

La Gazette

Octobre 2025 N°48

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



La Gazette a 4 ans



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Cervantès à Alger

Par Adlène Meddi

4-6

On ne dérange pas impunément « rais el-marsa » de rabat pendant sa « n'zaha ».

Par Abdelfattah Bouzoubaa

7-8

Marseille: 1^{ère} escale pour le cargo à voiles Neoliner Origin

Par la rédaction

9

Les vagues scélérates

Par Bruno Terrin

10-11

PORTRAIT

Philippe V, roi d'Espagne

Par la rédaction

12

ACTUALITÉS

Le Bathyscaphe FNRS II

Par Bruno Terrin

13

Toulon : la transformation en musée de l'ancien SNA Casabianca

Par la rédaction

14

RECETTE

Morue à la Sauce Puttanesca

Par Magali Ancenay - Quatre saisons au jardin

15

IMERTIUM

Par la rédaction

16-17

LA GAZETTE

Qui sommes-nous ?

18

Au lancement de La Gazette, l'objectif était de tenir 6 mois, nous en sommes à 48 !

Ce web magazine est né d'une volonté : donner la parole à celles et ceux qui défendent le patrimoine maritime matériel, immatériel en Méditerranée.

Cet héritage reçu, que nous devons préserver et transmettre.

Au fil des éditions, la Gazette s'est affirmée dans ses choix rédactionnels, a structuré ses rubriques, en traitant des articles liés à notre patrimoine, passé, présent, futur, mais également de l'actualité, tracer le portrait d'un personnage contemporain ou historique et transmettre une recette méditerranéenne.

Un numéro hors série a été édité, sur la venue du pape François à Marseille, d'autres sont en cours de rédaction et en projet.

L'équipe rédactionnelle s'est étoffée, avec l'arrivée de Mélanie Matarese, d'Adlène Meddi, de Magali Ancenay, qui ont rejoint Marie-Josèphe Moncorgé, Jean-Noël Beverini, Mustapha El-Khayat, Daniel Frot ... celles et ceux qui témoignent.

En cet anniversaire, notre reconnaissance va à celles et ceux qui relisent, diffusent et illustrent la Gazette, plus particulièrement Géraldine Gévaudan qui fait depuis plus de 2 ans un énorme travail de conseil rédactionnel, de communication, de mise en page, apportant une touche artistique et professionnelle.



La Gazette est gratuite, ne reçoit pas de financement, subventions, les auteurs, acteurs, intervenants sont bénévoles. Elle est soutenue par l'association d'intérêt général La Navale et la SCIC IMERTIUM.

Nous tenons à vous remercier, lectrices, lecteurs, dont l'attachement fait la force et la poursuite de ce média.

Merci à tous de cultiver cette énergie rédactionnelle, vitale pour continuer à avancer, à questionner, bousculer et à rêver ensemble.

Quatre ans, c'est l'âge de la confiance et des envies nouvelles.

Puisse la Gazette continuer à ouvrir la voie, attiser la curiosité, provoquer l'échange et porter haut les voix de notre patrimoine maritime en Méditerranée.

Bonne lecture, longue Vie à la Gazette !



CERVANTÈS À ALGER

À L'OCCASION DE LA SORTIE DU FILM CERVANTÈS AVANT DON QUICHOTTE D'ALEJANDRO AMENÁBAR, RETOUR DANS LE TEMPS SUR L'UN DES ÉPISODES LES PLUS MÉCONNUS MAIS DÉCISIFS, DE LA VIE DE L'ÉCRIVAIN ESPAGNOL : SES CINQ ANNÉES DE CAPTIVITÉ À ALGER.

Sur les hauteurs du quartier de Belouizdad (ex-Belcourt), au cœur d'Alger, lieu de naissance d'Albert Camus, un autre écrivain a marqué sa présence. Derrière une stèle commémorant son passage par ce lieu étrange, on découvre un enchevêtrement de grottes peu profondes.

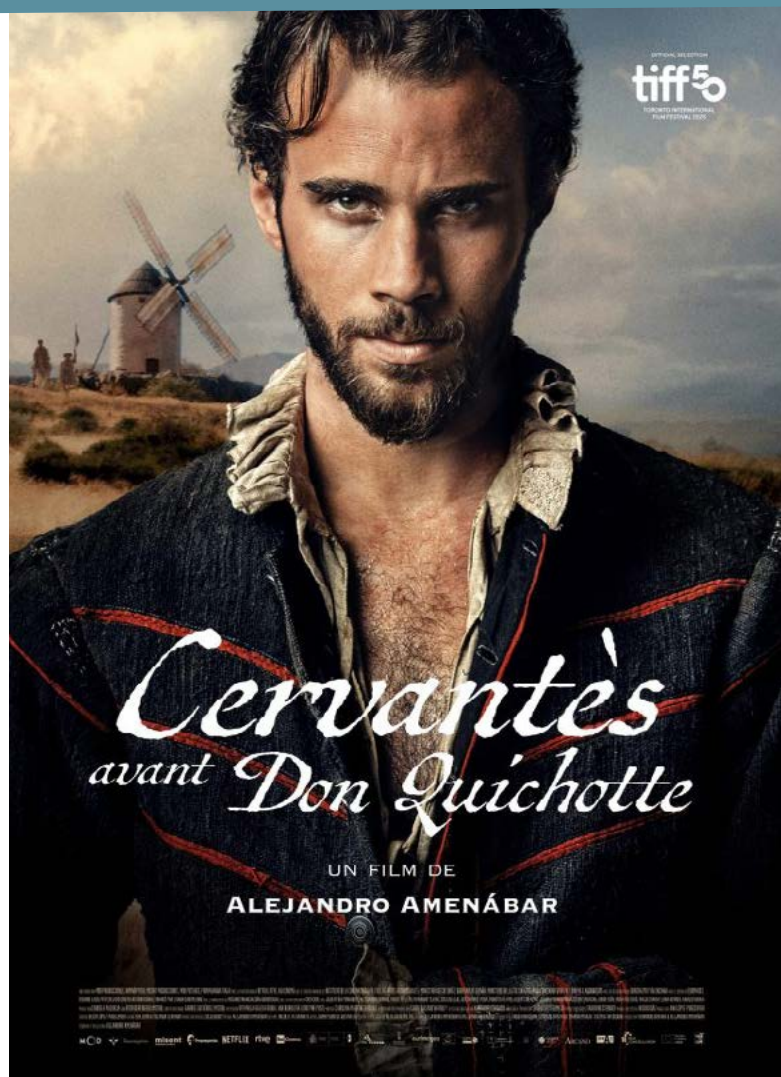
C'est ici, en 1577, que se réfugia Miguel de Cervantès lors d'une de ses tentatives d'évasion des geôles algéroises.

