

# La Gazette

Janvier 2022 - Numéro 3

**Patrimoine Maritime**  
Notre héritage, notre avenir



<b>Edito</b>	4	<b>Good niouzes</b>	42
Bruno TERRIN		L'hymne de La Navale	42
<b>Patrimoine culturel</b>	6	La Fédération Maritime de Méditerranée, <i>par Jean-Yves LE DREFF</i>	43
Port de Marseille :	7		
Un rêve de grand dessein, <i>par Félix AUBRY DE LA NOË</i>		<b>Recette du pirate</b>	44
<b>Patrimoine vivant</b>	14	La Transylvanie rencontre le couscous <i>par la Cheffe Claudia Maria CATANA</i>	
Le Marégraphe de Marseille, <i>par Alain COULOMB</i>	15	<b>Paroles de crapaud</b>	46
La station de Pilotage de Marseille-Fos, <i>par Pierre ORTOLAN</i>	24	Babord et Tribord	
<b>Patrimoine des savoirs</b>	38	MAYDAY !	
La logistique en Méditerranée en question, <i>par le Professeur Mustapha EL KHAYAT</i>	39		



## RENAISSANCE !

par Bruno TERRIN

Et si 2022 était l'année de la Renaissance, où nous pourrions nous étreindre, voyager, circuler sans contraintes, nous « démasquer » ...**(RE)VIVRE ?**

Nous y croyons !

C'est ce que nous vous souhaitons, mais par-dessus tout, une excellente Santé !

Dans la vie, il y a des rencontres qui ne peuvent laisser indifférent ; celle avec le **Professeur Claude PALLANCA** en est une.

Chirurgien dentiste, viticulteur, collectionneur, maquettiste, Consul Général Honoraire de la Fédération de Russie, il a créé le Musée Naval de Monaco, où est assemblée une partie de sa collection.

Nous avons eu le privilège de voir la collection complète, hors tableaux, constituée d'un millier de maquettes de navires, d'avions, d'objets de marine... Quel émerveillement !

Nous avons déjà consacré un article sur le Professeur Pallanca dans le premier numéro de La Gazette. Nous en publierons bientôt un autre afin de vous faire part de cette inestimable collection, dont le PAMM a signé un accord de dépôt entrant pour 5 ans, renouvelable.

Certaines pièces ont déjà été sélectionnées pour être présentées au **Musée des Saintes-Marie-de-la-Mer**, qui ouvrira ses portes en avril 2022.

Le PAMM est fier de contribuer à cette exposition culturelle, dont les pièces issues des fouilles archéologiques sous-marines, organisées par **Luc Long** et ses équipes, montrent la richesse du patrimoine maritime sous-marin camarguais.

**Felix AUBRY DE LA NOË**, journaliste, chroniqueur maritime, témoin de l'évolution de Marseille-Fos apporte sa vision et son analyse sur un demi-siècle d'activités industrialo-portuaires.

De gauche à droite :

Jean-Noël BEVERINI

Luc LONG

Professeur Claude PALLANCA

Bruno TERRIN

Marie-Charlotte BELLE



Les JO 2024 approchent et il n'y a toujours pas de lieu dédié dans la cité phocéenne à son Patrimoine Maritime et ça, c'est vraiment Capital !

La cité phocéenne a de nombreuses spécificités dignes d'intérêt, dont le Marégraphe. Construit en 1883, cette unique base de données au monde de l'altitude zéro a permis de faire le constat que le niveau de la mer s'est élevé de 16 centimètres depuis 1885, soit 1,2 mm/an. Plus que jamais le marégraphe est d'actualité et il se visite. Félicitations à l'**Association des Amis du Marégraphe**, qui œuvre pour préserver ce patrimoine maritime.

Les métiers portuaires, si méconnus : le pilotage, le lamanage, le remorquage, l'acconage, le transitaire ... Nous réserverons des articles sur ces métiers, en commençant par le pilotage. Merci à son président, **Jean-Philippe SALDUCCI**, pour l'envoi des documents, photos et pour son soutien.

