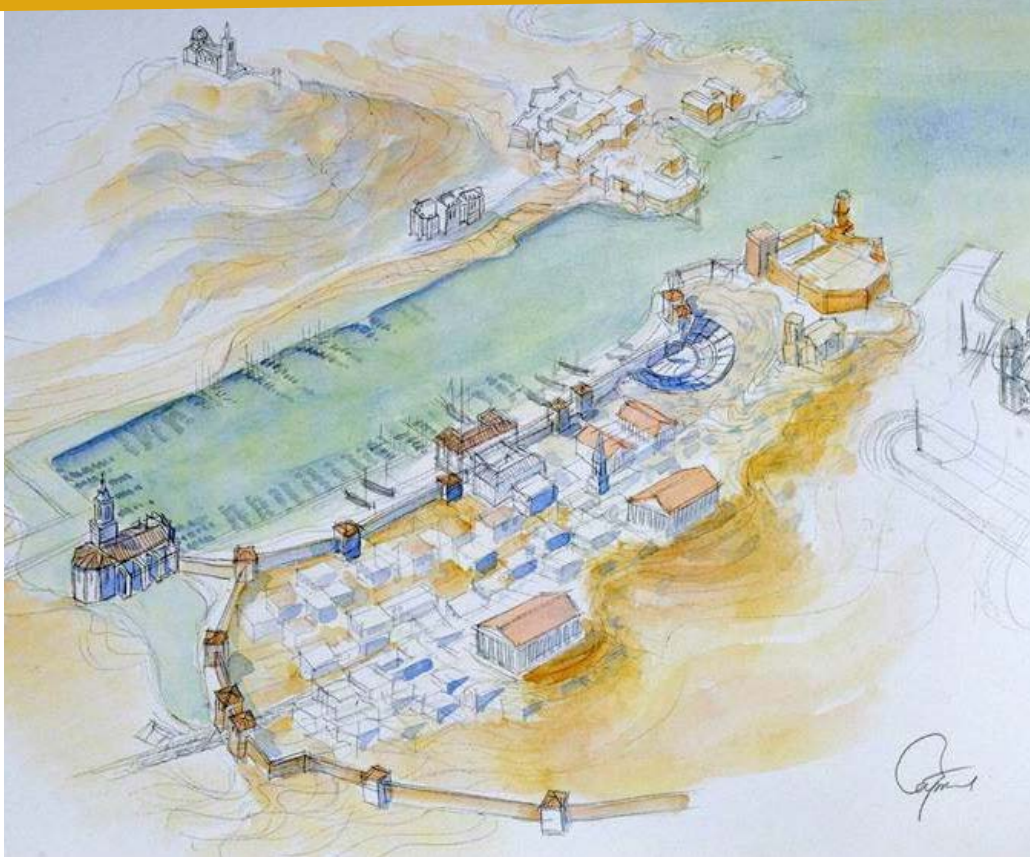
Là où il y a de l'antique, il y a du Gassend. Là où chante la mer, il y a du Gassend. Là où frémit une coque sur la crème éclatante des eaux, ou sous les eaux, il y a du Gassend. Ses dessins, ses aquarelles, ses illustrations, ses reconstitutions baignées d'élégance, de finesse et de vérité historique dans les moindres détails jalonnent toute l'histoire maritime, de Pythéas à nos jours.

---

(1) L'abatage en carène précédait déjà celui pratiqué par Bougainville qui avait couché son vaisseau en plaçant tous les canons du même bord.

Alliant le talent du dessinateur, la grandeur de l'artiste à l'excellence scientifique, reçois, cher Jean-Marie Gassend, notre immense reconnaissance. Que ton chemin ait croisé celui de notre Société Française d'Histoire Maritime (SFHM), comme il a croisé celui de l'Académie d'Aix-en-Provence dont tu es membre, est pour nous un honneur dont nous ne dirons jamais assez la hauteur. Et j'ai pris soin de peser mes mots sur la balance aux plateaux de nacre et de porcelaine marine avec son fléau de corail foliacé.