Près de cinq siècles plus tard, ces années de captivité retrouvent une résonance singulière avec la sortie en France du film *Cervantès avant Don Quichotte*, réalisé par Alejandro Amenábar. Le cinéaste espagnol y retrace le destin du soldat devenu captif à Alger, bien avant qu'il ne soit le génial auteur du *Don Quichotte*.

• RETOUR SUR CETTE INCROYABLE HISTOIRE.

Le 26 septembre 1575, au large des côtes catalanes, la galère *Sol*, qui transportait Miguel de Cervantès Saavedra entre Naples et l'Espagne, fut attaquée par trois galiotes barbaresques commandées par le redoutable corsaire Arnaute Mami. Cette journée marqua le début de l'un des épisodes les plus déterminants de la vie de l'écrivain : cinq années de captivité à Alger qui transformeraient à jamais sa vision du monde et nourriront son génie littéraire.

Cervantès rentrait alors de la bataille de Lépante (1571), où il avait combattu contre la flotte ottomane, perdant l'usage de sa main gauche – ce qui lui valut le surnom d'« estropié de Lépante ». Porteur de lettres de recommandation de don Juan d'Autriche et du duc de Sessa, il espérait obtenir une promotion militaire en Espagne.



Affiche du film *Cervantès avant Don Quichotte*.

Ces documents, loin de lui faciliter la tâche, scellèrent son destin : les corsaires algérois, reconnaissant en lui un personnage d'importance, fixèrent sa rançon au prix exorbitant de 500 écus d'or !

Au XVI^e siècle, Alger était devenue le cœur névralgique de la course barbaresque en Méditerranée occidentale. Intégrée à l'Empire ottoman depuis 1518, la Régence d'Alger était gouvernée par des deys qui pouvaient se prévaloir d'une très large autonomie. La ville abritait une population cosmopolite où se côtoyaient Turcs, Maures, renégats européens convertis à l'islam, et une importante population d'esclaves chrétiens estimée à près de 25 000 personnes.

CERVANTÈS À ALGER

Cette société complexe reposait sur l'économie de la course et de l'esclavage. Les bagnos – ces prisons où étaient détenus les captifs chrétiens – constituaient de véritables microcosmes sociaux. Les esclaves y étaient classés selon leur fortune présumée et leurs compétences : les plus riches étaient traités avec une relative clémence dans l'espoir d'une rançon substantielle, tandis que les autres étaient astreints aux travaux les plus pénibles.

Cervantès fut d'abord la propriété d'Arnaut Mami, puis du renégat grec Hassan Pacha, qui devint dey d'Alger en 1577. Détenu principalement au bagno du dey, l'écrivain découvrit un univers où se mêlaient la cruauté et la solidarité, le désespoir et l'ingéniosité. Les témoignages de l'époque, notamment les *Topographia* e *Historia General de Argel* d'Antonio de Sosa, nous permettent de reconstituer le quotidien de ces captifs.

Les journées commençaient avant l'aube par l'appel dans la cour centrale du bagno. Les esclaves étaient ensuite répartis selon leurs affectations : construction de fortifications, travail dans les jardins, service domestique, ou encore activités artisanales pour les plus qualifiés. Cervantès, grâce à son éducation et à son statut, put éviter les travaux les plus harassants et exercer parfois des fonctions de commissionnaire ou d'intermédiaire.

La nourriture était frugale : pain d'orge, olives, et occasionnellement un peu de viande ou de légumes. Les conditions sanitaires déplorables favorisaient la

propagation des maladies. Seule l'espérance de la liberté, entretenue par les négociations de rançon et les récits d'évasions, permettait de supporter cette existence.

Ce qui distingue Cervantès parmi ses compagnons d'infortune, c'est son tempérament de meneur et son refus de la résignation. Dès ses premiers mois de captivité, il organisa plusieurs tentatives d'évasion qui révèlent autant son courage que sa capacité d'organisation.

La première tentative, en 1576, consistait à rejoindre Oran par voie terrestre avec plusieurs compagnons. Trahi par un guide local, le groupe fut capturé. Cervantès assumait seul la responsabilité de l'entreprise, épargnant ainsi ses complices de représailles.

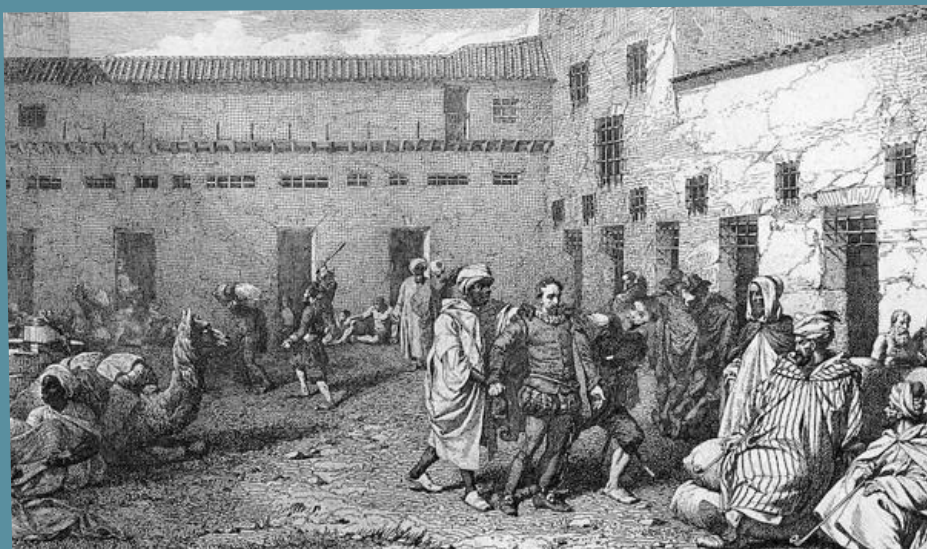
L'année suivante, il conçut un plan plus audacieux : créer une cache dans une grotte près d'Alger, où plusieurs captifs pourraient se dissimuler en attendant l'arrivée d'une galère espagnole. Pendant plusieurs mois, quatorze hommes vécurent dans cette cachette citée plus haut, nourris secrètement par le jardinier chrétien Juan et par un Algérois compatissant. Mais là encore, une dénonciation fit échouer le projet. Cette fois, Hassan Pacha menaçait Cervantès du pal (empalement), mais épargna finalement sa vie, sans doute dans l'espoir de préserver la valeur de sa rançon.

