

La Gazette

Juin 2022 - Numéro 8

Patrimoine Maritime
Notre héritage, notre avenir



Edito	4	Good niouzes	38
Bruno TERRIN		La grande parade maritime de Marseille	38
		<i>Par l'Office de la Mer et le Delta Festival</i>	
Patrimoine culturel	6	Reconnaissance d'intérêt général de La Navale!	39
Yellow Submarine	7		
<i>Par Jean-Yves LE DREFF</i>		Recettes du pirate	40
Le premier sous-marin de la Comex, le Total Sub	15	Recette égyptienne pour aubergine du XIVE siècle	40
<i>Par Michel BOURHIS</i>		<i>Par Marie-Josèphe MONCORGE</i>	
Hommage au Bailli de Suffren	18	Première recette française écrite de ratatouille du XIXe siècle	41
<i>Par Jean-Noël BEVERINI</i>		<i>Par Marie-Josèphe MONCORGE</i>	
Patrimoine vivant	18		
Les mariniers	22		
<i>Par Pierre MERCIER</i>			
Le voyage de l'aubergine	34		
<i>Par Marie-Josèphe MONCORGE</i>			

Par Bruno TERRIN

De tous temps, le monde sous-marin a intrigué ; son inaccessibilité, son hostilité n'ont fait que renforcer la curiosité.

L'ingéniosité de l'être humain, son courage, sa soif d'aventures, ont permis d'accéder à cet univers, de découvrir son potentiel, d'en ignorer une grande partie.

D'après les scientifiques, qui ont analysé l'ADN des prélèvements dans les fosses abyssales entre 3 000 et 5 000 mètres en Méditerranée, récupérés par des ROV autonomes, nous ignorerions 90 à 95% des espèces sous-marines.

Quel extraordinaire défi à relever pour les générations futures. Les pionniers, Piccard, Cousteau, Delauze... ont ouvert la voie.

Jean-Yves Le Dreff et Michel Bourhis, nous rappellent les débuts de ces aventuriers, devenus des héros.

Jean-Noël Bévérini nous retrace la vie du Bailli de Suffren, né à St Cannat, dans les Bouches-du-Rhône, dont le nom a été donné au dernier sous-marin de la Marine Nationale.

Des héros de l'ombre, des héros du quotidien, la 1ère série d'enregistrements vidéos «Paroles Vivantes» a eu lieu à l'Expo de La Navale, le mercredi 8 juin 2022.

Une douzaine d'Anciens ont raconté leurs souvenirs, leurs métiers, les conditions de travail, la fraternité... avec une certaine émotion.

Je tiens à les remercier, ces « Paroles Vivantes » sont des témoignages pour la famille, les amis, mais également pour les historiens, universitaires... afin de mieux comprendre le contexte économique, social, salarial du XXème siècle.

D'autres enregistrements sont prévus ; si vous souhaitez témoigner, merci de nous en informer, en envoyant un mail à

lagazette@patrimoinemaritime.fr

Vecteurs de circulation, d'échanges, les fleuves ont toujours eu un rôle important, le Nil, avec ses cités englouties, qui resurgissent, dévoilant les trésors, le Rhône plus proche de nous.

Pierre Mercier, nous retrace l'importance de ces axes fluviaux, stratégiques pour un transport plus propre.

De formation littéraire, passionnée d'histoire, Marie-Josèphe Moncorgé étudie, depuis 1994, l'histoire de la cuisine en Europe / Méditerranée à travers les livres de cuisine de l'Antiquité au XIXe siècle. Pour elle, "la cuisine est un révélateur de la façon de penser". Auteure de plusieurs ouvrages de référence sur l'histoire des fruits et légumes, elle nous livre dans ce numéro le passionnant "Voyage de l'aubergine" et nous apprend, entre autres, que l'aubergine est un fruit, issu des savanes d'Afrique.

L'association La Navale est d'intérêt général , grâce au travail de Myriam et Kamel.

Vos dons, souscriptions sont déductibles à hauteur de 66% ...

Toute l'équipe de La Gazette vous souhaite un bel été.



Eedito

Patrimoine

culturel

Yellow Submarine

Par Jean-Yves LE DREFF



Le FNRS 3, Photo J.Y Le Dreff

La coque a fini par rouiller, son nom est resté bien énigmatique et « ça » ne se visite pas. Elle n'est ni grise comme celle d'un bâtiment de guerre, ni blanche comme celle d'un navire océanographique. Non, celle-ci est jaune.

Alors, bien sûr, en consultant les livres et les sites, on sait à quoi on a à faire ! A un « bathyscaphe », une espèce aujourd'hui disparue qui ne comptait que cinq spécimens et dont quatre coques sont encore visibles¹ !

On y apprend également que le nom de ce type d'engin fut forgé par celui qui l'inventa, le professeur suisse Auguste Piccard, à l'aide de deux racines grecques : bathus (profond) et skaphos (barque). Nous sommes donc devant un « navire des profondeurs », un engin sous-marin d'exploration abyssale.

Au siècle dernier, le FNRS 3 était encore connu. La presse avait souvent rendu compte de ses plongées. La dernière a eu lieu en 1961 et son successeur, l'Archimède, n'est plus, lui aussi, qu'une coque abritée dans un musée.

Les bathyscaphes ont disparu de la surface et des fonds. Il est donc peut-être temps de reparler de celui qui trône depuis 2005 devant le fort de la Tour Royale de Toulon.

En réalité, quand on a sous les yeux le FNRS 3, mis à l'eau en 1953, on a un morceau du FNRS 2 qui avait déjà plongé en 1948 !

Sous le FNRS 3, la sphère du n°2

Derrière le sigle FNRS, il y a le Fonds national de la Recherche scientifique, une fondation belge créée en 1928 dont la vocation était d'aider la recherche dans le Plat Pays.

Il y avait eu un FNRS 1. C'était une cabine pressurisée suspendue à un ballon. Avec elle, le suisse Auguste Piccard et le belge Max Cosyns avaient atteint en 1932 l'altitude fabuleuse de 16 900 mètres. Après quoi, les deux savants étaient partis à la conquête des grands fonds marins.

L'exploration de ce monde inaccessible avait en fait débuté à la fin des années 20 avec deux Américains qui avaient conçu une sphère de 1,45 mètre de diamètre, suspendue à un câble. Capable d'accueillir deux personnes, elle avait plongé en 1934 à la profondeur record de 920 mètres, mais n'offrait aucune garantie de sécurité en cas de rupture du câble. Alors, comme il s'était envolé dans une sphère suspendue à un ballon, Piccard imagina de gagner les abysses dans une sphère suspendue à un flotteur.

Si le projet d'un « bathyscaphe » ne devint une réalité qu'après la guerre, la filiation des idées fut soulignée par le simple fait, qu'après le FNRS 1, on donna à l'engin le nom de FNRS 2.

Prévue pour deux passagers, la nacelle fut conçue pour résister à des pressions lui permettant de descendre 4 000 mètres de profondeur, avec une épaisseur d'acier de neuf centimètres et même près de quinze près des deux hublots.

Le flotteur, rempli d'essence, plus légère que l'eau, devait pouvoir s'enfoncer jusqu'à la profondeur désirée grâce à un lest composé de grenaille de fonte que l'équipage relâcherait pour remonter.

Assemblé à Anvers, le premier bathyscaphe pesait 40 tonnes, dont 11 pour la sphère. Le

¹ Deux en France avec le FNRS 3 et l'Archimède, à Toulon et Cherbourg. Deux aux Etats-Unis avec les Trieste 1 et 2, à Washington et Keyport.

flotteur avait une capacité de 30 m³ et l'engin avait intégré plusieurs innovations dues au génie de Piccard comme les hublots en plexiglas, les silos à grenaille fermés par un électroaimant, les batteries en équipression, les projecteurs étanches...

La connexion entre Piccard et la Marine nationale se fit lorsque celle-ci décida d'accompagner en 1948 les expérimentations en plongée profonde du FNRS 2 au large du Cap-Vert. Le choix de Dakar s'était imposé. De grands fonds étaient accessibles à proximité et la Marine française y disposait d'un arsenal bien équipé.

Mais Piccard, s'il était est un inventeur de génie, n'était pas un marin. Son bathyscaphe était fragilisé par la faiblesse de ses structures. Très vite, il apparut que la nécessité de charger l'engin sur un navire de surface et de ne le mettre à l'eau que lège imposait des contraintes difficiles à respecter en haute mer. Le remplissage du flotteur après qu'il ait été hissé hors du cargo puis, après le retour en surface, l'opération inverse de vidange et de hissage prenaient plusieurs heures, éprouvant la patience des deux plongeurs déjà enfermés dans la sphère. Mais surtout, le réservoir d'essence, simplement protégé par une enveloppe d'un millimètre de tôle d'aluminium, était peu fait pour résister à la grande houle de l'Atlantique. Au bilan, le programme intense qui était prévu se limita finalement à deux plongées en un mois, dont une avait tout de même permis d'atteindre une profondeur de 1 380 mètres... mais sans personne à bord.

A l'évidence, dès l'origine l'engin n'était guère opérationnel et, depuis le Cap-Vert, il ne l'était définitivement plus ! Alors comme il était hors de question pour les Belges de faire face aux frais de construction d'un nouveau flotteur, tout aurait pu s'arrêter là.

Le flotteur, réduit à l'état d'épave et la sphère qui, elle, était intacte, restèrent ainsi

2 JARRY Jean, L'aventure des bathyscaphes, Gerfaut 2003

3 Basé à La Rochelle, Le CREO était une association privée créée en 1948 par deux chercheurs du Laboratoire de géographie physique de Paris

dans un coin de l'arsenal de Dakar jusqu'au jour où la Marine française s'y intéressa. Les officiers qui avaient assisté aux essais, Tailliez, commandant le Groupement de recherches sous-marines et Cousteau, commandant l'avisos Elie Monnier, avaient en effet été impressionnés par l'innovation apportée par Piccard. A condition de ne pas ignorer les réalités de l'environnement marin, ils ne doutaient pas qu'on puisse disposer d'un engin capable d'explorer les grands fonds.

Le FNRS 3, des records... et puis après ?

