

# La Gazette

Aout 2022 - Numéro 10

## Patrimoine Maritime

Notre héritage, notre avenir



<b>Edito</b>	4	<b>Patrimoine des savoirs</b>	38
Bruno TERRIN		Une zone ECA en Méditerranée ?	39
		<i>Par André TREDE, président de MART</i>	
<b>Patrimoine culturel</b>	8		
Le voyage de la tomate à la conquête du monde	9	<b>Good niouzes</b>	46
<i>Par Marie-Josèphe MONCORGE</i>		Cérémonie d'immersion de la dixième sculpture du Musée Subaquatique de Marseille	
Robert Surcouf, Corsaire dans l'âme, de la quille à la pomme du mât	14		
<i>Par Jean-Noël BEVERINI</i>		<b>Recette du pirate</b>	48
Les moteurs Provence-Doxford	18	Les tomates farcies	
<i>Par Bruno TERRIN</i>		<i>Par JB REBOUL</i>	
<b>Patrimoine vivant</b>	22		
Pierre Bonassies : regards sur l'évolution du droit maritime	23		
<i>Par Mustapha EL KHAYAT</i>			
Barracuda et poisson-lion : la Méditerranée devient une mer tropicale	30		
<i>Par Magali REINERT</i>			

Par Bruno TERRIN

L'association **La Navale**, cofondatrice avec le **PAMM** (SCIC Patrimoine Maritime) de votre webmagazine *La Gazette*, fêtera ses 40 ans en octobre prochain.

**L'Expo de La Navale** est un lieu unique, le seul dédié à l'industrie navale (construction et réparation) en Provence.

Ce secteur d'activité employait plus de 10 000 personnes à Marseille, où 70% de la réparation nationale s'opérait dans la cité phocéenne.

Quant à la construction navale, elle employait plus de 35 000 personnes entre les Chantiers et Ateliers de Provence, de Port- de-Bouc, les Chantiers Navals de La Ciotat, les Constructions Navales et Industriels de Méditerranée, à la Seyne-sur-Mer et l'Arsenal de Toulon.

Les CAP, détenus par la famille Fraissinet, armateurs spécialisés dans le transport de bananes, avaient négocié la fabrication de moteurs DOXFORD ; l'assemblage se faisait sur l'actuel marché aux puces de Marseille.

**La Navale** dispose d'une des deux maquettes, construites en 1953. L'autre est au Musée national de la Marine à Paris. Animée, elle montre le mécanisme spécifique de ces moteurs, où deux pistons sont en opposition dans un même cylindre.

Si la théorie de l'astronome serbe Milutin Milanković (1879 - 1958) explique les changements climatiques, en fonction des interactions avec les planètes du système solaire ; la température mesurée cet été en Méditerranée et l'apparition d'une faune nouvelle sont inquiétantes.

Il faudra légiférer ; le Maroc a été un des pays très en avance sur le droit maritime, 30 ans avant la France. Le professeur Mustapha EL KHAYAT rend hommage au professeur Pierre BONASSIES, il nous explique l'évolution du droit maritime marocain.

Marie-Josèphe MONCORGÉ nous a passionnés avec le « Voyage de l'aubergine », dans le N°08 de *La Gazette*, elle réédite avec le « Voyage de la tomate ».

Son remarquable et étonnant récit sur l'alimentation en Méditerranée, se trouve dans la Gazette N°09. Auteure de

nombreux ouvrages, Marie-Josèphe a notamment écrit deux ouvrages passionnants sur l'histoire de la cuisine méditerranéenne.

Vous êtes de plus en plus nombreux à lire *La Gazette*, nous vous remercions.

L'équipe rédactionnelle fait partie de l'association **La Navale**. Reconnue d'intérêt général, vos dons permettent à ses membres de mener à bien leurs actions.

Soutenir **La Navale**, [cliquez ICI](#) ou rendez-vous sur Helloasso

Nous vous remercions et vous souhaitons une bonne lecture patrimoniale et maritime.

# Eedito



# Nous avons besoin de vous !

SOUTENEZ UNE ASSOCIATION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL,  
QUI FÊTERA SES 40 ANS EN OCTOBRE PROCHAIN :



A Marseille, un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve «un trésor» : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

Créée il y a 40 ans par les Anciens, cette association culturelle rassemble des centaines de pièces d'une collection unique, dédiée au Patrimoine Maritime en Méditerranée.



## POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

Nous soutenir, c'est sauvegarder le Patrimoine Maritime en Méditerranée.

Nous soutenir, c'est valoriser un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.

Nous soutenir, c'est continuer les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m<sup>2</sup> : visites guidées l'expo, enregistrements vidéos « Paroles Vivantes » témoignages des Anciens, ateliers pédagogiques, accès gratuit à une bibliothèque, numérisation d'archives, expositions, restaurations de maquettes, rencontres avec des scolaires, la rédaction d'un webmagazine mensuel, gratuit, « La Gazette ».

Jusqu'en 1977, la réparation navale marseillaise représentait plus de 70% du chiffre d'affaires national de ce secteur d'activité. Si 10 000 salariés y travaillaient, plus de 100 000 emplois directs et indirects œuvraient dans l'industrie navale (construction, réparation) en Provence.

Protéger cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer.

## COMMENT NOUS SOUTENIR ?

Vous êtes :

[Un particulier](#)

[Une entreprise ou une  
personne morale](#)

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno TERRIN, président de La Navale

# Patrimoine

## culturel

## Le voyage de la tomate à la conquête du monde

Par Marie-Josèphe MONCORGE



Différentes variétés de tomates

**La tomate, qui vient d'Amérique, s'est imposée partout dans le monde et a révolutionné la cuisine méditerranéenne et la cuisine africaine.**

Cuisine du soleil, diète méditerranéenne, la tomate est un légume essentiel de la cuisine des pays du sud. Elle est la base de nombreuses spécialités culinaires des pays de la Méditerranée : pizza, ratatouille, imam bayaldi, taboulé, gaspacho andalou, moussaka, etc.

Comment imaginer tous ces plats sans tomate ? En fait, la tomate est un légume (en réalité un fruit) immigré, qui s'est tellement bien intégré qu'on le croit généralement autochtone !

La tomate, qui s'appelait tomatl en langue nahuatl, était, au départ, une sorte de tomate cerise, rouge ou jaune, cultivée au Mexique du temps des Aztèques, qui la consommaient dans une sauce au piment.

### Les timides débuts de la tomate

Arrivée en Europe dans les bagages des Espagnols, elle s'appelle parfois pomme d'amour au 16e siècle (pomodoro ou pomme d'or en Italie, qui conservera ce nom). D'Espagne elle arrive à Naples, pour se diffuser ensuite dans toute l'Italie et en Provence. Elle est connue dans l'empire ottoman à la fin du 18e siècle.

Malgré ce beau nom (qui désigne aussi

l'aubergine), les médecins et botanistes de la Renaissance s'en méfient : ils l'appellent *Solanum lycopersicum* (pêche de loup), car c'est une plante de la famille des solanacées, une famille botanique qui regroupe les dangereuses belladone, morelle ou mandragore.

La première recette écrite de sauce tomate est napolitaine (Antonio Latini, 1692), comme la première recette de pâtes à la sauce tomate (Ippolito Cavalcanti, 1837). En Espagne, la tomate est absente des livres de cuisine jusqu'au début du 18e siècle.

Si la tomate est acclimatée en France à partir de 1590, le catalogue Vilmorin Andrieux la classe «plante d'ornement» jusqu'en 1778 et sa consommation, hors Provence, ne débute vraiment qu'à partir de la Révolution française. Elle n'arrive dans les livres de cuisine qu'au 19e siècle.

La mauvaise réputation de la tomate est si présente en Europe qu'elle est mangée cuite jusqu'au 19e siècle, la cuisson étant censée détruire les germes dangereux. En 1820 aux USA, un colonel américain mange un kilo de tomates crues devant 200 personnes à Salem pour prouver que ce n'est pas dangereux pour la santé !

## La révolution de la tomate

Malgré des débuts timides, la tomate a révolutionné la cuisine traditionnelle des pays de la Méditerranée, d'Afrique et d'Asie. La tomate, originaire d'Amérique latine, est devenue produit du terroir, en France et en Italie où certaines variétés bénéficient du label IGP (Indication Géographique Protégée). En deux siècles, la tomate a modifié considérablement la cuisine traditionnelle de la majorité des pays du monde.

Dans les pays de la Méditerranée, la tomate est devenue un ingrédient indispensable de la cuisine des terroirs, au point de faire oublier des pans entiers des cuisines traditionnelles régionales.

