

La Gazette

— DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE —

AVRIL 2026

N°54

ARTICLE

Héritage des croisades
dans la cuisine française

PORTRAIT

Marie-Charlotte Belle

ACTU

Hydrocontest à Marseille

EDITO
05

ARTICLES
06

Méditerranée, cœur de la re-mondialisation chinoise

Par Bruno Terrin

10

Héritage des croisades dans la cuisine française

Par Marie Josèphe de Moncorgé

14

Le Grand Saint-Antoine de retour vers le futur

Par Valentin Colombani

16

Entre 2 mers, apprivoiser la peur

Par Prisca Ogouma

PORTRAIT
18

Marie-Charlotte Belle

Par Géraldine Gévaudan

ACTUALITÉS
26

Hydrocontest 2026

Par Marie-Anaïs Gatto

RECETTE
30

Sardines farcies à la chermoula

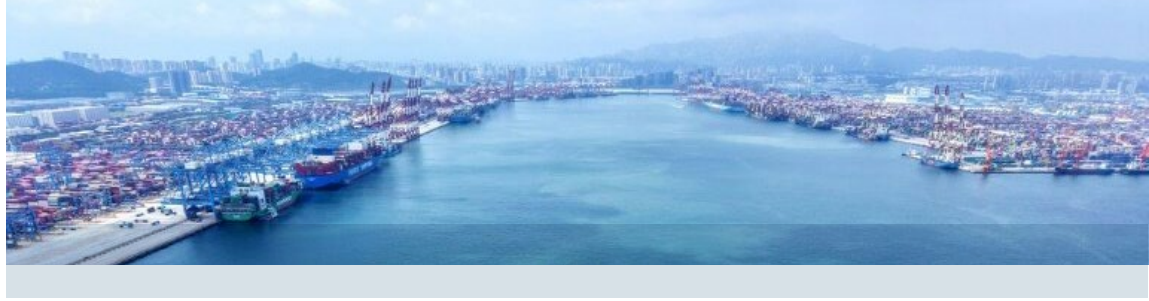
Par Magali Ancenay

32

Embarquez à bord de notre Gazette Maritime

Par la rédaction





En l'espace de quelques décennies, la Chine a profondément transformé l'économie mondiale. La prédiction formulée par Alain Peyrefitte dans son ouvrage « Quand la Chine s'éveillera » apparaît aujourd'hui pleinement réalisée.

Les progrès accomplis depuis mon premier voyage à Shanghai et Pékin, en août 1991, sont particulièrement frappants. À cette époque, les bicyclettes dominaient largement l'espace urbain, reléguant les automobiles aux taxis et quelques privilégiés.

Trente-cinq ans plus tard, la Chine s'impose comme le premier producteur mondial de voitures.

Les transformations industrielles sont tout aussi significatives. Au début des années 1990, Shanghai ne disposait pas d'une production fiable d'eau de Javel, la seule unité existante étant défectueuse. Aujourd'hui, la Chine s'affirme comme « l'usine du monde », occupant une position centrale dans les chaînes de production globales.

Historiquement, l'origine de la Route de la Soie, plutôt des Routes de la Soie, remonte à environ 5.000 av. J.-C., tandis que leur institutionnalisation est généralement située en 126 av. J.-C., sous la dynastie Han.

Ce réseau complexe de routes commerciales relie la Chine à des régions en Asie, en Afrique et en Europe.

Pendant des siècles, ces routes ont structuré les échanges économiques, favorisé les interactions entre civilisations et contribué à la diffusion des grandes traditions religieuses, notamment le bouddhisme, le christianisme et l'islam. Elles sont demeurées actives jusqu'au milieu du XVe siècle.

Dans une perspective contemporaine, les « nouvelles Routes de la Soie », ou Belt and Road Initiative, lancées en 2013 sous l'impulsion de Xi Jinping, s'inscrivent dans une stratégie de projection économique et géopolitique à l'échelle mondiale. Dans ce dispositif, la Méditerranée occupe une position stratégique

en tant qu'espace de convergence des routes maritimes et d'interface entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique.

Marie Josèphe Moncorgé nous rappelle que l'Histoire est souvent travestie, notamment l'histoire culinaire, où certains ouvrages affirment que la cuisine française est un héritage des Croisés. Les Routes de la Soie étaient antérieures et certaines épices étaient déjà utilisées.

Une campagne de fouilles a été opérée l'été dernier sur l'épave du «Grand Saint Antoine», ce navire qui apporta la peste en 1720, décimant la moitié de la population marseillaise, toulonnaise et le tiers de la Provence. **Valentin Colombani a participé à cette campagne, auprès de Luc Long, Michel Goury ;** il nous livre leurs témoignages.

Prisca Ogouma, actrice, réalisatrice, nous livre sa peur avec la rencontre de l'Océan, qui a failli l'emporter. La Méditerranée l'a rassuré, elle a vaincu son angoisse. Un témoignage empli de sincérité, qui nous rappelle que la mer peut nous bercer et nous emporter.

Marie-Charlotte Belle suit l'aventure Imertium depuis le début. Pilier culturel, d'humeur toujours joyeuse, d'un optimisme communicatif, elle s'est imposée et a réalisé le parcours de visite du prochain lieu. Un sacré défi. Bravo Marie-Charlotte.

Pour celles et ceux qui le désirent, **vous pouvez souscrire dans la SCIC IMERTIUM.**

La base nautique Florence Arthaud de Marseille accueille l'édition 2026 d'Hydro-Contest by ENSM. Il faut saluer l'équipe organisatrice qui a su relever ce défi dans un contexte économique difficile, sans jamais baisser les bras, qui a su motiver des jeunes de différents pays. Bravo à toute l'équipe ENSM, Caroline Pons, Marie Anaïs Gatto et tous les autres.

Magali Ancenay nous livre une de ses fameuses recettes méditerranéenne, à déguster sans modération.

ARTICLES



MÉDITERRANÉE, CŒUR DE LA RE-MONDIALISATION CHINOISE

PAR BRUNO TERRIN

LA CHINE VIENT DE BATTRE UN RECORD HISTORIQUE : SON EXCÉDENT COMMERCIAL A ATTEINT ENVIRON 1.200 MILLIARDS DE DOLLARS EN 2025.

LOIN DE SE REFERMER SUR ELLE-MÊME, « L'USINE DU MONDE » A REDÉPLOYÉ SES FLUX, EN PARTICULIER VERS LE SUD GLOBAL, TOUT EN CONSOLIDANT UNE STRATÉGIE D'INFRASTRUCTURES À LONG TERME, QUI PLACE LA MÉDITERRANÉE AU CENTRE D'UNE RE-MONDIALISATION, DONT PÉKIN EST L'UN DES PRINCIPAUX ARCHITECTES.

Cette performance est obtenue malgré un niveau de droits de douane américains beaucoup plus élevé qu'auparavant et reflète **trois mutations décisives** : la diversification des débouchés au-delà du marché américain, le déplacement d'une partie des chaînes de production, de transit via des pays tiers et la montée en puissance d'un commerce Sud-Sud, dont la Chine reste le centre de gravité industriel.

Les données récentes montrent que Pékin compense le renforcement américain en augmentant fortement ses excédents vis-à-vis de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique latine.

En parallèle, le pays représente désormais environ 20% des exportations mondiales et plus de 30% de la production manufacturière, ce qui confirme que derrière l'excédent record, c'est la stratégie manufacturière et logistique de la Chine qui se consolide.