Le 9 octobre 1950, une convention franco-belge mit en place les termes d'une coopération visant à la poursuite de l'expérience et à construire un nouvel engin². Quatre partenaires avaient signé. Le FNRS apportait une contribution à hauteur de 9 millions de francs de l'époque, soit la moitié du devis de construction du nouveau flotteur. La Marine française finançait le solde et les essais en mer. Le Centre national de la Recherche scientifique (CNRS), s'engageait à hauteur de 5 millions. Le Centre de recherches et d'études océanographiques de La Rochelle (CREO)³ se chargeait de l'approvisionnement de l'essence. Le professeur Piccard était bien sûr impliqué dans un rôle de conseil scientifique.

Un fois la sphère déposée dans l'arsenal de Toulon, deux hommes se penchèrent bientôt sur l'étrange objet, qui gisait sur le terre-plein des Grand Bassins Vauban : le lieutenant de vaisseau Georges Houot et l'ingénieur principal du génie Maritime André Gempp.

En août 1951, à 38 ans, rien ne destinait Georges Houot à laisser un nom dans l'histoire de la pénétration sous la mer. Quinze ans après son entrée à l'Ecole navale, il avait succédé en 1949 à Cousteau au commandement de l'avisos Elie Monnier,

le navire amiral du Groupe de recherches sous-marines. Il n'était pas sous-marinier, n'avait, de son propre aveu, jamais mis la tête sous l'eau et avait même été interdit de bains de mer par les médecins à la suite d'une poliomyélite ! En fait, rien ne le préparait à glisser un jour son mètre quatre-vingt-sept dans la petite sphère du professeur Piccard.

Le deuxième homme était André Gempp. Chef du chantier des sous-marins de Toulon, déjà fort occupé à entretenir une flotte disparate de sous-marins ex-Allemands, ex-Anglais et français d'avant-guerre, il fut celui auquel on demanda encore de construire un objet à nul autre pareil.

Houot - Gempp, puis Pierre Willm, formèrent ainsi l'équipe qui, après avoir conçu ledit objet devait diriger ses essais et le conduire vers les plus grands fonds.

En deux ans, le FNRS nouveau prit forme⁴. La sphère était désormais insérée dans une structure remorquable en mer et surmontée d'un kiosque. Un sas d'accès transformable en ballast permettait d'accéder à l'habitacle et d'en sortir lorsque le bathyscaphe était à flot.

Le FNRS 3 était né et Houot, promu capitaine de corvette le 1er août 1952, fut désigné pour le commander.

Le 3 juin 1953, la grue Titan déposa le bathyscaphe dans son nouvel élément où une première immersion d'essai eut lieu le 19. Toutefois, conformément aux termes de la convention de 1950, il fallut la réalisation de trois plongées profondes pour que le pavillon français puisse être arboré. Celles-

4 Les demandes de modifications en cours de travaux, parfois importantes, réclamées par le savant suisse lors de ses visites à Toulon, eurent tôt fait d'exaspérer les ingénieurs français. La rupture avait été consommée en 1952 et Auguste Piccard était parti réaliser un projet concurrent dans un chantier italien. Son deuxième bathyscaphe, baptisé Trieste., profita des solutions imaginées à Toulon.

5 Le FNRS 3 atteignait 90 tonnes en plongée.

6 RIFFAUD Claude, La grande aventure des hommes sous la mer, Albin Michel 1988

ci eurent lieu les 6, 12 et 14 août avec Houot et Willm. La cession officielle put alors être prononcée le 24 septembre devant les autorités belge et française. Ce jour-là, l'engin devint avec ses vingt-six tonnes à vide le plus petit bâtiment de la Marine⁵ ! Si petit qu'il fut ignoré de l'annuaire des Flottes de combat. Fait notable, son « nom » ne changea pas.

Six jours après la cession, le professeur Piccard, qui avait quitté le projet FNRS, exécuta en Mer Tyrrhénienne une plongée à plus de 3 000 mètres dans le bathyscaphe qu'il avait fait construire dans un chantier italien.

On a cru voir une course au record entre les deux demi-frères⁶ (n'étaient-ils pas nés d'un même père !), mais c'est surtout parce que le FNRS 3 était prêt qu'il fut décidé de le tester à sa profondeur maximale le 15 février 1954, au large de Dakar. Houot et Willm atteignirent ce jour-là l'immersion de 4 050 mètres. C'était une première absolue. Jamais l'homme n'était allé si profond ! Il faudra attendre le 23 janvier 1960 pour voir le Trieste, racheté par l'US Navy, atteindre la profondeur de 10 916 mètres dans la fosse des Mariannes, au large des Philippines.

Des places derrière des hublots, mais quoi encore?

A l'annonce du record du FNRS 3, le président de l'Assemblée nationale salua « l'exploit scientifique et sportif ». On aurait cru entendre le futur maréchal Foch déclarer en 1910 devant les premiers avions engagés dans des manœuvres: « Tout ça c'est du sport ! ».

A l'évidence, il était temps de trouver une autre vocation au FNRS 3 que de courir après des records.

En ces temps de disette de l'après-guerre, la question pouvait se poser de savoir s'il était judicieux de consacrer quelque moyen, humain ou financier, à cette aventure. Bien sûr, c'était le CNRS qui finançait, mais la Marine pouvait elle au moins retirer quelque profit de ces recherches ?

En fait, même si Cousteau avait, dès l'origine, évoqué l'utilité des mesures acoustiques qui pourraient être faites lors des plongées profondes, il semble bien que l'intérêt porté au bathyscaphe se limita au seul domaine scientifique.

A cette fin, le FNRS 3 se présentait comme une plate-forme d'observation exceptionnelle qui devait permettre de donner une impulsion nouvelle aux études océanographiques, ichtyologiques, géologiques et géophysiques d'un monde pratiquement inconnu. Un Comité scientifique du Bathyscaphe fut alors créé, en 1954, pour examiner les projets d'emploi déposés par la communauté scientifique et les rassembler en un programme d'activités cohérent.

Au bilan, ce furent surtout des biologistes qui bénéficièrent des possibilités apportées par le bathyscaphe.

Dès le mois d'avril 1954, l'ère de l'exploration scientifique des mers fut ainsi ouverte par l'un d'entre eux. Le professeur Théodore Monod, qui avait déjà plongé avec le FNRS 2, descendit cette fois avec Houot à 1 400 puis à 2 100 mètres. Après lui, le professeur Francis Bernard, d'Alger, Jean-Marie Pérès, de la Station Marine d'Endoume, le recteur Marcel Dubuisson, de Liège, Gregor Tregouboff, de la Station de Villefranche-Sur-Mer, se succédèrent à bord de la sphère et, en dépit d'un équipement scientifique encore restreint, multiplièrent les études statiques et dynamiques du poisson et du plancton dans leur milieu naturel.

Cette activité fut notamment marquée par deux missions hors de Méditerranée.

Le bathyscaphe partit ainsi à l'été 1956 réaliser au large de Lisbonne une campagne qui bénéficia d'une aide importante du Portugal, avant de gagner deux ans

plus tard les eaux japonaises⁷. Les quatorze plongées accomplies à ces occasions ne permirent certes d'explorer que quelques mètres cubes d'un gigantesque espace, mais chacune des observations faites ouvrit un champ d'innombrables autres questions sur un univers qui se dévoilait à peine.

L'intérêt d'accélérer la transformation du bathyscaphe en un laboratoire scientifique doté de capacités améliorées de prise de vue, de prélèvement, de recueil et d'enregistrement des données semblait alors démontré. Lorsque l'aventure du FNRS 3 prit fin le 21 janvier 1961 à sa quatre-vingtième et ultime plongée⁸, son successeur, l'Archimède, était en voie de prendre la relève.

Construit sous la houlette de l'équipe Houot - Willm, le nouveau bathyscaphe atteignit en 1962 les 9 545 mètres, mais ne put aller plus loin, la fosse choisie, celle des Kouriles (au Nord-Est du Japon) s'avérant moins profonde que prévue. Jusqu'en 1969, il effectua une centaine de plongées scientifiques et, grâce à son exceptionnelle fiabilité, permit à la France de se maintenir en pointe dans l'exploration des grands fonds.

Mais déjà, les inconvénients du bathyscaphe paraissaient rédhibitoires. Si lourd qu'il ne pouvait être hissé hors de l'eau par son navire d'accompagnement, exigeant d'être remorqué lors de longs et fastidieux transits, contraint à de longues et délicates opérations pour la recharge de ses batteries, les transferts d'essence et de grenaille, l'engin manquait d'agilité sous la mer. Dès les années soixante, l'ère des sous-marins légers à grande profondeur, comme l'Alvin, était déjà venue, celle des soucoupes, comme la SP 3000 de Cousteau, suivrait et celle des robots approchait.

Symbole d'un instant de cette aventure spatiale et humaine, il reste à Toulon une des quatre coques de bathyscaphe aujourd'hui visibles dans le monde.

Superbement exposée devant la rade, elle s'offre depuis dix-sept ans au regard de tous ceux qui promènent du côté de la Tour Royale ou croisent devant.

Superbement exposée, elle est trop exposée, contrairement à l'Archimède qu'abrite le hall de la Cité de la Mer, à Cherbourg. Offerte au regard de tous, elle est trop visible pour imaginer qu'elle puisse demeurer en l'état.

Bien entendu, le FNRS 3 n'est pas oublié de ceux qui en ont la garde. Mais, mieux que quiconque, ils savent que sa maintenance ne peut seulement consister à gratter, piquer et repeindre sa coque et que la conservation d'un tel objet de notre patrimoine marin ne peut se concevoir qu'accompagnée d'un projet destiné à le mettre en valeur.



Le FNRS 3, Photo J.Y Le Dreff

⁷ A cette occasion, « l'équipage » du FNRS3 était formé de l'enseigne de vaisseau O'Byrne, officier en second, du maître électricien Rost, tous deux sous-mariniers et des quartiers-mâîtres Berthelot, Thébaud et Serrant.

⁸ HOUOT op. cité. Le FNRS 3 accomplit au total 93 plongées en comptant les plongées d'essai.

Le premier sous-marin de la Comex, le Total Sub

Par Michel BOURHIS

Il fait partie du Patrimoine Maritime Méditerranéen mais hélas, il est à Cherbourg à la Cité de la Mer.

