

# La Gazette

Mars 2022 - Numéro 5

**Patrimoine Maritime**  
Notre héritage, notre avenir



<b>Edito</b>	4	<b>Patrimoine vivant</b>	38
Bruno TERRIN		Tout savoir sur les NFT	39
<b>Patrimoine culturel</b>	6	<i>Par <a href="https://cryptagency.fr">cryptagency.fr</a>, Benjamin ZARKA</i>	
COMANAV, bribes d'histoire 1940 - 2000	7	<b>Good niouzes</b>	46
<i>Par Abdelfattah BOUZOUBAA</i>		1700 ans après, une épave d'un navire romain dévoile ses secrets	46
Carmagnolle	24	<b>Recette du pirate</b>	48
<i>Par Michel BOURHIS</i>		La Bouillabaisse	
Patrimoine Maritime et Culturel de la Chambre de Commerce de Marseille : Quel devenir ? Une solution existe	26	<i>Par JB REBOUL</i>	
<i>Par Jean-Noël BEVERINI</i>		<b>Paroles de crapaud</b>	50
<b>Patrimoine vivant</b>	30	Il n'y a pas de corde sur un navire	
Le pont et le détroit de Kertch	31	Pourquoi les marins portent-ils des marinières ?	
<i>Par l'Amiral Gérard GACHOT</i>			
Rendez-nous notre Histoire !	36		
<i>Par Jean-Noël BEVERINI</i>			

Par Bruno TERRIN

**A**u début des années 60, la COMANAV (Cie Marocaine de Navigation), qualifiée de « Premier armement de haute mer du royaume », lançait un appel d'offres international, pour la réparation de ses navires.

Sur les trois réponses, seule la SPAT (Société Provençale des Ateliers Terrin) vint présenter son offre en mains propres. Ainsi naquit une grande amitié entre Mohamed BENNANI, président de la COMANAV et Pierre TERRIN, président de la SPAT.

Mohamed et Pierre se sont rejoints sous d'autres cieux, nous avons gardé une fidèle amitié avec Souad et Adil, dont leur mère Suzanne, était marseillaise.

Abdelfattah BOUZOUBAA nous livre l'épopée de cette compagnie, lien entre le Maroc et la France.

Marseille, sans musée de la marine depuis 2018, la chambre de commerce et d'industrie l'ayant fermé, sur décision de son ministère de tutelle.

La même chambre qui vend aux enchères notre patrimoine, notre héritage !

**Marseille, réveille-toi !** Regarde tes voisines, Gênes, Barcelone, même les Saintes Marie de la Mer vont ouvrir leur musée.

**Marseille, réveille-toi !**

Jean-Noël BEVERINI, commissaire en chef de la Marine nationale, ancien responsable des collections du Conservatoire de Marine nationale, membre de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille, nous livre sa vue sur l'ex musée de la Marine et de l'économie de Marseille et la vente aux enchères des collections de la chambre de commerce de Marseille.

Les visiteurs seront acteurs dans les musées de demain, où la technologie sera omniprésente, avec les réalités virtuelle,

augmentée ; les escape games permettront d'attirer un public plus jeune.

Ces nouveaux usages demandent de nouveaux dispositifs, sans occulter la connaissance.

C'est l'ADN du PAMM.

Les NFT viendront-ils au secours des musées ? Benjamin ZARKA, fondateur de Crypt Agency, nous explique ce que sont les NFT.

L'Amiral Gérard GACHOT avait publié une note, en 2018, sur le pont et le détroit de Kertch.

La triste réalité de la guerre en Ukraine, nous rappelle l'importance de la mer d'Azov.

BOUI-ABAISSO, BOUILLONNADA, KAKAVIA, CACCIUCCO, ZARZUELA, PSAROSOUPA, BOURDETO, CALDEIRADA...

Tous ces noms sentent bon la Méditerranée, ses poissons, ses préparations, en ragoûts, bouillons ou soupes.

La Méditerranée regorge de poissons, les scientifiques estiment à 10.000 le nombre d'espèces marines !

Dans la mythologie romaine, Vénus servait à Vulcain, une préparation à base de poissons, pour l'apaiser, l'endormir et rejoindre Mars en toute discrétion ...

Depuis l'Antiquité, où les soupes étaient cuites dans des chaudrons, chaque pays méditerranéen a sa recette.

Les pêcheurs grecs, comme leurs cousins phocéens, cuisinaient les poissons invendus; le plat est appelé Kakavia (Le Kakavi est un chaudron à 3 pieds) en Grèce, Bouillabaisse

(Boui-abaisso, ça bout, abaisse) à Marseille.

En Catalogne, c'est la Zarzuela, en Italie, le Cacciucco.

Ces plats ont, pour la plupart, des caractéristiques communes: les poissons, les produits méditerranéens, les soupes sont épaisses.

Chacun a sa recette ; à Marseille, il est un dicton : « il y a autant de recettes de bouillabaisse que de chefs ! »

Aussi, nous vous donnons celle de Jean-Baptiste REBOUL (1862 – 1926 ), publiée dans « La cuisinière provençale », ouvrage de référence en Provence et ailleurs.



# Patrimoine

## culturel

## COMANAV, bribes d'histoire 1940 - 2000

Par Abdelfattah BOUZOUBAA



### LA CFCN

La CFCN, « Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation », a été créée en 1946, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Les principaux actionnaires de cette société étaient les armateurs français « Compagnie Paquet » (34% du capital), « Compagnie Générale Transatlantique, CGT » (13%) et « Société Anonyme de Gérance et d'Armement, SAGA » (13%). A côté de ces armateurs, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'Etat marocain détenaient chacun 16,50% du capital de la compagnie.

Au cours de la période 1947-1951, la CFCN a acquis trois navires de seconde main et commandé la construction d'un quatrième navire :

- Août 1947 : Acquisition du M/S « Djerrada » de 6.112 TPL construit en 1944.
- Juin 1947 : Acquisition du M/S « Khouribga » de 8.000 TPL construit en 1921.
- Avril 1948 : Acquisition du M/S « Zelidja » de 10.287 TPL construit en 1943.
- Août 1951 : Commande à la construction en RFA du M/S « Oudaia » de 2.450 TPL.

La taille des trois premiers navires, importante pour l'époque, indiquait clairement l'usage auquel ils étaient destinés : le tramping international. En effet, les armateurs- actionnaires de la CFCN ont exclu statutairement cette compagnie du transport des échanges entre le Maroc et la France qui constituaient l'essentiel du commerce extérieur marocain.

Mais à quelque chose malheur est bon. La CFCN a fait un meilleur apprentissage de son métier d'armateur puisqu'elle a dès le début appris à opérer en milieu concurrentiel international. En outre, ses activités dans le tramping l'ont amenée à développer un réseau mondial d'agences maritimes qui lui sera très utile par la suite.

**La CFCN a cependant gardé un œil sur les lignes régulières intéressant le Maroc. Ainsi, puisque le trafic Maroc-France lui était interdit, elle a conclu en 1949 un accord avec l'armateur allemand OPDR pour la desserte du range Mer du Nord-Maroc.** Cet armateur était établi depuis 1882 sur le trafic Allemagne, Hollande, Belgique, Portugal, Maroc, Iles Canaries. Le partenariat avec OPDR dont Comanav a hérité, a duré plusieurs décennies.

## DIFFICULTE DE CONSTITUTION DE LA BASE DE TRAFIC

**S**uite à la décision de marocanisation de la CFCN en 1959, le gouvernement marocain a signé une convention avec les principaux actionnaires de la compagnie prévoyant une redistribution du capital pour permettre la souscription par l'Etat marocain de la majorité des actions de la compagnie. Cette convention a en outre libéré la compagnie de l'interdiction qui lui était faite de s'implanter sur le trafic Maroc-France. Les trois premiers Administrateurs marocains nommés par le Gouvernement étaient MM. Haj Omar Sebti, Mohammed Bennani et Ahmed Bennani.

Quand la CFCN a changé de nom pour devenir la « Compagnie Marocaine de Navigation, Comanav », elle ne possédait plus que 3 navires : « Djerrada » (6.143 TPL), « Oudaia » (2.450 TPL) et « Zagora » (2.377 TPL).

Comanav a acquis 5 autres navires neufs entre 1960 et 1961: «Atlas» et «Mauritanie» de 14.935 TPL, «Toubkal» de 12.746 TPL, «Chaouen» et «Ketama» de 4.050 TPL. Ces 2 derniers navires disposaient de cales réfrigérées pour le transport des agrumes et primeurs qui étaient exportées à l'époque en caisses et cageots.

Le gouvernement soucieux de réduire la dépense nationale de fret en devises et d'assurer une participation marocaine au transport des échanges extérieurs du Royaume a fait voter une loi réservant aux armateurs marocains le transport d'une partie du tonnage de certains produits importés et exportés tels que : les phosphates, les céréales, le sucre.... Cette même législation réservait l'affrètement des navires affectés à ces transports aux armateurs marocains (Dahir du 25/09/1962 et Décret du 24/10/1962).

Sous impulsion gouvernementale, l'orientation était clairement de favoriser le développement de la Marine Marchande marocaine. Les offices et entreprises publiques étaient invités à favoriser l'essor souhaité mais tous n'ont pas adhéré spontanément à cette demande. Pour



s'y soustraire la plupart arguaient de l'indisponibilité de navires marocains, de leur cherté ou de contraintes commerciales qui leur imposaient d'acheter leurs produits en coût et fret ou de les

vendre en FOB. Quant à la réservation de l'affrètement aux armateurs marocains, les chargeurs n'y voyaient qu'un moyen pour les armateurs marocains de s'enrichir à leurs dépens au moyen de commissions de courtage.

Face au peu d'empressement que les chargeurs, y compris publics, montraient à recourir aux services des armateurs marocains, des circulaires ministérielles sont venues de temps à autre rappeler l'obligation de respecter les dispositions du Dahir du 25/09/1962. Pour se soustraire à ces rappels à l'ordre et obtenir des dérogations de l'Administration, les réceptionnaires et les chargeurs invoquaient les uns des risques de rupture d'approvisionnement et les autres des risques de mévente de leurs exportations. Quant à leurs courtiers et transporteurs habituels, ils dénonçaient «le monopole de Comanav».

Au final, les dispositions du Dahir de 1962 n'ont servi que de moyen de pression pour négocier, avec des succès divers, la participation des armateurs marocains, dont Comanav, au transport des échanges extérieurs du pays.



« TOUBKAL » 12.746 TPL (1961-1978)

**La CFCN a cependant gardé un œil sur les lignes régulières intéressant le Maroc. Ainsi, puisque le trafic Maroc-France lui était interdit, elle a conclu en 1949 un accord avec l'armateur allemand OPDR pour la desserte du range Mer du Nord-Maroc.**

Au cours de la deuxième moitié des années 1960, Comanav a connu une grave crise financière née de la faiblesse du tonnage qu'elle transportait comparée à la taille de sa flotte en propriété. En effet, malgré les dispositions du Dahir du 25/09/1962, les principaux importateurs ont continué à acheter leurs produits en coût et fret et les principaux exportateurs à vendre les leurs en FOB. Comanav n'avait d'autre choix que de fréter ses navires inemployés sur le marché international très fluctuant par nature. C'est ainsi, par exemple, que « Atlas » et « Toubkal » ont été frétés en time-charter pendant plusieurs années à la République Populaire de Chine.

La base de trafic Comanav continuait donc à être principalement internationale et soumise aux aléas du marché du fret. Quant au trafic de ligne régulière, malgré la possibilité qu'elle avait désormais de desservir le trafic Maroc-France, Comanav n'arrivait pas à s'y implanter significativement en raison de la résilience des circuits commerciaux et logistiques établis avant l'indépendance du pays.