Par exemple, la célèbre tomate à la provençale, imaginée au début du 20e siècle,



correspond à un mélange persil et ail hachés avec chapelure, sur une tomate qu'on fait

griller. On a oublié l'expression traditionnelle à la provençale qui a

correspondu, pendant plusieurs siècles, à un mélange persil, huile ou beurre, citron ou bigarade, olives, anchois ou câpres.

Stéphane Yérasimos dans *Les Ottomans à table* écrit : Nous pouvons affirmer sans crainte que l'utilisation massive de ces produits [il parle des tomates, poivrons et piments] appauvrit la grande cuisine ottomane.

Au Maghreb, de nombreux plats traditionnels contiennent maintenant de la tomate : chorba, couscous, tagine. En Afrique noire, la sauce tomate est l'une des bases de la cuisine populaire pour accompagner le riz ou le mil.

En Iran, tomate ou concentré de tomate sont ajoutés à de nombreux plats de la cuisine traditionnelle persane. En Inde, la tomate, introduite par les Portugais, a été récupérée dans de nombreuses recettes végétariennes réputées issues de la diététique ayurvédique!

La tomate est devenue le second légume cultivé au monde, après la pomme de terre, elle aussi originaire d'Amérique latine. Elle s'est beaucoup diversifiée en forme et en couleur. Son succès lui a valu d'être présente pratiquement toute l'année dans les rayons





des supermarchés. Et comme il lui faut de la chaleur pour pousser, elle est cultivée sous serre et parfois hors sol. Pour cela, sa production a été industrialisée au détriment de sa saveur et de sa texture.

Sous la forme d'une sauce aigre douce appelée ketchup, elle est devenue un condiment indispensable, partout dans le monde. Cette sauce, originaire de Malaisie, était au départ une sauce à base de poisson, arrivée en Angleterre au 17<sup>e</sup> siècle. La tomate en est l'ingrédient principal depuis le 19<sup>e</sup> siècle.

Désormais symbole culinaire des pays du sud, la tomate n'a pas seulement modifié certaines recettes traditionnelles, elle a enrichi la créativité des cuisiniers qui ont imaginé en un peu plus d'un siècle une multitude de recettes nouvelles à base de tomate, de la modeste salade grecque de tomate, concombre et feta au gastronomique homard à l'américaine.

## Une recette italienne du 18<sup>e</sup> siècle

Pomodori farsiti alla turca, tomates farcies à la turque

Avec du riz cuit dans du lait et lié au jaune d'œuf, remplir les tomates. Les fariner et les passer à l'œuf, les faire frire, les servir avec du beurre pommade.

Del cibo pitagorico, Vincenze Corrado, 1781

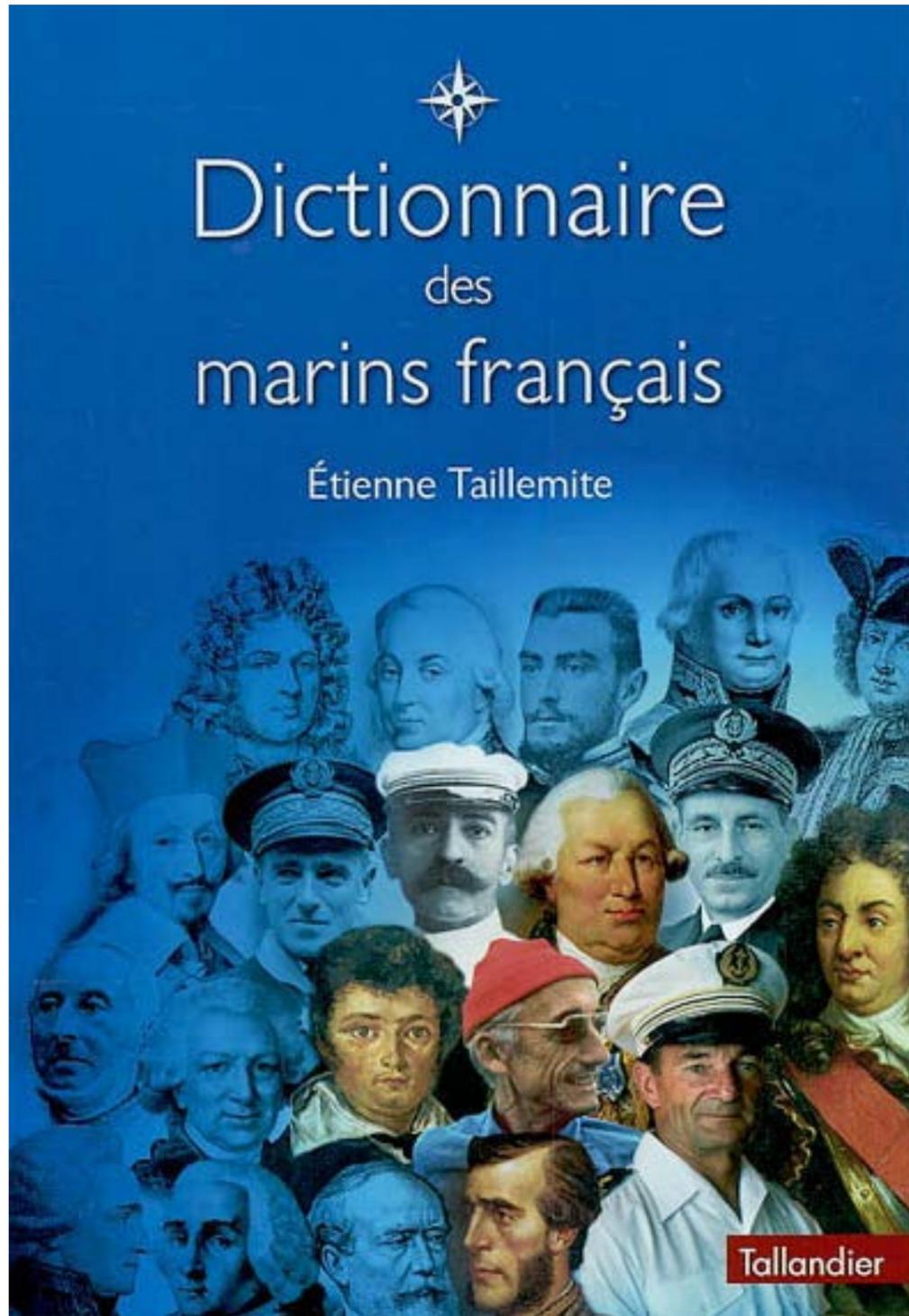
Marie Josèphe Moncorgé

[https://www.tambao-livres.com/fr-gastronomie\\_histoire](https://www.tambao-livres.com/fr-gastronomie_histoire)

<https://www.oldcook.com/>

# Robert Surcouf, corsaire dans l'âme, de la quille à la pomme du mât

Par Jean-Noël BEVERINI



Surcouf, deuxième rangée, en couleur, en partant du bas sur la première de couverture de l'ouvrage d'Étienne Taillemite

## L'HOMME QUI RÉSISTA ... ET PAS SEULEMENT AUX ANGLAIS !

Demain 8 juillet sera l'anniversaire de la mort de Robert Surcouf.

Né le 12 décembre 1773, le dernier grand Corsaire de Saint-Malo mourut en 1827 à l'âge de 54 ans, un 8 juillet.

Dès 13 ans le voilà déjà pieds sur le pont d'un navire de commerce faisant voile vers Cadix. L'histoire, ni Luis Mariano, ne disent si la Belle eut des yeux de velours pour le jeune Robert ! Lui n'en avait que pour la mer.

Il ne me semble pas encore avoir entendu clamer à grands cris qu'il convenait de déboulonner sa statue élevée à Saint-Malo car notre fier corsaire pratiqua, un temps, au commerce la traite négrière. La période est au déboulonnage.

Quelle vie ! Plus qu'un roman. Toujours à la mer, commandant, chassant tous les navires battant pavillon ennemi et croisant sa route sur toutes les mers et les océans, principalement l'Indien. Mieux valait ne pas le

rencontrer en mer ! Un nombre faramineux de prises apportant ressources financières à l'État, blé, riz et autres denrées saisies pour un pays subissant blocus de ses ports et famine de sa population.

## Une volonté sans pareille de vaincre

Ou disons la même que celle du grand Suffren dans la marine du Roi. On ne se bat pas simplement pour combattre ; on combat pour vaincre.