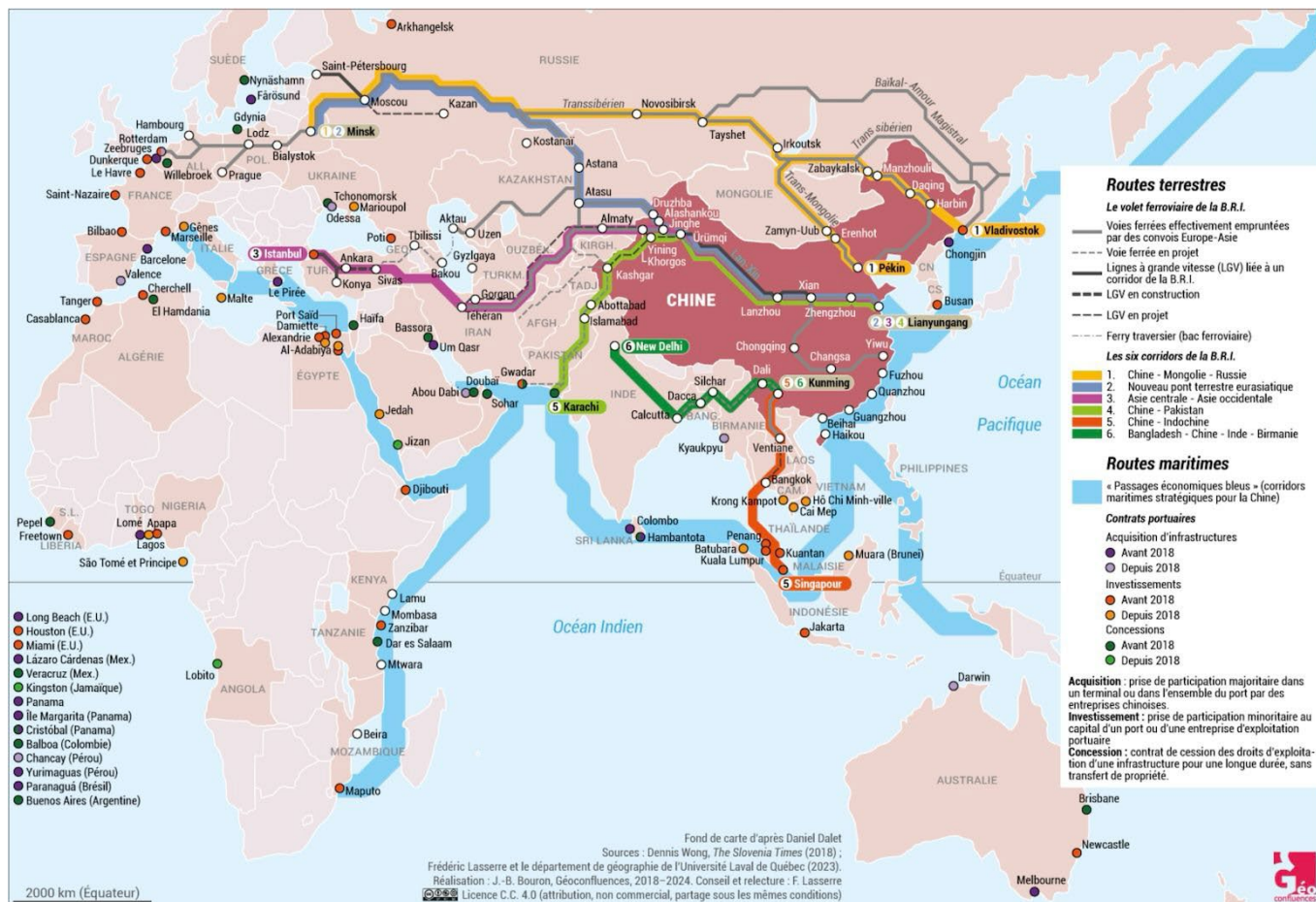
La Chine est devenue le premier partenaire commercial de plus de 120 pays, tout en s'affirmant comme un créancier et un investisseur majeur en infrastructures. Elle fournit des biens d'équipement, des véhicules, des produits manufacturés et, de plus en plus, des technologies liées aux énergies renouvelables, aux télécommunications et à l'IA, tandis qu'elle importe des matières premières, de l'énergie et des produits agricoles.

Il en résulte une interdépendance asymétrique : le commerce Sud-Sud augmente, mais dans des chaînes de valeur dont les standards, les financements et les hubs logistiques sont largement déterminés par Pékin.

Cette puissance commerciale s'accompagne d'une évolution monétaire plus discrète mais stratégique : le yuan est de plus en plus utilisé dans les échanges internationaux, notamment dans les règlements bilatéraux, les circuits liés à certaines transactions énergétiques et la BRI (Belt and Road Initiative), les « nouvelles routes de la soie ».

CETTE PROGRESSION NE SUPPRIME PAS LA DOMINATION DU DOLLAR, MAIS ELLE EN RÉDUIT PROGRESSIVEMENT L'EXCLUSIVITÉ DANS PLUSIEURS ESPACES D'ÉCHANGE, EN PARTICULIER LÀ OÙ LA CHINE PÈSE LOURD DANS LE COMMERCE, LE CRÉDIT ET LES INFRASTRUCTURES.

Le yuan devient ainsi un instrument supplémentaire de l'influence chinoise, en complément de la puissance industrielle et logistique.



Dans cette recomposition, la Méditerranée ne se contente pas d'être un simple espace de passage : elle devient un acteur stratégique de premier plan grâce à son intégration dans la BRI, dont l'objectif est le développement transcontinental des infrastructures, la coopération économique et l'intégration de près de 150 pays à ce jour, à travers l'Europe, l'Asie, le Moyen-Orient, l'Amérique latine et l'Afrique. Pour mémoire, cette initiative a été proposée par Xi Jinping en septembre 2013 et officialisée le 28 mars 2015.

Dès le lancement de la BRI, la Chine a investi dans une série de ports méditerranéens : Le Pirée en Grèce, Tanger Med au Maroc, Malta Freeport, Valence en Espagne, Savone et Trieste en Italie, sans oublier les ports égyptiens autour du canal de Suez et plusieurs terminaux en Israël.

Le cas du Pirée est emblématique : en prenant progressivement le contrôle de l'autorité portuaire et en investissant massivement dans les terminaux à conteneurs, COSCO a transformé un port en déclin en hub de transbordement majeur pour la Méditerranée orientale, connectant les flux venant de Suez aux marchés balkaniques et centre-européens.

De même, Tanger Med, adossé à des zones franches industrielles, ou Malte, au cœur du couloir Est-Ouest, illustrent la montée en gamme logistique des rivages méditerranéens dans les chaînes maritimes Asie-Europe et, de plus en plus, Asie-Afrique.

Cette montée en puissance portuaire se traduit par un changement d'échelle économique pour la Méditerranée : les ports intégrés à la BRI gagnent des rangs dans la hiérarchie mondiale des conteneurs, captent davantage d'investissements dans la logistique, les entrepôts et les zones industrielles et deviennent des plateformes de réexportation vers l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient. Pour les pays riverains, cela signifie des emplois, des recettes portuaires, mais aussi une dépendance accrue aux opérateurs et aux flux contrôlés par de grands groupes chinois, ce qui pose des questions de souveraineté et de régulation.

Sur le plan géopolitique, la Méditerranée se retrouve au croisement des stratégies de puissance : Pékin y voit une porte d'entrée vers l'UE et l'Afrique. Les États-Unis et l'OTAN surveillent le contrôle des infrastructures critiques, tandis que l'Union européenne, la Turquie, l'Égypte ou les pays du Maghreb cherchent chacun à maximiser leur rôle dans ce nouvel échiquier maritime.

La re-mondialisation n'est donc pas une simple redistribution de flux, mais une recombinaison des hiérarchies politico-économiques où le contrôle des ports, des routes maritimes, des systèmes de paiement et des standards logistiques devient un enjeu de puissance à part entière.

L'excédent commercial record de la Chine n'est pas un accident conjoncturel : il est le symptôme d'une stratégie de long terme, combinant montée en gamme industrielle, diversification géographique vers le Sud et ancrage d'infrastructures en Méditerranée. En articulant les routes maritimes via Suez, les corridors terrestres et ferroviaires vers l'Europe centrale, les Balkans, le Maghreb ou le Levant, Pékin contribue à dessiner une nouvelle carte des échanges où la Méditerranée devient à la fois vitrine, interface et laboratoire de cette re-mondialisation.