Ces années d'épreuve furent aussi celles d'un apprentissage humain exceptionnel. Cervantès côtoya une humanité diverse : des renégats européens devenus corsaires redoutables, des marchands juifs servant d'intermédiaires, des religieux trinitaires et mercédaires (des ordres catholiques fondés au Moyen-Âge et dédiés à la rédemption des captifs) venus négocier des rachats, des aventuriers de toutes nationalités. Il observa les mécanismes du pouvoir, les stratégies de survie, la noblesse et la bassesse humaines dans leurs manifestations les plus extrêmes.

Cervantès conduit devant Hassan Pacha, roi d'Alger.



CERVANTÈS À ALGER



Prison royale des Bains, caution du roi d'Alger en 1575.

Cette expérience nourrit sa compréhension de la condition humaine et sa tolérance religieuse remarquable pour l'époque.

Dans ses œuvres ultérieures, les personnages musulmans ne sont jamais caricaturés : ils possèdent leur propre dignité et leurs motivations complexes. Cette nuance, rare dans la littérature espagnole de l'époque, trouve sa source dans ces années algéroises.

En 1580, les efforts conjugués de sa famille, de l'ordre des Trinitaires et de riches bienfaiteurs permirent enfin de réunir la somme nécessaire à sa **rançon**. Le prix avait été progressivement ramené à 300 écus d'or, somme encore considérable qui ruina pratiquement la famille Cervantès.

Fray Juan Gil, commissaire de l'ordre des Trinitaires, négocia personnellement avec Hassan Pacha. La libération s'effectua dans l'urgence : Cervantès devait embarquer sur une galère pour Constantinople, où ses chances de liberté auraient été nulles. Il fut littéralement arraché au navire quelques heures avant le départ.

Le 19 septembre 1580, après cinq ans de captivité, Miguel de Cervantès retrouvait la liberté. Il débarqua à Dénia le 27 octobre, transformé par cette expérience qui avait façonné son caractère et enrichi sa vision du monde.

L'influence de la captivité algéroise sur l'œuvre cervantine est considérable. Le *Don Quichotte* regorge de références à cette période : l'histoire du Captif (chapitres 39-41 de la première partie) constitue un récit à peine transposé de son expérience personnelle. Les Nouvelles exemplaires comportent également plusieurs récits inspirés de cette époque, notamment *L'Amante libérale* et *Le Colloque des chiens sans parler du Pacte d'Alger*.

Plus profondément, cette expérience de l'altérité et de l'adversité a nourri l'humanisme cervantin. L'auteur développe une vision complexe de l'héroïsme, où la grandeur ne réside pas dans la gloire militaire mais dans la résistance quotidienne à l'adversité et la préservation de sa dignité humaine.

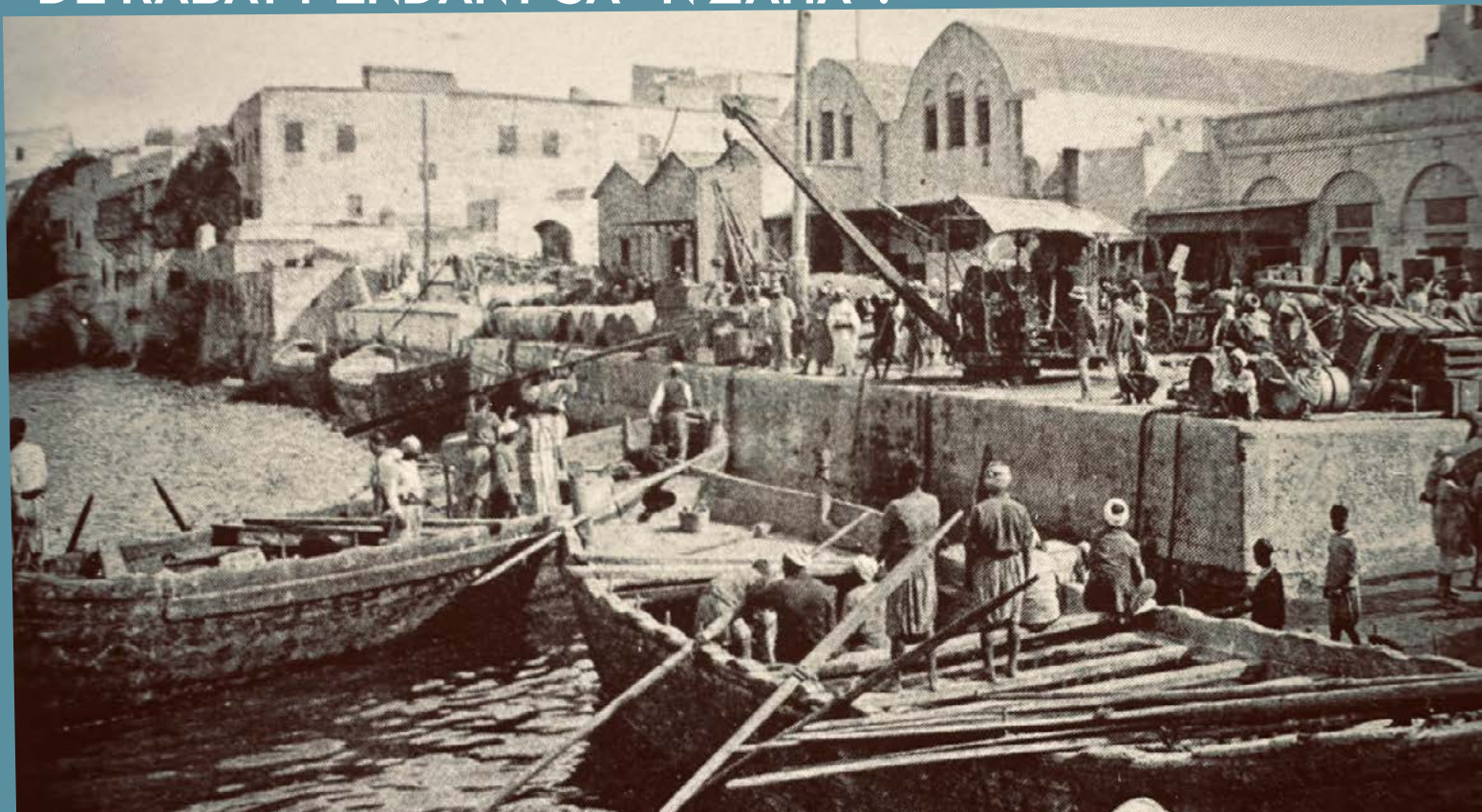
Don Quichotte lui-même, dans son obstination face à un monde qui ne le comprend pas, porte quelque chose de l'esprit de résistance que Cervantès manifesta durant sa captivité.