Le tonnage des bâtiments qu'il commande presque toujours inférieur, la faiblesse presque permanente de ses propres équipages, le nombre réduit de ses canons face à ceux de l'ennemi, redoublaient son ardeur. Il se jette littéralement sur les convois anglais en Océan Indien. Un simple boulet lancé d'en face le pique au vif. Surcouf, c'est l'audace. L'agressivité intelligente. « Il faut avoir une agressivité intelligente » disait à son État-Major un commandant de l'escorteur d'escadre La Galissonnière sur lequel, tout jeune commissaire, j'étais affecté. Robert Surcouf avait ce gène d'agressivité intelligente dans son ADN.

## Mais vaincre avec respect

La marine britannique le reconnaîtra et le louera pour cela. Les prisonniers sont respectés. Les passagères des navires objets des prises ne subissent aucune atteinte, ni violence. Une discipline sans faiblesse. Un Chef.

## Et détermination même devant les Tribunaux

Notre corsaire n'a peur de rien. Accusé devant les Tribunaux pour des prises jugées illégales, il fait appel à la Presse et porte le différend sur la scène politique. Agressif et intelligent ! Il refusera le commandement d'une escadre proposé par Napoléon qui l'honore de la Légion d'honneur. Le corsaire malouin tient à son indépendance. Obéir n'est pas davantage dans ses gènes.

Il meurt à Saint-Servan. Saint-Servan, ville de naissance du commissaire général de la marine Emmanuel Lourdelet dont il me plaît de souligner ici, avec émotion, le grand souvenir. Ayons donc une pensée, demain 8 juillet, pour notre grand marin. Songeons à sa réplique superbe :

À un officier anglais lui déclarant :

« Vous français, vous vous battez pour l'argent. Tandis que nous, Anglais, nous nous battons pour l'honneur ».

Surcouf de répondre :

- « Chacun se bat pour ce qui lui manque ».



# Les moteurs Provence-Doxford

Par Bruno TERRIN

Les CAP (Chantiers & Ateliers de Provence) faisaient partie des trois chantiers privés de construction navale lourde, avec les CNC (Chantiers Navals de La Ciotat) et les CNIM (Constructions Navales Industrielles de Méditerranée) à La-Seyne-sur-Mer.

Les CAP ont construit plus de 150 navires entre 1899 et 1966, dont des paquebots de luxe pour la « Transat ».

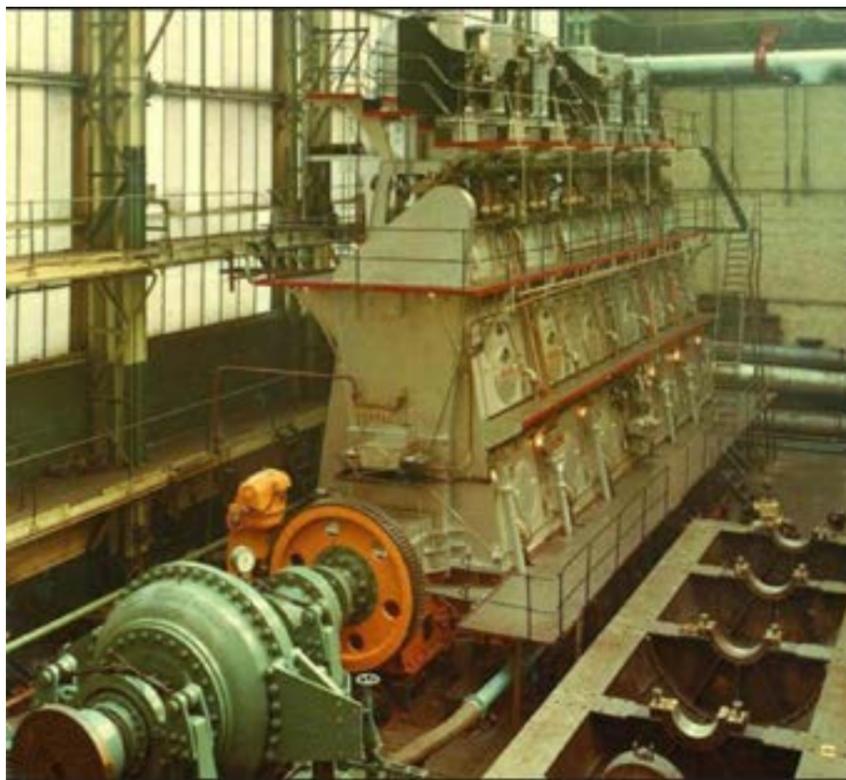
Les coques des navires et l'armement se faisaient à Port-de-Bouc, l'assemblage des moteurs à Marseille (actuel marché aux puces), notamment les moteurs PROVENCE-DOXFORD, construits sous licence.

Le chantier a cessé en 1966, une partie du personnel ayant été repris par les CNC, à La Ciotat.

Les chantiers navals DOXFORD, créés en 1840, à Sunderland, en Angleterre, construisaient des navires et des machines à vapeur.

En 1910, le chantier s'intéressa aux moteurs à combustion et développa un moteur 2 temps, ayant la particularité d'avoir 2 pistons opposés dans la même chambre de combustion.

Ce système astucieux permettait de remplacer la culasse supérieure par un autre piston, opposé au premier.



Ces moteurs représentaient de nombreux avantages :

Simplification de fabrication : suppression des culasses, des soupapes et de tous leurs dispositifs de commande.

–Économie d'entretien, grâce à une construction robuste, voire rustique, une vitesse lente, l'absence de pièces compliquées, une accessibilité aisée, la rapidité de démontage des pièces.

Économie de fonctionnement, grâce à un excellent rendement, peu gourmand en huile, s'accommodant des combustibles lourds.

Grande souplesse de fonctionnement, très bon équilibrage.

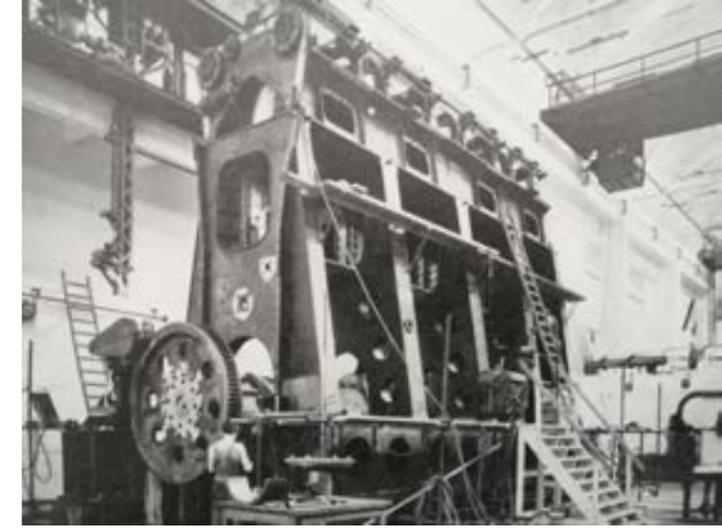
– Gain de place en longueur, compacité des moteurs.

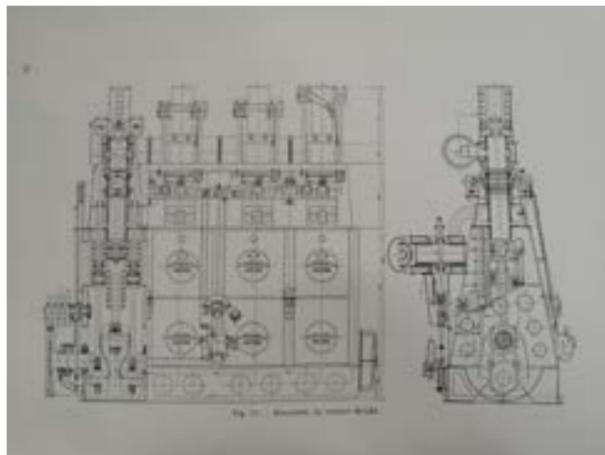
Ces moteurs, très prisés, représentaient 70% de la production britannique des moteurs à propulsion aussi, les CAP décidèrent de les assembler, à Marseille, proche du Cap Pinède, chemin de la Madrague-Ville.

Le premier moteur PROVENCE-DOXFORD, assemblé en France par les CAP, se fit en 1952, alors qu'il y avait déjà 850 moteurs DOXFORD en service dans le monde.

Ce moteur 4 cylindres, développait 3700 CV à 115 trs/min et 4040 CV turbocompressé à 118 trs/min.

Il a équipé le pétrolier « Djemila », construit par les CNC (Chantiers Navals de La Ciotat) pour le compte de la CNP (Compagnie Navale des Pétroles).