En 1967, à la faveur de la recapitalisation de la compagnie rendue nécessaire par la crise financière qu'elle traversait, l'Etat et des organismes publics (OCP, OCE, BMCE, ONTS...) deviennent les principaux actionnaires de la compagnie dont ils contrôlaient désormais 98% du capital social.

## SOUTIEN DE CHARGEURS

**D**eux cas d'adhésion d'entreprises publiques à la politique de développement de la Marine Marchande marocaine initiée par l'Etat méritent d'être évoqués.

Le premier est celui de l'Office de Commercialisation et d'Exportation (OCE). Cet Office, créé en 1965 avait le monopole de la commercialisation des exportations marocaines d'agrumes et primeurs. La politique commerciale de cet Office avait pour objectif de maîtriser le prix des produits exportés et d'éviter la concurrence entre exportateurs marocains sur les marchés européens. C'est ainsi que l'OCE vendait ses exportations en coût et fret et affrétait des navires réfrigérés pour assurer leur transport.

La pression à la hausse sur les taux de fret exercée par les armateurs des navires réfrigérés et la nature périssable des denrées exportées ont fait assez tôt prendre conscience à l'OCE que la maîtrise de l'approvisionnement du marché et du prix de vente des produits exportés passait par la maîtrise du transport maritime. En effet, les armateurs étrangers n'hésitaient pas à laisser leurs navires en attente à l'extérieur des eaux marocaines jusqu'à ce que l'OCE accepte leurs conditions tarifaires. Cet office ne pouvait pas en effet laisser pourrir les cargaisons d'agrumes et primeurs sur les quais des ports de Casablanca et d'Agadir.

Pour desserrer l'étau de ces armateurs, l'OCE avait pendant quelques années payé un surfret de 10% aux armateurs marocains pour les encourager à acquérir des navires réfrigérés. Cette politique a réussi à tel point que, moins de deux décennies plus tard, au début des années 1980, la flotte marocaine comptait 19 navires réfrigérés et couvrait le transport de 85% des exportations de l'OCE.



NAVIRE POLYTHERME « IMOUZZER » 9.138 TPL (1977-1991)



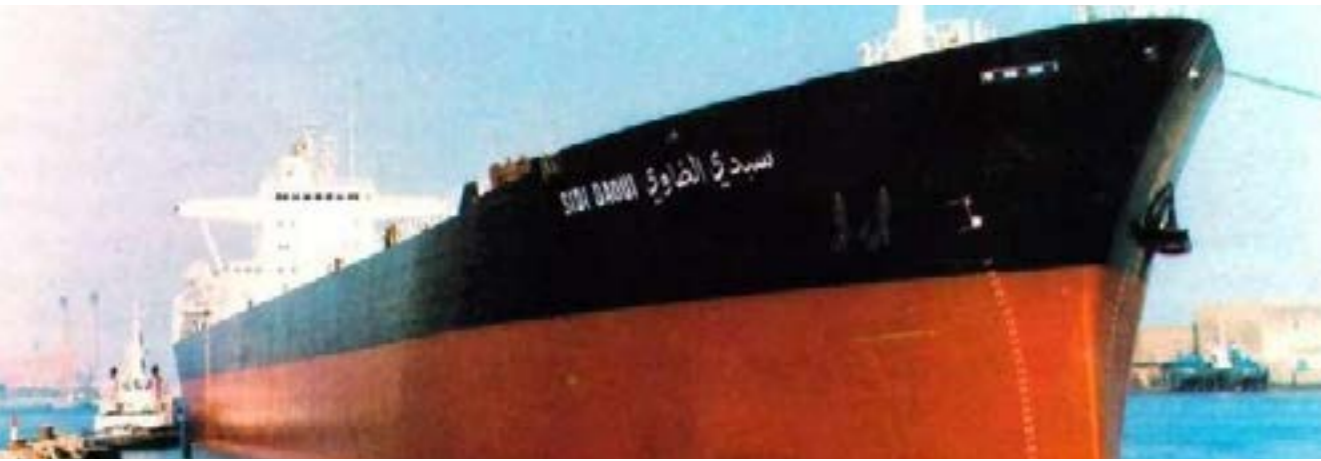
NAVIRE POLYTHERME « TIZI N'TICHKA » 2.956 TPL (1971-1986)

Le deuxième cas est celui de l'Office Chérifien des Phosphates (OCP) qui avait décidé de vendre en coût et fret ses exportations d'acide phosphorique. Ainsi l'OCP a créé en 1973, en association avec Comanav et l'armateur français Gazocean, à la faveur du Code des investissements maritimes, une société d'armement spécialisée, Marphocean. Celle-ci a lancé un ambitieux programme d'acquisition de navires chimiques pour assurer le transport des exportations d'acide phosphorique de l'OCP, notamment à destination des pays du Sud-Est asiatique.

Moins de deux décennies plus tard, la flotte de navires chimiques de Marphocean était la 2ème au monde. Le marché international naissant des transports de produits chimiques comptait désormais avec la flotte contrôlée par l'OCP. Celle-ci transportait environ 40% des exportations marocaines d'acide phosphorique à destination des pays du Sud-Est Asiatique. Pour que les navires ne retournent pas sur lest au Maroc, ils participaient à des trafics tiers, notamment en transportant l'huile de palme d'Asie du Sud-Est vers l'Europe occidentale.



NAVIRE CHIMIQUE « AL KORTOUBI » DE MARPHOCEAN, 24.225 TPL



Un autre exemple de joint-venture entre Comanav et un chargeur marocain important est celui conclu en 1973 avec la raffinerie Samir pour la création de la société Petramar. Cette dernière a acquis deux tankers de 92.000 TPL (« Al Idrissi » et « Samir ») pour participer au transport des importations d'hydrocarbures de la raffinerie. Cette compagnie a dû cependant déposer son bilan prématurément en 1985 suite à l'échouement du « Samir » en Novembre 1982 à proximité de Mohammédia et à la vente de « Al Idrissi » dont l'exploitation était affectée par le creusement persistant des taux de fret sur le marché international.

## L'ESSOR

Dans son rapport sur la situation du secteur de la Marine Marchande rédigé à la demande du gouvernement marocain en Septembre 1972, le Contre-amiral américain John Harlee, après avoir brossé une sombre image du secteur note que : « La Comanav représente le seul point d'optimisme... Elle a eu un bilan positif durant les cinq dernières années. Elle est munie de cadres compétents, enthousiastes et bien informés, qui sont convaincus de la nécessité d'une puissante marine marchande marocaine (alors que les compagnies privées en doutent beaucoup). Elle ne manque pas de commettre des erreurs, mais elle s'améliore constamment et offre de bonnes possibilités ».

A la veille de la promulgation du Code des investissements maritimes du 13/08/1973, la flotte de Comanav était constituée de 10 navires dont 4 cargos (« Ketama », « Sidi Slimane », « Oukaimeden », « Ourika »), 2 tramps (« Atlas », « Toubkal ») et 4 navires frigorifiques (« Zalagh », « Tizi N'Tichka », « Tizi N'Test » et « Tizi M'Lil »).

Avec la promulgation du Code des investissements maritimes, l'Etat marocain se donnait les moyens de réaliser l'un des objectifs du plan quinquennal 1973/77 qui était le développement du secteur des transports maritimes à travers la constitution d'une flotte de commerce nationale servant le commerce extérieur marocain.

Par ailleurs, le développement économique du pays a progressivement changé la physionomie du commerce extérieur. La part des produits finis d'équipement et de consommation dans les exportations s'est accrue par rapport aux produits miniers tandis que les importations se sont diversifiées. Ceci allait avoir une répercussion sur la physionomie de la flotte de commerce marocaine qui verra la disparition progressive des navires General Cargo et leur remplacement par des navires porte-conteneurs, des RO-RO, des navires réfrigérés et des tankers.

Les effets positifs du Code des investissements maritimes se sont rapidement matérialisés puisqu'en 1976, la flotte Comanav comptait 17 navires.

FLOTTE COMANAV (01/1976).

N°	Nom	Type	Construction	TPL
1	« Atlas »	General cargo	1960 Hollande	14935
2	« Toubkal »	General cargo	1961 Hollande	12746
3	« Sidi Slimane »	General cargo	1957 France	1505
4	« Ketama »	General cargo	1961 RFA	
5	« Ourika »	General cargo – conteneur	1968 RFA	2800
6	« Oukaimden »	General cargo - conteneur	1968 RFA	2800
7	« Tizi N'Test »	Reefer	1972 Suède	2956
8	« Tizi N'Tichka »	Reefer	1971 Suède	2956
9	« Tizi M'Lil »	Reefer	1970 Suède	2956
10	« Zalagh »	Reefer	1968 RFA	1678
11	« Anwar »	Bulk carrier	1975 Bulgarie	24750
12	« Boujniba »	Bulk carrier	1975 Bulgarie	24750
13	« Agadir »	Car-ferry	1969 RFA	460 Pax 150 Voit
14	« Ouezzane »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
15	« Ouarzazate »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
16	« Ouirgane »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
17	« Ifni »	Reefer	1975 Norvège	9635

Le Code des investissements maritimes accordait aux armateurs les avantages suivants et mentionnait spécifiquement le type de navires dont l'acquisition était encouragée :

- Prime d'équipement de 15% du montant de l'investissement pour l'acquisition de navires de moins de 5 ans d'âge,
- Prime de sélectivité de 15% s'ajoutant à la prime précédente pour l'acquisition des navires suivants : Navires réfrigérés palettisables, Roll on / Roll off, car-ferries, tankers et vraquiers,
  - Ristourne d'intérêt de 2 points à la charge de l'Etat sur les prêts consentis par la Banque Nationale pour le Développement Economique (BNDE),
  - Amortissements accélérés dans la limite du double des taux admis dans la pratique fiscale,
  - Exonération totale de l'impôt des patentes pendant 5 ans.

Ces mesures d'encouragement ont permis la réalisation au cours du plan quinquennal 1973/77, d'un programme d'investissement de plus d'un milliard de dirhams dont près de 80% ont été le fait de l'armement public qui comprenait les sociétés Comanav, Marphocean et Petramar.

Au cours du Plan 1973/77, douze nouveaux armements (dont deux publics) ont été créés et ils ont acquis 40 navires représentant 411.424 TPL. Les navires les plus anciens ont été vendus et remplacés par des unités récentes répondant à la nouvelle physionomie du commerce extérieur marocain.

## EFFORT FINANCIER CONSENTI PAR L'ETAT PENDANT LA PERIODE 1973- 1977 DANS LE CADRE DU CODE DES INVESTISSEMENTS MARITIMES.

	Coût global de l'investissement DH	Primes d'équipement et de sélectivité DH	Ristournes d'intérêt (estimation) DH
I- Armements publics	1.045.982.500	312.317.114	282.059.000
Part dans coût global %	79,5	83,7	84,65
II- Armements privés	270.267.654	60.929.284	51.193.000
Part dans coût global %	20,5	16,3	15,35
Total I + II	1.316.250.154	373.246.398	333.252.000
Part dans coût global %		28,35	25,31

Source : BNDE et Comanav. Réalisations du plan 1973/77.

L'armement public a réalisé 80% des investissements et bénéficié de près de 85% des aides accordées par l'Etat. Cette différence s'explique par le fait que l'armement public a acquis davantage de navires spécialisés que l'armement privé.

Concernant Comanav celle-ci disposait en 1971 de 6 navires de 36.575 TPL. Tous ces navires avaient été construits entre 1951 et 1961. La compagnie a entièrement renouvelé sa flotte avec l'acquisition en 1972 de 6 navires d'un port en lourd de 16.178 TPL (dont 3 navires réfrigérés) et l'achat entre 1973 et 1977 de 12 navires de 122.476 TPL.