*Tu aimes dire : « Il faut écouter le silence. Il y a des messages ».*



Évocation de Marseille (Parcours archéologique)  
(©photo : IRAA)

N'en déplaise à ton amour du silence, nous souhaitons te dire « Merci ». Un merci sonore et grandiose. C'est le merci des vagues et des mers qui bercent de leur chant les poètes et tous les marins du monde. C'est le merci des hommes de mer, des historiens dont tu as enrichi les connaissances. C'est le merci des lecteurs que tu as enthousiasmé de tes illustrations. **C'est le merci de l'Histoire maritime qui, sans toi, appauvrie, ne serait pas ce qu'elle est. C'est le merci de notre Société d'Histoire Maritime.**

C'est aussi, modestement, le merci de celui que tu honores de l'appellation de « mon cousin » ! Quand nous discutons, à Marseille, dans les Alpes, en pays de Vaucluse, auprès de tes trois fils, de ta famille, de tes amis, sais-tu ce qui m'interpelle ?

Comment en un tel homme, si discret, tant de talents peuvent-ils surabonder ?

La réponse doit être :

*« Écoute le silence. Il y a un message ».*



Les deuxième et troisième flotteurs de conception BW Ideol, assemblés par MP ArchiMed, ont été mis à l'eau coup sur coup à Port-La Nouvelle. ©Eolmed



Le trois-mâts (ici, en cale sèche à La Rochelle) est en restauration depuis 2021 à Anglet, dans les Pyrénées-Atlantiques. ANDBZ/ABACA

**LE PROJET EOLMED INSTALLE EN MÉDITERRANÉE, AU LARGE DE GRUISSAN, TROIS ÉOLIENNES FLOTTANTES DE 10 MW CHACUNE. APRÈS DES MOIS DE PRÉPARATION, LE PREMIER FLOTTEUR A ÉTÉ MIS À L'EAU EN SEPTEMBRE 2025. IL S'AGIT D'UNE PLATE-FORME EN ACIER CONÇUE POUR LES GRANDES PROFONDEURS, IMPOSSIBLE À ÉQUIPER AVEC DES ÉOLIENNES POSÉES TRADITIONNELLES.**

Cette opération marque un tournant pour l'éolien offshore en France, avec pour objectif de valider la technologie flottante et d'assurer le raccordement au réseau.

Eolmed produira l'équivalent de la consommation de 50.000 personnes par an et prépare le lancement de futurs parcs commerciaux en Méditerranée.

Le projet est porté par Qair avec des partenaires industriels spécialisés. Il mobilise la filière locale et vise à accélérer la transition énergétique régionale.

**L'ASSOCIATION HERMIONE-LA FAYETTE, QUI RESTAURE LA RÉPLIQUE DE LA FRÉGATE L'HERMIONE, A ÉTÉ PLACÉE EN REDRESSEMENT JUDICIAIRE PAR LE TRIBUNAL DE LA ROCHELLE EN SEPTEMBRE 2025.**

Cette mesure donne à l'association quatre mois pour consolider ses financements et trouver de nouveaux partenaires afin de terminer les travaux estimés à 10 millions d'euros, avec un déficit de 4,5 millions.

Depuis ses débuts dans les années 1990, le projet a reçu près de 19 millions d'euros de subventions publiques et a généré 70 millions d'euros de recettes.

La restauration est en cours depuis 2021, après la découverte de champignons sur la coque. La décision vise à sauver ce navire d'exception et à poursuivre l'aventure collective avec le soutien citoyen déjà mobilisé.



# ACQUISITION DE MONACO MARINE PAR SAFE HARBOR MARINAS

**SAFE HARBOR MARINAS, PROPRIÉTÉ DU GROUPE BLACKSTONE, ACQUIERT MONACO MARINE ET S'IMPOSE COMME LEADER MONDIAL DU MÉGA YACHTING EN MÉDITERRANÉE.**



©Photo Safe Harbor Marinas

Safe Harbor Marinas, le plus grand opérateur mondial de marinas et de services nautiques, annonce l'acquisition de Monaco Marine, premier réseau méditerranéen dédié au refit et à la maintenance de yachts et superyachts. Cette opération stratégique fait suite au rachat de Safe Harbor par Blackstone Infrastructure Partners au printemps 2025, consolidant un pôle international de l'industrie du yachting haut de gamme.

Avec l'intégration des neuf sites prestigieux de Monaco Marine, situés notamment à Monaco, Saint-Tropez, Antibes, Marseille, La Ciotat, Beau-lieu-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, Safe Harbor Marinas porte son parc à 149 établissements sur trois continents, renforçant sa capacité à servir les propriétaires, capitaines et équipages de méga yachts dans les destinations les plus convoitées du globe.