Entre 1952 et 1964, les CAP ont motorisé 26 navires français, hors pavillons étrangers, pour les armements suivants : l'Union Industrielle et Maritime (UIM), la Compagnie Générale Transatlantique, La Cie Schiaffino, la Cie Louis Martin, la Cie Fabre, la Sté Nationale d'Affrètement, la Cie des Bateaux à Vapeur du Nord, l'Union Navale Worms.

Ci-dessous, quelques exemples de moteurs DOXFORD-PROVENCE :

ROSELINE, Moteur diesel Provence-Doxford type 60 SBD 3, deux temps simple effet, construit en 1956. Puissance 3 000 CV à 139 t/m.

JACQUELINE, Moteur diesel Provence-Doxford 60 SBD 3, deux temps simple effet, construit en 1958. Puissance maxi 3000 Ch. à 139 Tr/mn, Puissance en service 2 650 CV.

JEAN SCHNEIDER, Moteur diesel Provence-Doxford, 65 LBD 6, deux temps, simple effet, à pistons opposés de 6 cylindres suralimentés, construit en 1958. Puissance maxi normale 9 000 CV à 118 T/mn. Puissance en service 7 300 CV à 109 T/mn.

JACQUES d'ANGLE, Moteur Provence-Doxford 70 LBD 4, deux temps simple effet, à pistons opposés, 4 cylindres suralimentés par deux turbo- soufflantes, construit en 1959. Puissance maxi normale 7 000 CV à 118 T/mn. Puissance service 5 800 CV à 108 T/mn.

MELUSINE, Moteur diesel Provence-Doxford, 65 LBD 4S, deux temps simple effet, 4 cylindres à pistons opposés, suralimentés, construit à Marseille par les Ateliers de Provence en 1961. Puissance maxi normale 6 000 CV à 118 RPM. Puissance en service 5 100 CV à 109 T/mn

CATHERINE, Moteur diesel Provence-Doxford 67 LPT 4, 4 cylindres, suralimenté à 35%, deux temps simple effet à pistons opposés. Puissance maxi 7 300 Cv à 124 T/mn. Puissance en service 6 000 CV.

CHRISTINE, Moteur diesel Provence-Doxford 67 LPT 4, 4 cylindres, suralimenté à 35%, fuel lourd n° 2, deux temps simple effet, 4 cylindres à pistons opposés, construit en 1962. Puissance maxi 7 300 CV à 124 T/mn (5.546 kW).

Le « JEAN SCHNEIDER » est un des rares navires existants, propulsé par un moteur Provence-Doxford.

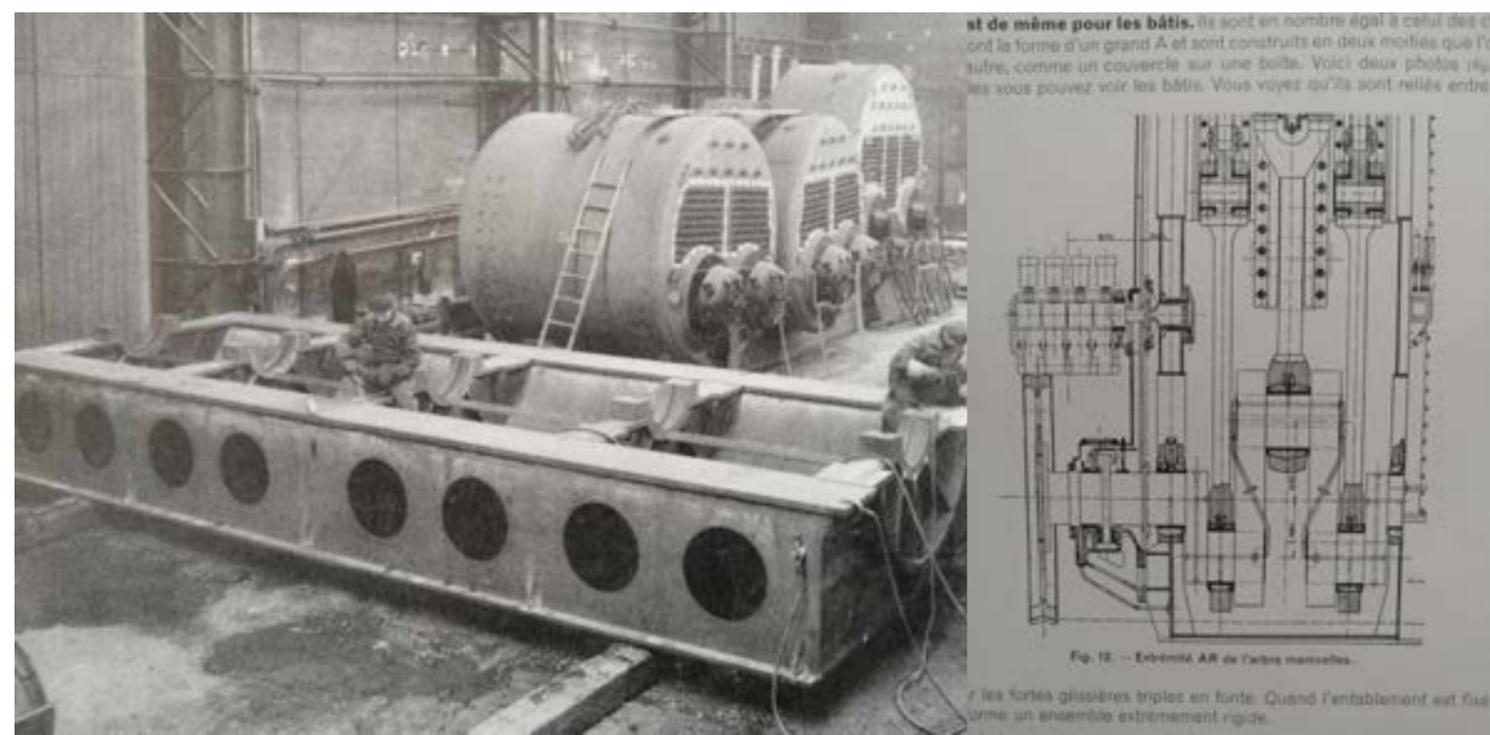
Lancé en 1958, par les Ateliers et Chantiers de France (Dunkerque), ce navire d'un Port en Lourd de 21 200 tonnes, était le premier vraquier au long cours, avec le plus grand tonnage de France.

Transformé en navire de recherche, équipé d'un derrick de forage, il est en activité, en Inde et fut rebaptisé « Aban Ice ».

Une maquette d'un moteur Provence-Doxford est visible dans l'EXPO de LA NAVALE. Il s'agit d'un 3 cylindres type 56 LB 3.

Compte tenu de leur excellent rendement, la conception de ces moteurs est étudiée pour de nouvelles applications.

Bill Gates s'y est même intéressé. Il a investi avec d'autres industriels 23,5 millions de dollars dans la société EcoMotors pour le moteur « OPOC » (Opposed Piston Opposed Cylinder).



# Patrimoine

vivant

## Pierre Bonassies : regards sur l'évolution du droit maritime

*Par Mustapha EL KHAYAT*

Pierre Bonassies ne peut pas oublier sa jeunesse au Maroc. De 1932 à 1946, après avoir fait ses études primaires et secondaires, il a été étudiant à l'Institut des études juridiques de Rabat où il est revenu en 1967 pour enseigner son premier cours de droit maritime au Maroc l'Institut devenu entre-temps la Faculté de Droit de Rabat. En 1985, Charles Debbasch lui propose d'aller à Rabat faire un cours de droit maritime dans le cadre de l'enseignement créé à la Faculté de Droit de Rabat Agdal. Parmi ses étudiants on pouvait compter le prince héritier, à savoir le Roi Mohammed VI.

Le Doyen de la faculté de droit d'Agdal Rabat, qui avait précisé que le Prince héritier ne pourrait pas assister au cours, demanda au professeur Bonassies s'il pouvait enregistrer ce cours à la télévision, pour que le Prince puisse en bénéficier par la suite, ce qui fut fait.

De surcroît, Charles Debbasch ayant demandé au professeur Bonassies de fournir aux étudiants un texte écrit de son cours de droit maritime, ce texte dactylographié devait devenir la base du Traité de droit maritime qu'il publia en 2006 avec la collaboration de Christian Scapel. Ainsi le Maroc, source de formation initiale du professeur Bonassies, est aussi devenu la source du plus important de ses écrits.