A la fin du Plan quinquennal 1973/77, Comanav disposait d'une flotte de 19 navires comprenant 4 General Cargos, 5 porte-conteneurs, 6 navires réfrigérés, 3 vraquiers dont un de 50.900 TPL et un navire carferry.

En 1984, la flotte de commerce marocaine quant à elle comptait 58 navires (600.310 TPL) dont 31 navires (517.647 TPL) appartenant aux 3 armateurs publics (Comanav, Marphocean, Petramar), le reste soit 27 navires (82.663 TPL) étant partagé entre 24 armateurs privés.

A la même date, Comanav armait 17 navires d'un port en lourd total de 141.157 TPL tous acquis depuis 1972 et n'avait plus aucun General Cargo. Marphocean, premier armement public par le tonnage, disposait d'une flotte de 13 navires chimiques et bulk carriers. Cette flotte de 284.490 TPL ne comprenait que des navires de construction récente avec une moyenne d'âge de 4 ans environ. Enfin, Petramar, dernier des trois armements publics, n'exploitait plus qu'un seul tanker, « Al Idrissi » de 92.000 TPL, après la perte en 1982 de son autre tanker de même taille, « Samir ».

Au cours du Plan triennal 1978/80, les aides directes de l'Etat sous forme de primes d'équipement et de sélectivité ont atteint respectivement 375 millions de DH et 320 millions de Dirhams. Comme au cours du Plan précédent, l'essentiel de cette aide (86% environ) est allé à l'armement public.

Au cours de la période 1985-1988, la suppression des avantages du Code des investissements maritimes et la nécessité de restructurer la flotte jointes à une conjoncture favorable sur le marché de l'occasion ont conduit Comanav à remplacer ses navires obsolètes non pas par constructions neuves, comme par le passé, mais par des navires de seconde main. Elle a ainsi acquis 7 navires de seconde main entre 1985 et 1988.



## LES LIGNES RÉGULIÈRES

Sur le trafic de ligne régulière, comme le Maroc n'a pas promulgué au lendemain de son indépendance de loi imposant le partage du trafic entre armateurs du pays de départ et de destination, l'implantation de Comanav et des autres armateurs marocains sur les lignes régulières desservant les pays européens partenaires commerciaux du Maroc s'était faite au prix de « guerres de fret » coûteuses pour les armateurs marocains et européens.

Suite à ces «guerres de fret», Comanav et des armateurs privés marocains se sont progressivement implantés sur les principaux trafics intéressant le Maroc. Les parts de marché conquises leur ont permis de négocier valablement avec les armateurs établis de longue date dont le français Chargeurs Réunis qui avait pris le contrôle de la Compagnie Paquet implantée sur le trafic marocain depuis la fin du 19ème siècle. Cette compagnie a été pendant environ un siècle l'armateur prépondérant sur la ligne Casablanca-Marseille qui était l'axe de trafic le plus important.

L'entrée en vigueur le 6 Octobre 1983 de la Convention des Nations-Unies relative à un Code de Conduite des Conférences Maritimes qui préconisait la fameuse clé de partage 40- 40-20 du trafic entre pays de départ, de destination et tiers a facilité la conclusion d'accords, s'inspirant du Code de Conduite, avec les armateurs des principaux pays partenaires commerciaux du Maroc.

La part de marché (30% en moyenne) des armateurs marocains sur le trafic de ligne régulière permettait aux pouvoirs publics de peser dans une certaine mesure sur l'évolution des taux de fret des marchandises diverses et de favoriser l'exportation des produits dits «pauvres» car ne pouvant supporter qu'un taux de fret modéré.

Comanav s'est implantée progressivement sur les trafics de ligne régulière les plus importants pour le Maroc et a négocié des accords de Conférence avec les armateurs Européens présents sur ces lignes :

- 1969 : Accord de pool COMANAV-OPDR sur le trafic Maroc-RFA-Hollande- Belgique. Ce pool connu sous le nom de Service Combiné Marocco-Allemand (SCMA) opérait 8 navires assurant un départ par semaine de chacun des ports desservis.

- 1970 : Ouverture des lignes Méditerranée (Maroc, Espagne, Sud-France, Italie). 4 navires opéraient sur cet axe de trafic important et sur lequel la concurrence était rude.

- 1971 : Ouverture de la ligne Maroc-Manche-Atlantique (France, Grande- Bretagne, Espagne, Portugal). 4 navires opéraient sur cette ligne et assuraient un départ par semaine de chacun des ports desservis.

- 1973 : Ouverture de la ligne Maroc-Mauritanie- Côte Ouest d'Afrique

- 1979 : Accords de Conférence Maroc-France.

- 1982 : Accord de Conférence Maroc-Italie.

Les ports de la Côte Ouest d'Afrique et du Moyen-Orient étaient desservis sur demande du gouvernement, en fonction de la conjoncture politique, mais la couverture du déficit qui en résultait était aléatoire.

Pressentant le développement des transports conteneurisés, Comanav a acquis entre 1975 et 1978 cinq navires porte-conteneurs (« Ouezzane», « Ouerzazate », « Ouirgane », « Oulmes », « Oualidia») ainsi que les conteneurs, les cavaliers gerbeurs, les tracteurs et les remorques nécessaires à l'exercice de cette activité. La Régie Autonome du Port de Casablanca (RAPC) qui ne croyait pas au développement de ce trafic a laissé le soin à Comanav d'équiper et d'exploiter un terminal conteneurs dédié au môle Tarik du port de Casablanca. En 1983, le parc de conteneurs propriété de Comanav comptait environ 5.000 boîtes. Ces investissements ont permis à Comanav de surfer sur la vague naissante de la conteneurisation pour consolider sa part de marché sur le trafic de ligne régulière.

Entre 1987 et 1990, pour renforcer encore plus sa présence sur le trafic de ligne régulière, Comanav a enrichi sa flotte de 4 navires rouliers (« Azilal », « Azrou », « Asni », « Agdal ») et de 2 navires General Cargo (« Taza », « Tarfaya ») ces derniers destinés au trafic Nord Continent-Maroc. Un contrat leasing adossé à une charte-partie coque nue a été établi pour l'acquisition de ces 2 derniers navires. C'était la première fois qu'un tel montage était fait au Maroc pour le financement de l'acquisition de navires. Il a servi d'exemple à d'autres armateurs marocains.



## AUSSI LOIN QUE POSSIBLE

Le développement de la flotte sous pavillon marocain a certes permis d'améliorer la participation des armateurs marocains au transport des échanges extérieurs du pays mais cette participation restait inférieure à 30% même en tenant compte des transports réalisés par les navires affrétés par les armateurs marocains.

Dans le but de préserver sa base trafic, le Comité Central des Armateurs Marocains (CCAM) qui était présidé par Feu Abderrahman Bouayad, PDG de Comanav, militait pour l'application des dispositions du Dahir du 25/09/1962 portant organisation du transport maritime et du Décret du 24/10/1962 réservant l'affrètement de navires et le transport d'une partie du tonnage de certains produits importés et exportés aux armateurs marocains.

En 1979, la Direction de la Marine Marchande a élaboré deux Circulaires visant à imposer l'application de la législation existante :

- Circulaire N° 2-216 du 04/07/1979 relative à l'organisation des transports maritimes,
- Circulaire N° 1-216 du 04/08/1979 relative à l'immatriculation des lignes régulières assurées par les armateurs étrangers,

Devant la levée de boucliers suscitée par ces Circulaires chez les principaux importateurs et exportateurs marocains, la Direction de la Marine Marchande les a rapidement remises au placard.

Plus tard, au cours des années 1990, lorsque les géants des transports conteneurisés ont commencé à concurrencer les armateurs marocains opérant des lignes régulières directes en offrant les mêmes services y compris par transbordement, la Direction de la Marine a émis une autre Circulaire (N° 5-18 du 18/01/1999) relative au transport maritime de conteneurs par transbordement.

Cette Circulaire n'a pas connu une meilleure application que les autres textes visant la préservation de la base de trafic des armateurs marocains.

Dans le vrac sec qui représentait le tiers environ du tonnage du commerce extérieur, Comanav qui n'arrivait pas à trouver un emploi régulier sur le trafic marocain à ses 2 vraquiers « Anwar » et « Boujniba » de 24.750 TPL a placé ces navires dans le pool Unitramp aux côtés d'autres armateurs européens de vraquiers « handy size ». Il arrivait alors que ces navires soient occasionnellement employés sur le Maroc.

En outre, Comanav devait, au même titre que les autres armateurs marocains, «faire» avec la législation maritime nationale désuète et le cadre fiscal inadapté au transport maritime international. Les concurrents directs des armateurs marocains se sont eux totalement affranchis des contraintes de cadres législatifs et fiscaux similaires dès le début des années 1980 en mettant leurs navires sous pavillon de complaisance.



**Tenant compte du succès croissant de cette ligne, Comanav a décidé de commander la construction d'un navire car-ferry offrant une meilleure capacité**

## TRANSPORT DE PASSAGERS

L'expérience de Comanav dans le transport de passagers a commencé par le transport de pèlerins de Casablanca à Jeddah pendant les années 1960. Ce transport était effectué par les cargos « Atlas » et « Mauritanie ». Ceux-ci étaient aménagés à Casablanca pour le transport de pèlerins pendant environ un mois avant de faire le voyage jusqu'à Jeddah avec 1.500 personnes à bord par navire. Les derniers voyages avec des pèlerins ont été effectués en 1967, année de la fermeture du canal de Suez suite à « la guerre des Six Jours ».

Comanav s'était intéressée au transport de passagers sur la ligne Tanger-Algésiras et avait réalisé une étude de faisabilité dans ce sens avec une compagnie norvégienne et une autre espagnole en 1972, mais les Autorités n'ayant pas donné suite à la demande de Comanav d'opérer sur cette ligne, la compagnie a étudié la faisabilité d'une nouvelle ligne Maroc-Sud France par navire car-ferry. L'idée était d'offrir aux touristes et aux Marocains résidents à l'étranger la possibilité de venir au Maroc avec leurs voitures tout en leur évitant la traversée de l'Espagne. Le choix de Comanav s'est porté sur la ligne Tanger-Sète sur laquelle la durée de la traversée était de 36 heures seulement.

Les études réalisées étant prometteuses, Comanav a acquis en 1975, le car-ferry allemand « Prinz Hamlet II » qui était affecté à la ligne Harwich-Hambourg. Devenu « Agadir » ce car-ferry qui avait une capacité de 460 passagers et 150 voitures a commencé à desservir la ligne Tanger-Sète en Octobre 1975.

**Tenant compte du succès croissant de cette ligne, Comanav a décidé de commander la construction d'un navire car-ferry offrant une meilleure capacité** voitures, aux chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire. Ce car-ferry, le « Marrakech » (634 passagers, 224 voitures), mis en service en Mai 1986, a connu une grande faveur auprès de la clientèle grâce au confort qu'il offrait et à sa décoration marocaine.

Comanav s'est aussi implantée sur la ligne Nador-Sète et a acquis le car-ferry « Rif » en 1987 pour pérenniser la desserte de cette ligne assurée auparavant par navires affrétés, uniquement en haute saison. Cependant, la forte saisonnalité du trafic sur cette ligne a conduit la compagnie à ouvrir une ligne passagers Agadir-Las Palmas dans l'espoir de rentabiliser le « Rif » en basse saison, mais le trafic n'était pas au rendez-vous. Après plusieurs exercices déficitaires, le « Rif » a été vendu en 1992 à une compagnie libyenne.