John Lennon, Paul McCartney, George Harrison, Ringo Starr chantent "Yellow Submarine".
La France a fait, il y a quelques mois sa révolution culturelle.
La peine de mort est abolie en Angleterre.
Le 21 Juillet, le sol lunaire est foulé pour la première fois.
Anquetil se retire après 15 ans de gloire.
Brigitte Bardot à 35 ans est face à la nouvelle génération.
Serge Gainsbourg chante l'année érotique.
Le Concorde est un pari de 10 milliards de francs.
La Comex est depuis peu Traverse de la Jarre (le boulevard des Océans n'était pas encore tracé).
Du côté de l'Estaque le « Projet Argyronète » prend forme et.....
à la Madrague de Montredon, un étrange engin jaune est un but de visite, parfois de surprise.

Ce n'est pas le Yellow Submarine des Beatles mais le premier sous-marin jaune de la Comex, le **TOTAL SUB 01**.

Nous sommes en 1969...

Décision du projet TOTAL SUB 01

Le ROV (Remotely Operated vehicle) n'existe pas, le premier RCV 225, Eye Ball d'Hydro Products, dédié à l'inspection n'arrivera qu'en 1973.
A cette époque, le travail du plongeur Comex en offshore est pour l'essentiel lié à l'exploration et au contrôle des différentes phases durant le forage.
Le contrôle visuel et quelques manipulations de vannes sont les tâches courantes.
Le « Pan & Tilt » (une tourelle support de caméra orientable) n'est pas encore au point et la télévision est encore en noir et blanc.
Le technicien de chantier vient quand tout va mal.
Mais avec l'accélération de la mise en production de nouveaux champs offshore, les opérateurs sont demandeurs de maintenance sous-marine.
Dans des bureaux bien loin de la Traverse de la Jarre, certains pensent qu'une « jeep des mers » pourrait être un vecteur intéressant pour se rendre sur les différents sites d'une exploitation sous-marine ; inspecter les pipelines, faire quelques réparations mineures sont autant d'objectifs.

Le concept du « sous-marin humide » est né, sur le papier du moins. « Humide », car si l'équipage et le personnel embarqué dédié à la maintenance sont dans l'eau, dans le milieu ambiant, les équipements eux, sont « marinisés ».

Une baignoire à hélice....

La construction du proto (unique exemplaire d'ailleurs) se fait à Istres dans les ateliers de la SEP (Société Européenne de Propulsion). Mon vrai souvenir de cette époque sont les moustiques ! C'est étrange d'avoir eu la chance de participer à la construction d'un prototype au début d'une grande aventure et de la résumer à la gêne occasionnée par cette multitude d'insectes présents !



L'équipage prévu pour conduire ce projet était constitué de René Veyrunes, Christian Boy et moi-même. Dans un numéro de Novembre 1968, le magazine Paris-Match présentait René comme « le piéton des grandes profondeurs ». Il avait tenté de tester depuis l'Astragale, un mélange hydrogéné. Je ne peux pas évoquer cette opération, j'ai été débarqué quelques instants avant l'appareillage de ce fier navire, la mobilisation était faite. Les amarres sont larguées à 2 heures du matin, par manque de bannettes à bord, je me retrouve sur les quais du port avec ma caisse à outils, habitant à Valmante à cette époque, j'ai mis 2h pour rentrer, à pied.

Sur le projet TOTAL SUB, René, c'était le boss ! Il était à cette époque, l'homme le plus profond du monde. A bord du sous-marin, il est au volant, option bois verni grand sport, en place centrale.

Christian m'étonne, il connaît le Gabon, le Gabon d'avant, et bien d'autres pays. Sa fonction: chef mécanicien plongeur, mon chef, assis en place gauche dans le poste de pilotage.

Moi, je suis en charge de la propulsion électrique, par moteurs à courant continu et hélice à pas variable, je suis assis en place droite. Aucune communication fiable entre nous, seuls nos regards et des grognements incompréhensibles.

Durant la campagne d'essais des dizaines d'anecdotes me viennent en tête. Je pense à l'une d'entre elles : deux pêcheurs à la ligne sont tranquillement



installés au Sud de la Madrague de Montredon.

Nous faisons des essais de navigation avec un compas magnétique et une carte marine plastifiée, enfin presque.

Il faut toujours se souvenir que le TOTAL SUB est un sous-marin humide, une sorte de piscine propulsée, une bulle pleine d'eau qui se déplace, enfin une jeep des mers. Nous y regroupions tous les problèmes : enfermement dans une coque non étanche, effets de la pression ressentis comme n'importe quel plongeur, manque de manœuvrabilité dans les 3D, manque de vision au-dessus de la surface... je m'arrête.

Nos deux pêcheurs voient arriver une masse jaune vers eux, nous ne sommes pas perdus, non, nous ne pensions pas être à cet endroit-là, c'est tout !

Ce dont je me souviens, c'est qu'en sortant la tête quelques secondes de la verrière, j'ai vu deux visages affolés rentrant leurs gaules et partir en courant.

Vous devez aussi réaliser qu'en ouvrant la verrière et sortir la tête, l'équilibrage du sous-marin change et immédiatement s'enfonce de quelques centimètres. Il faut recommencer, sortir la tête, il s'enfonce de nouveau et ainsi de suite, jusqu'au moment où nous pouvons apprécier notre position.

Je ne peux pas m'empêcher de penser à tous ces plongeurs de passage à Marseille avant une affectation et que le Chef Ops envoyait en support à notre port d'attache, La Madrague de Montredon. Ils étaient en charge de nous pousser vers la sortie du port car nous n'étions pas manœuvrant ! Le plongeur remorqueur-pousseur.

Durant la mise au point, pour 1 heure de plongée nous passons plus de 8 heures de maintenance, sans compter la recharge des batteries.



Bendor

C'est une époque où il faut communiquer, informer et former les clients aux techniques de plongée. Le Shérif (pardon Henri Delauze, l'acronyme HGD n'était pas employé et Germain n'était pas prononcé) avait eu une excellente idée : inviter les « Clients » sur l'île de Bendor et leur présenter les techniques nouvelles appliquées aux interventions sous-marines.

Beaucoup plongeaient, encadrés certes, mais ils plongeaient depuis ou vers la tourelle positionnée à 10 mètres, nous ne prenions aucun risque pour nos VIP.

Le TOTAL SUB 01 est de la fête, ce sont ses premiers essais en public. L'assiette n'ayant pas encore été réglée, nous restons suspendus au câble de la grue. Il faisait beau, tout le monde était content, et longtemps après dans ma carrière de directeur commercial j'ai entendu parler de cette initiative fortement appréciée.

Essais en mer

Là encore, beaucoup d'anecdotes, une seule alors : notre sous-marin est fait pour aller à 50 mètres. Lors des premiers essais, quand nous commençons le ballastage il n'est plus contrôlable. Il doit toucher le fond avant d'entamer sa remontée, même en déballastage rapide. Ne maîtrisant pas notre route et n'ayant pas de sondeur, nous ne connaissons la profondeur que grâce à nos manomètres de plongeur. Le fond ce jour-là est à plus de 70 mètres, nous l'avons su quelques minutes après qu'à 40 mètres à la demande de René, Christian fasse une chasse rapide, mais pas de réaction... René est manche sur le ventre, j'ai mis le pas et la vitesse au maximum...rien, la machine craque de partout, après quelques minutes nous touchons le fond.

Christian et moi devons sortir au narghilé, à l'air bien sûr, dégager le sous-marin planté dans le sable, sous les invectives de René, que nous comprenons uniquement par gestes et grognements diffus, nous avons bataillé.

Puis ne réussissant pas, largage de la bouée de signalisation.

Sans que nous le sachions notre fidèle Tonton l'a vu, patron de la pilotine-support l'Ulysse il s'est mis à proximité de la bouée. Selon la procédure nous avons largué notre volume de flottabilité supérieur, il est destiné à se hisser dessous à l'aide d'un treuil situé en « cabine » arrière. Notre remontée peut commencer, malheureusement le volume de flottabilité n'est pas en surface, il est coincé entre deux eaux et le sous-marin est trop lourd. Ce sont les plongeurs secourus en PPLI depuis l'Ulysse qui viennent nous sortir de ce mauvais pas. De longues minutes, qui font des heures, aux paliers, mais tout va bien, personnel et matériel sont en sécurité.

De l'air nous en avons un plein rack. Et nous avons des sièges pour passer le temps.

Exposition de Monaco

Le DOT (Deep Offshore Technology) existe toujours, il fut organisé à Marseille en Novembre 2003. HGD fut d'ailleurs au centre de cette manifestation et remercié, comme tout le personnel de Comex pour tout le travail fait pour notre industrie.

Le DOT de 1969 était à cette époque une réunion de grands chefs de notre métier naissant, Américains, Britanniques et quelques Français réunis à Monaco.

Le regretté Henri Raibaldi, Chef de chantier à cette époque, et niçois de surcroît, a organisé la logistique et le stand de Comex durant cette exposition.

Tout le monde découvre cet étrange engin jaune exposé à l'entrée. Nous étions René, Henri et moi assaillis de bonnes questions : « Ah ! la Jeep des mers ! Ah ! Capable d'aller à 50 mètres ! Mais comment vous respirez ? Vous êtes dans l'eau ! Mon Dieu ! Ca sert à quoi ? »

« Vous avez un calculateur de Sagem ! Le même que le Redoutable ? Non, Monsieur, seulement adapté à notre machine. Le trio gonflait la poitrine. »

Départ vers Dubaï en Avril 1970

Les Émirats n'existent pas, nous parlions des Trucial States, le terme Trucial vient de truce, trêve en français. Trêve que les sept Cheikhs avaient signée en 1820 avec la Grande-Bretagne, et qui fut confirmée par l'accord de 1892, les Cheikhs acceptant la protection britannique.

Avant cette intervention des Britanniques la région était connue pour ses pirates et nommée d'ailleurs « Côte des pirates ».