Dans la plupart de ses écrits en droit maritime, le Professeur Bonassies se réfère au droit maritime marocain. Il a toujours eu un regard particulier sur ce droit du pays de sa jeunesse. Nous nous limitons dans cette modeste contribution à quelques analyses de certains articles du Dahir du Code de Commerce Maritime de 1919 (DCCM de 1919) rédigés par Pierre



Bonassies. Car le DCCM de 1919 est encore le seul code de commerce maritime en vigueur au Maroc, même si des projets multiples de nouveaux codes ont été préparés, dont le dernier en 2006 auquel j'ai participé sous le pilotage de Pierre Bonassies (Drewry).

Malheureusement aucun de ces projets n'a abouti. Il faut bien noter que le Maroc n'a pas adhéré à la Convention de 1924 mais a signé et ratifié les Règles de Hambourg de 1978. Depuis 1992, ce sont ces règles qui sont appliquées au Maroc. Pierre Bonassies souligne que la comparaison du droit maritime marocain de 1919 et du droit maritime français à la même époque revêt un intérêt extrême.

#### REGARDS DE PIERRE BONASSIES SUR CERTAINS ARTICLES DU DCCM

Le Professeur Bonassies précise que si le droit français est, en définitive, assez classique et proche de nombreux autres droits, le droit marocain est un droit de grande originalité. Il a été un des premiers, trente ans avant le droit français, à conférer un régime spécifique aux transports sous connaissement, régime inspiré du Harter Act de 1893, mais plus protecteur que ce texte des intérêts des chargeurs.

La lecture des dispositions de l'article 213 du DCCM 1919 est susceptible de remettre

en cause l'analyse habituellement faite des obligations du transporteur. Selon l'opinion générale, le transporteur serait tenu de faire diligence pour assurer la navigabilité du navire, et non pas de fournir objectivement un navire en bon état de navigabilité. L'article 213 traite à la fois du transport sous connaissement et de l'affrètement au voyage. Il énonce que « le fréteur (« le transporteur ») est tenu de délivrer un navire en bon état de navigabilité ». Il impose donc au transporteur une obligation stricte de fournir un navire en bon état de navigabilité. Cette obligation est la solution rationnelle.

Le DCCM groupe le contrat de transport et l'affrètement au voyage. Les

rédateurs refusent de les séparer. Comme le dit le professeur Pierre Bonassies, « ils vont superposer, en quelque sorte « empiler » l'une sur l'autre les deux notions, en leur appliquant le même régime ».

Le professeur Bonassies se demande s'il



faut les séparer. D'après lui, « la réponse à une telle question n'est pas aussi immédiate qu'on pourrait le penser ». Néanmoins, il souhaite que le droit maritime marocain s'oriente vers une distinction nette entre affrètement au voyage et transport ou plus précisément entre contrat de transport et contrat d'affrètement.

L'article 207 du DCCM 1919 énonce que le contrat de transport maritime se constate par un connaissance ou tout autre écrit : disposition excellente qui doit être maintenue.

En ce qui concerne la fausse déclaration par le chargeur, le DCCM de 1919 a résolu les problèmes posés par la preuve du contrat de transport (art.207), mais ignore la question de la fausse déclaration du chargeur sur la nature de la marchandise. Or la Convention de 1924 a envisagé les problèmes posés par la fausse déclaration de la nature de la marchandise. Les Règles de Hambourg ont par contre supprimé toute réglementation spécifique de la fausse déclaration non intentionnelle de la nature de la marchandise. D'après le professeur Bonassies, « il serait peut-être possible d'envisager, dans une éventuelle réforme du Code maritime marocain, une solution plus nuancée que celle des Règles de Hambourg : il pourrait être prévu que, à l'égard du destinataire de bonne foi, la responsabilité du transporteur subsisterait, mais serait limitée à la marchandise effectivement mise à bord, dès lors que les



mentions du connaissance, ou la nature même de la marchandise transportée, établiraient que le transporteur ne pouvait raisonnablement vérifier ladite nature ».

Au niveau de l'exécution du contrat, l'article 213 précise que « le fréteur « trans- porteur » du navire est tenu de délivrer (un navire) en bon état de navigabilité, c'est- à-dire capable sur tous les rapports d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné ».D'après



Pierre Bonassies « il s'agit là d'un texte important les Règles de Hambourg ne contiennent aucune disposition analogue , l'article 213 du Code de 1919 devrait se retrouver dans un droit maritime éventuellement rénové il devrait être complété par des dispositions s'inspirant de celles de l'article 3, alinéa 2 de 1924, lequel observe que le transporteur doit procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport,



à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ».

Pour ce qui est du transport en pontée, ici l'article 147 du DCCM 1919 énonce que « le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus à la marchandise chargée sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par une mention spéciale approuvée et signée par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement. » De même, le DCCM 1919 manque de précision sur la sanction du transport en pontée irrégulière. Le professeur Bonassies note qu'avec la conteneurisation, le transport en pontée est devenu normal. Il faut par conséquent améliorer le droit marocain en s'inspirant des Règles de Hambourg auxquelles le Maroc a adhéré. Dans le cas d'arrêt forcé du voyage, Pierre Bonassies souligne que ni le DCCM 1919, ni la convention de 1924, ni même les Règles de Hambourg n'imposent en la matière une conduite particulière. Le droit français apporte une réponse à cette question, à savoir l'article 40 du décret du 31 décembre 1966. Le professeur note qu'il serait souhaitable d'inclure dans le DCCM 1919 cette règle protectrice des intérêts de la marchandise.

Le Professeur s'est livré à l'analyse de la responsabilité du transporteur dans plusieurs articles : l'article 221 rappelle le principe, classique et toujours actuel, que le transporteur est responsable de plein droit du dommage causé à la marchandise. L'article 213 précise la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde: cette période s'étend depuis le moment où le capitaine prend en charge les marchandises pour le compte du transporteur le long du bord jusqu'au moment où il les remet sous palan au port de destination aux réceptionnaires. Les articles 221, 213 et 264 précisent les cas d'exonération du transporteur, en particulier la faute nautique et la limitation de responsabilité du transporteur.

A partir de cette analyse, il fait les propositions suivantes pour rénover le code maritime marocain :

« Il est sûr que l'adoption d'un régime inspiré des Règles de Hambourg aurait déjà en soi l'avantage d'harmoniser solution nationale et solution internationale. En particulier la disparition du cas excepté de faute dans la navigation et l'administration du navire. Néanmoins, la notion de mesures qui pourraient raisonnablement être exigées des Règles de Hambourg, apparaît devoir être la source d'un important contentieux ».

Il préconise l'amélioration des dispositions des Règles de Hambourg par une formulation plus nette et plus précise.

Au niveau du régime de l'action en responsabilité, il tient à souligner que le code de 1919 est très rigoureux à l'égard du destinataire pour ce qui concerne les conditions de l'action en responsabilité : envoyer une protestation motivée par lettre recommandée dans les huit jours et intenter une action dans un délai de 90 jours. Puisque le Maroc a adhéré aux Règles de Hambourg, « il y a là un ensemble de dispositions fortement protectrices des intérêts des destinataires, dont on peut penser qu'elles devraient normalement être intégrées dans le droit marocain nouveau ».

Au niveau de la limitation de responsabilité, les dispositions des Règles de Hambourg sont beaucoup plus conformes à la réalité du monde actuel que le

Code de 1919. Le futur code maritime marocain serait amené à les prendre en considération. Dans le domaine des affrètements, à part le contrat d'affrètement au voyage qu'il faut bien distinguer du contrat de transport dans le nouveau droit maritime marocain, le professeur Bonassies souligne qu'il faudrait faire une synthèse pour l'affrètement à temps de l'apport du code de 1919 et des législations plus modernes afin de bien définir la responsabilité du fréteur, le statut précis du destinataire et l'exercice par le fréteur du privilège sur les marchandises dans le futur Code maritime marocain.



# Barracuda et poisson-lion : la Méditerranée devient une mer tropicale

Par Magali REINERT



© Copyright JUAN

Observer un poisson-flûte, pêcher la dorade coryphène ou craindre d'attraper la gratte... en Méditerranée ! Avec le réchauffement de l'eau, la grande bleue prend des allures tropicales. Et ce n'est pas bon signe. [SÉRIE 1/4]

*Vous vous apprêtez à lire le premier des quatre volets de notre enquête « Le littoral, du paradis au cauchemar climatique ».*

Poisson-flûte noyé dans sa sauce échalote citronnée, ceviche de poisson-lion et ses patacones (bananes frites), chaudière aux raviolis farcis de poisson-lapin... Ces recettes d'espèces exotiques ne sont pas tirées d'une publicité de quelque destination tropicale. Produites par le laboratoire Ecoséas, elles sont disponibles sur [le site](#) de l'université de Côte d'Azur pour sensibiliser le

grand public aux nouvelles espèces des eaux méditerranéennes. Veillez à encourager leur consommation et lutter d'autant plus contre leur prolifération.