Pour les acteurs méditerranéens, le défi est désormais double : savoir capter les opportunités économiques et logistiques offertes par cette stratégie, tout en construisant des capacités propres de régulation, de résilience et de négociation pour ne pas être de simples maillons d'une chaîne dessinée ailleurs.

C'EST À CE PRIX
QUE LA MÉDITERRANÉE
POURRA TRANSFORMER
SON RÔLE DE COULOIR
EN VÉRITABLE POSITION
DE PUISSANCE DANS L'ÉCONOMIE-
MONDE QUI
SE RECOMPOSE AUTOUR DE
LA CHINE ET DU SUD GLOBAL.

La Chine a enregistré en 2025 un excédent commercial record de près de 1.200 milliards de dollars malgré le recul marqué de ses échanges avec les États-Unis. ©STR

LA GUERRE EN IRAN ET SES EFFETS SUR LE MOYEN-ORIENT

La guerre en Iran accentue les vulnérabilités du Moyen-Orient en touchant d'abord les flux énergétiques, les routes maritimes et la sécurité du détroit d'Ormuz, passage stratégique pour les exportations d'hydrocarbures. La montée des tensions renchérit aussi les coûts d'assurance, fragilise les trafics maritimes et alimente l'instabilité des chaînes d'approvisionnement.

À court terme, la guerre est une contrainte pour la Chine, en fragilisant sa sécurité énergétique du fait de sa dépendance au pétrole acheminé par Ormuz et en renchérissant ses coûts logistiques.

Mais Pékin dispose déjà de marges d'anticipation importantes, grâce à la diversification de ses approvisionnements, à ses réserves stratégiques et à l'accélération de sa transition énergétique.

La Méditerranée n'est pas directement bloquée : les flux conteneurisés Asie-Europe via Suez continuent de structurer l'échange mondial, tandis que les ports méditerranéens intégrés à la BRI, comme Le Pirée ou Tanger Med, peuvent même voir leur rôle renforcé comme hubs de réexportation et de contournement.

À moyen et long terme, le conflit pourrait ainsi servir les intérêts chinois, en particulier si Pékin s'impose comme un acteur majeur de la reconstruction de l'Iran et, plus largement, de la recombinaison structurelle régionale.

Dans cette perspective, la Méditerranée demeure le pivot logistique du système, à la fois interface maritime des flux non énergétiques et espace de résilience des chaînes chinoises face aux perturbations du Golfe.



HÉRITAGE DES CROISADES DANS LA CUISINE FRANÇAISE

PAR MARIE JOSÈPHE DE MONCORGÉ

DEPUIS LE 19^E SIÈCLE ET JUSQUE DANS LES ANNÉES 1980 (ET PARFOIS JUSQU'À NOS JOURS POUR CERTAINS DOSSIERS PÉDAGOGIQUES DE L'ÉCOLE PRIMAIRE), LES LIVRES SCOLAIRES D'HISTOIRE NOUS ONT APPRIS QUE *LES CROISADES FIRENT CONNAÎTRE EN OCCIDENT LES ÉPICES, QUI TRANSFORMÈRENT LES HABITUDES ALIMENTAIRES.*

Nous savons, grâce à ces manuels que *les croisades ont contribué à développer les échanges entre Orient et Occident, introduisant de nouveaux produits et usages.* Certains manuels sont même plus précis. Le cours d'histoire du certificat d'études de 1931 nous apprend que, grâce aux croisades, on a commencé des cultures nouvelles : *ail, échalote, abricot, cerisier, etc.*

En 2026, on trouve encore, sur Internet et dans des articles de presse, les mêmes affirmations : *les croisades ont été le premier moteur d'échanges gastronomiques entre l'Europe et le Moyen-Orient, introduisant de nouveaux aliments, épices et techniques culinaires qui ont profondément marqué la cuisine française.* Une recherche avec Chat GPT nous apprend que *Les Croisés, marchands et pèlerins ont contribué à diffuser en Europe plusieurs fruits, légumes, épices et produits alimentaires déjà connus au Moyen-Orient mais peu répandus en Occident.* Cette IA nous donne même une liste précise de fruits et légumes : citron, orange amère, abricot, grenade, dattes... épinard, artichaut, aubergine, riz et surtout une liste d'épices : poivre, cannelle, gingembre, clou de girofle, noix de muscade et safran.

IL FAUT INSISTER POUR QUE LES
IA RECONNAISSENT QU'IL S'AGIT
D'UN MYTHE CULINAIRE RÉFUTÉ
PAR LES HISTORIENS.



Louis IX part pour la septième croisade. Miniature du XIV^e siècle tirée des Chroniques de Saint-Denis, vers 1332-1355. British Library, Londres • WIKIMEDIA COMMONS

QUELS SONT LES FAITS HISTORIQUES ?

LES ÉPICES DANS LA CUISINE MÉDIÉVALE

La cuisine romaine antique utilisait plus d'herbes aromatiques que d'épices, en dehors du poivre et d'un peu de gingembre. Mais la deuxième partie du *De Re Coquinaria*, attribué à Apicius, nous donne déjà une liste d'épices indispensables dans une maison. La liste de ce supplément, du 7^e ou 8^e siècle attribué à un Goth, Vinidarius, est la suivante : safran, poivre, gingembre, girofle, cardamome, nard (une valériane de l'Himalaya), costus (une racine originaire d'Inde et très utilisée par les Romains) et laser (le jus du silphium, une plante de Libye).

La cannelle n'est pas encore utilisée en cuisine. Sa consommation se développe entre les 9e et 10e siècles. Le monastère de Corbie, dans la Somme, achète régulièrement du galanga, des clous de girofle et du costus, au 9e siècle.

Le grand commerce des épices concerne essentiellement le poivre, la cannelle, le gingembre, le galanga et le clou de girofle à la fin du 10e siècle. Le cubèbe est connu à la fin du 11e siècle, la noix de muscade est citée par Chrétien de Troyes à la fin du 12e siècle, mais elle est surtout utilisée à partir du 14e siècle. Le sucre, considéré comme une épice et comme un médicament, est déjà connu d'Hildegarde de Bingen en 1195.

SI LES RECETTES MÉDIÉVALES DES PREMIERS LIVRES EUROPÉENS DE CUISINE, DE LA FIN DU 13E SIÈCLE ONT ENCORE UN USAGE TRÈS MODÉRÉ DES ÉPICES, ELLES SONT UTILISÉES À FOISON À PARTIR DU 14E SIÈCLE.

Venant d'Asie, elles sont un produit de luxe généralement réservé à une élite pour la cuisine des banquets mais un marchand apothicaire de Montauban, au 14e siècle, en vend à toutes les catégories sociales, aussi bien pour la cuisine des repas de fêtes que sur ordonnance pour leurs vertus médicinales.

Il a souvent été dit que les cuisiniers médiévaux utilisaient les épices à foison pour cacher le goût des viandes avariées ou de mauvaise qualité. Savait-on mieux conserver les viandes à partir du 17e siècle alors que la palette d'épices se réduisait considérablement ?

Si, dans la cuisine médiévale, à partir du 14e siècle, trois quarts des recettes contiennent des épices (mais jamais de piment, originaire d'Amérique), c'est pour des raisons de diététique, de dis-

Des marchands occidentaux achètent des produits dans le port de Casiauf, sur le Caramoram (le fleuve Jaune).

Enluminure tirée du Livre des merveilles du monde de Marco Polo, par le Maître d'Egerton. Début du XVe siècle. AKG-IMAGES



Epices de la cuisine médiévale

tinction sociale et de goût.

Les Croisades ont eu lieu entre 1095 et 1291. Si les Croisés avaient fait connaître les épices à leur retour de Croisade, comment se fait-il qu'on en consommait déjà avant ? Et pourquoi il faut attendre le 14e siècle pour qu'elles soient utilisées en abondance dans la cuisine ?