## À PROPOS DE SAFE HARBOR MARINAS

Leader mondial de la gestion de marinas et chantiers navals, Safe Harbor Marinas opère depuis Dallas, Texas, et gère des infrastructures aux États-Unis, dans les Caraïbes, en Europe et désormais sur la Méditerranée. Soutenu par Blackstone Infrastructure Partners, le groupe vise à accélérer le développement, la durabilité et l'offre technique pour les propriétaires de yachts de prestige.

« Cette alliance transatlantique parachève notre vision de proposer un service exceptionnel à l'échelle mondiale, tout en respectant la culture maritime et l'expertise technique historique de Monaco Marine. La Méditerranée représente un vivier de croissance et de savoir-faire essentiel dans le secteur du méga yachting, et nous sommes ravis d'y investir massivement », déclare Baxter Underwood, CEO de Safe Harbor Marinas.

L'opération, validée par les autorités de la concurrence, marque une étape clé dans la consolidation du secteur du superyachting, où la capacité d'accueillir et d'entretenir des bateaux de plus de 90 mètres devient déterminante. Le groupe issu de cette fusion ambitionne d'accompagner l'innovation industrielle, l'excellence en matière de refit et d'offrir un maillage sans précédent aux acteurs du yachting international, sur la French Riviera comme à l'échelle mondiale.

## À PROPOS DE MONACO MARINE

Fondée en 1995 par Michel Ducros, Monaco Marine s'est imposée comme le réseau de référence pour la maintenance et le refit de yachts de 10 à 90 mètres, réputé pour son expertise et son excellence opérationnelle en Méditerranée.

# MED 25 BEL ESPOIR II / 11 – 26 OCTOBRE 2025

## CONSTRUIRE LA PAIX

DE MARS À OCTOBRE 2025, LE VIEUX GRÉEMENT BEL ESPOIR II SILLONNE LA MÉDITERRANÉE POUR PORTER UN MESSAGE DE PAIX ET DE FRATERNITÉ.

CETTE ODYSSÉE, BAPTISÉE MED-25, EMBARQUE 200 JEUNES VENUS DES CINQ RIVES DU BASSIN MÉDITERRANÉEN – AFRIQUE DU NORD, PROCHE-ORIENT, MER ÉGÉE, BALKANS ET EUROPE LATINE – POUR HUIT MOIS D'AVENTURE HUMAINE, DE FORMATION ET DE DIALOGUE INTERCULTUREL.

Ultime et dernière étape de l'odyssée MED 25 Le Bel Espoir, cette étape viendra récapituler les 7 chapitres précédents pour recueillir les dynamiques les plus déterminantes pour l'édification de la paix.

En s'accordant sur les bienfaits d'une culture de la Rencontre et la connaissance mutuelle plutôt que sur des logiques de confrontation et de défense d'intérêt particulier, les acteurs et les partenaires de cette odyssée porteront le bel espoir de la paix en Méditerranée.



A Bari lors de l'arrivée des jeunes de la session 7, Giuseppe Satriano, archevêque de Bari-Bitonto, à introduit le groupe à un moment de prière œcuménique.



MED 25  
Bel Espoir

Esplanade  
du MUCEM

Festival  
9h - 22h

Armada pour  
la paix  
10h - 12h

25 octobre 2025 - Marseille

Arrivée du Bel Espoir

[www.med25belespoir.org](http://www.med25belespoir.org)

« Je porte en mon cœur l'espoir de pouvoir contribuer d'une façon ou d'une autre, à la Paix dans ce monde.

Cela je le sais à toujours été notre plus cher désir.

Nous partageons tous les deux la conviction que l'humanité doit trouver une solution, pour contrôler les armes qui à présent menacent l'existence

même de la vie sur terre. »,

Albert Schweitzer, Lettre au président Eisenhower..

11 – 26 OCTOBRE 2025  
CONSTRUIRE LA PAIX

### PROGRAMME

11 – 13 octobre : colloque à Naples (Italie) : « Construire la paix »

14 – 23 octobre : navigation

24-26 octobre : festival à Marseille

RETROUVEZ LE PROGRAMME DÉTAILLÉ :

<https://med25belespoir.org/>

©Photo Med 25 - <https://med25belespoir.org/>



# LA PIZZA MÉDITERRANÉENNE DE MAGALI ANCENAY



LES FRANÇAIS SONT PARMIS LES PLUS GRANDS CONSOMMATEURS DE PIZZAS, DEVANT LES ITALIENS. J'AI VOULU VOUS LIVRER LA RECETTE DE LA PÂTE À PIZZA AUTHENTIQUE, CELLE QUE J'AIME PARCE QU'ELLE EST AÉRÉE AVEC UN SOUPÇON D'HUILE D'OLIVE.