Julio Pena dans « Cervantès avant Don Quichotte », d'Alejandro Amenabar.

Ainsi, les années d'Alger ne furent pas seulement une parenthèse dans la vie de l'écrivain : elles en constituèrent le creuset, transformant un soldat blessé en observateur lucide de l'âme humaine et en créateur de l'un des mythes les plus durables de la littérature mondiale.

ON NE DÉRANGE PAS IMPUNÉMENT «RAIS EL-MARSA» DE RABAT PENDANT SA «N'ZAHA».



AU 19^E SIÈCLE, LE PORT DE RABAT OCCUPAIT UNE PLACE MODESTE PARMİ LES PORTS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE DU MAROC. SA RADE FORAINE QUI N'OFFRE AUCUN ABRI CONTRE LA HOULE ET LE VENT N'ÉTAIT PAS ÉTRANGÈRE À CETTE SITUATION.

Cependant, bon an mal an, le port de Rabat accueillait une centaine de navires qui chargeaient et déchargeaient plusieurs dizaines de milliers de tonnes à l'embouchure de l'Oued Bou-Regreg, ou sur la rade foraine lorsque les conditions météorologiques le permettaient.

Les grands commerçants et les agents consulaires disaient à qui voulait les entendre que si le port de Rabat rapportait si peu au Trésor Chérifien, c'était à cause du fonctionnement défectueux des services du port et non pas seulement à cause de la barre qui obligeait les navires à attendre sur rade que l'amélioration des conditions météorologiques permette la sortie en mer des barques servant au déchargement et au chargement des navires.

Les grands commerçants et les agents consulaires disaient que si le port de Rabat rapportait si peu au Trésor, c'était non seulement à cause de la barre qui obligeait les navires à attendre sur rade, mais également à cause du fonctionnement défectueux des services du port.

Aux représentants du Makhzen, ils disaient que si la qualité des services rendus aux navires était améliorée, cela aurait un impact positif important sur le commerce du pays et augmenterait sensiblement les recettes du Trésor Chérifien.

De leur côté, les agents des armateurs sollicitaient l'intervention du Makhzen pour augmenter la rapidité des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ils disaient que le nombre insuffisant de barques et leur disponibilité aléatoire, avaient pour conséquence la prolongation de la durée d'escale des navires et le renchérissement du coût du fret.

Ces barques en bois construites localement appartenaient au Makhzen. Elles avaient une capacité de chargement d'une vingtaine de tonnes et faisaient, lorsque le temps était maniable, 2 à 4 voyages par jour entre le navire sur rade et le quai. Elles étaient manœuvrées à la rame par un équipage de 16 marins placés sous les ordres de Rais al Qareb (patron de barque). Les patrons de barques étaient sous les ordres de Rais El-Marsa (commandant du port).

ON NE DÉRANGE PAS IMPUNÉMENT «RAIS EL-MARSA» DE RABAT PENDANT SA «N'ZAHA».

Les marinières étaient rémunérés sur le prix des voyages effectués entre le navire sur rade et le quai.

SENSIBILISÉ AUX DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES COMMERÇANTS ET LES ARMATEURS, LE SULTAN HASSAN 1ER AVAIT ORDONNÉ QUE RAIS EL-MARSA AUGMENTE LE NOMBRE DE BARCASSES EN SERVICE ET AMÉLIORE LA CADENCE DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT DES NAVIRES SUR RADE.

En 1890, des instructions furent même données pour maintenir en permanence huit barcasses en état de prendre la mer.

De nouvelles barcasses ont été construites, mais faute d'entretien régulier, il n'y en avait jamais que trois ou quatre en état de navigabilité. De plus, de l'avis des agents consulaires, les ordres du Makhzen se heurtaient à l'inertie des fonctionnaires et au peu de zèle des équipages des barcasses.

Or, l'accroissement des échanges commerciaux du Royaume et l'amélioration des recettes du Trésor Chérifien nécessitaient non seulement des équipements mais également la diligence des fonctionnaires du port et des équipages des barcasses.

Mais force était de constater que les remontrances régulièrement adressées par le Grand Vizir aux fonctionnaires du port de Rabat n'augmentaient pas leur zèle dans l'accomplissement de leurs tâches.