Le commerce des épices et d'autres produits de luxe entre Orient et Occident, qui existait depuis l'Antiquité, a été facilité pendant la présence des Croisés en Palestine. Le développement des échanges commerciaux entre Acre (port syrien des États latins), Alexandrie ou d'autres ports du Proche Orient et l'Italie (Venise, Gênes ou Amalfi) est une réalité commerciale. Pendant les croisades, des commerçants marseillais s'installent à Tyr et Acre. **Ce commerce des épices, mais aussi du sucre et d'autres produits de luxe, se développe surtout à partir du 13e siècle** et avec des volumes inférieurs aux ports italiens. Cependant l'augmentation de la consommation des épices, en France et en Europe, est nettement postérieure aux croisades, puisqu'elle a lieu au 14e siècle.



FRUITS ET LÉGUMES CONNUS GRÂCE AUX ARABES

On connaît bien le voyage des fruits et légumes, circulant de l'Orient vers l'Occident. Beaucoup sont arrivés en Europe au moment des migrations du Néolithique ou pendant l'Antiquité. Quels fruits et légumes inconnus en Europe avant les Croisades, ont été découverts en Palestine par les Croisés et introduits ensuite en Europe ? Je n'ai pas réussi à en dresser une liste précise et historique. À titre d'exemple, voici l'histoire réelle de la prune de Damas, de l'abricot ou de l'aubergine, censés avoir été introduits en Europe au moment des croisades :

Il est généralement indiqué que la prune de Damas, comme son nom l'indique, serait originaire de Damas et aurait été rapportée en France par les Croisés. Mais le prunier, originaire d'Eurasie, est présent en Europe depuis le Néolithique. Qu'est-ce que la prune de Damas ? Les pépiniéristes commercialisent souvent des pruniers sous l'appellation prunier de Damas, qui sont en fait des quetsches (un nom d'origine germanique). En Angleterre, des prunes sont appelées damascenes ou damson. Elles auraient été introduites par les Romains : on aurait retrouvé des noyaux de damsons dans des anciens camps romains. Le livre XIII (X) de l'Histoire naturelle de Pline l'Ancien, sur les arbres, parle déjà du prunier de Damas, comme d'un arbre spécifique de la Syrie. Il indique que ce prunier de Damas est naturalisé en Italie, au premier siècle. L'appellation prune de Damas est une appellation non scientifique, désignant, selon les régions, des variétés de prunes locales sans lien direct entre elles.

L'historien Jacques Le Goff expliquait, dans son livre La civilisation de l'Occident médiéval : *Je ne vois guère que l'abricot comme fruit possible ramené des croisades par les chrétiens*. En fait il se trompait ! Même si le mot abricot vient de l'arabe al-barqûq, ce nom arabe est héritier du nom latin praecoquum (précoce).



Prune de Damas, catalogue Baltet Dumont, dans l'Aube.

L'ABRICOT EST DÉJÀ CULTIVÉ
PAR LES ROMAINS DANS
L'ANTIQUITÉ SOUS LE NOM
DE POMME D'ARMÉNIE, PAYS
DONT ON CROYAIT QU'IL ÉTAIT
ORIGINAIRE.

L'aubergine, légume phare des califes de Bagdad est déjà cultivée en Espagne arabe dès le 9e siècle, avant de passer en Espagne chrétienne et figurer dans les livres de cuisine catalans du 14e siècle. Son nom est également d'origine arabe : al-bâdinjân, devenu aubergine en passant l'espagnol berenjena et le catalan alberginia. L'épinard vient également en Europe via l'Andalousie arabe.

Le voyage de l'aubergine est d'ailleurs symbolique de la circulation des aliments entre le monde arabe et le monde occidental : les produits arrivent d'Extrême Orient vers la Perse et Bagdad pour aller ensuite dans al-Andalus, et passent en Europe chrétienne via la Catalogne puis l'Italie du Sud.

Prune de Damas, catalogue Casse-noisette pépinière, Canada.



*Marchand d'épices du Moyen-Âge
Lawrence OP (CC BY-NC-ND)*

POURQUOI CETTE LÉGENDE CULINAIRE ?

Si l'héritage alimentaire des croisades est une belle légende culinaire, pourquoi l'avoir inventé et maintenu jusqu'à présent ? Un historien se contente d'analyser les faits, mais il est possible d'émettre des hypothèses. Celle qui semble la plus évidente :

Le 19^e siècle est la période de construction de l'État-nation moderne.

APRÈS LA RÉVOLUTION FRANÇAISE, IL EST IMPORTANT DE FABRIQUER UNE MÉMOIRE COLLECTIVE COHÉRENTE. C'EST DANS CETTE PÉRIODE QU'EST NÉ CE QU'ON A APPELÉ LE ROMAN NATIONAL AINSI QUE LA PLUPART DES LÉGENDES CULINAIRES.

Dans le cadre de ce roman national, on a justifié la colonisation en Afrique, Asie et dans le monde arabe par la supériorité de la culture occidentale chrétienne et le désir d'apporter la civilisation à ces peuples jugés inférieurs.

Comme il est difficile de nier les liens culinaires entre le monde arabe et l'Europe, il a probablement été jugé préférable de prendre l'initiative de ces liens au lieu de les subir. Il était probablement plus valorisant pour la France, qui affirmait à l'époque sa supériorité gastronomique sur le reste du monde, de dire que ce sont les Croisés qui ont fait connaître des aliments inconnus chez nous.

Cela invisibilisait ou dévalorisait la présence plus ou moins étendue, en Europe chrétienne, pendant 7 siècles, d'une communauté arabo-berbère musulmane et les liens entre sa riche culture culinaire et les cuisines d'Europe méditerranéenne.

Une hypothèse à suivre, que vous pourrez interroger dans le prochain article sur la gastronomie d'al-Andalus.

LE GRAND SAINT ANTOINE, DE RETOUR VERS LE FUTUR

PAR VALENTIN COLOMBANI

**PRESQUE 50 ANS
APRÈS SA PREMIÈRE
DÉCOUVERTE,
UNE MYSTÉRIEUSE
ÉPAVE DE PLUS
DE 300 ANS
REFAIT SURFACE AUX
ABORDS DE L'ÎLE DE
JARRON À L'OCCASION D'UNE CAM-
PAGNE DE FOUILLE DÉBUT OCTOBRE
2025 ET DIRIGÉE PAR L'ARCHÉOLOGUE
LUC LONG.**



Dégagement des vestiges avec une suceuse et planimétrie à des fins de repérage par rapport aux tout premiers plans réalisés par les pionniers il y a presque un demi siècle.

L'objectif sera de cartographier et d'analyser l'épave afin de déterminer précisément si il s'agit bien du mythique Grand Saint Antoine, vaisseau marchand qui serait à l'origine de la peste de Marseille en 1720.

Pendant trois semaines l'équipe expérimentée de scaphandriers archéologues réalisa des mesures et des prélèvements à des fins d'analyses avec une rigueur chirurgicale. Une analyse endrochronologique des prélèvements de bois permettra de confirmer avec certitude la datation de l'épave tandis que les prélèvements de sédiments collés au bois, à l'intérieur et à l'extérieur du navire, permettrait de retrouver l'ADN, même très dégradé du bacille de la peste qui confirmerait que les vestiges de ce navire sont bien ceux appartenant au Grand Saint Antoine.

« On a mis en place un quadrillage, des engins de dévasage et on procède pour l'instant au début de la mission aux nettoyages des vestiges de bois de ce bateau, situés entre dix et vingt mètres de fond. Je met mon expérience en jeu dans ce projet afin d'identifier l'épave et savoir si on a bien à faire à celle que l'on recherche.

C'est grâce à l'association de plusieurs groupes de compétences qu'on peut réunir nos forces et nos énergies pour cette première mission qui n'a pas un très gros budget, on fait donc avec les moyens du bord, et je remercie ces groupes chaleureusement. »

Luc Long

L'équipe de production audiovisuelle DRAKEPRODUCTION S.A.S était également présente pendant cette campagne afin de réaliser et de stocker des images en prévision d'un documentaire long métrage qui sera réalisé sur le sujet pendant ces trois à quatre prochaines années.

« Face à la complexité d'une campagne de fouille archéologique sous marine, une équipe de tournage se doit d'être à la fois discrète et à propos.

Chaque instants ont leur importance et doivent être saisis adroitement.