CELLE DU SUD QUI A ACCUEILLI TANT D'ITALIENS. UNE RECETTE SIMPLE, DÉLICIEUSE ET VITE FAITE ! POUR RÉGALER TOUTE LA FAMILLE.



PRÉPARATION

10 mn



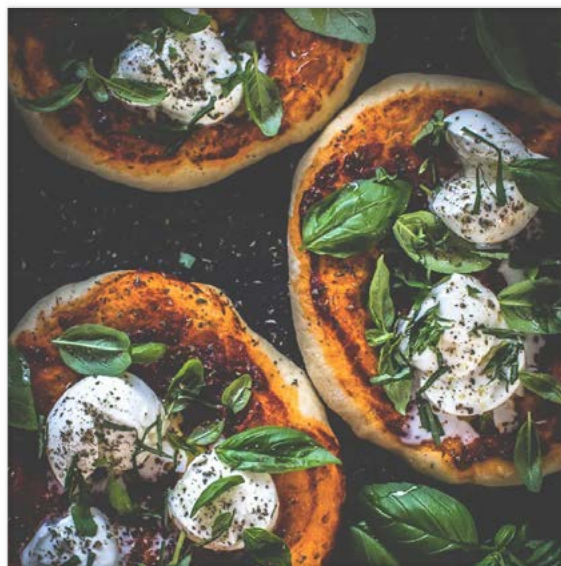
TEMPS DE REPOS

1 h 30



CUISON

8 mn



©Photo : Magali Ancenay - [www.quatresaisonsaujardin.com](http://www.quatresaisonsaujardin.com)

## INGRÉDIENTS

### POUR LA PÂTE À PIZZA :

- 250g de farine 00 ou T55
- 12g de levure fraîche de boulanger
- 4 pincées de sel
- 15 cl d'eau tiède
- 2 c à soupe d'huile d'olive (facultatif mais indispensable pour moi)

### POUR LA GARNITURE :

- 100g de sauce tomate au basilic
- billes de Mozzarella de Bufflonne ou 1 grosse de 125g
- 2 branches de basilic
- 2 c à soupe d'origan séché
- sel et poivre

## PRÉPARATION

- 1 - Délayez la levure dans l'eau tiède et faites reposer pendant 10 minutes.
- 2 - Mélangez la farine et le sel puis versez-les dans la cuve d'un robot, muni du crochet.
- 3 - Ajoutez l'huile et la levure. Prenez bien soin à ce que la levure ne rentre pas en contact direct avec le sel, sinon cela diminuerait considérablement la poussée de la pâte.

- 4 - Travaillez la pâte pendant 8 minutes à vitesse moyenne. Vous pouvez également le faire à la main, cette tâche sera plus fatigante mais tout à fait réalisable.

- 5 - Couvrez la pâte d'un torchon propre et faites-la reposer dans un endroit chaud (près de 25°C) pendant 1 heure. La pâte doit doubler de volume, elle sera ensuite prête à l'emploi.

*J'espère que vous prendrez le temps de réaliser cette recette. En effet, lorsque vous l'aurez goûté vous ne pourrez plus vous en passer. Une recette à préparer en famille, pour le plus grand plaisir des grands et des enfants.*

Magali

*Bon appétit !*

# IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

UNE TRAVERSÉE  
AU COEUR DE  
L'INGÉNIOSITÉ  
MARITIME



SE RASSEMBLER

S'ÉMERVEILLER

EXPLORER

## IMERTIUM – CENTRE D'INTERPRÉTATION DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE.

### COMMENT EST NÉ IMERTIUM ?

En 2020, un groupe citoyen, porté par la communauté portuaire, encadré d'experts, d'historiens et de professionnels ont décidé de faire émerger dans la cité phocéenne, un lieu unique, innovant, culturel, pédagogique, dédié au savoir-faire maritime en Méditerranée.

### UN FUTUR LIEU POUR PLONGER AU COEUR DU PATRIMOINE MARITIME

D'une surface globale de **5000 m<sup>2</sup>** d'exploration dans l'univers maritime méditerranéen dont 3600m<sup>2</sup> de parcours culturel et d'expérimentation et 1400m<sup>2</sup> de découvertes scientifiques et techniques.