Sous son mignon sobriquet, le poisson-lapin est une plaie. Ce poisson originaire de la mer Rouge, qui doit son nom à sa bouche boudeuse et à sa propension à se reproduire rapidement, est une espèce invasive redoutée. « Ce petit poisson herbivore n'a l'air de rien, mais il est tellement vorace et prolifique que les bancs de poissons-lapin déciment les herbiers et les nombreuses espèces qui y vivent », nous dit Virginie Raybaud, chercheuse en écologie marine à Ecoséas.



Observé en France pour la première fois en 2008, il n'a pas encore sévi sur les côtes hexagonales. [Siganus luridus](#), de son nom latin, est en revanche déjà responsable d'une catastrophe écologique en Méditerranée orientale, où il ne reste en effet pas grand-chose d'autre à faire qu'à le manger : le poisson-lapin représente aujourd'hui 70 % des espèces pêchées au Liban, précise le spécialiste.

**1 000 espèces exotiques**

« La chair du poisson-lapin manque d'intérêt, remarque Virginie Raybaud, à la différence de celle très fine du poisson-lion. » Celui-ci, rascasse originaire de la mer rouge, est également sous le radar de tous les écologues marins. Carnivore, le poisson-lion est un prédateur redouté en Méditerranée orientale, où sa population explose depuis 2012. Autres espèces tropicales aujourd'hui



Un poisson-flûte. [Wikimedia Commons/CC BY 2.0/Rickard Zerpe](#)

observées en Méditerranée orientale, le poisson-flûte ou encore [le poisson-ballon à bandes argentées](#). Ce cousin du fugu, genre connu pour provoquer de très graves intoxications à la [tétrodotoxine](#), est déjà responsable d'intoxications mortelles en Méditerranée.

Avec ses eaux plus chaudes, l'est méditerranéen nous tend un miroir de ce qui attend nos longitudes. Selon Virginie Raybaud, qui modélise la répartition des espèces sous l'effet du réchauffement de l'eau, ces poissons invasifs représentent [un sérieux risque](#) dans les années à venir pour le nord-ouest de la Méditerranée.



Un poisson-lion. © Murat Draman

À épilucher les recherches, toutes les espèces tropicales semblent nocives. Virginie Raybaud reconnaît un biais : les travaux scientifiques sont surtout axés sur les espèces problématiques. Toutes les espèces exotiques ne sont donc pas envahissantes. Ces dernières répondent à des caractéristiques particulières — comme une grande plasticité de leur habitat et de leur régime alimentaire, ou encore une maturité sexuelle précoce. Sur près d'un millier d'espèces exotiques identifiées en Méditerranée, beaucoup ne représentent pas un danger pour les écosystèmes.

[La dorade coryphène](#) par exemple est aujourd'hui observée sur les côtes françaises. Il est difficile de savoir comment évolue cette espèce tropicale peu étudiée, si ce n'est que de plus en plus de pêcheurs affichent leur [trophée sur les réseaux sociaux](#). « Les dorades coryphènes sont aujourd'hui observées dans le golfe du Lion, confirme Thierry Laugier, directeur de recherche au laboratoire Marbec, qui étudie la biodiversité marine des écosystèmes. Plusieurs espèces remontent des côtes nord-africaines et sont de plus en plus abondantes sur les côtes françaises, comme le barracuda. » Virginie Raybaud cite aussi [la girelle paon](#), dont elle croise depuis peu de grands bancs au cours de ses plongées.

## Réchauffement de l'eau

Avec l'augmentation de la température de l'eau de 0,4 °C en moyenne tous les dix ans, la Méditerranée devient un milieu propice au développement des [espèces tropicales](#). Et le canal de Suez est la porte d'entrée privilégiée de tous ces organismes. Depuis son ouverture en 1869, plusieurs centaines sont venues de la mer Rouge rejoindre la Méditerranée. Elles sont même affublées du nom d'[espèces lessepsiennes](#), de Ferdinand de Lesseps, l'ingénieur français qui fit creuser le canal.

*« Les espèces de part et d'autre du canal sont très différentes, car ces milieux étaient étanches avant cette ouverture. Et si la colonisation était limitée à cause des eaux méditerranéennes plus froides, le réchauffement de l'eau favorise aujourd'hui leur installation »,* souligne Virginie Raybaud. [Une récente étude](#) montre ainsi que l'établissement d'espèces non indigènes en Méditerranée a augmenté de 40 % depuis une dizaine d'années.

Et quid du détroit de Gibraltar ? « Il est difficile pour les espèces tropicales de remonter par là, car les eaux froides au large du Sahara occidental créent une barrière physique », explique Thierry Laugier. Autre origine connue des espèces tropicales, les passagers clandestins du transport maritime ou les rescapés des aquariums vidés en mer, voire les deux. Les écologues marins s'inquiètent en effet des grands yachts de luxe soupçonnés de déverser leur aquarium à la mer. C'est en tout cas l'hypothèse du chercheur Paolo Guidetti, lorsqu'il s'est retrouvé nez à nez avec un [Zebrasoma xanthurum](#), un poisson corallien bleu et jaune lors d'une de ses plongées, comme il le raconte dans [une publication scientifique](#).

“ Avec l'augmentation de la température de l'eau de 0,4 °C en moyenne tous les dix ans, la Méditerranée devient un milieu propice au développement des espèces tropicales. ”

Les poissons ne représentent qu'une petite part des espèces tropicales, puisque c'est sans compter les algues, mollusques et crustacés. Une microalgue du genre [Gambierdiscus](#) responsable de la gratte (ou ciguatera), une maladie qu'on attrape sous les tropiques en mangeant certains poissons coralliens, remonte progressivement la Méditerranée du sud-est au nord-ouest. « Cette algue d'un genre tropical a été identifiée en 2010 à Chypre et en Grèce, puis depuis cinq ans aux Baléares », détaille Thierry Laugier. Qui précise que pour l'instant, l'algue tropicale ne produit pas la ciguatoxine responsable de la gratte. Le risque sanitaire en Méditerranée reste considéré comme faible, selon [une publication scientifique](#) de novembre 2020.

## Pas de substitution d'espèces

Que les amateurs de bonne chair de poisson ne se réjouissent pas trop vite. L'arrivée sur les étals de la dorade coryphène pourrait bien être concomitante de la disparition de sa cousine royale. Propice à l'installation d'espèces tropicales, le réchauffement de l'eau menace les espèces endémiques. « Il n'y a pas encore de disparition d'espèces sur nos côtes, mais l'aire de répartition géographique de certaines espèces diminue, comme celles du sprat, de la dorade royale et du pageot », dit Virginie Raybaud.

Finalement, les espèces exotiques ne vont-elles pas sauver la vie en Méditerranée ? Les chercheurs sont assez circonspects. En témoignent les dégâts causés par le poisson-lapin ou le crabe bleu, [crustacé vorace](#) qui



fait ponctuellement des ravages sur nos écosystèmes côtiers. « En regardant l'évolution des espèces marines sur le temps long, on n'observe pas de substitution entre une espèce endémique et une espèce exotique, qui permettrait de maintenir un écosystème », remarque Paolo G. Albano, paléobiologiste à la station zoologique Anton Dohrn à Naples.

Qui conclut : « [Le réchauffement climatique](#) modifie tellement les conditions environnementales dans les secteurs les plus chauds de la Méditerranée que seules les espèces tropicales sont capables de survivre. Si les populations indigènes s'effondrent, alors seules les espèces exotiques pourront effectivement garantir un certain fonctionnement de l'écosystème, bien que profondément différent du fonctionnement actuel. »

Source :

<https://reporterre.net/Barracuda-et-poisson-lion-la-Mediterranee-devient-une-mer-tropical>

Site :

[juanmendez.be](http://juanmendez.be)

# Patrimoine

## des savoirs

## Une Zone ECA en Méditerranée?

Par André TREDE, président de MART

La Méditerranée est l'une des mers les plus fréquentées du globe avec un trafic maritime classé deuxième du monde après la Manche.

Les gros navires sont des usines à gaz, parfois capables de rejeter autant d'oxyde de soufre qu'un million de voitures.

### Les zones ECA

Par définition ce sont des zones maritimes dans lesquelles existent des contrôles de polluants atmosphériques rejetés par les navires. Elles ont été établies par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il y a les Zones SECA (acronyme de Sulphur Emission Control Area) pour le contrôle et **la réduction des émissions d'oxydes de soufre (SOx)** et les zones NECA (acronyme de Nitrogen Emission Control Area) pour celle des **oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM)**. Elles peuvent évoluer et se nommer simplement ECA (Emission Control Area) lorsqu'elles règlementent ces trois types de polluants.