J. Caillé rapporte dans « La petite histoire de Rabat » que : « ...les Oumana (Receveurs) des Douanes montraient de la bonne volonté, mais ils n'avaient aucun pouvoir sur le Rais du port et son Khalifa (adjoint) de qui venait tout le mal. Ceux-ci étaient parfois du reste singulièrement choisis. En 1887 on nomme Rais du port de Rabat un homme qui n'avait jamais navigué et qui (disait-on) exerçait le métier de cordonnier...

Ce marin improvisé avait d'ailleurs une façon toute particulière de remplir ses obligations.



Le Sultan Moulay Hassan ben Mohammed (1836 – 1894) va régner sur l'Empire chérifien 21 ans durant.

Un matin de Juin 1891, alors que le vapeur « Moselle » de la Compagnie Paquet était arrivé en rade, il quitta la ville avec tous ses matelots pour une N'zaha (partie de campagne) dans les environs. »

Après des démarches auprès de l'Amine (Receveur) des Douanes et du Pacha de la ville, le Consul français obtint que Rais El-Marsa et ses marinières reviennent au port.

« Ceux-ci armèrent une barcasse mais ne firent qu'un seul voyage à la « Moselle », puis furieux d'avoir été dérangés pendant leur N'zaha, ils retournèrent aussitôt à leurs plaisirs, sans tenir compte des protestations du représentant de la Compagnie Paquet... ».

Pouvait-on en vouloir aux marinières qui avaient tendance à préférer les N'Zaha (parties de campagne) sur les rives de l'Oued Bou-Regreg à la manœuvre dangereuse des barcasses pour franchir la barre du même Oued ?



La Petite Histoire de Rabat.
Edition originale.
Joseph CAILLÉ, Edité par
Chérifienne d'Édition et de
Publicité (C.E.P.), 1950.

MARSEILLE: 1 ÈRE ESCALE POUR LE CARGO À VOILES NEOLINER ORIGIN



Neoliner Origin Marseille CMA.

APRÈS AVOIR QUITTÉ LE CHANTIER DE CONSTRUCTION NAVALE TURC RMK MARINE, POUR SON VOYAGE INAUGURAL, LE NEOLINER ORIGIN A CHARGÉ 315 VÉHICULES DANS LE PORT DE BASTIA.

Entré le 6 octobre 2025, en rade de Marseille, avec toutes ses voiles déployées, offrant un spectacle maritime remarquable sous la lumière matinale, il a débarqué les véhicules, démontrant ainsi sa capacité opérationnelle de cargo roulier (RoRo).

Plus grand cargo à voile industriel du monde, sa propulsion principale est éolienne, avec deux mâts en carbone, équipés de voiles rigides SolidSail d'environ 3.000 m², repliables lors des opérations portuaires.

Le Neoliner Origin, de l'armement Neoline Armateur, adopte un mode de fonctionnement combiné voile + moteur.

En situation de vent faible ou défavorable, la propulsion mécanique (système diesel-électrique de 4.000 kW) complète la force vélique, garantissant la vitesse commerciale d'environ 11 nœuds.

Cette synergie est pilotée par un système de routage météorologique intelligent permettant d'optimiser les trajets en exploitant au mieux les régimes de vent.

Sa consommation de carburant fossile est cinq fois inférieure par rapport aux cargaisons classiques et génère 80% d'émissions polluantes en moins.

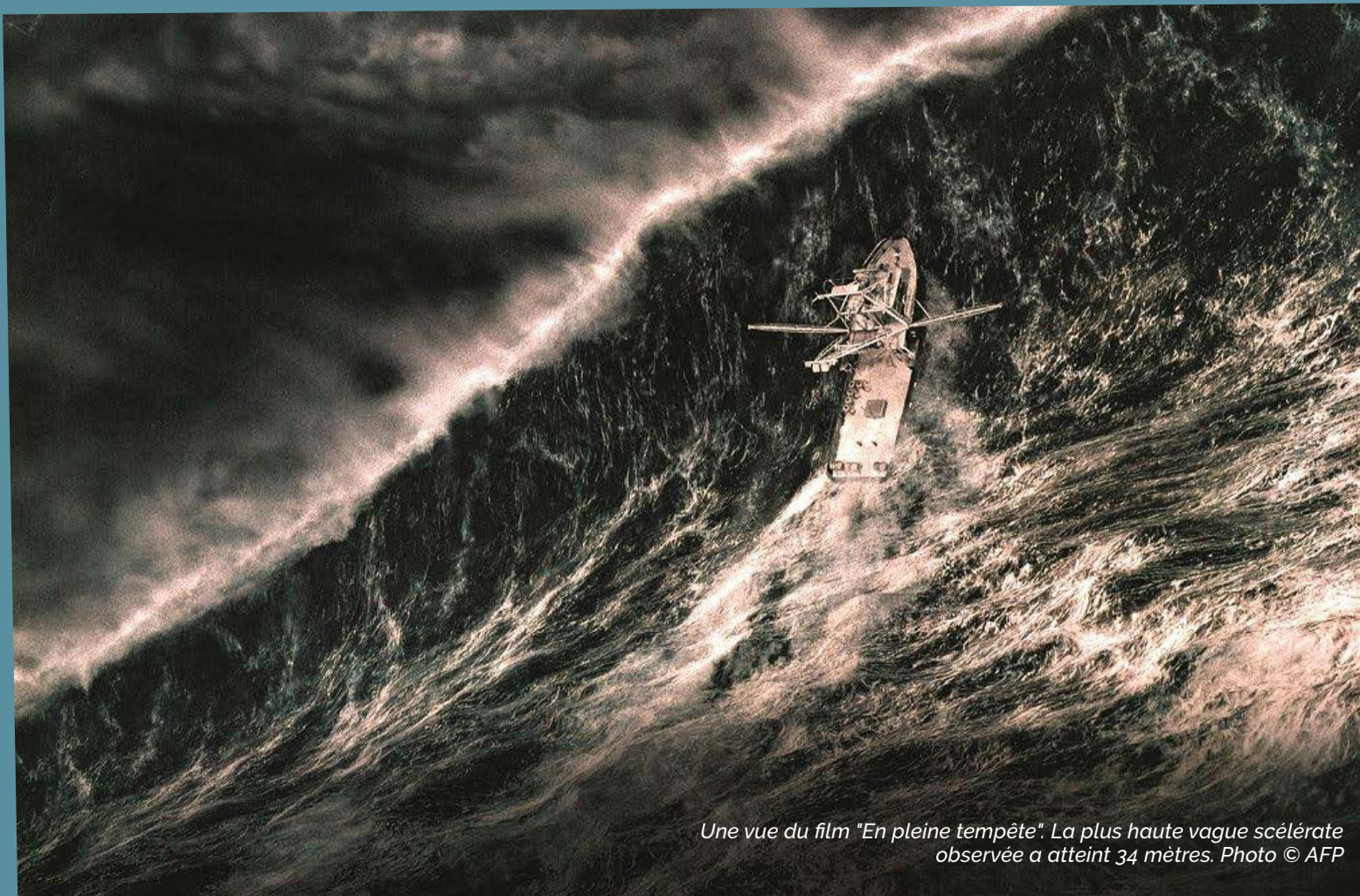
Le navire peut transporter jusqu'à 5.300 tonnes de fret, notamment des conteneurs, véhicules et colis divers. Il peut également accueillir jusqu'à 12 passagers, plus des 13 membres d'équipage.