Un véritable centre culturel d'immersion où la mer Méditerranée se raconte et se vit à travers ses patrimoines, ses cultures et ses savoirs.

**Ici, l'expérience passe par la découverte et l'expérimentation :**

- Un parcours de visite immersif mettant en scène l'ingéniosité maritime Méditerranéenne à travers des collections remarquables
- Un lieu de découvertes et d'expérimentations pour le public jeune avec des ateliers pédagogiques
- Des expositions permanentes et temporaires

### UN ESPACE CULTUREL UNIQUE

Conçu comme un centre d'interprétation des patrimoines maritimes, IMERTIUM offre au public :

**Un lieu vivant, ouvert à tous, où la Méditerranée devient un terrain d'exploration collective.**





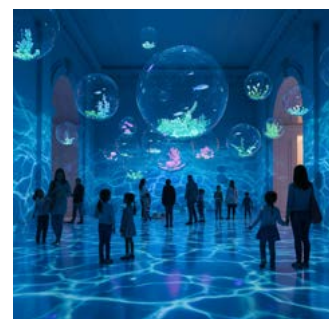
### UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET PROFESSIONNEL

**IMERTIUM est aussi un espace de réflexion et d'innovation, pensé pour les chercheurs, les entreprises et les acteurs économiques :**

- Une offre conférence de 1 400m<sup>2</sup> à disposition des acteurs économiques
- Un auditorium de 200 places assises et 400 debouts à disposition des acteurs économiques
- 400m<sup>2</sup> de salles de réunion et espaces de coworking
- Espace événementiel en liaison directe avec le Centre Culturel immersif

**UN PÔLE SCIENTIFIQUE spécialisé dans les thématiques cruciales de notre temps :**

- l'environnement méditerranéen,
- la santé à travers le monde marin et sous-marin, l'impact des activités humaines sur les écosystèmes.



### REJOIGNEZ-NOUS DANS UN PROJET VISIONNAIRE ET COOPÉRATIF POUR LA MÉDITERRANÉE

Bien plus qu'un espace culturel, **IMERTIUM est un projet ambitieux** porté par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC).

**En investissant dans IMERTIUM**, vous participez à un projet porteur de retombées économiques et culturelles majeures.

**Implanté dans le port de la cité phocéenne, IMERTIUM attirera plus de 300.000 visiteurs chaque année.**

Un parcours de visite alliant des pièces muséographiques majeures, l'immersion dans des technologies avant-gardistes, dont le fil conducteur est le génie humain.

### ÊTRE ACTEUR DU PROJET

Ensemble, faisons d'IMERTIUM un moteur de développement pour la région et un héritage pour les générations futures.

**LE PRINCIPE COOPÉRATIF : 1 ASSOCIÉ = 1 VOIX**

**CE PROJET SE FERA MAIS PAS SANS VOUS !**




# La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

**LA GAZETTE d'IMERTIUM** est éditée chaque mois par des bénévoles, elle est soutenue par **l'association LA NAVALE**, seul lieu dédié à la réparation navale à Marseille.

**Pour vous abonner à La Gazette et la recevoir gratuitement** chaque mois par mail, inscrivez-vous sur notre site :



[www.imertium.fr/la-gazette/](http://www.imertium.fr/la-gazette/)

POUR NOUS CONTACTER

[lagazette@imertium.fr](mailto:lagazette@imertium.fr)

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

[www.imertium.fr](http://www.imertium.fr)



## IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

---

**Direction éditoriale :** Bruno Terrin

**Direction artistique & maquette :** Géraldine Gévaudan

**Ont participé à ce numéro :** Mélanie Matarese, le Professeur Mustapha EL-KHAYAT, Marie-Josèphe Moncorgé, Bruno Terrin, Jean-Noël Beverini, Magali Ancenay.

**Crédits photos - Couverture :** Photo 1 : ©med25 - [www.med25belespoir.org](http://www.med25belespoir.org)

Photo 2 : Portrait de J-M Gassend/ Évocation de Marseille (Parcours archéologique) (©photo : IRAA).  
Retouchée par Géraldine Gévaudan.

Photo 3 : © Magali Ancenay - [www.quatresaisonsaujardin.com](http://www.quatresaisonsaujardin.com)