Il existe depuis 2011 deux zones ECA : Etats Unis - Canada et Caraïbes (Portorico, Iles vierges américaines). Depuis 2015 deux zones SECA européennes : la mer Baltique et la mer du Nord (comprenant la Manche).

En Méditerranée elle est en cours d'étude finale, mais fait face à une difficulté car elle requiert l'unanimité des pays riverains.



## Leurs buts

Elles visent à diminuer l'exposition des écosystèmes marins et littoraux, des marins et des populations littorales aux émissions polluantes des moteurs marins dans l'atmosphère. Ces moteurs brûlent des carburants de type fioul lourd (dont la teneur en soufre de 3,5 % est importante), ils produisent des particules carbonées, des particules inorganiques d'environ un micron, surtout constituées de cendres et de sulfates, et du dioxyde d'azote responsable, entre autres, de l'augmentation des taux d'ozone dans l'air.

## Les impacts

Par leurs retombées acides, ces polluants réduisent l'alcalinité des milieux, impactent les monuments et infrastructures et enfin influent grandement sur la santé humaine. Mortalité prématurée, aggravation des maladies respiratoires et cardiovasculaires, aggravation de l'asthme et des symptômes respiratoires aigus, en sont les conséquences.

Selon une étude allemande publiée en 2015, dans les zones côtières et portuaires européennes, 50% de la pollution particulaire de l'air viennent des fumées de navires causant 60 000 morts/an, et un coût sanitaire estimé à 58 milliards d'euros/an. Les populations portuaires et littorales sont donc chroniquement les plus exposées.

## Les constats

Un bateau à quai produit des rejets dans l'atmosphère équivalant à 10.000 à 30.000 véhicules, et en propulsion, 5 à 10 fois plus.

Dans tous les ports et les mers du monde, on se plie à la nouvelle réglementation. Les 60 000 navires qui sillonnent les mers (cargos, paquebots et ferries) ont dû réduire leurs émissions de soufre **depuis le 1er janvier 2020**, de 3,5% à 0,5%, soit sept fois moins conformément à la règle 14 de l'annexe VI de la convention internationale MARPOL adoptée par les membres de l'Organisation Maritime Internationale. La pollution atmosphérique du transport maritime fait aussi l'objet de mesures spécifiques de la part de l'Union européenne. En zone SECA, cette limite est abaissée à 0,1% en masse.



**Dans 70 à 80% des cas, les scrubbers utilisés sont en «boucle ouverte», c'est-à-dire que l'eau de mer est prélevée, pulvérisée dans les cheminées, puis rejetée sans que rien ne soit prévu pour les tonnes d'eaux souillées.**



## Trois solutions pour réduire les émissions de soufre

La plus simple est l'utilisation du gazole marin (MGO), carburant sensiblement similaire au diesel et offrant une forte réduction des émissions de polluants par rapport au fioul lourd (HFO). L'adaptation des moteurs ne nécessite que peu d'investissements tout en permettant au navire de repasser au fioul lourd lorsqu'il sort d'une zone ECA (en installant deux réservoirs distincts). Cependant ce carburant moins soufré est bien plus cher.

Autre solution l'installation de filtres, supprimant la plupart des émissions de SOx, mais non de Nox, c'est-à-dire équiper leurs cheminées de scrubbers (épurateurs ou systèmes de lavage des fumées), sortes de pots catalytiques géants qui utilisent l'eau de mer pour filtrer les gaz d'échappement. Aujourd'hui, des milliers de bateaux traversent les océans en adoptant ce dispositif. Plusieurs armateurs, notamment français, ont choisi d'en installer sur leurs navires : c'est le cas de Corsica Linea, Brittany Ferries ou MSC. **Dans 70 à 80% des cas, les scrubbers utilisés sont en «boucle ouverte», c'est-à-dire que l'eau de mer est prélevée, pulvérisée dans les cheminées, puis rejetée sans que rien ne soit prévu pour les tonnes d'eaux souillées.** En France, les autorités ont demandé à la Commission européenne d'interdire purement et simplement les rejets des scrubbers, en vain pour l'instant.

Une autre solution est l'installation de filtres sur des navires circulant au fioul lourd supprimant la plupart des émissions de SOx, mais non de NOx. Et la dernière solution consiste à utiliser du gaz naturel (GNL) comme carburant, le plus efficace.

Evolution des émissions de polluant par rapport à un navire HFO classique <sup>[12]</sup>

	SOx	NOx	PM	CO <sub>2</sub>	Cible privilégiée
MGO	-90%	0%	-60%	0%	Navires circulant peu en zone SECA
HFO + Filtres	-90%	0%	-50%	+2%	Navires trop âgés pour être convertis au GNL
GNL	-100%	-80%	-100%	-20%	Ferries et rouliers naviguant en zone SECA

Source : Analyse Sia Partners 2015

Depuis le 1er janvier 2015, selon une directive européenne, les navires à quai stationnant plus de deux heures doivent passer au diesel marin à 0,1 % de soufre (cent fois plus soufré que le diesel routier). Voir à ce sujet l'article L218-2 du code de l'environnement.

**La directive 1999/32, telle que révisée en 2005**, est allée plus loin :

- Depuis le 1er janvier 2010, tous les navires doivent utiliser des combustibles à 0.1% lorsqu'ils sont à quai en Europe, même en dehors des zones SECA. - Depuis 2006, la teneur des combustibles utilisés par les navires à passagers est limitée à 1.5% dans toutes les eaux européennes.

**En septembre 2020**, Le Parlement européen a adopté à une grande majorité le rapport sur le système de collecte des données relatives à la consommation de CO2 des navires. Derrière ce titre technique se cache en réalité une avancée majeure pour accélérer la décarbonation du transport maritime qui est l'ensemble des mesures et techniques qui visent à réduire la teneur en carbone, plus spécifiquement en CO2, des énergies, voire d'une économie entière.

## En France

Le plan national français de réduction des émissions de polluants atmosphériques (également appelé PREPA), adopté en 2017 dans la loi française, envisage la mise en place de nouvelles zones à faibles émissions en Méditerranée.

Dans cette perspective, le Ministère français de la transition écologique et solidaire (MTES) a souhaité évaluer la faisabilité de la mise en œuvre d'une NECA ou/et d'une SECA dans les pays riverains de la Méditerranée.

Ses objectifs sont d'évaluer le coût et les avantages pour la qualité de l'air de la mise en œuvre d'une zone de contrôle des émissions (ECA) en mer Méditerranée. C'est **le projet ECAMED**.

En conséquence, en décembre 2019, l'ensemble des États Méditerranéens réunis sous l'égide de la Convention de Barcelone a acté le principe d'une zone SECA couvrant toute la Méditerranée de Gibraltar à Suez, telle que définie par la Convention de Barcelone. Les larges différences de moyens, de techniques et de contrôles des pays du bassin doivent maintenant être dépassées pour permettre la désignation de cette nouvelle SECA par l'OMI (Organisation maritime internationale).

La zone géographique de la mer Méditerranée a été choisie car c'est un espace de trafic maritime important. Les pays riverains possèdent une forte densité de population qui est en augmentation. De plus, **les enjeux de santé et d'environnement sont importants pour les populations locales, et mobilisent les élus locaux et associations**. Selon l'étude de faisabilité technique de la mise en œuvre de la zone ECAMED, ce projet permettrait d'éviter 1730 morts prématurés chaque année dans l'ensemble du bassin méditerranéen et d'économiser 8 à 14 Md€/an (40 à 90 M€ en France et une trentaine de décès évités chaque année).