Cette opération a été suivie par une visite des responsables de CMA CGM, partenaire, investisseur du projet, qui ont montré un fort soutien à cette innovation dans la décarbonation du transport maritime.

L'événement a rencontré un accueil chaleureux de la part des acteurs locaux de la communauté portuaire et du transport, soulignant l'intérêt croissant pour des solutions écologiques dans le domaine maritime.

Après cette escale, le Neoliner Origin a repris sa route vers son port d'attache, Saint-Nazaire, pour préparer sa première traversée transatlantique.

Moment symbolique pour la communauté maritime française et pour la promotion du transport maritime durable à la voile, Marseille confirme son intérêt pour ce projet novateur, qui conjugue les traditions maritimes aux avancées technologiques modernes, pour réduire l'empreinte carbone du fret maritime.



Une vue du film "En pleine tempête". La plus haute vague scélérate observée a atteint 34 mètres. Photo © AFP

LES VAGUES SCÉLÉRATES SONT DES MURS D'EAU GÉANTS, SOUDAINS, QUI PEUVENT DÉPASSER 20 À 30 MÈTRES ET SURGIR SANS PRÉVENIR EN PLEINE MER, DÉPASSANT LE DOUBLE DES VAGUES ENVIRONNANTES. LEUR FORMATION RÉSULTE D'UNE COMBINAISON DE MÉCANISMES PHYSIQUES COMPLEXES.

Elles ont longtemps hanté l'imaginaire maritime, tant en Méditerranée qu'ailleurs.

• TÉMOIGNAGES ET INTERPRÉTATIONS ANCIENNES

Dans l'Antiquité, des textes d'Homère, Pliny l'Ancien, rapportaient le récit de vagues subites, monstrueuses, surgissant en mer calme, sans raison, évoquant des « montagnes d'eau », perçues comme de mystérieux châtiments divins, déclenchant la fureur des dieux, anomalies impénétrables, faute de compréhension physique à l'époque.

Au XIX^e siècle, les témoignages de capitaines, comme Dumont d'Urville, faisaient état de « vagues de 20 à 30 mètres surgissant de nulle part », jugées fantaisistes par les scientifiques, jusqu'à la confirmation scientifique récente.

• UN PHÉNOMÈNE AUJOURD'HUI EXPLIQUÉ

La première découverte scientifique confirmée d'une vague scélérate date du 1^{er} janvier 1995 en mer du Nord. Cette vague, appelée la "vague Draupner" ou vague du Nouvel An, a été contrôlée directement par des capteurs laser installés sur la plateforme pétrolière Draupner, située au large de la Norvège.

LES VAGUES SCÉLÉRATES

La hauteur de cette vague exceptionnelle a atteint **25,6 mètres**, alors que la mer environnante enregistrait des vagues d'environ 11 mètres seulement, fournissant ainsi la première preuve scientifique tangible que ces vagues géantes, longtemps considérées comme des mythes maritimes, étaient bien réelles.

Les scientifiques sont parvenus à expliquer la formation de ces vagues extrêmes. Contrairement aux tsunamis, liés aux séismes, **elles naissent de l'océan lui-même, par l'interaction de la houle ordinaire, des courants et des reliefs sous-marins.**

Des recherches récentes, en 2025, menées sur 27.500 enregistrements en mer du Nord, pendant 18 ans, ont remis en cause ce seul modèle scientifique et identifié **deux effets majeurs entraînant la formation des vagues scélérates dans la nature :**

- **FOCALISATION LINÉAIRE** : différentes vagues, de vitesses et directions variées, peuvent arriver au même endroit et s'additionner. Cette superposition temporaire crée une crête anormalement haute (phénomène d'interférence constructive).

- **DÉFORMATION NON LINÉAIRE** : les crêtes, sous l'effet des lois physiques de l'océan, s'accroissent tandis que les creux s'aplatissent, ce qui peut augmenter la hauteur des crêtes de 15 à 20%

LES VAGUES SCÉLÉRATES SONT DES MANIFESTATIONS EXTRÊMES DE LA DYNAMIQUE DES VAGUES, PROVOQUÉES PAR LA COÏNCIDENCE RARE MAIS POSSIBLE DE PLUSIEURS PHÉNOMÈNES PHYSIQUES, AUJOURD'HUI OBSERVÉS; ELLES SONT MODÉLISÉES ET EXPLIQUÉES.



La Grande Vague de Kanagawa, probablement la première représentation d'une vague scélérate, d'après Hokusai, 1930.

DES MURS D'EAU DANS LA MÉDITERRANÉE

Le 14 février 2005, sur la traversée Tunis-Barcelone, un paquebot a été fortement endommagé par une vague scélérate en Méditerranée.