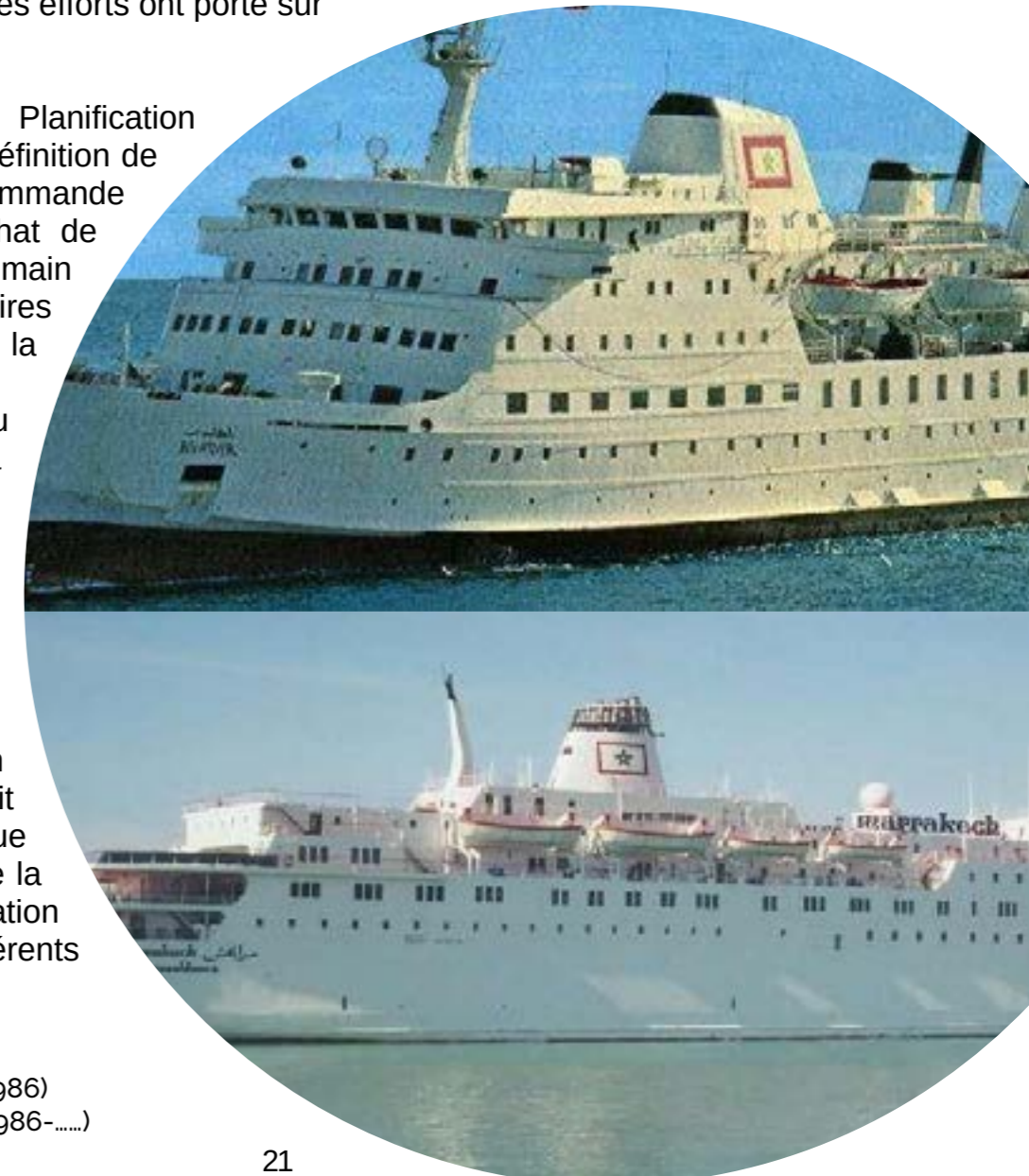
En 1998, après avoir finalement obtenu l'autorisation d'opérer sur la ligne Tanger-Algésiras, Comanav a acquis et mis en service sur cette ligne le car-ferry « Al Mansour » (1.200 passagers, 500 voitures).

## ORGANISATION ET GESTION

Sur le plan opérationnel, la concurrence d'armateurs européens et marocains sur le trafic de ligne régulière et le trafic passagers, jointe à la perspective de libéralisation accrue de l'économie (libéralisation de la commercialisation des conserves en 1984 et des agrumes / primeurs en 1986) et à l'accord d'association avec l'Union Européenne ont donné une acuité nouvelle à la question des structures commerciales de la compagnie qui était occultée jusqu'alors par les problèmes d'exploitation. Ainsi le Service Exploitation est devenu la Sous- direction puis la « Direction Exploitation Commercial, DEC »

Sur le plan de la gestion, les efforts ont porté sur quatre axes principaux :

- Investissement : Planification des besoins en navires, définition de leurs caractéristiques, commande de navires neufs ou achat de navires de seconde main et intégration des navires livrés dans les trafics de la compagnie,
- Extension du réseau d'agences de la compagnie au Maroc et à l'étranger,
- Recrutement et formation « in house » des cadres sédentaires, notamment ceux de la Direction Exploitation Commerciale. La formation durait 6 mois et comportait une formation théorique assurée par les cadres de la compagnie et une formation pratique dans les différents services,



CAR-FERRY « AGADIR » 460 PAX / 150 VOIT. (1975-1986)  
 CAR-FERRY « MARRAKECH » 630 PAX / 220 VOIT. (1986-.....)

- Mise en place des structures et des outils de gestion de Comanav, de Marphocean et Petramar,
- Mise en place au début des années 1980 du contrôle de gestion et de l'audit interne.
- Elaboration du plan informatique et développement des premières applications de gestion (paie du personnel, gestion du parc conteneurs,...)

Concernant la gestion technique et d'armement des navires, Comanav s'est organisée dès le début des années 1960 pour assurer ces fonctions en interne. Cependant les structures mises en place allaient rapidement être débordées. En effet, suite aux accords conclus en 1973 avec OCP et Samir pour la gestion technique et d'armement des navires de Marphocean et de Petramar, la flotte gérée par Comanav est passée de 6 navires en 1971 à 24 en 1978. Comanav a dû mettre les bouchées doubles pour renforcer ses structures à terre. C'est ainsi qu'elle a étoffé les départements technique, armement et approvisionnements et crée une « Direction Gestion Flotte, DGF » coiffant ces départements.

Le développement des activités de la compagnie qui se trouvait de plus en plus à l'étroit dans son siège de la rue de Lille a justifié le déménagement en 1982 de tous les services au nouveau siège de la compagnie construit sur le boulevard des Forces Armées Royales.

Concernant les fonctions d'officiers à bord des navires, celles-ci étaient occupées notamment par des officiers français pour la plupart provenant de la « Compagnie Générale Transatlantique, CGT » avec laquelle Comanav entretenait des relations historiques. Suite à l'acquisition de 5 navires porte-conteneurs en Allemagne, Comanav a aussi fait appel pendant un certain temps à des officiers allemands.

Comanav octroyait systématiquement des bourses d'études aux élèves officiers et aux officiers en formation dans l'Ecole Nationale

des Officiers de la Marine Marchande (ENOMM) de Casablanca et à l'étranger.

Malgré la longueur de la période de navigation en qualité d'élève officier (24 mois) qui était requise à l'époque pour accéder à la fonction de chef de quart, les embarquements des élèves officiers sur les navires Comanav étaient garantis car tous ses navires disposaient de cabines d'élèves.

L'offre d'emplois à terre pour les officiers de la Marine Marchande étant constante, la marocanisation des postes d'officiers à bord des navires n'a pu être réalisée qu'à la fin des années 1990.

## AU TOURNANT DU SIÈCLE

**A**u cours des années 1990, l'activité de Comanav qui n'avait plus de bulk carriers, était centrée sur le trafic de ligne régulière, le trafic agrumes et primeurs et le trafic passagers.

Dans le secteur des lignes régulières, le volume des échanges conteneurisés du Royaume avait atteint 250.000 TEU en 1998. La participation de Comanav à ce trafic était de 30% environ. Cependant, Comanav à l'instar d'autres armateurs comparables, n'allait pas tarder à subir d'une part les effets des concentrations et alliances d'armateurs au niveau mondial et d'autre part les effets de la globalisation et de la libéralisation de l'économie marocaine (y compris les services) sous la pression du FMI.

La massification du trafic conteneurs a impacté les trafics contrôlés par les armateurs de lignes traditionnels. Par ailleurs, les armateurs des grands navires porte-conteneurs, les méga-carriers, considérant que les profits réalisés par les terminaux portuaires sont plus sûrs et plus prévisibles que ceux réalisés dans le transport maritime lui-même n'allaient pas tarder à remonter la chaîne de valeur et investir dans les terminaux à conteneurs et les services logistiques à terre. La maîtrise des terminaux dédiés au trafic sur les grandes routes maritimes Est-Ouest a facilité

le détournement au profit des méga-carriers du trafic direct réalisé sur les lignes courtes par les armateurs traditionnels, grâce aux possibilités offertes par le transbordement.

Dans le secteur des agrumes et primeurs la libéralisation des exportations en 1986 et la reprise des ventes FOB ont reconfiguré la demande de transport. Celle-ci s'est orientée d'abord vers les navires réfrigérés de petite taille (les exportateurs étant plus nombreux) puis vers les remorques frigo et enfin les conteneurs frigo. Cette reconfiguration de la demande de transport a progressivement réduit la participation de Comanav à ce trafic. Elle a aussi rendu obsolètes les grands navires réfrigérés palettisables acquis à grands frais par Comanav entre 1975 et

1977 (« Ifni », « Imilchil » et « Imouzzar ») à la demande expresse de l'OCE qui voulait bénéficier d'économies d'échelle dans le transport de ses exportations.

Dans le trafic passager, l'augmentation continue du volume du trafic passagers, voitures et camions justifiait la desserte par Comanav de trois lignes : Tanger-Sète, Nador-Sète et Tanger-Algésiras en concurrence avec des armateurs privés, marocains pour la plupart.

FLOTTE COMANAV - 06/1994

N°	Nom	TYPE	Construction	TPL
1	« Anwal »	Ro-Ro	1978 France	2743
2	« Asni »	Ro-Ro	1979 Japon	2540
3	« Azilal »	Ro-Ro	1983 Danemark	7200
4	« Azrou »	Ro-Ro	1984 Danemark	7200
5	« Marrakech »	Car-ferry	1986 France	630 Pax 220 Voit
6	« Michlifen »	Reefer	1979 Japon	4937
7	« Midelt »	Reefer	1980 Japon	5030
8	« Oualidia »	Porte conteneurs	1978 RFA	3420
9	« Ouarzazate »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
10	« Ouazane »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
11	« Ouirgane »	Porte conteneurs	1975 RFA	3357
12	« Oulmes »	Porte conteneurs	1978 RFA	3420
13	« Toubkal »	General Cargo	1983 Japon	6700
14	« Taza »	General Cargo	1984 Japon	6700
15	« Aknoul »	Ro-Ro	1993 Norvège	5387
16	« Agdal »	Ro-Lo	1979 RFA	2540

# Carmagnolle

Par Michel BOURHIS

## «La Société Générale de Sauvetage et Travaux sous-marins.»<sup>1</sup>

Il vient d'être formé, à Paris, sous ce titre, une société ayant pour objet:

1 D'entreprendre toutes opérations de sauvetages maritimes et fluviaux et tous travaux sous-marins ;

2 De se livrer à la pêche aux huîtres perlières et autres, aux coraux, aux éponges et généralement à toutes productions sous-marines ;

3 De faire toutes expériences et démonstrations au moyen des appareils qui deviendront sa propriété, et notamment du scaphandre des frères Carmagnolle ;

4 De vendre tous brevets d'invention et de perfectionnement des engins et appareils qui deviendront la propriété de la société;

5 De faire construire, soit pour l'usage de la société, soit pour être vendus à son profit, tous engins et appareils destinés aux sauvetages, pêches et travaux sous-marins.»