De plus un projet de cette envergure ne se présente qu'une fois dans une vie, ce n'est pas un simple tournage ; Nous vivons l'Histoire avec un grand « H ».

Sans oublier l'aventure humaine que nous vivons : nous discutons, mangeons et partageons ensemble malgré nos différences autour de magnifiques découvertes. »

L'équipe Drakeproduction



" Je me retrouve sur ce chantier que je suis très heureux de diriger et j'espère qu'on obtiendra d'excellents résultats d'ici la fin de la mission. "

Luc Long



" Pour moi c'est un retour en arrière, je rembobine, je me replonge non seulement dans l'historique des conditions de fouille mais également dans l'historique de l'Histoire. "

Michel Goury

Ce projet extraordinaire n'aurait pas pu être possible sans la participation de Michel Goury, sommité du milieu et à l'origine des premières campagnes de fouille il y a près d'un demi siècle.

Ayant fait du Grand Saint Antoine le centre de ses recherches, c'est grâce à ses connaissances et son expertise qu'il sera possible de mettre en image le travail de toute une vie.

« Il ne faut pas faire ce qui a déjà été fait, l'histoire à été raconté 50 fois, mais les hommes derrière ... comment il a été fabriqué ... on en parle pas, ce qui m'intéresse c'est une vue humaine. Il faut faire de l'inédit. C'est un vœux pieux, je veux montrer ce bateau au public marseillais. »

Michel Goury

De nouvelles études et campagnes de fouilles sont à prévoir, cette aventure de redécouverte de notre Histoire ne fait que commencer.

ENTRE DEUX MERS, APPRIVOISER LA PEUR

PAR PRISCA OGOUMA

Depuis petite, et encore aujourd'hui, j'ai peur de l'océan.

J'ai grandi avec les avertissements des adultes, certains marqués par la disparition de proches partis simplement s'amuser à la plage, ou plonger pour échapper à la chaleur écrasante. L'océan, cette immense étendue d'eau, puissante, imprévisible, presque vivante.

Moi-même, j'ai failli être emportée un dimanche de pique-nique...

Debout au bord de l'eau, j'attendais que les vagues viennent caresser mes pieds.

Puis soudain, une vague trop forte, un trou sous mon pied, et le temps d'un soupir, mes petites mains s'agitaient dans la détresse. Un inconnu, plus aguerri, m'a secourue.

Ce jour-là, une peur transmise est devenue une peur acquise.

L'océan Atlantique qui borde le Bénin, frontière naturelle des pays de la côte ouest-africaine, est une richesse aussi majestueuse que redoutée. On le contemple avec respect, on le désire sans vraiment oser l'apprivoiser.

L'océan est aussi une source de mythes spirituels. Ne s'y aventure pas qui veut à la tombée de la nuit. La sirène des eaux, Mami Wata, divinité du culte vodoun, possède ses adeptes et ses rituels pour obtenir ses grâces. Mais une faveur accordée n'est jamais gratuite. Le prix à payer peut être lourd. Mythe ou réalité ? Qu'importe. On y croit. Et cela suffit.

Des années plus tard, je découvre la côte méditerranéenne : Montpellier, Cannes, Saint-Aygulf, Marseille...

La liane couleur ébène de 23 ans que j'étais foule le sable fin, moulée dans un maillot de bain qui me met terriblement mal à l'aise. Chez moi, cela ne se faisait pas.

La peur de l'océan me l'interdisait, et une pudeur culturelle assumée aussi.

Mais la petite fille curieuse de l'eau était toujours là.



On me persuade que la Méditerranée est différente. Plus calme. Plus douce. Moins vindicative.

Un pas. Puis deux. Puis trois.

J'ose à peine lever les yeux. Et puis, après un ultime encouragement, l'explosion de joie.

J'étais dans la mer. Loin de la plage.

Une sensation étrange, unique, incroyable, revigorante.

Et surtout, une victoire sur ce mot : peur.

La Méditerranée m'a séduite.

Les filles d'une même mère - la Nature - m'avaient, au cours d'une seule vie, appris des leçons différentes.

La plus importante ?

On peut détester aujourd'hui...

et aimer demain.

LA COURSE DES *Flammes* 23 MAI 2026 MARSEILLE

**LE SAMEDI 23 MAI 2026 C'EST
LA COURSE DES FLAMMES !**

🌟 Pourquoi cet événement me tient à cœur ?

Je soutiens la Course des Flammes pour aider les enfants atteints de cancer accompagnés par Sourire à la Vie.

Leur force et leurs sourires donnent tout son sens à mon engagement ❤️

Mon objectif : rassembler autour de moi pour collecter un maximum de dons et soutenir les actions de l'association.

RDV SUR MA COLLECTE :



**POUR LES ENFANTS
ATTEINTS DE CANCER**
ÉVÉNEMENT 100% SOLIDAIRE

WWW.COURSEDESFLAMMES.FR

MARIE-CHARLOTTE BELLE

PAR GÉRALDINE GÉVAUDAN

PO R T R A I T

DERRIÈRE IMERTIUM IL Y A UNE ÉQUIPE QUI ŒUVRE POUR FAIRE NAITRE DES LIEUX CULTURELS DÉDIÉS AU PATRIMOINE MARITIME.

NOUS VOUS PRÉSENTONS MARIE-CHARLOTTE BELLE À LA DIRECTION CULTURELLE D'IMERTIUM.

BONJOUR MARIE-CHARLOTTE, PEUX-TU TE PRÉSENTER ?

Je suis ingénieure culturelle et touristique. Mon métier consiste à concevoir des expériences qui rendent le patrimoine vivant, accessible et enrichissant pour tous les publics. J'ai travaillé sur de nombreux projets mêlant rigueur historique, narration immersive et innovation technologique. Imertium, dans le hangar du J1 à Marseille, incarne parfaitement cette vision.



*Portrait de Marie-Charlotte Belle,
Direction culturelle d'Imertium*

COMMENT DÉCRIRAIS-TU IMERTIUM ?

Imertium est bien plus qu'un lieu culturel : c'est un projet visionnaire et coopératif pour la Méditerranée. Il propose une immersion sensorielle et intellectuelle dans les récits de la Méditerranée. On y explore l'histoire, l'innovation maritime et la science à travers des dispositifs interactifs, des parcours scénarisés, un laboratoire d'expérience et des ateliers participatifs et collaboratifs.

A ce parcours culturel grand public s'ajoutent des salles modulables qui accueillent formations, rencontres et événements, un auditorium, un espace restauration et une boutique pour prolonger l'expérience. Tous les publics s'y croisent : professionnels comme familial.

Alliant patrimoine, développement économique et touristique, formation, innovation et utilité collective, Imertium fait découvrir les dynamiques culturelles, sociales et environnementales qui façonnent notre région.

Porté par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), Imertium place l'intérêt général au cœur de sa mission.

QUEL EST TON RÔLE DANS CE PROJET D'ENVERGURE ?

Je coordonne la conception culturelle et patrimoniale du parcours. Mon rôle est de structurer les récits, de veiller à la cohérence des contenus, à les adapter aux différents publics mais également d'intégrer les technologies immersives pour que chaque visiteur vive une expérience émotionnelle et instructive.

Je travaille en étroite collaboration avec un comité scientifique et culturel composé d'historiens, archéologues et chercheurs de renom à Marseille et en Méditerranées, avec une équipe de scénographe-architectes là encore de renommée internationale et animés par l'univers du cinéma, du théâtre et créateurs de merveilleux ainsi qu'avec des développeurs de nouvelles technologies qui transforment les lieux en récits et les images en émotions. Vous aurez peut-être la chance de les découvrir prochainement

Pour nous tous, notre objectif est que chaque visite soit à la fois pleine de découvertes, ludique et mémorable et que les visiteurs repartent avec une compréhension renouvelée de leur Mer Méditerranée, et l'envie d'y agir.

PEUX-TU NOUS PARLER DU CIRCUIT CULTUREL SANS TOUT DÉVOILER ?