Le 2 mars 2010, dans le Golfe du Lion, au large de l'Espagne, le paquebot « Louis Majesté », en route entre Barcelone et Gênes, a été frappé par trois vagues scélérates d'environ 9 mètres de haut. Deux passagers sont morts, des dizaines ont été blessés. L'événement s'est produit par temps relativement calme, ce qui a favorisé l'attention médiatique et le classement comme « vagues scélérates » plutôt que houle ordinaire.

Bien que mer semi-fermée, la Méditerranée n'échappe pas à ces vagues géantes, certaines zones sont particulièrement favorables à la formation de vagues scélérates du fait des interactions complexes entre vents, houle, courants et configuration bathymétrique.

Le Golfe du Lion, la route entre la Corse et le continent, le large de l'Espagne, sont des zones les plus remarquées où des conditions météorologiques violentes et rapides, combinées à une topographie particulière, font ressortir la formation de murs d'eau gigantesques.

Aujourd'hui, la communauté maritime sait que le « mythe » des vagues scélérates est une réalité physique. Les modèles de prévision s'affinent, mais le caractère exceptionnel de l'événement impose toujours prudence et humilité en mer.

NÉ LE 19 DÉCEMBRE 1683 AU CHÂTEAU DE VERSAILLES, PHILIPPE EST LE FILS CADET DU GRAND DAUPHIN LOUIS DE FRANCE ET PETIT-FILS DE LOUIS XIV. IL PORTE INITIALEMENT LE TITRE DE DUC D'ANJOU.

En 1700, à la mort de Charles II d'Espagne, sans héritier, Philippe est choisi par testament pour lui succéder.

Il quitte alors la France pour devenir roi d'Espagne sous le nom de Philippe V, fondant ainsi la dynastie bourbonnienne en Espagne, succédant à la maison des Habsbourg.

Son accession au trône déclenche la guerre de Succession d'Espagne, car l'empereur Léopold Ier du Saint-Empire revendique aussi la couronne.

Philippe V finit par être reconnu roi après ce conflit.

En 1724, Philippe abdique brièvement en faveur de son fils aîné Louis Ier, qui meurt quelques mois plus tard, ce qui fait remonter Philippe V sur le trône jusqu'à sa mort en 1746.

Son fils Ferdinand VI lui succède.

Philippe V est connu pour ses réformes importantes, notamment les décrets de Nueva Planta qui unifient administrativement l'Espagne en supprimant les privilèges régionaux et instaurent un modèle centralisé inspiré de la France.

Il modernise aussi l'armée et la marine espagnoles, favorise le commerce transatlantique, et fait de la marine une puissance régénérée.



*Portrait de Philippe V d'Espagne par Louis-Michel van Loo.
Madrid, musée du Prado.*

Il se marie deux fois : d'abord avec Marie-Louise de Savoie puis avec Élisabeth Farnèse, avec qui il a plusieurs enfants, dont Charles III, futur roi d'Espagne et duc de Parme.

Il souffre de troubles psychiques, ce qui a limité sa capacité à gouverner personnellement à certains moments, sa femme et ses ministres jouant alors un rôle très influent.

Philippe meurt le 9 juillet 1746 à Madrid. C'est la fin du plus long règne de l'histoire espagnole.

Il est enterré au palais de San Ildefonso, rompant avec la tradition d'Enterrement à l'Escorial.



© Mer Et Marine - Jean-Louis Venne

CÉLÈBRE SOUS-MARIN EXPÉRIMENTAL, CONSTRUIT À TOULON EN 1951, LE BATHYSCAPHE FNRS III VA BIENTÔT RETROUVER UNE SECONDE JEUNESSE. EXPOSÉ DEPUIS DES DÉCENNIES DANS LES JARDINS DE LA TOUR ROYALE, À TOULON, IL A BEAUCOUP SOUFFERT DES INTEMPÉRIES, AU POINT D'ÊTRE AUJOURD'HUI TRÈS ABÎMÉ.

Le Musée national de la Marine a donc décidé de lancer une grande restauration et réfléchit aussi à lui trouver un nouveau lieu plus adapté pour le préserver durablement.

CET ENGIN HORS DU COMMUN, LONG DE 15 MÈTRES ET PESANT PLUS DE 40 TONNES, EST ENTRÉ DANS L'HISTOIRE LE 15 FÉVRIER 1954 LORSQU'IL A PLONGÉ À PLUS DE 4000 MÈTRES DE PROFONDEUR AU LARGE DE DAKAR, UN RECORD MONDIAL À L'ÉPOQUE.

À bord de sa petite sphère pressurisée, deux personnes pouvaient explorer les grands fonds marins comme jamais auparavant.

Symbole de la conquête des abysses, le FNRS III a ensuite laissé la place à l'Archimède, un autre bathyscaphe conçu à Toulon, capable de descendre encore plus bas.

Mais malgré ces exploits, le record absolu des Américains dans la fosse des Mariannes en 1960, proche de 11.000 mètres, demeure inégalé.

Aujourd'hui, le FNRS III reste une pièce maîtresse du patrimoine maritime français, sa restauration est l'occasion de redonner vie à un témoin unique de l'aventure humaine dans les profondeurs de l'océan.



Le SNA Casabianca est retiré du service depuis 2023. La coque en attente à Cherbourg. © Photo : Yannick Chenevard

LE SOUS-MARIN NUCLÉAIRE D'ATTAQUE (SNA) BOURGOGNE A ÉTÉ MIS SUR CALE EN 1981 À CHERBOURG. IL A ÉTÉ RENOMMÉ CASABIANCA EN COURS DE CONSTRUCTION, POUR HONORER L'HÉRITAGE DE SON ILLUSTRE PRÉDÉCESSEUR.

Lancé en 1984, admis au service actif en 1987, il sera désarmé en 2023.

Le projet de transformation du Casabianca en musée à Toulon est actuellement à l'étude, avec un accord de principe obtenu des autorités militaires et politiques françaises en octobre 2025.

Ce serait une première pour la ville de Toulon, qui n'a pas encore de bateau visitable, contrairement à Cherbourg ou Lorient.