Après la Deuxième Guerre Mondiale, les Britanniques ont donné l'entière autonomie aux Émirats. Les discussions pour la création des Émirats arabes unis commencèrent en 1968 quand la Grande-Bretagne annonça son intention de se retirer du Golfe Persique à partir de 1971. Détachés par la Comex à Total CFP (Compagnie Française des Pétroles), René et moi sommes partis vers Dubaï. Christian ne faisait pas partie de ce volet de l'aventure, comme chef mécanicien et ayant mis au point du mieux qu'il pouvait le sous-marin, il nous avait laissés René et moi à notre sort, il a rejoint un autre projet.



Nous avons découvert après quelques jours passés à l'hôtel que Comex était représenté! Ni lui, ni nous, connaissions nos présences respectives, nous ne nous connaissions d'ailleurs pas. Vous souriez, mais sans télex (un engin oublié), sans téléfax (en voie de disparition) et sans courriel bien entendu, nous ne pouvions connaître nos existences. Nous étions d'ailleurs René et moi plus proches de Total CFP, notre « employeur » principal, que de Comex.

La campagne d'essais se passe avec beaucoup de problèmes techniques et en prime un petit abordage avec la vedette de la police qui est en charge de notre protection. Quelques plongées hasardeuses dans le Dubaï Creek, le bras de mer où commence la ville, nous n'avons aucun risque d'aller trop profond, mais une visibilité proche de zéro.

Un amiral en retraite, consultant pour Total CFP, vient nous voir à peine arrivé à l'hôtel. Il nous demande si nous sommes prêts à faire la « manœuvre de Boutakov ». Bien sûr, nous en sommes capables... ! Il nous donne le feu vert pour aller en chantier. Longtemps après, j'ai su ce qu'était cette manœuvre.

Manœuvre de Boutakov (amiral Russe) ou de Williamson pour les Anglo-Saxons, et non pas « bout à coffre ». Cette manœuvre peut être exécutée à deux occasions. La première,

lorsque qu'un homme tombe à la mer alors que le sous-marin navigue en surface, la seconde, lorsque le sous-marin navigue sous la glace en scrutant la surface et cherche à revenir sous une polynya qu'il a vu passer. Cette manœuvre particulière permet de revenir exactement dans son sillage.

DAS ISLAND

C'est le départ vers Das Island, une île située à 100 nautiques Nord-Ouest d'Abu Dhabi, appartenant à l'émirat du même nom. C'est aujourd'hui la base pour l'export du brut d'Adma Opco (Abu Dhabi Marine Operating Company et du gaz liquéfié pour Adgas (Abu Dhabi Gas Liquefaction Ltd). C'était en 1970, un désert à peine aménagé d'une piste pour DC3. C'est une surprise de rencontrer un « Comexien » sur l'île de Das, il est en charge des opérations et il ignore notre venue comme nous ignorions sa présence. Décidément nous sommes attendus !

Les gens de BP (associé de Total) ne souhaitent pas se servir du TOTAL SUB sur leurs opérations de maintenance et de construction, l'équipe de plongeurs à bord du supply vessel l'Ajax, suffisent pour les opérations. BP refuse même de décharger notre machine de la remorque sur laquelle elle se trouvait après deux semaines de transbordement en transbordement. Le responsable de Total CFP sur l'île est autant prévenu de notre venue que l'était nos amis. Nous passons trois semaines à terre à ne rien faire, puis HGD vient nous voir, il est accompagné d'un cadre dirigeant de Total CFP. La situation se débloque, le « sous-marin jaune » peut être mobilisé sur l'Ajax, appelé à d'autres fonctions, je quitte ce projet à ce moment-là, un ami plongeur prend le relais, René reste à bord.



Après trois mois passés au Golfe, je prends le DC3 pour Abu Dhabi puis un 4X4 par le désert pour Dubaï, le vol BOAC (il y en avait deux par semaine) pour Londres avec escale à Beyrouth. Puis Londres-Paris et enfin vol sur Marseille. Je retrouve ma petite famille.

En 1973, le TOTAL SUB 01 est revenu à Marseille, installé à l'entrée du parking, à chaque fois que je revenais au bureau je le voyais, mille images me revenaient, des visages, des souvenirs surgissaient.

Aujourd'hui, il est à Cherbourg à la Cité de la Mer, il aurait eu sa place à l'Espace SAGA ou ailleurs dans un lieu marseillais dédié à la mer, mais c'est une autre histoire.....

Du côté opérationnel, ce projet ne fut pas un outil qui révolutionna les interventions sous-marines.

Mais, du côté des études de détails menées durant ce projet, ce fut un vrai tremplin. L'électricité et l'eau de mer sont un mariage délicat, et ce que nous avons développé à cette époque a eu ensuite des applications nombreuses.

Ce fut aussi une merveilleuse expérience humaine et c'est certainement le plus important.

Hommage au Bailli de Suffren

Par Jean-Noël BEVERINI

La France vient de doter notre marine d'un nouveau sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) auquel le nom de SUFFREN a été donné. Celui-ci a été admis au service actif a eu lieu le vendredi 03 juin 2022. Le Suffren est le premier d'une série de six SNA nouvelle génération.

Honneur est à nouveau rendu au Bailli de Suffren.



LE SNA SUFFREN

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/sous-marin-nucleaire-d-attaque-suffren-le-retour-de-l-amiral-satan-francais-861771.html>

Crédit : (Crédits : Marine nationale (Axel Manzano))

9 et 10 SEPTEMBRE 1785

LE BAILLI DE SUFFREN EN VISITE À MARSEILLE

Lié naturellement à Saint Cannat où il naquit le 17 juillet 1729, également à Saint-Tropez, sa famille en détenant la seigneurie, mais encore à Aix-en-Provence et à Salon où elle occupait depuis des générations d'importantes charges de ville et de justice, à Toulon où il servit, le Bailli Pierre André de Suffren est toutefois loin d'être un étranger à Marseille. Ses parents, tout d'abord, s'y marièrent le 3 septembre 1711. Il y a 308 ans. Le mariage fut célébré en l'église des Accoules par monseigneur de Belsunce. La famille maternelle, ensuite, du futur Bailli, les Bruny, installée à Marseille depuis le XVII^e siècle et très active dans le commerce, l'industrie et la navigation, est l'une des plus riches de la ville. Le grand-père du Bailli possédait le plus bel hôtel, l'hôtel de Noailles, ancienne résidence du Lieutenant Général des Galères. Aussi n'est-il pas étonnant que Suffren se soit rendu chez nous en septembre 1785.

Une visite éclair mais lumineuse

Le 9 septembre le Bailli arrive à Marseille et loge sur la Canebière à l'hôtel des Princes. Couronné de gloire, reçu à Versailles, nommé vice-amiral par Louis XVI qui crée pour lui une quatrième charge, ambassadeur de l'Ordre de Malte, couvert d'honneurs, celui qui participa à la guerre d'Indépendance des Etats-Unis et qui, aux Indes, sut tenir en échec la marine britannique et redonner ses lettres de noblesse à la marine de France est accueilli avec une incroyable liesse populaire. Les échevins et les députés du Commerce lui rendent visite en son hôtel et, selon la tradition pour un hôte de son rang, lui offrent « 12 paquets de bougies de 3 livres, 12 boîtes de confiture et 12 bouteilles de vin d'honneur ». Suffren leur rend la politesse en se dirigeant à son tour vers l'Hôtel de ville où il est salué par 25 coups de canon. Le soir, réception au Grand Théâtre avec les mêmes acclamations de reconnaissance pour celui qui est surnommé par les Anglais « l'amiral Satan » ! Le lendemain, le Bailli prenait la route pour Alès.

Une plaque commémorative et ... une statue

Outre la plaque rappelant la visite de 1785, la Cour d'honneur de la Préfecture s'orne depuis son élévation sous le Second Empire d'une statue du Bailli en personnification de la Marine. Souhaitons que Marseille en ces 9 et 10 septembre prochains souligne la visite en ses murs du plus grand nom de la marine à voiles de France et provençal de surcroît. L'Office de la mer, quant à lui, ne manquera pas de le faire : dans sa scénographie 2019 à bord de la tartane La Flâneuse, « Septembre en mer » a choisi d'honorer à l'occasion de deux de ses sorties en mer le grand marin surnommé à juste titre « le Napoléon des mers ». Que gloire soit ainsi rendue à celui dont la vieille devise ancestrale était pourtant, en langue d'oc : « Mai d'ounour que d'ounour ». (Davantage d'honneur que d'honneurs). Marseille le doit.

CHER BAILLI

Toi qui hissas si haut le Pavillon de France
Et qui donnas au Lys cette impensable chance
De pousser le Lion dans ses retranchements,
La mer porte à nouveau ton nom au firmament.

Bailli, ton nom superbe, sur une coque noire
Après s'être couvert d'innombrables victoires
Va briller sous les flots à l'égal de Neptune
Dans ce monde privé de soleils et de lunes.

Toi qui forgeas de neuf les combats sur les mers
Avec pour seul désir, aujourd'hui comme hier,
De vaincre l'ennemi, l'envoyer par le fond,
La marine, toujours, veut honorer ton nom.

Les manches retroussées et la chemise ouverte,
Courant d'un bord à l'autre, et la tête couverte
Du vieux chapeau usé de ton frère l'évêque,
Si tu ignores un mot, c'est bien celui d'échec.

Toi, tu veux la victoire rayonnante à ton front.
Tu fais rougir de joie le fer de tes canons.
Du golfe du Bengale aux portes de Versailles
Si tu chéris un mot : c'est celui de bataille.

Pourtant le soir tombé, toujours noirci de poudre,
Ton sang donné au Roy et né pour en découdre,
Se berce de tendresse en rêvant au pays
De la douce duchesse dont le cœur est épris.

Bailli, il va falloir mettre un sacré bémol
À ta voix de stentor qui te gonflait le col !
Tu deviens silencieux, sans un bruit fendant l'onde
Et cette discrétion va étonner le monde.

Mais, bruyant ou muet, c'est le même combat,
Tu sers toujours la France, même privée de Roi.
Il faut toujours servir, et qui meilleur que toi
Pour garder au marin son courage et sa foi.