Le parcours d'Imertium s'articule autour d'un fil conducteur : l'ingéniosité maritime méditerranéenne qui traverse les espaces et les siècles.

Ce qui vous attend :

- **Des pièces muséographiques majeures** prêtées par des institutions culturelles emblématiques en Méditerranée et des objets hors-normes qui célèbrent l'ingéniosité humaine

- **Des technologies immersives de pointe, des ateliers, des rencontres, des formations...**

- **Un auditorium de 220 places, des salles modulables, un espace restauration et une boutique**

Mais aussi et surtout de l'ingéniosité humaine à portée des enfants et des jeunes adultes et des récits qui vous impliquent.

" IMERTIUM EST BIEN PLUS QU'UN LIEU CULTUREL : C'EST UN PROJET VISIONNAIRE ET COOPÉRATIF POUR LA MÉDITERRANÉE. IL PROPOSE UNE IMMERSION SENSORIELLE ET INTELLECTUELLE DANS LES RÉCITS DE LA MÉDITERRANÉE."



On y découvre les grandes étapes de l'histoire maritime méditerranéenne, les innovations techniques, les récits de vie et les enjeux contemporains. L'immersion est totale : technologies avant-gardistes, scénographies sensibles, témoignages vivants.

COMMENT PEUT-ON AIDER CE LIEU À VOIR LE JOUR ?

Imertium est un projet collectif, et sa réalisation dépend du soutien de tous ceux qui croient en la Méditerranée et au génie humain.

En investissant dans Imertium, vous devenez acteur d'un projet porteur de retombées économiques et culturelles majeures. Implanté au cœur du port de Marseille, Imertium vise plus de 300 000 visiteurs par an, la création d'emplois locaux et le rayonnement de l'économie régionale.

ON PEUT AIDER DE PLUSIEURS FAÇONS :

- **En relayant le projet** auprès de nos amis, de notre famille mais aussi auprès des institutions, des mécènes et des médias.
- **En s'inscrivant dans la SCIC** pour partager ses propres récits, objets ou idées qui enrichiront les contenus et assister en avant-première aux événements qui auront lieu. Pour la première fois, le grand public est invité à entrer dans la conception d'un lieu culturel. C'est l'occasion pour les Marseillais de participer à créer un lieu qui leur correspond, qu'ils auront plaisir à visiter et à faire visiter à leurs proches.
- **En soutenant financièrement certaines étapes du chantier.**

Chaque geste compte pour que ce lieu voie le jour et devienne un repère culturel majeur à Marseille.

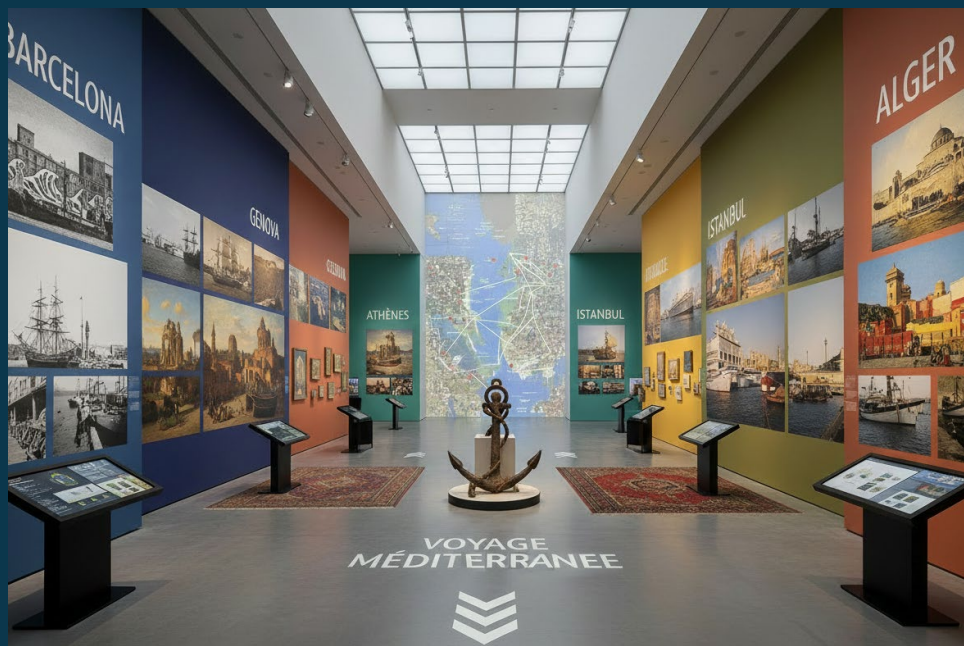
Imertium, c'est une invitation à rêver ensemble notre territoire, à le réinventer et à être fière de cet esprit d'ingéniosité maritime méditerranéenne.



"POUR NOUS TOUS,
NOTRE OBJECTIF EST
QUE CHAQUE VISITE SOIT
À LA FOIS PLEINE DE
DÉCOUVERTES, LUDIQUE
ET MÉMORABLE ET
QUE LES VISITEURS
REPARTENT AVEC UNE
COMPRÉHENSION
RENOUVELÉE DE LEUR
MER MÉDITERRANÉE, ET
L'ENVIE D'Y AGIR.



LA VISITE S'APPUIE SUR UNE MISE EN RÉCIT QUI CONSTITUE UNE IMMERSION À PART ENTIÈRE, VENANT COMPLÉTER CELLE CRÉÉE PAR LES PROJECTIONS ET LES ENVIRONNEMENTS VIRTUELS POUR ACCOMPAGNER LE PUBLIC DANS LA TRAVERSÉE MARITIME ET L'INGÉNIOSITÉ MÉDITERRANÉENNE..