Logisticien fait partie des métiers portuaires. La logistique euro-méditerranéenne et la logistique atlantique sont mises à mal depuis 2 ans. L'avenir est-il dans les PFLEA (Plates-Formes Logistiques Euro-Africaines) ? Le **Professeur Mustapha EL KHAYAT** apporte son expertise.

Saluons l'arrivée de la **Fédération Maritime de Méditerranée**, présidée par Jean-Yves Le DREFF, qui fera entendre sa voix et celle de la fédération, où la Mer, son patrimoine, sont trop souvent les oubliés de nos politiques.

Les jeunes ont du talent ! **Lucas** et son ami **Mathias**, tous deux âgés de 17 ans, le confirment.

Passionnés de musique, ils poursuivent leurs études et composent un hymne pour La Navale. Bravo les minots !

La cuisine méditerranéenne fait partie intégrante du patrimoine. S'il y a un plat emblématique, convivial, festif, c'est bien le couscous, classé au patrimoine culturel de l'UNESCO en 2020.

Connu depuis le Moyen-Âge, avec de nombreuses variantes, quelques surprises vous attendent sur les derniers lauréats au Championnat du monde des recettes de couscous...

Vous êtes de plus en plus nombreux à suivre La Gazette, nous vous en remercions vivement.

Vos remarques, conseils, nous sont précieux, nous les avons écoutés.

Bonne lecture patrimoniale et maritime.

RINASCIMENTO,  
RENESANSA,  
OSSAR NAHDAH,  
RENACIMIENTO,  
ANAGENNISSIS,  
RÖNESANS...

# Eddito

# Patrimoine

## culturel

**Felix AUBRY DE LA NOË**, journaliste, chroniqueur maritime, témoin de l'évolution de Marseille-Fos apporte sa vision et son analyse sur un demi-siècle d'activités industrialo-portuaires.

### Port de Marseille : un rêve de grand dessein

par Félix AUBRY DE LA NOË



*Un passé prestigieux, un présent difficile, un futur incertain...*

L'Europe méditerranéenne serait promise à un bel avenir grâce à la mondialisation. Des bassins de la Joliette à ceux de Fos, le gigantisme de ce complexe portuaire est aujourd'hui à la dimension des enjeux du grand marché européen. Les professions maritimes ont évolué non sans mal et le changement des mentalités devrait permettre à Marseille d'avoir une réelle ambition, même si l'abandon provisoire de l'achèvement de la liaison fluviale du Rhône au Rhin contrarie un grand dessein qui semblait tout tracé.

Chroniqueur maritime du premier port de France durant un quart de siècle, j'ai été le témoin, notamment dans les colonnes du journal *Le Provençal*, d'une véritable révolution culturelle au sein des professions maritimes marseillaises contraintes d'évoluer sous la pression d'une économie de marché toujours plus exigeante.

Défendre les avantages acquis, conserver ses trafics captifs et continuer de bien vivre comme au bon vieux temps des colonies... Ils auront tenté d'en profiter jusqu'au jour où la faillite du système allait devenir inéluctable. Au début des années 70, Marseille, encore sous le choc de la décolonisation, semblait dans la décadence et, sa classe dirigeante choisissait de ne plus investir dans un

port qui semblait sans avenir. Les grands armateurs quittaient la ville dans le sillage de Jean Fraissinet et, la fédération Cgt des ports et docks, associée à celle des marins, toutes deux confortées dans leur rôle de défense de la classe ouvrière, se trouvaient en première ligne.

Avec la conteneurisation, le détournement des marchandises diverses, notamment vers les ports du nord de l'Europe, était à l'origine d'un taux d'emploi record. Seule la manne pétrolière, avec le passage obligé du pipe-line sud européen au terminal de Fos, permettait de sauver les apparences. Mais les chocs pétroliers allaient précipiter les événements, avec notamment la disparition du plus grand chantier de réparation navale, la SPAT (Société Provençale des Ateliers Terrin) en 1978. Cette année-là, les dockers s'associaient au mouvement de la navale et donnaient eux aussi de la voix au cours d'interminables mouvements de grève menés par le cégétiste Alfred Visite, figure historique de la profession.