À Marseille, le 14 novembre 2020
Jean-Noël Beverini

Source : Médaille en argent émise en 1784 par les États de Provence en l'honneur de Suffren et portant au revers un résumé de sa campagne aux Indes. (Musée de Londres)-Wikipedia



Source : Pompeo Batoni, Portrait de Pierre André de Suffren de Saint Tropez (vers 1785), château de Versailles. Wikipedia



Patrimoine

vivant

Les mariniers

Par Pierre MERCIER

Historique dans le temps

Dans la partie orientale du bassin méditerranéen, le flottage a probablement démarré dès l'âge du bronze en Égypte antique ou en Mésopotamie parallèlement aux progrès réalisés dans la navigation qui, à l'époque, utilisait encore beaucoup les radeaux de bambous. L'Égypte du 3^e millénaire av. J.-C. a besoin d'embarcations capables de porter des charges lourdes comme les pierres de construction. **Les Égyptiens firent des voyages de prospection au sud des cataractes du Nil, en direction de l'Afrique tropicale, où ils découvrirent deux essences d'arbres qui les convinrent parfaitement par la taille, et par la maniabilité dans le façonnage : l'acajou et l'okoumé.** Les billes de ces arbres abattus ont été très probablement flottées avec ou sans remorquage sur une distance de 2 000 km jusqu'aux chantiers navals de l'empire.

Dans le Premier Livre des Rois (chapitre 5, versets 15 à 26), la correspondance entre le roi Hiram et le roi Salomon au sujet des préparatifs de la construction du nouveau Temple à Jérusalem nous confirme que le flottage du bois était pratiqué sur mer le long des côtes. Suivant les traductions, le bois est expédié par flottage sur la mer jusqu'à Jaffa ou descendu à la mer, assemblé et remorqué à l'endroit que l'on indiquera au roi de Tyr. La seconde version paraît plus précise car il est fort probable que les fûts de cèdre du Liban n'aient pas dérivé seuls sur la mer. On ne peut donc pas parler de radeau ou train de bois au sens strict. Suivant les sources, Salomon importe du cèdre et du genévrier, pour d'autres du cèdre, du santal et du cyprès. Dans tous les cas, ce passage de la Bible représente clairement la première transaction commerciale écrite entre un acheteur et un vendeur qui s'accordent sur les prix, la nature de la marchandise et surtout le moyen de transport par flottage (mer et cours d'eau).

Les Égyptiens firent des voyages de prospection au sud des cataractes du Nil, en direction de l'Afrique tropicale, où ils découvrirent deux essences d'arbres qui les convinrent parfaitement par la taille, et par la maniabilité dans le façonnage : l'acajou et l'okoumé.

Il y a trente siècles, des felouques et des canges à rames ont navigué sur le Nil de Haute-Égypte. Toutefois, la proximité des rives du Nil avec les pyramides et les carrières de pierre peut laisser supposer que le Nil n'est pas complètement étranger au moyen de transport utilisé :

« La provenance de toutes les sortes de pierres constituant la pyramide est parfaitement connue, les pierres des assises sont en calcaire siliceux et proviennent de Gizeh même (les carrières sont encore visibles), le parement de calcaire fin vient de Tourah et le granite des chambres funéraires est issu des carrières d'Assouan (certes lointaines). Je ne vois pas pourquoi les Égyptiens se seraient compliqués la tâche en fabriquant de la pierre alors qu'ils en avaient à revendre. »

— Jean-Claude Golvin (CNRS)

Le droit fluvial a été un élément très élaboré du droit international tel qu'il était appliqué dans l'Europe du XIX^e siècle. Les grands fleuves européens, le Rhin, la Sambre, le Danube, envisagés comme moyens de communication, ont reçu des statuts juridiques fondés sur le principe de la liberté de navigation. Leur gestion était assurée par des commissions internationales, qui ont été les premières organisations internationales, préfigurant les grandes organisations techniques d'aujourd'hui.

L'apogée de la période libérale dans ce domaine a été marquée par la Conférence de Barcelone de 1921, qui se proposait d'établir une sorte de charte du droit fluvial international. Cependant, les conventions de Barcelone furent en retrait sur cette ambition et ne reçurent qu'un accueil médiocre.

Depuis lors, les problèmes relatifs aux fleuves internationaux n'ont plus été traités dans leur ensemble. Il n'y a plus de droit fluvial international, mais de nombreux fleuves européens et extra-européens ont un statut particulier, reposant sur des conventions conclues entre États riverains.

Sur le plan politique, les États du Tiers Monde comme les États socialistes entendaient gérer les fleuves qui bordent ou traversent leurs territoires en dehors de toute ingérence des puissances tenues pour « impérialistes ». De là, l'effondrement de statuts internationaux, tel que celui qui avait été appliqué pendant près d'un siècle au Danube. De même les problèmes du Nil, du Niger ou du lac Tchad sont réglés entre riverains.

Sur le plan technique, les utilisations autres que la navigation, telles que l'irrigation des terres avoisinantes ou la production d'énergie hydroélectrique, tendent à prévaloir sur celle-ci. Un équilibre doit être trouvé entre les diverses utilisations. Les rapports entre les différents usagers des fleuves ont été harmonisés de façon variée, suivant l'époque ou le fleuve considéré, en fonction de l'évolution technique et politique. C'est là aussi un facteur de particularisme.

Le droit fluvial moderne, cependant, très différent du droit classique, offre des exemples de coopération qui permettent des réalisations grandioses, comme le barrage d'Assouan ou l'aménagement du fleuve Columbia.



Le halage par la force humaine

À l'Antiquité l'essentiel du trafic sur le Rhône est assuré par les chalands ou barges, bateaux à fond plat pouvant naviguer dans les eaux les plus basses. À la descente, ils se laissent porter par le courant. À la remonte, ils sont tractés au moyen d'un câble de halage tiré par les hommes depuis la berge.

Pendant plusieurs siècles, les hommes ont tiré les bateaux, puis ils ont été remplacés par la force animale.

Le temps des « Seigneurs du fleuve »

À l'apogée de la batellerie au XVIIIème siècle, les équipages comptent jusqu'à 90 chevaux pour haler les embarcations, tandis qu'une cinquantaine d'hommes se répartissent sur l'ensemble des barques.

À la remonte, les convois s'étirent longuement, les ordres criés repris de barque en barque annoncent de loin leur passage. Les piles de ponts, les confluent obligent la traversée du fleuve, chevaux et mariniers transportés sur les barques.

Vers 1830, l'arrivée des bateaux à vapeur puis des trains marque le déclin des équipages. Les « Seigneurs du fleuve », ainsi dénommés par Bernard Clavel, disparaissent définitivement au début du XXème siècle.



Le pyroscaphe, l'ancêtre du bateau à vapeur, a été conçu en 1783 par Jouffroy d'Abbans. Testé sur la Saône à Lyon, il n'apportera ni gloire ni fortune à son inventeur qui meurt ruiné.



La vapeur : bateaux et chemin de fer

Le pyroscaphe, l'ancêtre du bateau à vapeur, a été conçu en 1783 par Jouffroy d'Abbans. Testé sur la Saône à Lyon, il n'apportera ni gloire ni fortune à son inventeur qui meurt ruiné. C'est en Amérique, en 1806, que le premier bateau à vapeur est exploité commercialement.

Le Rhône et la Saône bénéficient tardivement de ce progrès : le cours agité du fleuve rend difficile l'adaptation de cette nouvelle technique et la batellerie traditionnelle résiste farouchement.

En juillet 1829, le bateau bien-nommé le «Pionnier», réalisa en quatre jours au lieu de vingt le trajet Arles-Lyon : la navigation à vapeur se développe enfin sur le Rhône.

En dix ans, les progrès sont considérables et le voyage de Marseille à Lyon est réduit à deux jours seulement.

Sur le fleuve apparaissent d'étranges bateaux, porteurs d'innovation : anguille, grappin et toueur à relais.

Mais en 1856, la mise en service de la ligne de chemin de fer Paris-Lyon-Marseille sonne le glas de la navigation rhodanienne.

Moderniser la voie d'eau

Les différentes compagnies de navigation qui depuis 1840 sillonnent le Rhône, fusionnent pour devenir en 1858, la Compagnie Générale de Navigation. Parallèlement, la construction d'épis et de digues conçus par l'ingénieur Girardon, visant à creuser le chenal principal du Rhône, s'achève en 1895.

Cette première phase d'aménagements du fleuve ne rendra pas hélas, la navigation sur le Rhône compétitive face au chemin de fer, plus rapide et moins coûteux. Une page se tourne alors dans l'histoire de la navigation sur le Rhône.

Plus généralement en France, le transport fluvial naquit sous l'époque romaine, puis resta longtemps après le départ des Romains, au stade larvaire. Jusqu'au début du XVI^e siècle, l'utilisation des rivières ne se fait que lorsque le niveau de l'eau le permet. Puis au début de la Renaissance (sous François I^{er}), deux inventions vont révolutionner ce transport. L'écluse à sas et le canal à bief de partage, entre deux versants pluviaux. L'écluse à sas est souvent attribuée à Léonard de Vinci qui en fit les croquis. Quant au bief de partage, il serait attribué au français Adam de Craponne, projet présenté en 1571, mis en service pour les premiers en 1604, sous Henri IV. Un des plus beaux exemples de cette période fut sans aucun doute le canal d'entre deux mers, appelé de nos jours Canal du Midi, attribué à l'ingénieur Pierre-Paul Riquet, entre 1667 et 1683.



Cette première phase d'aménagements du fleuve ne rendra pas hélas, la navigation sur le Rhône compétitive face au chemin de fer, plus rapide et moins coûteux. Une page se tourne alors dans l'histoire de la navigation sur le Rhône.

Vint ensuite la mise aux normes des canaux au gabarit Freycinet (homme politique et ingénieur né en 1828 et mort en 1923) qui mit l'ensemble des canaux au même gabarit de façon à faciliter le transport. Les écluses étaient construites d'un gabarit de 39 m x 5,20 m et les péniches d'un gabarit de 38,50 m x 5,05 m, et transportaient 250 tonnes. Les types de péniches pouvaient porter des noms différents tels que Toues, Cadoles, Flûtes ou bien encore Margotes, mais toutes du même gabarit. Après 1945, les péniches en bois ont laissé place aux bateaux construits en acier, et avec une motorisation diesel.