Le capital social a été fixé à 200,000 francs, divisé en deux cents actions de mille francs chacune. Cent de ses actions sont le prix des apports faits par MM. Carmagnolle. Ils consistent notamment en un appareil scaphandre de leur invention.

## Quel est cet appareil et qui sont ces frères Alphonse et Théodore Carmagnolle ?

**E**n 1882, à Marseille les frères Carmagnolle déposent un brevet concernant un scaphandre étanche et rigide.<sup>2</sup>  
Une perfection dans la fabrication et théoriquement fonctionnel.

A cette époque les travaux sous-marins étaient réalisés par les « Pieds-Lourds », les casques sont la pièce maîtresse du scaphandre, Denayrouze, Cabirol, Charles Petit, sont en France les fabricants de ces casques.

Paul Bert, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, avait jeté les bases de la physiologie hyperbare. Il avait décrit le mal des caissons et de la plongée, il avait démontré que la formation de bulles d'azote lors de la remontée du scaphandrier pouvait être évitée par une décompression progressive.

1 Extrait de L'Argus du 8 avril 1883.

2 Brevet 152761 du 20 décembre 1882

Les deux Marseillais avaient imaginé une enveloppe de 380 kg maintenant le «scaphandrier» en pression atmosphérique, s'affranchissant ainsi des temps de paliers pour remonter en surface et permettant d'aller à grande profondeur.

Un casque avec une vingtaine de petits hublots de verre très épais, des articulations en segments de sphère parfaitement usinés dont des bandes de tissu caoutchouté fixées au bord des joints devaient assurer l'étanchéité.

Malheureusement le résultat escompté ne fut pas au rendez-vous.

Aucun témoignage sur son utilisation excepté un essai fait à Marseille avec un chien qui périt asphyxié.<sup>3</sup>

Cuirassier des fonds des mers  
Combattant des abysses  
Un peu de Goldorak  
Spationaute avant l'heure

Il fut acquis par les Établissements René Piel pour être donné ensuite au Musée National de la Marine en 1939.<sup>4</sup>

Quant à la « Société générale de sauvetage et de travaux sous-marins », je ne sais pas ce qu'elle est devenue !

L'utilisation du scaphandrier aux Pieds-Lourds a continué, un scaphandrier et mécanicien marseillais d'origine napolitaine, Joseph Scauda, établit quai Rive Neuve avant la Grande Guerre, fut tout d'abord un réparateur des casques Cabirol, puis un fabricant de petits casques à son nom, ressemblant à ceux utilisés par les plongeurs d'éponges.

Mais c'est une autre histoire...

3 Le radical de Marseille 11 juin 1944

4 Numéro d'inventaire 1 PA 20



# Patrimoine Maritime et Culturel de la Chambre de Commerce de Marseille : Quel devenir ? Une solution existe

Par Jean-Noël BEVERINI



Conférences « Les Jeudis des Amis de l'Huveaune »  
Alice FAURE et le Conseil d'administration  
sont heureux de vous inviter à la conférence

## DES MUSÉES DE LA MARINE : POUR QUOI FAIRE ? UN LUXE OU UNE NÉCESSITÉ ?

Par Jean Noël BEVERINI  
Commissaire en chef (H) de la marine  
de la Société Française d'Histoire Maritime  
Ancien responsable des collections et des études documentaires  
du Conservatoire de la marine nationale

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille vient de supprimer son Musée de la marine implanté au Palais de la Bourse. Alors que de nombreuses villes de France et de l'Étranger s'enorgueillissent de leurs Musées de la marine et de la mer, cette suppression à Marseille, premier port de commerce de France, pionnier de l'exploration sous-marine, nous conduit à nous poser la question :  
Des Musées de la marine : pour quoi faire ?  
Un luxe ou une nécessité ?

**Le jeudi 18 avril 2019 à 19h00**  
Entrée libre - Accès personnes à mobilité réduite  
212, boulevard de Saint-Marcel Salle de l'Affranchi  
13011 Marseille

Un verre de l'amitié clôturera la soirée

Les Amis de l'Huveaune

© Copyright: Affiche d'une conférence délivrée à l'occasion de la suppression

## DU MUSÉE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE

Le tollé soulevé et justifié par l'annonce de la vente des collections de la Chambre de Commerce de Marseille a conduit son président à intervenir et à préciser la position de l'Institution. Celle-ci ne serait pas, ou plus, l'ouverture vers une vente aux enchères du patrimoine mais seulement une procédure d'évaluation de la richesse patrimoniale. Cette évaluation, au demeurant, ne concernerait que 187 œuvres sur les 50 000 en dépôt. Il est évident que la confirmation de cette seule évaluation devrait se concrétiser par l'annulation immédiate de l'appel d'offres qui a été lancé. Ce qui n'est pas fait, sauf preuve du contraire.

## UNE RICHESSE PATRIMONIALE INATTENDUE

Le plus important dans l'intervention du président de la Chambre consulaire est moins la minimisation de la démarche dite désormais de « simple évaluation » que l'annonce du volume et de la qualité du patrimoine détenu par la Chambre : 50 000 œuvres ! C'est considérable.

Il a toujours été considéré que le musée de la marine de la Chambre de Commerce de Marseille était un «petit musée ». Un petit musée ne couvrant, comme l'a rappelé le président, que 300 m<sup>2</sup>, ne présentant que 160 œuvres et ne totalisant que 7 entrées par jour.

Dans ces conditions, rien de plus normal que de fermer cet espace si peu digne de recevoir la qualification de

« musée » et ne suscitant, par ailleurs, aucun intérêt du public.

Or ce public apprend aujourd'hui que l'Institution détient 50 000 œuvres. Excusez du peu ! La Chambre n'a jamais communiqué publiquement sur l'étendue et la richesse de ses collections, pas plus qu'elle n'a mis en valeur son « petit musée ».

L'immensité, c'est le cas de le dire, de ce patrimoine rend sa conservation encore plus nécessaire. Ne sont donc pas appelées à disparaître des « peccadilles » mais un véritable Trésor culturel constitué au fil des siècles, ce qui fait de la Chambre de Commerce de Marseille un organisme sans équivalent et sans commune mesure avec les autres Chambres-sœurs.

## Comment la Chambre a t-elle acquis un tel patrimoine mari- time et culturel ?

Il convient pratiquement de remonter au rattachement de la Provence au Royaume de France en l'an 1481. Marseille devient alors la place la plus importante du commerce maritime et, tout particulièrement, du commerce avec le Levant. Dès 1493 un Conseil de ville est constitué et ses 72 membres élisent trois consuls. Les temps sont agités et ces agitations troublent le commerce. Il convient de réagir. Le commerce n'a jamais aimé les troubles.

En 1535 François Ier avait signé les Capitulations avec Soliman le Magnifique. Le commerce marseillais reprenait mais la piraterie barbaresque subsistait. Henri IV vint au secours de Marseille ; le 5 août 1599 naissait la Chambre de Commerce, du moins son embryon. Quatre « surveillants sur le fait

du commerce » étaient nommés. À eux la charge de remettre le commerce « en son état de splendeur, le garder de toutes avaries et saccagements ... ».

Les nouveaux « députés du commerce » se rendent au Levant, voyagent à travers l'Europe, visitent Londres, entretiennent des relations diplomatiques, délibèrent, rendent compte au Roi. Tout cela est archivé, conservé. La plus ancienne Chambre de Commerce de France constitue, dès lors, dès les XVIe et XVIIe siècles son patrimoine. Rôle unique qui dépasse la ville pour concerner le royaume lui-même.

Tout ce qui est navigation concerne la Chambre et la Chambre s'occupe seule du commerce. Y compris de la sécurité en mer : sur les conseils de notre fameux Chevalier Paul, elle arme une « galère garde-côtes » et l'entretient.

... La grande époque du XIXe siècle, avec l'ouverture du Canal de Suez, les relations avec les Colonies, le développement des grandes compagnies maritimes, fait de Marseille et de sa Chambre de Commerce la place incontournable et rayonnante. La Chambre est riche et resplendissante dans son nouvel et magnifique écrin. Un palais inauguré par Napoléon III.

Des élus consulaires éclairés et son personnel de direction accumulent les richesses patrimoniales au point d'atteindre ces 50 000 œuvres !

Quelle magnifique Histoire. Seule la Chambre de Commerce de Marseille en a connu pareille !

## QUE FAIRE D'UN TEL ET UNIQUE PATRIMOINE MARITIME ET CULTUREL ?

**Surtout ne pas le vendre.  
Surtout ne pas l'éclater.  
Mais le transmettre.**

Marseille a, depuis ses origines et par définition, entretenu une relation exceptionnelle avec la mer. Une relation historique, séculaire, millénaire. Le patrimoine de la Chambre est une richesse pour Marseille, mais au delà de Marseille pour la France. On ne gère pas cette richesse sans réflexion approfondie. C'est à cette réflexion que j'invite.

La recentralisation des activités de la Chambre de Commerce peut se comprendre. Le Port était devenu « autonome » ; l'aéroport se gère hors de sa compétence ... Le souhait d'une évolution dans la gestion du patrimoine culturel peut se justifier, mais pourquoi se torturer l'esprit pour trouver une solution alors que la solution existe.

## LE PAMM – PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

Le projet d'un Grand Musée maritime pour Marseille et dont Marseille ne peut raisonnablement se passer existe. C'est le projet PAMM conduit par M. Bruno Terrin et l'équipe qui l'entoure et l'assiste. Les statuts du PAMM sont prêts, les actions décrites, les ambitions pour Marseille affirmées, le contenu muséal en partie prévu. L'équipe est sur pied, compétente, motivée, volontaire.

Mais que faut-il de plus ? Il suffit de trouver un lieu d'implantation. Le président Jean-Luc Chauvin, dans son interview, l'évoque. Qu'il en soit remercié. Nous attendons maintenant que la Chambre de Commerce de Marseille s'implique. S'implique comme « Chambre de commerce de Marseille ». Qu'elle aide à l'obtention de ce lieu. Quelle belle mission dans la droite ligne de ses prédécesseurs qui ont permis la constitution, la préservation et la richesse du fonds patrimonial, culturel et maritime de cette Chambre qui lui a confié sa destinée. Le président se doit d'être à la hauteur des espérances de tous les marseillais attachés à leur histoire. Nous l'en remercions. Combien en sera t-il grandi et honoré !

Inutile de chercher ailleurs ce que nous avons sous les yeux. Alors, dans un même élan, la richesse patrimoniale unique de la Chambre sera préservée. État, Chambre, Institutions régionale, départementale, municipale et associations se doivent d'agir de concert pour le rayonnement maritime de Marseille. Quand on parle de mer, on parle d'équipage. Il nous faut un équipage institutionnel uni pour faire émerger des flots ce Musée maritime dont Marseille ne peut se priver. Et ce musée attend. Il suffit de le faire sortir de sa forme de radoub et le faire naviguer.



**Surtout ne pas le vendre.  
Surtout ne pas l'éclater.  
Mais le transmettre.**



## Le pont et le détroit de Kertch

Par l'Amiral Gérard GACHOT

**L**a fiche sur le pont et le détroit de Kertch a été écrite en 2018 après l'annexion de la Crimée..., elle permettait de voir se dessiner la stratégie des russes sur la mer d'Azov.