Une longue et dramatique crise socio-économique, focalisée sur la manutention portuaire à cause de ses effectifs pléthoriques, prenait une dimension qui n'était plus du ressort des décideurs locaux, mais de l'Etat.

## Mer du Nord-Méditerranée : la liaison inachevée...

Pourtant, jusqu'en 1965, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille avait su gérer son port avec de véritables perspectives d'avenir, notamment en soutenant le lancement du pôle industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, future porte d'entrée et de sortie de la liaison Méditerranée-Mer du Nord via le Rhin et le Rhône. Mais la prise en main du port par l'Etat, avec la création d'un établissement public, allait provoquer une brutale rupture. Quoi qu'on en dise aujourd'hui, les Marseillais n'ont plus été maîtres du destin de leur port et cette étatisation a sans doute contribué au déclin de la ville.

Le Port Autonome de Marseille-Fos, outil du commerce extérieur de la France, est devenu une enclave de l'Etat avec à sa tête un directeur nommé en Conseil des Ministres. Invités à siéger au conseil d'administration, les représentants des collectivités locales, du patronat et des syndicats n'avaient qu'un rôle consultatif auprès du directeur, seul responsable de l'exécutif, rendant compte directement à son ministre de tutelle.

L'établissement portuaire allait être durant plus de 20 ans absent des batailles politiques, livré à la toute puissante Cgt et au dirigisme exclusif du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Marseille, porte de l'Orient, grande place portuaire riche d'un florissant négoce jusqu'à la moitié du XXème siècle, aurait pu devenir la plus grande ville de Méditerranée, comme le souhaitait Napoléon III. C'est donc dans cette perspective que l'on a bâti un port moderne qui des docks aux conteneurs a bien évolué pour accueillir tous les types de navires et de trafics.

Cette politique de grands travaux a permis aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, que l'on surnomme communément «X-Pont», de justifier leur fonction et d'avoir ainsi toujours une guerre d'avance dans le gigantisme des installations en concurrence avec les ports du nord de l'Europe.

Aux visionnaires du début du XXème siècle qui ont permis d'achever la modernisation des bassins de La Joliette à l'Estaque avec l'ouverture du fameux canal du Rove en 1926 reliant ainsi Marseille à l'étang de Berre et à la voie fluviale du Rhône, ont succédé ceux qui croyaient pouvoir achever le canal à grand gabarit du Rhin au Rhône via la vallée du Doubs et la Saône. Persuadés que Marseille-Fos serait le passage obligé de la liaison Mer du Nord Méditerranée, ils ont lancé le projet «Grand Delta» en 1964 avec l'aval du général De Gaulle.



Ce pôle industrialo-portuaire allait être installé dans ce golfe de Fos-sur-Mer, véritable port naturel du delta du Rhône capable d'accueillir sur un plan d'eau de 10.000 hectares, où ont été construites trois darses, les plus grands pétroliers,

minéraliers et porte-conteneurs. Le port de Fos est aujourd'hui un ouvrage magnifiquement réalisé au cœur d'un grand espace sans contrainte, au carrefour des liaisons fluvio-maritimes avec Lyon et tous les moyens de transports terrestres. La sidérurgie s'y est développée, ainsi que la pétrochimie et, le terminal à conteneurs est sans doute l'un des plus performants de Méditerranée. Avec une zone industrielle de 7500 hectares et des réserves foncières de 20.000 hectares, Fos était destiné à accueillir un grand nombre d'entreprises industrielles et commerciales.

Mais les stratégies européennes se sont orientées vers l'axe fluvial Rhin-Main-Danube. Les Allemands ont achevé l'œuvre d'Alexandre le Grand en 1992. Cette voie fluviale relie la Mer du Nord, par Anvers et Rotterdam, à la Mer Noire où le port roumain de Constanza est appelé à jouer le rôle que les Français destinaient à Marseille-Fos.