Évolutions Le matériel

Du radeau en bambou à nos jours, les matériels ont évolué à mesure des besoins et des moyens disponibles. En France, nous avons commencé à fabriquer des barques à fond plat, tirées à la force des bras, puis avec des chevaux, sur les chemins de halage. Les sapines par exemple, étaient nommées ainsi car construites en bois de sapin. Puis vinrent les péniches, construites au départ en bois, puis en acier, d'une longueur de 38 m, au gabarit des canaux. Ces péniches transportaient 250 tonnes, 10 fois plus que ces antiques bateaux en bois du Nil.

Ces péniches étaient tractées par des chevaux, puis vint les premiers moteurs

diesel, de cet inventeur allemand, Rudolf Diésel, qui révolutionna le monde du transport fluvial. Plusieurs chantiers en France en Belgique se lancèrent dans la construction de ces « péniches » durant le XX^e siècle. En France, ces derniers étaient situés dans le nord de la France, et sur la vallée de la Seine. Pour le transport sur les fleuves et rivières, on construisit des chalands, qui eux aussi étaient tractés par des remorqueurs à vapeur, puis avec des moteurs diesel. Ces chalands disparurent pour laisser place à des automoteurs de longueur différente selon les fleuves. De nos jours, ces automoteurs atteignent une longueur de 135 m pour un tonnage transporté de 3500 t. En même temps, le convoi poussé est né qui, a contrario du convoi tracté par un remorqueur, était poussé par un « pousseur », équipé de deux moteurs diesel de puissance qui variés selon les besoins. Ces convois se composaient de deux « barges » de tonnage qui pouvaient varier de 500 t chacune, à 2500 t, soit un convoi au total de 5000 t. Ces matériels portaient des marchandises différentes, sèches ou liquides.

Le personnel

Au départ, la vie sur ces unités de transport était vraiment spartiate : pas d'électricité, pas de toilette, ni d'eau courante, donc pas de douche. Les logements étaient très exigus eux aussi (25m²) et des familles de 5 personnes y vivaient. On s'éclairait à la lampe à pétrole, et souvent on se couchait la nuit et les gens se levaient au lever du jour.

Pour la toilette, on se lavait avec l'eau du canal ou de la rivière, qui à cette époque était propre, puisque on pouvait même s'en abreuver. On s'en servait aussi pour faire la lessive, et pour les commodités, on allait sur les berges se cacher derrière une futaie.

Très vite, l'invention des accus (batteries) vint remplacer les lampes à pétrole, ce qui permit aux gens de rester plus tard le soir pour des veillées. Des réserves d'eau potable furent adaptées à la construction des péniches et cela apporta du confort et de la sécurité sanitaire. Puis, des sanitaires dignes de ce nom virent le jour, ce qui permit aux gens d'avoir une hygiène corporelle plus adaptée aux règles en vigueur. Petit à petit, les logements s'agrandirent, et de nos jours, sur les grands automoteurs, ils atteignent des surfaces de 100m², et n'ont rien à envier aux logements terrestres.

Les familles vivaient ensemble sur l'eau à bord des péniches, mais l'école obligatoire obligea ces familles à envoyer leurs enfants à l'école. La corporation s'organisa et créa des écoles en pension complète qui permirent à ces enfants de s'instruire. Ces derniers souffraient d'une séparation aussi longue, car dans certains cas, les enfants ne revenaient à bord que pour les grandes vacances.

Les femmes accouchaient très souvent à bord avec l'aide d'une sage femme. Elles prirent ensuite l'habitude de « débarquer » pour mettre leur enfant au monde dans une maternité. A cette époque, la notion de temps perdu n'avait pas la même connotation que de nos jours. La femme sur sa péniche était le bras droit du capitaine et tous les jours "perdus" à accoucher se ressentaient dans la marche de la péniche. Dans certains cas, un membre de la famille qui vivait sur une autre péniche, venait aider le temps nécessaire.

Je suis né sur une péniche, qui se trouvait sur un chantier le long des berges de la Seine. Mes autres frères et sœurs aussi, et aucun ne sont nés au même endroit. Lorsque quelqu'un était malade, il fallait «s'enquérir » d'un médecin, et cela n'était pas toujours chose facile pour le faire. De nos jours, les femmes ont leur voiture sur le bateau, elle la débarque sur un emplacement et partent chercher leurs enfants



pour les vacances intermédiaires, ou pour toutes autres choses, comme aller faire des provisions de bouche. Le téléphone portable, qui de nos jours semble normal, nous a plus d'une fois manqué, et lorsque celui-ci apparut, nous fûmes les premiers à en être équipé pour des raisons évidentes de sécurité.

A une certaine époque, le capitaine responsable de la marche du bateau devait aller dans les « bourses d'affrètements » pour trouver des frets. De nos jours, le téléphone a pris le relais et tout se passe dans la passerelle du capitaine. L'ordinateur est venu compléter l'équipement afin de simplifier la vie des capitaines et pas seulement en ce qui concerne les équipements de navigation. Par rapport à 30 ans en arrière, ces bateaux sont maintenant équipés de radar, sondeur, GPS avec cartes de routes, VHF, localisateur, appel de détresse, système d'aide au pilotage, les cales de fret sont recouvertes de système dit «Mac Gregor » en aluminium, des ballastes automatique.

Les transports

Au fil des siècles, ces transports ont évolué en fonction de la demande et des besoins.

A l'époque romaine, on transportait principalement les denrées à haute valeurs commerciales, céréales, huiles, vins, bois... puis ces marchandises ont commencé à se diversifier selon la demande et aussi la sécurité du transport (n'oublions pas que les routes étaient très dangereuses car des bandits sévissaient, et le rail n'existait pas. On transportait alors , des matériaux de constructions, des bois de charpentes, des fûts de vin, du savon, du fer fini... Puis arrivèrent les transport dit de masse, à savoir les matériaux de construction comme le sable, les ciments, puis les produits pétroliers, les vins en citerne, les céréales, et le charbon. En dernier, est apparu le transport de containers, et de voitures.

Au début du siècle dernier, les grandes compagnies régnaient en maître sur le transport par eau. Elles se nommaient : HPLM, Citerna, Union Normande, Sogestran, ou encore CGPVN. Pour finalement disparaître et être concurrencées par les artisans bateliers qui ont pu faire construire des unités de transport plus grosses et plus performantes. Du fait que ces derniers exploitaient leurs unités en familles, les coûts de transports ont été plus compétitifs et les grandes compagnies ont fini par connaître de grosses difficultés pour survivre. En effet, pour exploiter une unité de 3500 tonnes, un artisan le fait avec sa femme et un apprenti. Une compagnie doit avoir une équipe de salariés de 4 personnes, et souvent prévoir une relève, ce qui nécessite 8 salariés pour une seule unité.

Certaines de ces compagnies étaient spécialisées dans les transports. Citerna transportait des produits pétroliers, comme Desmarests et Frère ou encore SOCENTRA. D'autres, plus étaient spécialisées dans le transport de marchandises dites-en vrac, comme HPLM, Compagnie de Navigation sur le Rhône.

Sur la Seine au XX^e siècle, il y avait des unités qui étaient encore plus spécialisées et qui transportaient du ciment, des essences aux armées, des huiles, du vin en vrac (citerne). Certaines étaient exploitées par des entreprises nationales voire étrangères.

Le transport de produits dangereux et hautement toxiques ou le Gaz liquéfié vit le jour aussi, et des unités spécialisées ont été construites comme le Romarin sur le Rhône.

Le transport de colis lourds profita au transport fluvial car plus facile pour réaliser ces transports. Des pièces du domaine nucléaire (viroles), de l'électricité (gros transformateurs), de l'aviation (airbus), ou encore ITER, entre le Rhône et l'étang de Berre... des petites péniches se sont essayées au transport de vins en bouteille, ou de produits en boîte, comme D'Aucy, mais le succès n'a pas toujours été au rendez-vous.

Politiques menées en France et en Europe

Petit à petit, la France tourna le dos au transport fluvial. Au cours du XX^e siècle, on vit cet état de fait se produire au fur et à mesure des changements politiques de notre pays. On peut dire que les politiques de gauche n'ont jamais été favorables au transport par eau. Très souvent au profit du fer et de la route. La venue des écologistes n'a rien arrangé et ces derniers ont été vent debout contre ce mode de transport. Pourquoi ? La ministre Dominique Voynet supprima d'un trait de crayon le projet du canal Rhône/Rhin, projet qui avait mis vingt ans à voir le jour. Ces raisons étaient purement politiques et en aucun cas des raisons économiques. De nos jours, les écologistes ont enfin compris que ce type de transport est le plus écologiste et économique qui existe. Par contre, nos politiques de gauche sont toujours aussi nuls en la matière.

A contrario, en Europe cela fut totalement différent.

En Hollande, le pays dans lequel la voie d'eau est la plus développée, se transporte des millions de tonnes chaque année sur l'axe Mer du Nord, et vallée du Rhin. **Les ports de Rotterdam et Amsterdam sont définitivement tournés vers le fluvial et toutes les structures sont étudiées pour faciliter ce type de transport.** L'Allemagne a elle aussi une belle part dans ce transport avec le Rhin mais aussi la Moselle, le Main, et son canal qui rejoint le Danube, Le port fluvial de Duisbourg, un des plus important d'Europe, dans la vallée du Rhin, est la preuve que l'Allemagne donne une importance à ce type de transport. Un canal au départ de la vallée du Rhin va jusqu'à la capitale Berlin. La Belgique, petit pays, mais avec un réseau de fleuves et canaux extraordinaire, l'Escaut, la Moselle, le fameux canal Albert, le port d'Anvers en sont les dignes représentants. Ce pays a une vraie politique tournée vers le transport fluvial. Les écoles sont performantes, le service de navigation efficace. Dans ces pays, la politique est de dire que ceux qui peuvent utiliser la voie d'eau, utilisent la voie d'eau. Moins de camions sur les routes et moins de pollution. La politique européenne sur le sujet est très inefficace voire totalement absente, ce sont les politiques nationales de chaque pays qui la font. Nous pouvons aussi citer, la Hongrie, la Roumanie, l'Autriche, comme autre pays ayant une belle politique du transport par eaux, en utilisant principalement la vallée du Danube.

Les ports de Rotterdam et Amsterdam sont définitivement tournés vers le fluvial et toutes les structures sont étudiées pour faciliter ce type de transport.

Comment ne pas penser au transport par eau en parlant écologie ?