Pour mémoire, le premier sous-marin Casabianca, mis en service en 1936, est devenu un symbole de la Résistance française.

Le 27 novembre 1942, lors du sabordage de la flotte à Toulon pour empêcher qu'elle tombe aux mains de l'occupant, le sous-marin échappe in extremis à la destruction et réussit à rallier l'Afrique du Nord sous le commandement du capitaine de frégate Jean L'Herminier.

Il réalise sept missions clandestines entre Alger et la Corse de 1942 à 1943 : débarquement d'armes, de munitions, de radios, d'agents de liaison et de commandos, tout en fournissant un appui logistique et stratégique crucial à la libération de l'île.



Le Casabianca à Toulon fin 2020.

MORUE À LA SAUCE PUTTANESCA DE MAGALI ANCENAY



JE VOUS PRÉSENTE LA MORUE À LA PUTTANESCA ET COCOS DE PAIMPOL. ICI, IL S'AGIT DE LA VARIANTE PERSONNELLE DE LA TRÈS CÉLÈBRE RECETTE DE PÂTES DU MÊME NOM. EN FAIT, J'AI CONSERVÉ LES SAVEURS IDENTIQUES, MAIS J'AI REMPLACÉ LES PÂTES PAR LES COCOS DE PAIMPOL QUE J'AFFECTIONNE PARTICULIÈREMENT.

CETTE BAISSÉ DE TEMPÉRATURE NOUS INVITE À SAVOURER DES PLATS MIJOTÉS SUR NOS TABLES. JE VOUS PROPOSE UN PLAT COMPLET ET TRÈS PROTÉINÉ, PARFAIT POUR OUVRIR NOS REPAS D'AUTOMNE AVEC GOURMANDISE.



QUANTITÉ

Pour 4 personnes



PRÉPARATION

15 mn



CUISON

20 mn



©Photo : Magali Anceney - www.quatresaisonsaujardin.com

INGRÉDIENTS

- 250 g de morues désalées ou de filets de cabillaud sans peau et sans arêtes
- 1 cuillère à soupe d'huile d'olive, prévoyez un peu plus pour arroser
- 1 oignon haché
- 1 gousse d'ail, tranchée
- ½ boîte de 50 g de filets d'anchois, égouttés et hachés, (facultatif)
- une petite pincée de flocons de piment d'Espelette
- 1 boîte de 400 g de tomates cerises
- 250 g de cocos cuits et égouttés
- 1 cuillère à soupe de câpres, rincées
- 40 g d'olives noires dénoyautées, coupées en deux
- 3 brins de romarin, feuilles finement hachées

PRÉPARATION

- 1 - Préchauffer le four à 190°C, chaleur tournante 170°C, thermostat 5.
- 2 - Assaisonner la morue, sans trop saler.
- 3 - Chauffer l'huile dans une poêle et faire revenir l'oignon, l'ail et les anchois (si vous en utilisez) pendant 6 à 8 minutes, en remuant de temps en temps, jusqu'à ce qu'ils soient tendres.
- 4 - Ajouter le piment d'Espelette et poursuivre la cuisson 2 mn.
- 5 - Ajoutez les tomates cerises, les haricots cocos cuits, les câpres, les olives, le romarin et un peu d'assaisonnement, puis portez à frémissement. Si votre poêle ne va pas au four, transvasez la sauce dans un petit plat à cet effet.
- 6 - Déposez le cabillaud dans la sauce et enfournez pour 12 minutes, jusqu'à ce que le poisson soit opaque et feuilleté. Arrosez le poisson d'un filet d'huile d'olive avant de servir.

La morue et les haricots apportent à ce plat une grande richesse en protéines, tandis que les légumes et les légumineuses sont une excellente source de fibres. Si vous le souhaitez, omettez les anchois pour réduire la teneur en sel et servez avec du pain croustillant pour saucer.

Magali

Bon appétit !

IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

UNE TRAVERSÉE AU COEUR DE L'INGÉNIOSITÉ MARITIME



SE RASSEMBLER

S'ÉMERVEILLER

EXPLORER

UN FUTUR LIEU POUR PLONGER AU COEUR DU PATRIMOINE MARITIME

D'une surface globale de **5000 m²** d'exploration dans l'univers maritime méditerranéen dont 3600m² de parcours culturel et d'expérimentation et 1400m² 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 PÔLE SCIENTIFIQUE ET PROFESSIONNEL

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

- Une offre conférence de 1 400m² à disposition des acteurs économiques
- Un auditorium (200 places assises, 400 debouts)
- 400m² 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.

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



www.imertium.fr





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 Marseille, **IMERTIUM attirera** plus de 300.000 visiteurs chaque année.

Les premières étapes sont lancées : études, parcours culturel, partenariats...
Et maintenant, **LE PROJET A BESOIN DE VOUS** :

Professionnels, associations, citoyens, partenaires culturels...

*Votre contribution compte.
Votre regard enrichit le cap.
Votre engagement fait exister ce lieu.*

ENSEMBLE, FAISONS NAVIGUER CE LIEU COOPÉRATIF !

IMERTIUM a choisi la plateforme sécurisée COOPHUB pour les SOUSCRIPTIONS :

> PERSONNE MORALE

PATRIMOINE CULTUREL (musées, associations culturelles...) : 5 parts x 50€ = 250€

PATRIMOINE VIVANT (entreprises) :
25 parts x 50€ = 1250€

PATRIMOINE DES SAVOIRS (formation, R&D...) :
25 parts x 50 = 1250€

> PERSONNE PHYSIQUE

CITOYENS, CITOYENNES (particuliers)

1 part = 50€



**BIENVENUE À BORD DE LA SCIC DU PATRIMOINE
MARITIME EN MÉDITERRANÉE.**



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/

POUR NOUS CONTACTER

lagazette@imertium.fr

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

www.imertium.fr



IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

Direction éditoriale : Bruno Terrin

Direction artistique & maquette : Géraldine Gévaudan

Ont participé à ce numéro : Adlène Meddi, Abdelfattah Bouzoubaa,
Bruno Terrin, Magali Ancenay.