Le port de Fos est aujourd'hui un ouvrage magnifiquement réalisé au cœur d'un grand espace sans contrainte, au carrefour des liaisons fluvio-maritimes avec Lyon et tous les moyens de transports terrestres

## Le contrat du siècle avec les US Lines

Il fallait donc résolument s'adapter aux nouvelles stratégies à l'échelle du commerce maritime mondial et plus particulièrement en Méditerranée. Mais les mentalités marseillaises n'étaient pas préparées à cette concurrence acharnée qui allait se développer entre les ports méditerranéens. Et, le statut d'autonomie de l'établissement public ne favorisait pas l'éclosion d'une volonté locale faute de pouvoir intervenir directement dans la gestion. On s'acheminait donc vers des paroxysmes, avec comme épée de Damoclès la menace d'être marginalisé à l'heure de l'ouverture du grand marché européen.

Le désir d'entreprendre a toujours permis aux professions maritimes marseillaises de se singulariser et de rebondir au moment où on les croyait à bout de force. Ainsi, au début de l'année 1985, alors qu'on les accusait d'un manque chronique de compétitivité et de fiabilité, elles signaient le contrat du siècle avec le milliardaire américain Mc Lean, promoteur du transport conteneurisé. Ce dernier, venait de lancer une flotte de 12 porte-conteneurs géants sous les couleurs des US Lines autour du monde et choisissait de faire escale dans deux ports européens : Rotterdam et Fos. Pied de nez au reste du monde, Marseille-Fos justifiait sa position de port principal de l'Europe du Sud en Méditerranée.

La manne américaine ne pouvait cependant pas guérir le mal profond dont souffrait la communauté portuaire depuis la décolonisation et 20 mois plus tard, le 1er septembre 1986, l'armement américain, en raison de difficultés financières, décidait de ne plus faire escale à Fos. Les USL étaient

les deuxièmes utilisateurs du terminal à conteneurs de Fos et représentaient un chiffre d'affaires de quelque 150 millions de francs pour les professions portuaires. Ce coup dur allait comme par miracle être bénéfique. En effet, après un tel électrochoc le directeur du Port, Michel Péchère précisait : « Les USL ont permis au Pam de prouver sa qualité de service vis-à-vis de ses concurrents et de démontrer qu'il est en mesure d'être compétitif. »

### Trois ans de conflits sociaux

Cette déclaration allait dans le sens de l'histoire et sous l'impulsion du maire de Marseille, Robert Vigouroux, les dirigeants du port et l'ensemble des professions maritimes étaient invités à réfléchir sur l'avenir.

Personnalité incontournable de la manutention portuaire marseillaise, Charles-Emile Loo, alors député européen, était chargé par le maire d'organiser cette réflexion commune sur le plan local.

Le 23 septembre 1986, le conseil d'administration du Pam, après un examen de conscience historique dans les annales du port au cours d'une séance extraordinaire tenue à la campagne en pleine Camargue, décidait de renforcer ses liens avec les communes, le Conseil Général et le Conseil Régional pour l'émergence d'un pouvoir local capable d'établir un rapport de force favorable avec l'Etat.

Et, pour affirmer sa volonté de changement, le conseil établissait «un plan de conquête de marchandises diverses» dont le principal argument commercial était une baisse de 30% de l'ensemble des tarifs. Mais derrière ce

plan, les administrateurs et la direction du Pam avaient finalisé un plan social qui visait principalement 800 des 3.000 dockers et 300 personnes sur les 1960 employés du Pam.

Il n'en fallait pas plus pour mettre le feu aux poudres. Et, après quelques rounds d'observation, l'explosion sociale devenait inévitable. Elle durera plus de trois ans... L'année 87 restera gravée dans les mémoires non seulement à la suite des grèves des marins engagés dans la défense du pavillon français et celle de la continuité territoriale continent-Corse, mais également les manifestations du personnel du Pam et surtout les 40 jours de conflit entre les dockers et acconiers.