Les masses acheminées par rapport à la consommation d'énergie à la tonne transportée est bien moins importante que la route ou le fer.

La France dans tout cela ne fait que se vanter d'avoir le plus long réseau de canaux en Europe (c'est vrai) mais la plupart de ces canaux, creusés aux XVIII^e et XIX^e siècle sont inexploitable car trop petits, ou encore totalement bouchés. Le transport fluvial en France n'existe que sur la Seine, le Rhin ou le Rhône/Saône. VNF (Voie Navigable de France) est inefficace et l'État ne lui donne pas de moyens suffisants. Pourtant l'argent existe avec CNR, (Compagnie Nationale du Rhône) à qui on a rétrocédé la vente de son électricité (gérée jusqu'alors par EDF) et qui lui rapporte des centaines de millions par an mais sur lequel l'Etat prend une grande partie, au lieu de le réinvestir dans le transport par eau. Cela prouve que la France n'a pas la volonté de développer ce type de transport écologique.

Ecologie

Comment ne pas penser au transport par eau en parlant écologie ?

Les masses acheminées par rapport à la consommation d'énergie à la tonne transportée est bien moins importante que la route ou le fer.

Un automoteur de 3500 tonnes transporte la valeur de 140 camions et il lui faut quatre fois moins d'énergie pour le faire ! Ce transport est totalement silencieux, sûr et discret.

Nous avons toujours du mal à comprendre pourquoi les écologistes français ont été pendant des années contre ce transport, car les écologistes allemands eux, sont pour. La liaison Rhin/Danube, par la vallée du Main, a d'ailleurs obtenu leur aval sans aucun retenu et pourtant ces derniers ne sont pas connus pour être conciliants avec les pollueurs. Cette liaison fut créée et construite avec la participation des verts, qui ont donné au fur et à mesure de l'avancement des travaux leur opinion sur les différents projets.

Les moteurs diesels qui sont de moins en moins polluants peuvent être remplacés à présent par des solutions hydrogènes ; la place ne manque pas à bord.

Des études ont été faites et on peut déjà voir les premières unités apparaître. Les rejets, qui se faisaient auparavant dans les rivières, sont interdits et la police fluviale contrôle toutes les unités fluviales qui naviguent. Les fleuves sont sur la bonne voie de retrouver leur propreté d'antan, car les stations d'épurations des villes deviennent efficaces et les bateaux se sont adaptés aux nouvelles règles.

Avenir

L'avenir dépendra avant tout de la politique menée, mais je pense que dans les années qui viennent ce type de transport trouvera enfin sa place, une fois que l'on privilégiera l'efficacité à la place des intérêts privés. Son avenir sera lié aux nouvelles normes qui seront imposées aux transports, en termes de bruit et de pollution. La route et le fer sont très bruyants, personne ne peut le nier, la route est énergivore en gasoil, et le fer en électricité (2^e plus gros consommateur de courant en France).

En coût de valeur t/Km transporté, la voie d'eau arrive sans peine en tête. L'empreinte carbone est largement en faveur du transport par voie d'eau.



Que déduire de ces données ?

Que le transport par voie d'eau gardera une longueur d'avance sur les autres, y compris sur le rail, car dans les calculs qui sont présentés, il n'est jamais pris en compte le démantèlement de ces centrales atomiques qui coûtent excessivement cher. Sans contestation possible, le transport par eau est le transport propre de l'avenir.



*Aubergines africaines



*Aubergines africaines

Le voyage de l'aubergine

Par Marie-Josèphe MONCORGE

L'aubergine, légume typique de la cuisine méditerranéenne de toujours? En fait, elle a beaucoup voyagé avant d'arriver dans nos assiettes françaises, seulement au XIXe siècle.

L'aubergine est classée parmi les légumes alors que «techniquement» c'est un fruit, produit d'une fleur, comme la pomme mais aussi la tomate ! Elle peut avoir de nombreuses formes et couleurs : longue, oblongue ou ronde, noire, violette, pourpre, mauve, rayée, blanche et même verte.

À l'état sauvage, elle vient des savanes d'Afrique. Elle aurait migré vers le Moyen-Orient, puis en Asie du Sud-Est. Elle a ensuite été cultivée en Chine et en Inde depuis le 1er siècle, avant et après J.-C.. En Inde, 33 noms différents la désignent en sanscrit. On suit son voyage de l'Inde à la Méditerranée, à travers les modifications de l'un de ses noms sanscrits : vatin-grana en Inde, badindjan en persan, bâdinjân en arabe, berenjena en espagnol, alberginia en catalan, pour devenir enfin aubergine en français, à partir de 1750.

L'aubergine africaine, qui a une allure de tomate !*

L'aubergine orientale

Al-Mahdî, le demi-frère du calife Hâroun al Rachîd (le calife des 1001 nuits, qui négociait avec Charlemagne) a écrit, dans le premier livre de cuisine arabe, plusieurs recettes d'aubergine qui ont été reprises dans les livres suivants. Dans le livre de cuisine du Xe siècle écrit par Ibn Sayyâr al-Warrâq, l'une d'elle semble être l'ancêtre du caviar d'aubergine (une purée d'aubergine assaisonnée de crème de sésame ou tahiné), dont plusieurs pays (Arménie, Liban, Turquie) se disputent l'origine. À la cour des califes de Bagdad, au Xe siècle, un poète syrien lui dédie un poème : L'aubergine a le goût de la salive qu'un amant généreux offre gratuitement lors d'un baiser.

Mangée froide ou chaude, frite avec de la viande ou farcie, l'aubergine est mise en valeur, se présentant souvent comme le légume unique du plat. L'aubergine est devenue un légume typique de la Méditerranée orientale. La célébrité de certains plats a dépassé les frontières des pays d'origine : la Turquie avec l'imam bayildi (l'imam évanoui), le Liban avec le moutabal ou le baba ghanouj, la Grèce avec la moussaka, sont le symbole du succès de l'aubergine orientale. La moussaka grecque s'est francisée quand le cuisinier Nikolaos Tselementes y a rajouté de la béchamel au début du XXe siècle !

De la bûrânîya à l'alboronia

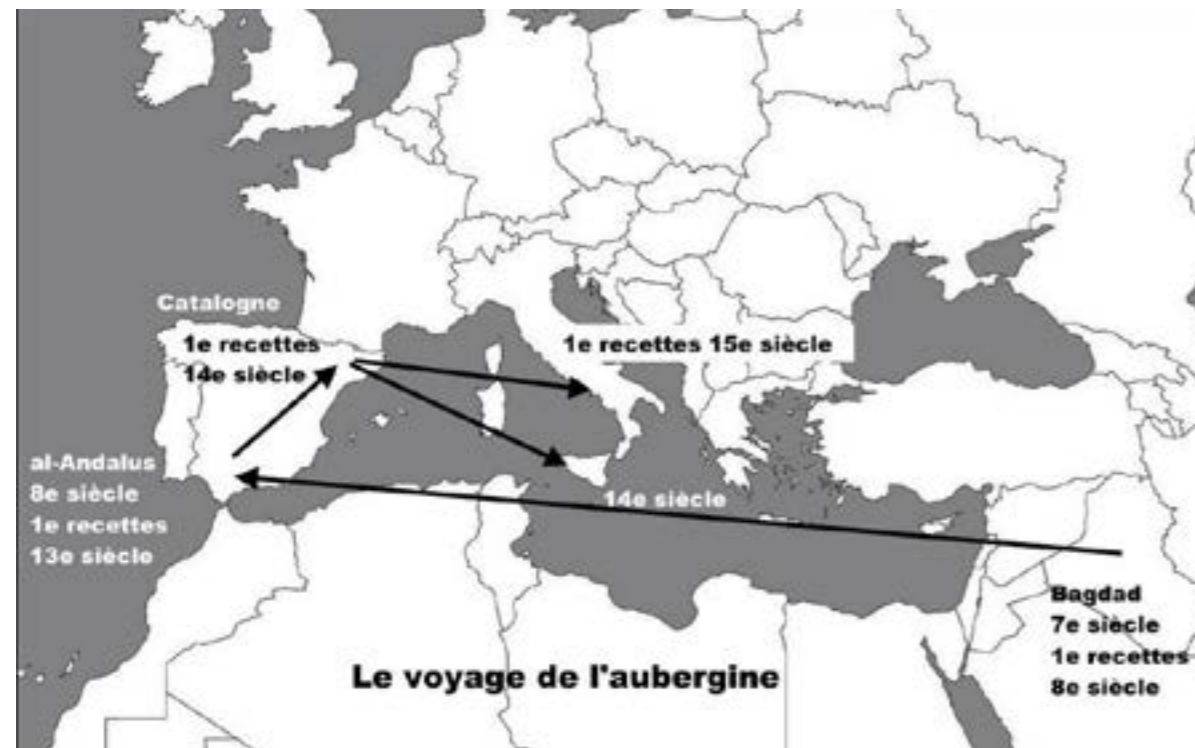
Au début du IXe siècle, l'épouse du calife de Bagdad al-Ma'mûn, fils d'Hâroun al Rachîd s'appelle Bûrân. On ne sait rien de la vie de Bûrân, sauf la description d'un mariage fastueux. Mais le nom de Bûrân a survécu, associé à plusieurs recettes à base d'aubergine qu'elle est censée avoir inventées : bâdinjân Bûrân ou bûrânîya ou simplement bûrân !

À l'origine, il s'agit d'un plat d'aubergines frites, assaisonné d'une saumure de céréales (le murrî, voisin de la sauce soja actuelle, mais sans soja, bien sûr), de poivre et carvi. La recette devient plus complexe au fil du temps. Au XIIIe siècle à Bagdad, c'est de la viande grillée puis bouillie avec des épices, des oignons, des boulettes de viande et des aubergines frites. On alterne ensuite des couches d'aubergine et de viande. À la même époque dans al-Andalus, les aubergines sont soit farcies avec des boulettes de viande rouge frites, soit frites et mises en couches intercalées de viande d'agneau et des épices, à la manière de la moussaka.

La bûrâniyya voyage ensuite à travers la Méditerranée orientale jusqu'aux Balkans. Elle est devenue borâni en Iran, braniya (un tajine d'aubergine) dans le Maghreb actuel. Parfois le plat garde la même référence à Bûran, mais l'aubergine disparaît au profit de la courgette ou des épinards, comme en Egypte.