UN TOUR D'HORIZON
DES GRANDS PORTS
MÉDITERRANÉENS

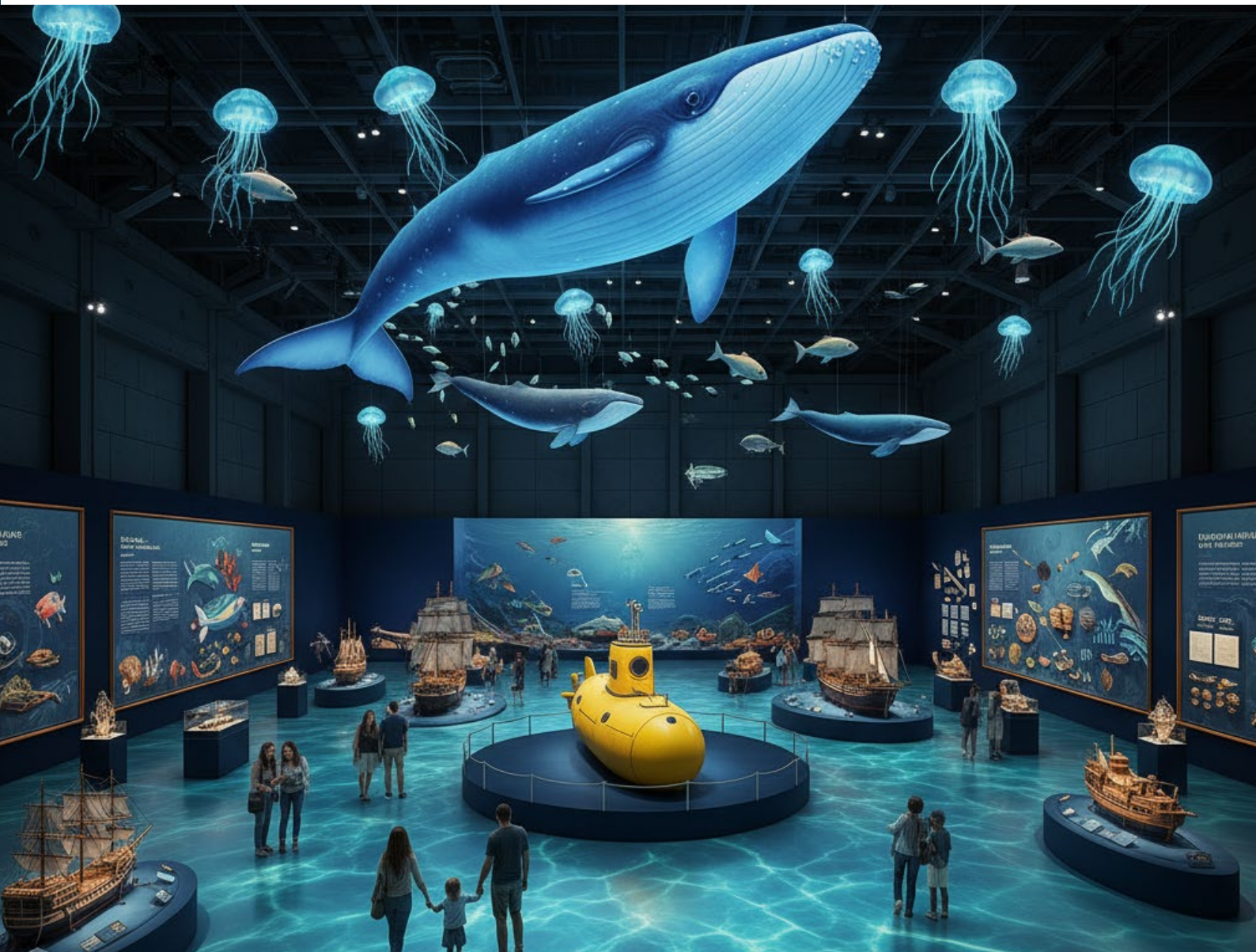
L'ATELIER DES
AVENTURIERS, DES
ESPACES PENSÉS POUR
LES ENFANTS



UNE CARTE ANIMÉE
DE LA MÉDITERRANÉE,
S'ÉTENDANT DE
GIBRALTAR JUSQU'AUX
CONFINS ORIENTAUX DE
LA MER NOIRE.



PLONGEZ DANS
LES ATELIERS DES
CHANTIERS NAVALS





IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

UNE TRAVERSÉE AU CŒUR DE L'INGÉNIOSITÉ MARITIME



SE RASSEMBLER

S'ÉMERVEILLER

EXPLORER

UN FUTUR LIEU POUR PLONGER AU CŒUR 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.*





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.**



HYDROCONTEST 2026, TRANSMETTRE L'HÉRITAGE NAVAL, INVENTER LES SOLUTIONS MARITIMES DE DEMAIN

PAR BRUNO TERRIN

MARSEILLE EST UNE VILLE PROFONDÉMENT LIÉE À LA MER, FAÇONNÉE PAR SES CHANTIERS NAVALS, SES PORTS, SES SAVOIR-FAIRE TECHNIQUES ET SON ESPRIT D'INNOVATION. SON HISTOIRE MARITIME NE RELÈVE PAS SEULEMENT DU PASSÉ, ELLE CONSTITUE UN SOCLE VIVANT QUI CONTINUE D'INSPIRER LES INGÉNIEURS, TECHNICIENS, MARINS ET ENTREPRENEURS.

C'est dans cette continuité que s'inscrit HydroContest by ENSM 2026, événement international dédié à l'innovation maritime et à la performance énergétique des navires, qui se tiendra du 28 au 30 avril 2026 au stade nautique Florence Arthaud à Marseille.

Ce sera à la fois un espace d'expérimentation, de transmission et de rencontre entre le monde académique, l'industrie maritime et le grand public. Des équipes étudiantes internationales y développeront des solutions concrètes visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires, réduire leur impact environnemental et imaginer les architectures navales futures.

Cette démarche fait écho aux initiatives portées par IMERTIUM et La Navale, qui contribuent à préserver et transmettre la mémoire de la construction et de la réparation navale en Méditerranée. Comprendre cet héritage industriel permet de mieux appréhender les mutations actuelles du secteur, à un moment où innovation technologique et transition énergétique redéfinissent les contours de la filière.

Dans cette continuité entre mémoire et prospective, HydroContest constitue un terrain d'expérimentation grandeur nature pour les futurs professionnels du maritime. Les étudiants travaillent sur des problématiques concrètes liées à l'optimisation des carènes, aux nouveaux matériaux, aux systèmes de propulsion plus sobres et aux solutions

contribuant à la réduction de l'empreinte carbone du transport par voie maritime.

L'événement s'articule autour de deux défis principaux, HydroContest Design, dédié à la conception et au pilotage de prototypes éco-performants, et le HydroContest Retrofit Challenge, qui consiste à proposer des améliorations énergétiques applicables à des navires existants, en lien direct avec les réalités industrielles.

La journée du 28 avril ouvrira l'événement par un temps d'échanges consacré aux enjeux stratégiques du maritime. Tables rondes, interventions d'experts, acteurs institutionnels et industriels permettront d'aborder les questions de souveraineté maritime, de capacités industrielles, d'innovation technologique et d'infrastructures énergétiques nécessaires à la transition du secteur. Ce temps de réflexion vise à favoriser le dialogue entre décideurs, chercheurs et professionnels autour des grandes évolutions qui structurent l'avenir maritime.

Le 29 avril 2026, la journée « Cap sur les Voies du Maritime » sera dédiée à la découverte des métiers et des formations du secteur. Conçue comme un parcours ludopédagogique accessible aux scolaires, aux familles et à tous les curieux, elle permettra de mieux comprendre la diversité des parcours possibles et les compétences mobilisées dans un domaine en pleine évolution.

Le 30 avril, dans le cadre des HydroContest Tech Days, l'accent sera mis sur l'innovation, la transition énergétique et les solutions concrètes contribuant à la décarbonation du transport maritime. Tables rondes, présentations de projets et démonstrations technologiques permettront d'explorer les grandes transformations à l'œuvre dans la filière.



HYDROCONTEST

By ENSM

GLOBAL STUDENT
CHALLENGES

28 - 30
AVRIL
2026

Ouvert au public, aux familles, aux étudiants et
aux professionnels du secteur maritime.



STADE NAUTIQUE FLORENCE ARTHAUD
6, PROMENADE GEORGE POMPIDOU
13008 MARSEILLE

La présence d'industriels, d'institutions et de centres de recherche offrira aux étudiants une passerelle directe et privilégiée vers le monde professionnel. La journée se conclura par la remise des prix du HydroContest Design et du HydroContest Retrofit Challenge, suivie d'une soirée de clôture célébrant l'engagement des équipes et la dynamique collective portée par l'événement.

En réunissant étudiants, industriels, institutions, chercheurs et grand public, HydroContest participe à la construction d'un récit collectif, celui d'une filière maritime en pleine mutation, consciente de son héritage et résolument tournée vers l'avenir.

Entre mémoire et innovation, entre patrimoine industriel et ingénierie contemporaine, HydroContest by ENSM 2026 s'inscrit dans une continuité qui rappelle que l'avenir du maritime se construit toujours à partir de l'intelligence collective, de l'expérimentation et de la transmission.

Marie Anaïs GATTO

Responsable communication HydroContest by ENSM

PROGRAMME DE L'ÉVÉNEMENT



28 - 30 avril 2026

Stade nautique Florence Arthaud - Marseille

HydroContest by ENSM est un événement international dédié à l'innovation maritime, à la performance énergétique et à la formation des ingénieurs et professionnels du secteur.

Pendant trois jours, étudiants, industriels, institutions et acteurs du maritime se réunissent autour de compétitions technologiques, de conférences et de rencontres professionnelles pour imaginer et construire le transport maritime de demain.

Au cœur de l'événement : deux défis internationaux proposés aux étudiants.

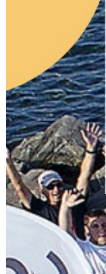
HydroContest Design

Une compétition de conception, construction et pilotage de prototypes de navires à échelle réduite visant à transporter une charge donnée en consommant le moins d'énergie possible.

HydroContest Retrofit Challenge

Un défi d'ingénierie appliquée basé sur un cas réel fourni par l'industrie maritime : améliorer les performances énergétiques d'un navire existant.

Ces défis permettent aux étudiants de confronter leurs solutions aux réalités techniques et opérationnelles du secteur maritime.