Aujourd'hui Marioupol et Berdiansk sont occupés, la jonction entre le Donbass et la Crimée s'est faite ...la Russie s'est appropriée la Mer d'Azov et ses richesses.

Pour atteindre la Mer d'Azov à partir des espaces océaniques il n'existe que deux possibilités jusqu'à parvenir en Mer Egée. Soit depuis l'Atlantique en empruntant les détroits de Gibraltar et de Sicile, soit depuis l'Indien et le Golfe d'Aden, en passant par le détroit de Bab-el-Mandeb, la Mer Rouge et le golfe puis le canal de Suez. Ensuite, une fois franchis la Mer de Marmara et le détroit du Bosphore, on traverse la mer Noire cap au nord-nord-est pour parvenir au détroit de Kertch qui commande l'accès à la Mer d'Azov.

Après avoir été mer intérieure de la Russie, la mer d'Azov, également bordée par l'Ukraine, est aujourd'hui un espace maritime international commandé par le détroit de Kertch. Seule liaison entre la Mer Noire et la Mer d'Azov (et vers la Mer Caspienne par le canal Don-Volga), le détroit est un passage éminemment stratégique, gardé dès l'antiquité par le port de Théodosie.

L'idée d'un pont qui relierait la Crimée à la Russie n'est pas nouvelle et, après qu'un projet élaboré par Hitler n'ait pas abouti en 1943, un premier ouvrage a été construit durant l'été 1944, après la libération de la Crimée par l'Armée Rouge, mais il sera détruit avec la débâcle à la fonte des glaces six mois après sa mise en service. Le projet refait surface au cours des années 2000, avant l'annexion de la Crimée par la Russie, et, abandonnés pendant quelque temps, les travaux vont reprendre en 2014 pour une ouverture aujourd'hui prévue en décembre 2018. Un peu d'histoire Kertch, avec 26 siècles d'existence, est la plus ancienne des villes antiques de Crimée. La fondation, par des colons grecs, 7 siècles avant J.C., du comptoir commercial de Panticapée, qui deviendra la plus grande ville de la Crimée orientale, marque le début de la colonisation de cette côte. Panticapée et les autres cités grecques aux alentours font partie du royaume de Bosphore qui s'étend du nord de la Mer Noire jusqu'en Asie Mineure et va connaître, sous le roi Mithridate VI Eupator, une période de prospérité intense, économique et culturelle. Ce qui finalement lui attire la vindicte des Romains qui redoutent les visées expansionnistes du souverain et qui, lors de trois guerres dites « mithridatiques » entre 88 et 63 avant J.C., vont asservir le royaume qui sera ensuite anéanti par les déferlantes des Huns et des Goths.

Sous influence russe dès la fin du VIIIème siècle, Kertch sera ensuite tour à tour occupée par les Tartares, les Génois et les Turcs entre le XIIIème et le XVIIème siècles. Enfin, plus proche de nous, la ville, objet et théâtre de durs combats entre les Nazis et les Soviétiques, sera presque entièrement détruite au cours de la seconde guerre mondiale.





## SANS OUBLIER UN PEU DE GÉOPOLITIQUE

En fait, l'idée de relier les presqu'îles de Kertch, en Crimée, et de Taman, en Russie, revient aux Britanniques lorsqu'ils installent en 1870 une ligne télégraphique en direction de l'Inde ! Ils envisageaient un pont ferroviaire, qui ne vit jamais le jour faute de financement. L'idée effleura également le Tsar Nicolas II au début du XIXème siècle, mais la première guerre mondiale l'amena à privilégier d'autres priorités.

On a vu que le IIIème Reich s'y était aussi intéressé, et c'est à son architecte en chef Albert Speer que fut confié le projet, qui s'enlisa dès le début des travaux en raison de l'avancée rapide des troupes soviétiques. Dans les années qui suivirent, une liaison par ferries fut mise en place en 1952 entre les villes de Kertch et de Taman. Un relance du projet en 2001 avorta en raison d'un différent

territorial sur l'île de Touzla située au milieu du détroit, jusqu'à la signature en 2008 d'un accord entre la Russie et l'Ukraine. Mais là encore le problème du financement bloqua les négociations. Il était donc logique qu'avec l'annexion de la Crimée par la Russie au printemps 2014, qui donnait aux Russes le contrôle des deux rives du détroit, le projet resurgisse en force, le désenclavement de la Crimée devenant une priorité pour Moscou. Il s'agissait surtout pour la Russie de marquer son territoire et de montrer sa cohésion ; et la visite en mars 2016, à l'occasion de l'anniversaire de l'annexion, du Président Poutine sur l'île de Touzla, est significative à cet égard.

## LA MER D'AZOV

Plus Moetis pour les Romains, Mer de Tana pour les Génois ou Bar Azak pour les Turcs, la Mer d'Azov doit son nom à la ville d'Azov située à l'embouchure du Don. Longue de 445 km et mesurant 150 km dans sa plus grande largeur, elle a une superficie d'environ 35.000 km<sup>2</sup>. Les îles, de petite taille, y sont rares et sa profondeur moyenne n'excède pas 10 mètres. Les rivages sont bas, voire marécageux sur la côte orientale. L'eau de cette mer quasi fermée, sans cesse renouvelée par l'apport du Don, seul grand fleuve à s'y jeter, a une teneur en sel extrêmement faible. De novembre à mars les bords sont gelés jusqu'à 10 milles des côtes, et le golfe de Taganrog qui abrite la plus grande ville riveraine - du même nom -, est entièrement pris par les glaces.

## LE DÉTROIT DE KERTCH

Le détroit, seul accès à la Mer d'Azov par voie maritime, a une largeur comprise entre 5 et 15 km. Il fait environ 5 km de long pour une profondeur maximale de 18 m. L'île de Touzla, toujours revendiquée par l'Ukraine, se situe en son milieu.



Carte datée d'avant 2014

## LE PONT DU DÉTROIT DE KERTCH OU PONT DE CRIMÉE

Ce pont routier et ferroviaire est un des projets les plus ambitieux du génie civil russe. Long de 19 km et s'appuyant au milieu du détroit sur l'île de Touzla, il accueillera une autoroute gratuite à 4 voies et 2 voies de chemin de fer. Le trafic maritime dans le détroit s'effectuera normalement grâce à deux arches de 227 m de large et 35 m de haut.

Le pont étant construit dans une zone d'activité tectonique et sismique, il comportera 595 piliers s'appuyant sur 7000 pieux s'enfonçant pour certains jusqu'à 90 mètres.

Le pont de Crimée sera le plus long de Russie, mais aussi d'Europe puisque le pont le plus long à ce jour en Europe est le pont Vasco de Gama au Portugal qui franchit l'estuaire du Tage en aval de Lisbonne et mesure 17.2 km.

Pour le plaisir de l'information, le podium des 3 plus longs ponts du monde est occupé par la Chine. Le pont le plus long est le pont ferroviaire, construit en 2011 sur la ligne à grande vitesse Pékin –Shanghai entre les villes de Danyang et de Kunshan, qui mesure 164.8 km, les deux suivants faisant 113.7 km (viaduc de Tianjin) et 79.7 km (viaduc de Weinan Weihe).

Le chantier est achevé à 75 %, sauf en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire qui devrait être opérationnelle courant 2019, le pont autoroutier devant être ouvert en décembre 2018. Le coût global de l'opération a été chiffré à 3.3 milliards d'euros.



Une arche ferroviaire en voie de construction  
Dessin numérique du pont

## LA CONNEXION AVEC LA MER CASPIENNE

Elle s'effectue par le canal Lénine qui réunit les fleuves Don et Volga en leurs points les plus rapprochés. La construction du canal, déjà envisagée par le Tsar Pierre le Grand à l'orée du XVIIIème siècle, est commencée dans les années 1930, interrompue pendant la seconde guerre mondiale puis reprise en 1948 et terminée en 1952.



Le canal a une longueur de 101 km et les différences d'altitude entre les deux fleuves ont exigé la construction de 13 écluses. Le canal peut accueillir des navires d'un tirant d'eau maximum de 3.35 m et d'un déplacement jusqu'à 5000 tonnes.

La Mer Caspienne est également accessible depuis Saint Petersburg par la Volga.

En annexant la Crimée, la Russie n'a pas seulement répondu aux aspirations d'une majorité de citoyens résidents sur la presqu'île, elle a également pris le contrôle du détroit qui commande une vaste zone maritime dont les eaux pourraient recouvrir d'énormes réserves de gaz et de pétrole.

Et, quelle que puisse être la stratégie à venir de la Russie, conservons à l'esprit que les revenus de son gouvernement dépendent en large part des taxes sur l'exportation des hydrocarbures.

Notons au passage que les navires de l'OTAN ne seraient désormais plus autorisés à utiliser le détroit.



# Rendez-nous notre Histoire !

Par Jean-Noël BEVERINI



## CHÈRES ET CHERS AMIS,

Connaissez-vous Joseph Capus, Guillaume de Paul, Sébastien Bertaud, Jules Julliany, Adrien Artaud, Louis Bergasse, Etienne Houlléviq ?

Les noms de ces sept personnages ne vous évoquent peut-être rien. Je ne vous en veux pas. Si j'ajoute à cette liste les noms d'Alexis-Joseph Rostand, d'Eugène Rostand et de Jean Reynaud, ma question prend de l'épaisseur.

Ces dix hommes, pour ne citer qu'eux (il y en a d'autres), partagent deux qualités : celles d'avoir été élus à l'Académie de Marseille et d'avoir appartenu à la Chambre de Commerce de la Cité phocéenne.

Tous ont une main active et fructueuse dans l'action économique et consulaire et l'autre, tout aussi heureuse, dans la Culture. Ils sont l'exemple illustre de marseillais attachés à l'activité économique et commerciale et pleinement conscients de l'importance de l'Art, de l'Histoire, des Sciences et des Lettres. Vous me permettrez de vous les présenter très brièvement.

Joseph CAPUS naît à Marseille le 27 juillet 1747. Secrétaire de la Chambre

de Commerce, il est élu à l'Académie de Marseille.

Guillaume de PAUL, deuxième échevin de Marseille, membre de droit par son statut de la Chambre de Commerce, est élu à l'Académie de Marseille le 9 août 1763.

Sébastien BERTAUT, né le 10 avril 1807, Secrétaire de la Chambre de Commerce est élu au fauteuil 34 de l'Académie et déclare : -« De temps immémorial Marseille a marché à la tête de la civilisation et du commerce ». Déjà Commerce et Culture marchaient d'un même pas.

Jules JULLIANY, négociant, économiste très écouté de la Chambre de Commerce, est élu à sa présidence puis est reçu à l'Académie de Marseille en 1848.

Adrien ARTAUD (26 septembre 1859) préside la Chambre de Commerce de 1913 à 1920 et est élu à l'Académie le 8 juin 1916 dont il sera chancelier et directeur.

Louis BERGASSE (1875-1955) Secrétaire général de la Chambre de Commerce, est élu à l'Académie en février 1945.

Etienne HOULLEVIQUE, né à Marseille le 9 mars 1910, élu à l'Académie de Marseille le 20 janvier 1966, était Secrétaire général puis

directeur de la Chambre de Commerce.

Alexis-Joseph ROSTAND, arrière grand-père d'Edmond Rostand est élu à la présidence de la Chambre de Commerce au mois de novembre 1832 jusqu'en novembre 1837.

Etienne ROSTAND, père d'Edmond, est accueilli par l'Académie le 29 juillet 1875. 10 ans plus tard il recevra Frédéric Mistral.

Jean REYNAUD, né le 7 décembre 1889, archiviste comme son père Felix Reynaud, dirigea le service des archives de la Chambre de Commerce et créa ... le musée de la marine et des Colonies de la Chambre. Élu à l'Académie de Marseille, il en fut directeur en 1952. L'académicien, père- fondateur du musée de la Chambre de Commerce doit se retourner dans sa tombe.