Ensuite la bûrâniyya se latinise, devenant en espagnol alboronia. Alboronia ou baranya, elle devient un plat de rupture du jeûne de Kippour pour les Juifs séfarades d'Afrique du Nord : probablement un héritage culinaire des Juifs séfarades d'al-Andalus, qui parlaient arabe et avaient adopté le mode de vie et une partie de la cuisine d'al-Andalus. Au moment de la Reconquista, un grand nombre se réfugie au Maghreb après avoir été chassé d'Espagne. L'alboronia séfarade reprend la technique de certaines recettes de bûrâniyya : une couche d'aubergine, une couche de poulet, une couche d'oignons confits, avec des épices.

En Espagne, au XVIe siècle, la boronia est un plat d'origine morisque, décrit par Cervantès. Mais, au moins depuis le XVIIIe siècle, l'alboronia est devenue une sorte de ratatouille, avec aubergine, tomate, courge, ail, oignon, cumin et piment, spécialité de la Mancha ou de Cordoue (on y rajoute du chorizo, des rondelles de pommes de terre frites et un œuf au plat). C'est également un plat d'Amérique latine, héritier des Conquistadores espagnols



La conquête de l'Ouest

L'aubergine remonte de l'Andalousie arabe vers la Catalogne où l'on trouve, dans le Sent Sovi, le premier livre de cuisine catalan écrit en 1324, les premières recettes écrites d'Europe latine. L'aubergine est encore le légume unique d'un plat, comme dans la tradition arabe. Puis l'aubergine passe en Italie. Au XVIe siècle, les grands cuisiniers italiens continuent de la cuisiner en aubergine farcie ou frite, mais

son statut se dégrade rapidement. Le légume préféré des califes est mal considéré par les médecins italiens et par les consommateurs. Seule la communauté juive chassée d'Espagne continue à l'aimer au point que jusqu'au XIXe siècle, on l'appelle cibo da ebrei (nourriture des Juifs). À partir du XIXe siècle, l'aubergine est adoptée dans toute l'Italie : caponata sicilienne, melanzane alla parmigiana, de la Campanie au nord de l'Italie, froide ou chaude en antipasti qui ressemble à la tomate, comme l'aubergine africaine.

La cuisine classique française ignore quasiment l'aubergine : une seule recette dans Le cuisinier Impérial en 1806, 3 recettes dans le Grand Dictionnaire de Cuisine d'Alexandre Dumas en 1873 (dont deux recettes de Provence et du Languedoc). L'aubergine est un légume méditerranéen, jusqu'au début du XXe siècle, connu du reste de la France à travers les recettes provençales : ratatouille, bohémienne, beignets, aubergines à la provençale ou même à la piémontaise !

Selon les médecins : une solanacée dangereuse ?

Dès son arrivée au Proche-Orient, les médecins arabes comme Mésué ou Rhazès commencent par se méfier de l'aubergine et la définissent comme froide et sèche.

Cela n'empêche pas leurs contemporains de l'adorer. Les médecins latins confirment leurs réticences : les écrits diététiques du médecin catalan Arnaud de Villeneuve ou le Tacuinum Sanitatis reprennent les réticences des médecins arabes. Au XVIe siècle, le botaniste allemand Leonhart Fuchs dit : le seul nom d'aubergine doit effrayer ceux qui ont souci de leur santé. En effet, l'aubergine est une solanacée de la même famille que les dangereuses belladone, morelle ou mandragore, comme la tomate et la pomme de terre dont on s'est également méfié. L'aubergine est appelée «pomme d'amour» au XVIe siècle : serait-elle aphrodisiaque ?

L'aubergine est devenue un légume incontournable de la Méditerranée. Elle a évolué, a perdu sa dureté et son amertume, n'a plus besoin de dégorger au sel et de bouillir. Mais qui se rappelle son long voyage de l'Inde jusqu'à nos assiettes, en passant par la Perse et Bagdad ?

Mail : contact@tambao.fr

Livres : www.tambao-livres.com/ et www.tambao-books.com/

Gastronomie médiévale : www.oldcook.com

Blog : www.c-est-evident.com

Facebook : <https://fr-fr.facebook.com/HistoiresDeCuisines>

La Grande Parade maritime

Par l'Office de la Mer et le Delta Festival



Depuis 20 ans, l'Office de la Mer organise un grand évènement qui rassemble amateurs et passionnés de la mer : la Grande Parade Maritime.

En 2021, l'Office de la Mer s'est associée avec Delta Festival afin de faire de cette manifestation un grand évènement festif, jeune, solidaire, et inclusif.

Cette deuxième année du partenariat pose un cadre et une ambition : faire de Marseille une ville hôte qui rayonne lors des JO 2024.

Le temps d'une journée, tous les acteurs et les plaisanciers se réunissent pour un grand défilé dans la rade de Marseille. Environ 1000 embarcations en mer sont prévues cette année. Toutes les associations marseillaises seront invitées à se joindre à l'évènement en mer et vivre une journée collective mémorable. Nous affréterons des bateaux pour offrir la possibilité au plus grand nombre de participer à l'évènement.

A l'approche des Jeux Olympiques, la Grande Parade enverra un signal fort de mobilisation.

Pour en savoir plus: <https://www.grande-parade-maritime-marseille.fr/>

Reconnaissance d'intérêt général de La Navale !



C'est officiel !

Par courrier reçu de la Direction Générale des Finances Publiques en date du 05 mai 2022, nous sommes très heureux de vous annoncer que LA NAVALE est désormais reconnue association d'intérêt général.

Cette distinction récompense nos efforts au quotidien dans la valorisation des métiers liés à la construction et à la réparation navale et dans la sauvegarde de notre Patrimoine Maritime.

Cette reconnaissance nous permet désormais d'émettre des reçus fiscaux au bénéfice de nos donateurs.

- Particuliers : vous pourrez bénéficier d'une réduction d'impôt égale à 66% du montant de votre don (dans la limite de 20 % de votre revenu imposable).
- Personnes morales (entreprise, association) : vos versements à LA NAVALE vous permettront de bénéficier d'une réduction d'impôt sur les sociétés de 60% du montant de ces versements, sous certaines conditions.

Vous pouvez soutenir l'association en adhérant et/ou en faisant un don pour accompagner le financement de nos projets. Chaque don, même minime, nous permet de poursuivre nos actions et nous vous en sommes reconnaissants.

Au-delà d'un soutien financier, votre aide peut également prendre d'autres formes comme faire connaître nos actions et LA NAVALE via les réseaux sociaux ou encore devenir bénévoles de l'association.

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

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

Recette égyptienne pour aubergine du XIVe siècle

Par Marie-Josèphe MONCORGE

mail : contact@tambao.fr

Livres : www.tambao-livres.com/ et www.tambao-books.com/

Gastronomie médiévale : www.oldcook.com

Blog : www.c-est-evident.com

Facebook : <https://fr-fr.facebook.com/HistoiresDeCuisines>

Couper les aubergines en tranches puis en petits morceaux. Mélanger à des petits oignons épluchés mais gardés entiers. Les mettre dans une casserole, leur verser de l'huile de sésame ou de l'huile d'olive et un peu d'eau. Faire cuire sur feu doux jusqu'à cuisson et évaporation complète.

Écraser les aubergines dans un tamis, ajouter du lait fermenté, du persil haché et un peu d'ail.

Kanz al-Fawa'id fi tanwi al-mawa'id, ch. 19, p. 390

Ingrédients

- 1 kg d'aubergines
- 200 g d'oignons grelots (blancs ou jaunes) ou des petits oignons frais.
- 4 cuillères à soupe d'huile de sésame
- 4 cuillères à soupe d'eau
- 1 gousse d'ail
- 10 cuillères à soupe de lait fermenté (ou leben ou laban)
- 4 cuillères à soupe de persil haché
- Sel



Préparation

Peler ou non les aubergines. Couper les aubergines en petits morceaux après avoir enlevé le pédoncule. Prendre des oignons grelots, les éplucher en les laissant entiers. Au printemps, on peut prendre des petits oignons dont on a coupé les tiges. Mettre le tout dans un faitout. Rajouter 4 cuillères à soupe d'huile de sésame, 4 cuillères à soupe d'eau. Couvrir et cuire à feu doux à l'étouffée pendant au moins 1h pour que les aubergines soient presque confites, en remuant de temps en temps pour éviter d'attacher.

Quand les aubergines et les oignons sont bien cuits, les égoutter et les écraser à la fourchette dans un tamis pour que le surplus de liquide s'évacue ou les mixer. Les mettre dans un saladier au frais. Quand les aubergines sont froides, rajouter une petite gousse d'ail qui aura été pelée et hachée au préalable, 4 cuillères à soupe de persil haché, une pincée de sel et le lait fermenté.

Bien mélanger et servir frais.

Nota bene

Lait fermenté et yaourt sont des incontournables de la cuisine du Proche Orient et sont présents dans les livres de cuisine depuis le Xe siècle.

Cette recette est une version égyptienne du caviar d'aubergine ou du baba ghanouj, où le tahiné (crème de sésame) est remplacé par l'huile de sésame. Le mode de cuisson de l'aubergine pour cette entrée froide, varie selon les lieux et les époques : grillées, cuites à l'eau ou dans l'huile et l'assaisonnement varie : citron, vinaigre, yaourt ou lait fermenté, avec herbes aromatiques ou cumin.



Première recette française écrite de ratatouille du XIXe siècle

Par Marie-Josèphe MONCORGE

Coupez en morceaux après les avoir pelées aubergines et courgettes. Égrainez quelques poivrons rouges et verts. Mettez le tout dans une casserole où vous aurez fait revenir avec 2 ou 3 cuillerées d'huile, de l'oignon et 3 gousses d'ail hachées. Ajoutez quelques tomates coupées en morceaux. Laissez cuire à feu doux en ajoutant de l'huile et quelques olives noires (facultatif). Assaisonnez avec sel, poivre, et une pointe de noix muscade râpée. Servir chaude, ou refroidie, c'est un plat d'été très agréable.

J.B. Reboul, La cuisinière provençale, Tacussel, 1897

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

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