JUL
17

LES TROIS JOURNÉES DE L'ÉVÉNEMENT

Au programme :

- démonstrations de bateaux innovants
- découverte des formations et métiers du maritime
- conférences et tables rondes
- rencontres avec les acteurs du secteur maritime
- échanges entre étudiants et professionnels



28 avril – Vision & Institutions

11h00 - 18h00

Conférences « Marines marchande et nationale : revue navale de la flotte française dans l'action institutionnelle », labellisé dans le programme des 400 ans de la Marine nationale.

29 avril – Cap sur les Voies du Maritime Journée découverte des métiers de la mer

10h00 - 18h00

Une journée ouverte à tous autour d'un parcours immersif ludopédagogique pour découvrir les formations et les métiers du maritime et du paramaritime.

Un moment privilégié pour les jeunes en recherche d'orientation, les familles et le grand public souhaitant explorer les opportunités offertes par les filières de la mer.

30 avril – HydroContest Tech Days

10h00 - 18h00

Une journée dédiée aux étudiants et aux professionnels avec tables rondes sur la décarbonation du transport maritime, rencontres avec les industriels, présentations de projets innovants et exposition d'acteurs du secteur.

Démonstrations et compétitions

Tout au long de l'événement, les équipes étudiantes présenteront leurs prototypes et participeront aux épreuves sur l'eau d'HydroContest Design, permettant au public de découvrir les innovations développées par les futurs ingénieurs du maritime.

 **HYDROCONTEST**
By ENSM

SARDINES FARCIES À LA CHERMOULA

PAR MAGALI ANCENAY



Avec les températures printanières de ces derniers jours, l'envie de cuisine légère, parfumée et tournée vers la Méditerranée se fait naturellement sentir. D'abord, il y a la mer.

Ensuite, le parfum des herbes fraîches. Enfin, cette farce vibrante qui transforme la simplicité en raffinement. Les sardines farcies à la chermoula incarnent parfaitement l'esprit des cuisines du sud : généreuses, parfumées et profondément ancrées dans la tradition.

Très présentes dans la gastronomie du Maroc, ces sardines sont un véritable symbole de convivialité. La chermoula, mélange d'herbes fraîches, d'épices, d'ail et de citron, sublime ce poisson populaire en lui apportant fraîcheur et caractère.



QUANTITÉ

4 personnes



PRÉPARATION

20 mn



TPS DE CUISSON

15 mn

INGRÉDIENTS

- 16 sardines fraîches, vidées et ouvertes en portefeuille
- 1 bouquet de coriandre fraîche
- 1 bouquet de persil plat
- 3 gousses d'ail
- 1 citron (jus + un peu de zeste)
- 1 c. à café de cumin
- 1 c. à café de paprika
- 4 c. à soupe d'huile d'olive

Autre ingrédients :

- 2 cuillères à soupe de farine
- 2 cuillères à soupe de semoule fine
- huile de friture
- huile d'olive pour la cuisson au four
- citron pour le service

Ingrédients pour la sauce aubergine poivron :

- 1 aubergine
- 4 tomates
- 1 poivron rouge
- 2 gousses d'ail
- 1 cuillère à café de coriandre
- 1 pincée de sel
- 1 filet d'huile d'olive

PRÉPARATION

1 - Préparation de la chermoula : Hacher finement la coriandre et le persil. Ecraser l'ail au mortier avec le sel afin d'obtenir une pâte. Incorporer les épices, puis ajouter le jus de citron et l'huile d'olive. Mélanger jusqu'à obtenir une farce homogène et parfumée.

2 - Préparation de la sauce aubergine poivron : Déposer sur une plaque du four 4 tomates, 1 poivron rouge, une aubergine, et un piment. Laissez-les griller jusqu'à ce qu'ils soient presque carbonisés de tous les côtés.

Une fois grillés, placez-les directement dans un sac fermé pour les faire suer et faciliter le retrait de la peau. Après quelques mn d'attente, retirez la peau en raclant avec un couteau jusqu'à ce que toute la peau carbonisée soit enlevée. Dans un mixer, placez les tomates, la moitié de l'aubergine, la moitié du poivron, 2 gousses d'ail, de la coriandre, du sel et du poivre. Mixer le tout en laissant un peu de morceaux.

Versez un filet d'huile d'olive dans une petite casserole, faites cuire afin de lever un peu d'humidité et de faire compoter les légumes. Pensez à bien remuer

pendant 5 mn seulement. Rajoutez le reste de l'aubergine et du poivron, coupés en petits dés, afin d'obtenir un peu de texture. Ajustez l'assaisonnement.

3 - Préparation des sardines : Déposer une petite quantité de chermoula sur une sardine ouverte. Puis, refermez-la avec une seconde sardine, comme un sandwich. Répétez l'opération.

4 - Panure des sardines farcies à la chermoula : Mélanger de la farine et la semoule fine. Tremper chaque duo de sardines farcies à la chermoula dans la panure, en appuyant bien pour garantir une couverture homogène sur le dos de la sardine. Répétez l'opération de l'autre côté, puis tapotez délicatement pour enlever l'excédent de panure.

5 - Cuisson des sardines farcies à la chermoula : Allumez le four à 180°C. Faites cuire au four, arrosées d'un filet d'huile d'olive, pendant 13 minutes, puis activez le mode grill à 250°C pendant une dizaine de minutes, jusqu'à ce qu'elles soient très bien grillées.

Bon appétit !

Les sardines farcies à la chermoula racontent une histoire de partage. En effet, elles se dégustent souvent avec les doigts, autour d'une grande table, accompagnées de pain croustillant.



EMBARQUEZ À BORD DE NOTRE GAZETTE MARITIME !

Le rendez-vous mensuel des passionnés de la Grande Bleue.

Chaque mois, notre gazette digitale explore les trésors cachés de la Méditerranée. Du patrimoine historique, aux secrets de la biodiversité marine, des actualités, un portrait historique ou contemporain. Nous offrons à nos lecteurs une immersion unique entre culture, tradition et enjeux d'avenir.

POURQUOI DEVENIR PARTENAIRE ?

Éditée avec passion et rigueur, notre gazette est envoyée chaque mois à une communauté engagée de plus de 1 500 abonnés qualifiés (professionnels de la mer, décideurs locaux, plaisanciers et amoureux du littoral).

FAIRE FIGURER VOTRE ENTREPRISE DANS NOS COLONNES, C'EST :

- >> **Cibler une audience précise** : Touchez directement les acteurs et les passionnés du monde maritime en Méditerranée.
- >> **Associer votre image à l'excellence** : Profitez d'un environnement rédactionnel de qualité, riche en expertises et en récits inspirants.
- >> **Soutenir la culture locale** : Participez à la mise en lumière du patrimoine et de la préservation de notre environnement marin.

NOS SOLUTIONS PUBLICITAIRES

Nous proposons des encarts adaptés à vos besoins pour valoriser vos services, vos produits ou vos événements.

Offre de lancement : Bénéficiez de tarifs préférentiels pour votre première insertion !

Prêt à naviguer avec nous ?



Pour recevoir notre kit média ou discuter d'un partenariat sur mesure, contactez-nous :

La Gazette

lagazette@imertium.fr

www.imertium.fr/la-gazette





BOOSTEZ VOTRE VISIBILITÉ :
 nos espaces publicitaires sont désormais ouverts.

ASSOCIEZ VOTRE IMAGE À L'EXPERTISE MARITIME :
 réservez votre encart publicitaire dans notre prochain numéro.



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, lieu dédié à la mémoire de la réparation navale à Marseille.

Pour vous abonner 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



IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

Direction éditoriale : Bruno Terrin

Direction artistique & maquette : Géraldine Gévaudan

Avec la participation de : Marie Josèphe Moncorgé, Bruno Terrin, Prisca Ogouma, Valentin Colombani, Marie-Charlotte Belle, Marie Anaïs Gatto, Géraldine Gévaudan et Magali Ancenay.

Crédit photo couverture : © Géraldine Gévaudan

WWW.IMERTIUM.FR