Ces quelques noms illustres démontrent les liens qui existaient depuis des siècles entre les deux Institutions, la Chambre de Commerce de Marseille et l'Académie. L'Économie et la Culture se reconnaissent sœurs. Elles partageaient les mêmes sièges, les mêmes assemblées, les mêmes valeurs, le même esprit. Par le commerce et l'industrie, la Culture, les Sciences, les Lettres et les Arts elles manifestaient conjointement la volonté commune de rayonnement de Marseille.

Cette communauté d'esprit et de pensée est aujourd'hui rompue. En supprimant son musée, en mettant à l'encan ses trésors maritimes, artistiques et culturels la Chambre de Commerce brise ce mariage si harmonieux entre l'Action et la Pensée, entre l'Économie et la Culture.

L'Économie assassine la Culture. L'Économique couche au sol le Culturel.

En créant un espace de restauration à la place de son musée, la Chambre de Commerce nourrit les corps ; elle affaiblit l'esprit. L'homme ne se nourrit pas simplement de pain ! La Chambre descend au niveau d'un prestataire de services gastronomiques

alors qu'elle était un messenger de Culture. La Chambre fait du commerce en vendant sa Culture et remplace par un « c » minuscule une majuscule qui l'honorait.

J'ai eu l'honneur d'être nommé en responsabilité du Conservatoire de la marine nationale qui présente des collections exceptionnelles d'uniformes, objets et richesses de notre marine et de compétence de son Commissariat. Quelle aurait été notre réaction si une vente et une « dilapidation » de ses trésors avaient été décidées ? Inimaginable !

À Marseille l'inimaginable est réalisable !

On ne détruit pas son histoire. On n'abandonne pas son âme. On ne renie pas son passé. On ne raye pas sa mémoire.

Or, c'est bien cela qui se produit à Marseille. La Chambre de Commerce lance une bombe sur notre patrimoine, bombe qui l'éclate entre de multiples acheteurs rompant l'unité et la cohérence d'une collection-vitrine de notre histoire maritime et commerciale.

Cet éclatement, cet abandon irraisonné, injustifié, irresponsable sont une imposture. Le patrimoine maritime des marseillais et de Marseille va s'envoler on ne sait où. Quand le patrimoine n'est pas détruit, il s'évapore !

Je ne veux pas être chauvin, mais il y a une limite aux excès ! Marseille, fais entendre ta voix. Marseille et ton Académie, tes Institutions, tes collectivités diverses, tes associations, tes personnalités, tes hommes et tes femmes, tous tes citoyens de bon sens.

Une pétition vient d'être lancée par le PAMM, « Patrimoine Maritime en Méditerranée », remarquable structure destinée à faire émerger à Marseille un lieu dédié à son patrimoine maritime. Elle est proposée à votre attention et à votre signature. Partie prenante, je la soutiens et compte sur votre enthousiaste participation.

<https://chnq.it/mdSkSqx8h8>

# Patrimoine

## des savoirs

## Tout savoir sur les NFT

Par [cryptagency.fr](https://cryptagency.fr), Benjamin ZARKA

### QU'EST CE QU'UN NFT ?

**N**FT veut dire «Non-fungible token» (Jeton non fungible).

« Non fungible » signifie qu'il est unique et ne peut pas être remplacé par autre chose. Par exemple, un billet de 20€ est fungible – échangez-le contre un autre billet de 20€, et vous aurez exactement la même chose.

En revanche, une carte à collectionner unique en son genre n'est pas fungible. Si vous l'échangez contre une autre carte, vous aurez quelque chose de complètement différent. Comme vous auriez échangé votre Pikachu contre un Dracaufeu dans la cour de récréation.

L'authenticité assurée par ce token est révolutionnaire dans tous les domaines de collection comme l'art, la musique, les jeux-vidéos et bien d'autres domaines.

Aucune contrefaçon n'est possible, votre NFT reste et restera UNIQUE.

Le premier gros coup de projecteur sur les NFT est arrivé en Mars 2021 lors de la vente à 69 millions de l'œuvre de Beeple «Everydays: the First 5 000 Days» en NFT, aux enchères. Faisant de lui le troisième artiste vivant le plus précieux.



### CHAQUE NFT EST DONC UNIQUE ?

**D**ans le sens technique du terme, chaque NFT est un jeton unique sur la blockchain.

Mais alors que cela pourrait être comme un Van Gogh, où il n'y a qu'une seule version réelle définitive, cela pourrait aussi être comme une carte à collectionner, où il y a des centaines de copies numérotées de la même œuvre d'art.

Mais même dans ce cas, vous serez le seul à avoir la carte numéro 1, numéro 2, etc.



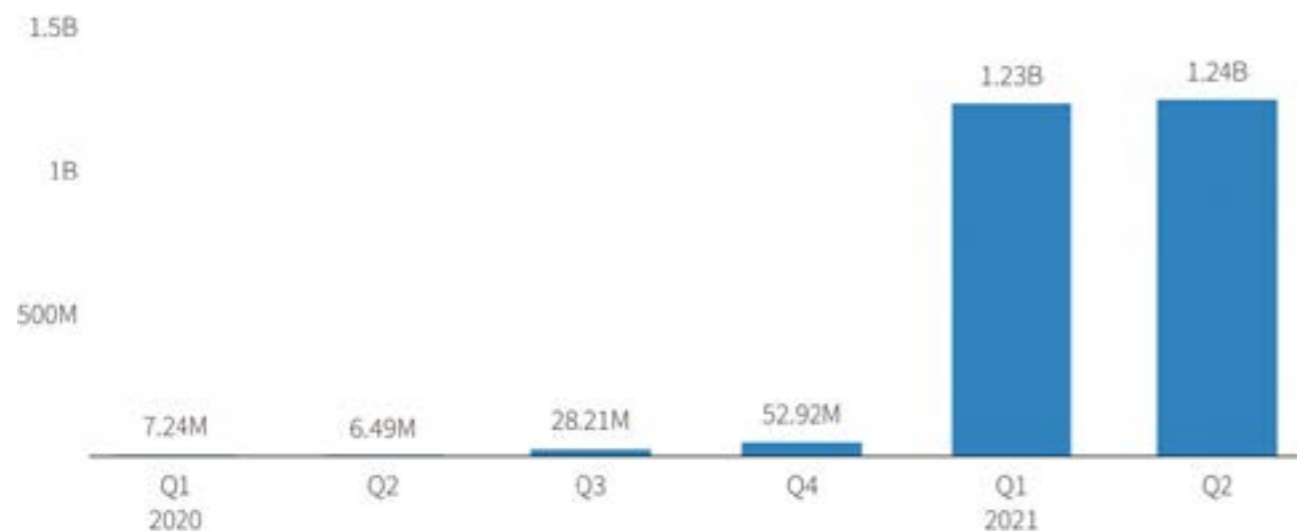
## LES NFT EN CHIFFRES

En 2021, les NFT ont représenté :

- 41 milliards de \$ de ventes
- 24 millions de NFT vendus
- 2,2 millions d'acheteurs uniques

Graphique montrant l'évolution du volume de ventes du marché des NFT entre le premier trimestre 2020 et le deuxième trimestre 2022.

Des chiffres qui ne cessent d'augmenter.



## QUI A DÉJÀ SAUTÉ LE PAS ?

Certaines entreprises ont déjà créé des NFT, en voilà une liste non exhaustive.



Et les Musées qui ont déjà fait des NFT :

- Les Offices à Florence
- L'Ermitage à Saint-Pétersbourg
- Le Belvédère à Vienne
- Le British Museum à Londres

Et en voici une qui a déjà acheté des NFT :

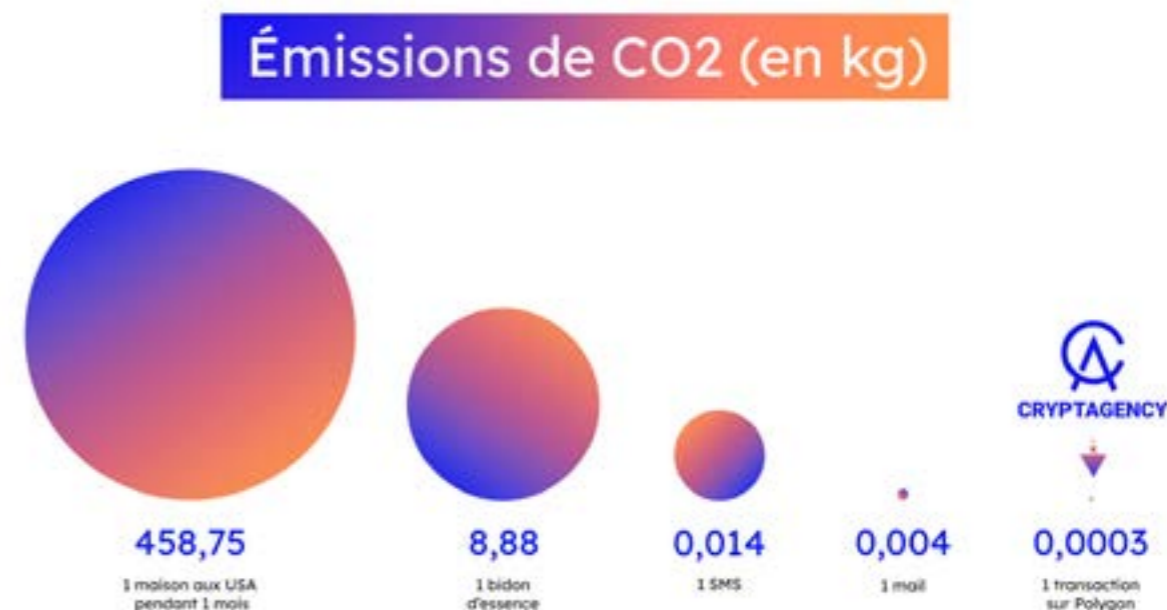


## LES NFT ET L'ÉCOLOGIE

De nombreuses controverses ont éclaté autour des émissions de carbone engendrées par les NFT. En effet, bien que ça ne concerne que les NFT disponibles sur la blockchain Ethereum, c'est un fait avéré et qui nous tient énormément à cœur.

Pour compenser ces émissions, nous utiliserions une blockchain PoS (qui émet seulement 0,002% par rapport aux émissions d'Ethereum). En chiffres, cela donne environ 0.13 gramme, là où un SMS représente environ 2,15 grammes par exemple.

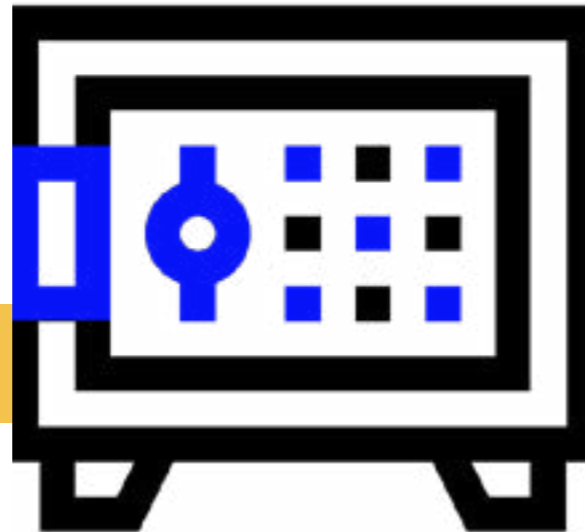
Lorsque c'est impossible, pour des raisons techniques notamment, nous compenserons TOTALEMENT les émissions de CO2 via des sociétés reconnues, permettant de rendre la planète plus verte.