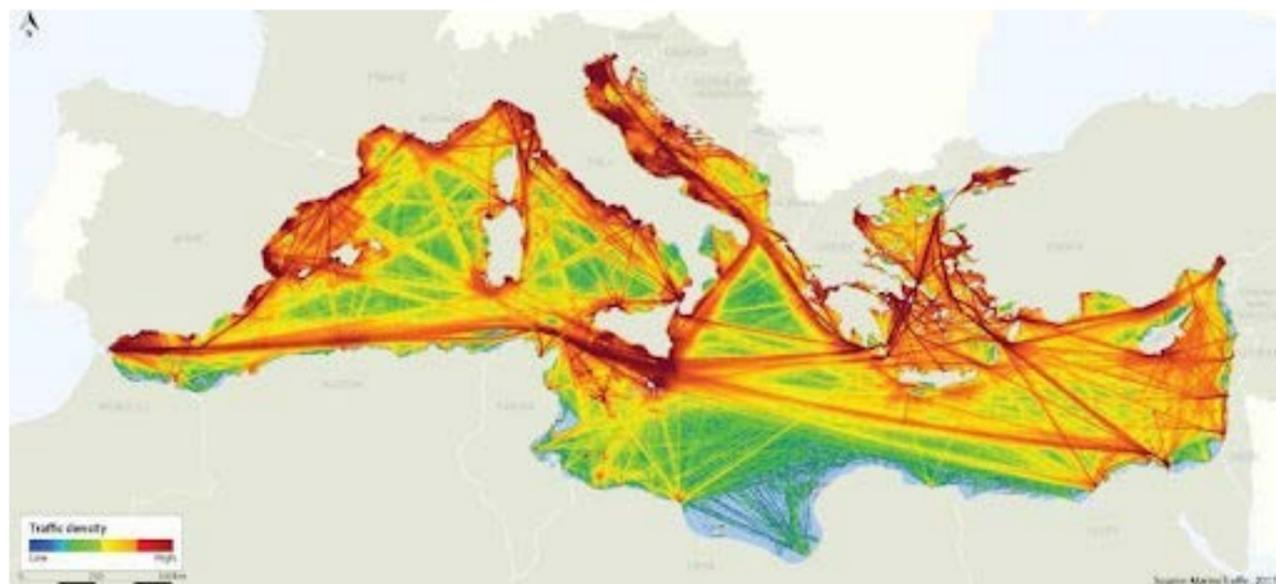


**La zone géographique de la mer Méditerranée a été choisie car c'est un espace de trafic maritime important. Les pays riverains possèdent une forte densité de population qui est en augmentation.**



## Les contrôles

Les navires professionnels, de commerce ou de pêche soumis à ces obligations sont contrôlés par les Etats dans lesquels ils font escale.



En France, l'administration des affaires maritimes contrôle les navires étrangers et les navires français, tous soumis au respect des dispositions de la Convention MARPOL en vertu de sa transposition en droit national. Les 16 centres (dont 2 seulement en méditerranée) de sécurité des navires (CSN), services spécialisés des Directions interrégionales de la Mer (DIRM) et des Directions de la Mer (DM), exercent notamment la mission d'inspection des navires qui battent pavillon français, aux fins de vérification de leur conformité à ces normes, de délivrance des différents certificats et du permis de navigation. Le contrôle des navires est, pour partie, délégué à des organismes privés agréés à même de développer les expertises les plus poussées, les sociétés de classification des navires.

À partir du 1er janvier 2021, les inspecteurs vérifieront également que tous les navires neufs ou transformés sont bien équipés de moteur TIER III, donc rejettent une quantité réduite d'oxydes d'azote dans l'atmosphère.

## Nos associations

Que ce soit à Nice, Marseille, en Corse ou à Toulon, elles militent pour le déploiement des navires et ports zéro émission.

Leurs demandes, bien entendu non exhaustives :

- La création unilatérale d'une zone SECA, dans l'attente de la zone ECAMED pour notre mer territoriale continentale, (zone des 12 milles nautiques) car pour la Corse il faudrait l'accord des Italiens,
- Le respect des normes en vigueur,
- L'électrification des quais,
- La prise en compte des pollutions induites (trafic routier...),
- L'utilisation du fioul léger ou GNL,
- La transformation de la motorisation des ferries par l'hybridation,
- Un renforcement des contrôles avec sanction sévères à l'appui pour les non respects...,
- Et enfin **de la concertation dans tous les projets concernant la rade de Toulon.**

Lettre de MART N°05 de Décembre 2020,

Merci à Jean CHARBONNIER et Jean ECOCHARD

**Rappel d'une pétition** de Mart et FNE en 2017 : «Pour des bateaux propres dans les ports et en mer» dans la zone des 12 milles, en attendant la zone ECA en Méditerranée (3870 signatures)

Sites : [federation-mart83.org](http://federation-mart83.org)

[Capair83.fr](http://Capair83.fr)

Sources :

[wikipedia.org](http://wikipedia.org) <https://www.legifrance.gouv.fr/> <https://www.ecologie.gouv.fr/projet-zone-reglementation-des-emissions-polluants-eca-en-mer-mediterranee> <https://www.ecologie.gouv.fr/contrôle-securite-des-navires-francais> <https://www.ineris.fr/fr/ineris/actualites/ecamed-conclusions-etude-faisabilite-technique-mise-oeuvre-zone-reduction>

## Cérémonie d'immersion de la dixième sculpture du Musée Subaquatique de Marseille

Lundi 5 septembre 2022 Anse du Pharo le Grasm Cérém

BRUNO CATALANO pose la valise du « voyageur » dans la galerie sous-marine Albert Falco.



Une valise, un homme. Il s'en empare, et se lance vers l'inconnu. Voyage volontaire vers un horizon qu'on embrasse et qu'on voudrait infini, ou voyage forcé, contraint par l'exil et la souffrance, en quête de liberté et guidé par la survie.

Le voyageur de Bruno Catalano est cet homme laissé à lui-même, un homme propulsé dans l'infini du temps et de l'espace. Sa maison n'est plus qu'une valise et son être, progressivement, se dépouillera de tout ce qu'il croyait indispensable, de tout son-moi si savamment construit par nos sociétés.

Il n'est plus l'homme d'un monde, mais l'homme dans le monde, encore empreint de sa culture mais devenu fragile face à l'immensité. Sa quête ne se fera pas sans dommages.

Homme défragmenté, déstabilisé, dépouillé de ses repères, il marche vers son salut autant que vers sa perte. Tout sera désormais à réinventer. Ce voyageur s'échappe de lui-même, à la rencontre de sa terre inconnue.

Lieu éphémère « le Café du Musée »  
Club de plongée le GRASM 35  
Esplanade du Pharo, Anse du Pharo  
13007. Début de la cérémonie à 9h30  
Parking sur place

# Recette du pirate

## Les tomates farcies

Par JB REBOUL

Prenez dix tomates bien mûres, supprimez la partie adhérent à la plante, qui est le plus souvent verte et amère, débarrassez-les, par ce trou, de leur eau et de leurs graines, saupoudrez-les de sel et renversez-les sur une passoire pour que l'eau en sorte. D'autre part, mettez dans une casserole 2 oignons hachés, faites roussir à l'huile, ajoutez 2 tomates hachées, que vous laissez revenir, puis 100 g de pain trempé et autant de viande de desserte, de préférence bœuf bouilli ou veau, après l'avoir hachée avec 2 gousses d'ail et persil, on peut remplacer la viande indiquée par du jambon.

Assaisonnez de sel, poivre et muscade, ajoutez une cuillerée de bouillon ou de jus, tournez quelques minutes sur le feu, ajoutez encore 2 ou 3 jaunes d'œufs et retirez de côté. Cette farce doit être assez ferme mais moelleuse. Farcissez-en vos tomates, mettez-les sur un plat à gratin huilé, saupoudrez de panure, arrosez de quelques gouttes d'huile et faites gratiner au four.

Au maigre, elles se préparent de même en supprimant la viande et le bouillon, on augmente alors la dose d'oignons et tomates dans la farce.



Source: Recette extraite de La Cuisinière provençale de JB Reboul, Ed Tacussel

# BULLETIN D'ADHESION 2022

à envoyer à **LA NAVALE** - Bd des Bassins de Radoub –  
Forme 7 – 13002 Marseille

**LA GAZETTE** est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association **LA NAVALE**, dont les ressources sont les adhésions et la vente de produits. Devenir adhérent de **LA NAVALE**, c'est soutenir et collaborer aux divers évènements que nous organisons tout au long de l'année ; apporter force et légitimité à nos actions.

Créée en 1982, **LA NAVALE** est une association culturelle autour de l'industrie navale en Provence. Elle dispose de maquettes animées, créées par les compagnons, d'outils du temps des galères à aujourd'hui, de documents, photos, d'un moteur à vapeur fabriqué en 1932.... Ce fonds, unique, est visible à Marseille.

Pour adhérer à l'association, imprimer le bulletin d'adhésion à télécharger ci-dessous, le remplir et l'envoyer avec le chèque de cotisation à l'ordre de **LA NAVALE**.

Pour télécharger le bulletin [cliquez ici](#).

<https://www.helloasso.com/associations/la-navale>



@patrimoinemaritime

lagazette@patrimoinemaritime.fr

[patrimoinemaritime.com](http://patrimoinemaritime.com)

Réalisation: Amanda GASC  
A la barre: Bruno TERRIN  
A la vigie: Myriam BIERCEWICZ