Depuis Février 2022, il n'y a plus besoin de lier un objet physique à un NFT lors d'une vente aux enchères. Il y a d'ailleurs eu une vente aux enchères de cette manière chez FAUVEPARIS le 10 mars 2022.

## OU STOCKER SES NFT ?

Les NFT sont stockés dans des portefeuilles numériques comme Metamask par exemple.



## ET LÉGALEMENT ?

Les cryptomonnaies et les NFT sont autorisés en France. Il manque encore bon nombre de réglementations. Mais n'ayez crainte !

Depuis Février 2022, il n'y a plus besoin de lier un objet physique à un NFT lors d'une vente aux enchères. Il y a d'ailleurs eu une vente aux enchères de cette manière chez FAUVEPARIS le 10 mars 2022.



## QUEL INTERET POUR LES ACHETEURS

Les NFT, bien que souvent spéculatifs, apportent aussi souvent bon nombre d'avantages à leurs détenteurs.

En effet, de multiples intérêts sont imaginables, en voici une liste non exhaustive :

- Des tickets digitaux infalsifiables et ancrés sur la blockchain
- Des accès VIP à certaines expositions
- Être membre d'une communauté
- Des objets physiques offerts avec le NFT
- Et bien plus encore !

Bien sûr, on peut rajouter des intérêts plutôt «moraux», comme le fait de pouvoir sauvegarder un patrimoine, apporter son soutien à une cause... Tout en ayant un produit, digital, en contrepartie en la personne du NFT.

Enfin, un NFT peut être revendu.

## QUEL INTERET POUR LES CRÉATEURS

Àu niveau des créateurs, les intérêts de créer des NFT sont multiples.

Tout d'abord, c'est bien sûr un moyen de monétiser des œuvres ou un concept, dans le but de lever des fonds notamment.

On peut aussi créer une communauté avec des NFT, ce groupe de détenteurs de NFT seraient les gardiens d'un art, d'une œuvre, d'un patrimoine.

De plus, vous recevrez un pourcentage sur chacune des ventes futures de vos NFT. Comme si Léonard de Vinci récupérait un pourcentage sur chaque vente de la Joconde.

Avec les NFT, on s'adresse à une audience digitale, plus jeune, plus dynamique, qui est souvent oubliée ou négligée par l'art traditionnel.

L'art digital reste un art, il n'a pas moins de valeur que l'art physique et mérite d'être mis en avant.



## UN BOULEVERSEMENT POUR L'ART PHYSIQUE ?

Jusqu'à présent, l'art a largement résisté aux changements de consommation: les peintures, les sculptures et les photographies étaient, pour la plupart, des objets physiques exposés dans des galeries. Mais la combinaison de la pandémie de COVID-19 et de l'avènement des jetons non fongibles (NFT) change la donne et place l'art à l'avant-garde d'une révolution de sa consommation.

En effet, il y a un désir global de développer des expériences numériques qui semblent moins éphémères, encore plus dans la blockchain « éternelle ». Il est certain que nous voyons plus d'art natif numérique trouver un foyer dans les NFT

Un changement générationnel est à l'œuvre, les jeunes amateurs d'art accordant plus d'importance aux expériences qu'aux objets matériels.

La preuve, de nombreuses galeries d'art ont accueilli des expositions de NFT ces derniers mois. Le monde des beaux-arts a été bouleversé par l'émergence des jetons non fongibles. En effet, les piliers du monde de l'art traditionnel, comme les maisons de vente aux enchères Sotheby's et Christie's, se sont mis à adopter les NFT.

## QUE FAIRE AVEC SES NFT ?

La polyvalence des NFT permet de les afficher dans de nombreux contextes.

Il existe des galeries NFT en ligne, gratuites, qui permettent d'afficher fièrement ses NFT. De plus, d'autres personnes peuvent les visiter, gratuitement. Tout cela dans le but de partager cet art digital(-isé).

De plus, certains NFT ont des intérêts bien spécifiques.



BREF, IL Y A DES MILLIONS DE  
POSSIBILITÉS À EXPLORER GRÂCE AUX NFT



Pour plus d'informations, contactez-nous  
via cette adresse mail :

[contact@cryptagency.fr](mailto:contact@cryptagency.fr)

<https://cryptagency.fr/>



## 1700 ANS APRÈS, UNE ÉPAVE D'UN NAVIRE ROMAIN DÉVOILE SES SECRETS

Après une tempête en 2019, des plongeurs archéologues ont trouvé une épave d'un navire marchand romain, datant du IV<sup>ème</sup> siècle après JC, dans un état de conservation étonnant, avec sa cargaison intacte et des objets personnels de la douzaine de membres d'équipage.

Le plus extraordinaire est que le navire trouvé à Can Pastilla, sur les plages de Palma, de l'île Majorca aux Baléares, soit à 50 mètres du rivage et à 3 mètres de profondeur, n'ait jamais été endommagé ou pillé.

Le navire de 12 mètres de long, par 6 de large, a été enfoui dans le sable qui l'a préservé.

Les recherches entreprises depuis février 2021 ont permis de découvrir environ 249 amphores, la plupart intactes, certaines scellées, contenant de l'huile d'olive, du vin, du garum, condiment à base d'alevins d'anchois, macérés dans une solution saumâtre, équivalent du nuoc-mâm.

La forme de certaines amphores est nouvelle. Des objets personnels ont été découverts : des vêtements, une chaussure en cuir, une espadrille... et plus rare, de l'outillage, une perceuse à arc.

Le commerce maritime était fréquent entre Carthage Spartaria (Carthagènes) et Rome. Majorca était une destination commerciale sur cette route maritime.





# Recette du pirate

## La BOUILLABAISSE

Une bouillabaisse, pour être servie selon la règle usitée à Marseille, dans de parfaites conditions, demande au moins 7 à 8 convives.

La raison, la voici : comme on emploie à sa confection une grande variété de poissons dits de roches, il est bon de la faire volumineuse pour y faire entrer le plus d'espèces possibles.

Plusieurs de ces poissons ont un goût particulier, un parfum qui leur est propre.

C'est de la combinaison de tous ces goûts différents que dépend le succès de l'opération.

On peut certainement faire une bouillabaisse passable avec 3 ou 4 sortes de poissons, mais on conviendra avec nous de la justesse de l'observation ci-dessus.

Revenons à l'opération.

Après avoir rassemblé le poisson nécessaire, tel que **langouste, rascasse, grondin ou galinette, vive, roucaou, saint-pierre, vaudreuil ou baudroie, congre ou fielas, merlan, loup, crabes** etc ... écaillez et videz.

Coupez en tronçons et mettez sur deux plats ; sur l'un, **le poisson ferme** : langouste, rascasse, vive, grondins, fielas, baudroie, crabe ; sur l'autre, le poisson tendre : loup, roucaou, saint-pierre, merlan.

Mettez dans une casserole 3 oignons émincés, 4 gousses d'ail écrasées, 2 tomates pelées, épépinées et hachées, un brin de thym, autant de fenouil, persil, une feuille de laurier, un morceau d'écorce d'orange ; déposez dessus **le poisson ferme**, arrosez d'un 1/2 verre d'huile, mouillez un peu plus qu'à couvert avec de l'eau bouillante ; assaisonnez avec sel, poivre et safran, et faites partir le liquide en ébullition à feu très vif.

La casserole doit entrer à moitié dans le fourneau, c'est-à-dire qu'elle doit être à moitié environnée de flammes.

Après 5 minutes d'ébullition, ajoutez **le poisson tendre**, tel que loup, roucaou, etc.

Continuez l'ébullition toujours vivement, encore 5 minutes, ce qui fait 10 minutes depuis le commencement de l'ébullition.

Retirez alors du feu, passez le liquide sur des tranches de pain de 1 centimètre et demi d'épaisseur, rangées dans un plat creux.

Dressez symétriquement le poisson sur un autre plat.

Saupoudrez le tout de persil haché et envoyez en même temps.

**Observez surtout que la cuisson s'effectue vivement**, c'est un des points essentiels ; par ce fait, l'amalgame de l'huile avec le bouillon a lieu et donne un jus parfaitement lié ; autrement, elle se séparerait du liquide et surnagerait à la surface, ce qui serait peu appétissant.



1,2 tonnes de poissons et 350 litres de soupe pour la plus grande bouillabaisse du monde © Maxppp -



# Paroles

## de crapaud

### POURQUOI LES MARINS PORTENT-ILS DES MARINIÈRES ?

**E**n dépit de leur allure moderne façon sweat-shirt, les marinières sont apparues dès le XVII<sup>e</sup> siècle, comme en attestent des tableaux anglais et hollandais représentant des batailles navales.

La marinière a également intégré le vestiaire français. Jusqu'au Second Empire, seuls les uniformes des officiers étaient fixés et réglementés. Les matelots, eux, embarquaient avec leurs propres vêtements.

Le décret du 27 mars 1858 introduit la marinière dans l'uniforme officiel des quartiers-maîtres et des matelots de la marine nationale. Il fixe précisément ses caractéristiques : les rayures bleu indigo sont au nombre de 20 sur le torse et le dos, et de 14 sur les manches ; elles doivent être larges de 10 millimètres et espacées de 20. Et non l'inverse, vous comprendrez pourquoi. ...

Puis la marinière a quitté de domaine strict de la marine pour entrer dans celui de la mode. C'est Coco Chanel en personne qui l'a utilisée la première, suivie par bien d'autres au fil des décennies – Karl Lagerfeld et Jean-Paul Gaultier par exemple. Jusqu'à l'équipe de France de football, qui adopte cette nouvelle parure en 2011, en délaissant le sponsor Adidas au profit de Nike...

Ce qui ne nous dit toujours pas pourquoi les marins l'ont adoptée... Eh bien voilà, ça commence par un grand plouf!

La première difficulté quand un homme tombe à la mer, avant même de parvenir à le remonter à bord, consiste à l'apercevoir dans les flots agités. Or la marinière rend son repérage plus facile, à cause des rayures. Surtout si elle est claire. Voici pourquoi elle est blanche à rayures bleues, et non pas bleue à rayures blanches. Ce serait plus sombre.

Le fluo n'existait pas sous Napoléon III. Et les requins se fichent de la mode ! Jusqu'à preuve du contraire...

Sources : Les Pourquoi ? de Philippe Vandel – France Info

### « IL N'Y A PAS DE CORDE SUR UN NAVIRE... »

**D**ans un précédent « Paroles de Crapaud », nous vous avons expliqué que le mot « lapin » était formellement interdit à bord des navires. Question de superstition chez nos amis marins. Mais d'autres mots sont bannis sur un bateau et parmi eux, figure en tête de liste le mot « corde ».

Pourquoi ?

Parce que la seule corde présente sur un bateau est celle de la cloche, servant à saluer les marins défunts. Pas très joyeux donc. Si l'on ajoute à cela le fait que la corde servait également à pendre les mutins, on comprend vite que le mot n'était pas synonyme d'évènement gai.

Mais les cordes demeurent un des outils essentiels à la manœuvre d'un navire. Aussi les marins ont trouvé une parade pour utiliser ce mot interdit en baptisant d'un nom bien précis

les différentes cordes du bord : aussière, grelin, filin, lusin... Et celui qui ne veut pas entrer dans les détails emploie tout simplement le mot cordage ou bout.

Cette superstition aurait été par la suite introduite dans le monde du théâtre par... d'anciens marins. En effet, ces derniers, après leur carrière dans la Marine, étaient souvent recrutés comme machinistes ou monteurs de décors. Ils ont ainsi fait perdurer cette tradition dans le monde du spectacle.

Source : Ministère des Armées  
Auteur : C. Bobbera - Direction : DICO D

# 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