Finalement, le 9 novembre 1987, un accord entérinait les départs volontaires de 500 dockers sur les bassins Est dès l'âge de 48 ans en pré-retraite, et la diminution du nombre des hommes dans les équipes. Cependant, cet accord était momentanément repoussé par les dockers de Fos dont 200 d'entre eux devaient partir. Car, dans ce scénario infernal tout le monde avait menti rejetant la faute sur l'autre. Six mois plus tard, les tarifs de la manutention ne diminuaient pas, les trafics promis ne se pointaient pas à l'horizon et le pourcentage d'inemploi au centre d'embauche frôlait les 40%...

Mais la réforme vers l'abolition de la fameuse loi de 47 et la mensualisation des dockers était belle et bien en marche. Véritable laboratoire des rapports sociaux au sein des six ports autonomes de l'hexagone, Marseille donnait l'exemple et ouvrait une nouvelle ère. Le gouvernement Balladur ne semblait pourtant pas convaincu et se contentait d'accepter les plans sociaux en grande partie financés par les collectivités locales, le port et les acconiers.

De son côté, le président de l'union maritime et fluviale du golfe de Fos, Jean Schutz, profitait de la cérémonie donnée en octobre 1986 à la mémoire du fondateur du port de Fos, le président Léon Bétous, ancien pilote du port disparu en 1978, pour lancer un appel à la communauté portuaire :

*« Il nous est apparu que nous étions débiteurs d'une immense reconnaissance à son égard. Aujourd'hui, il est devenu impérieux que nous imaginions de nouvelles manières de concevoir les rapports mutuels et faire place à une véritable concertation où les vrais problèmes seront résolument abordés en vue de rééquilibrer la part de chacun et revenir à des notions de travail nouvelles pour regagner une compétitivité disparue. »*

Cette volonté d'aller de l'avant malgré tout poussait les Marseillais à lancer un plan de communication à l'échelon national pour mieux faire connaître leur port et améliorer son image de marque. Le label Europort était officiellement institué, avec le soutien du gouvernement Rocard.

Après avoir commandé un audit à un groupe d'experts sous l'autorité du président de la Société Marseillaise de Crédit, Jean-Paul Escande, le secrétaire d'Etat à la Mer, Jacques Mellick, relevait le défi de soutenir Marseille et, au printemps 1990 il lançait un appel à la mobilisation de la communauté portuaire pour la mise en œuvre de cinq grands chantiers : un soutien à la réparation navale, une nouvelle politique commerciale, le développement des conteneurs, le renforcement des importations de fruits et légumes et la construction de nouvelles gares maritimes sur le concept aéroportuaire d'un «Roissy des mers».

Mais le ministre souhaitait avant tout établir un climat de confiance réciproque et posait un préalable incontournable : la nomination d'un directeur des affaires sociales chargé d'ouvrir le dialogue.

Une mission qui allait porter ses fruits grâce au Charentais Jean-Claude Joulin, inspecteur des finances. Avec lui, le port de Marseille devenait une affaire d'hommes. Jusqu'ici, on ne parlait presque uniquement que trafics maritimes et cette priorité faisait passer au second plan les relations humaines.

A force de vivre dans leur univers, les portuaires tournaient en rond. Un travail toujours remis en question par la concurrence plaçait les hommes derrière les chiffres.

Cette rugueuse réalité de la vie sur les quais, si bien représentée par la difficile tâche des dockers et celle des ouvriers de la navale, avait besoin d'une âme capable d'établir de nouveaux liens.

Dans ces métiers, où la part de la main d'œuvre est prédominante, en aucun cas la machine ne doit avoir le dernier mot. Jean-Claude Joulin devait relancer les espoirs dans des esprits tourmentés par une compétition économique toujours plus vive.

L'objectif de faire du port de Marseille une véritable entreprise était une légitime ambition pour cet établissement public où le fonctionnariat freine tout dynamisme.

L'occasion était donc bien choisie par le patron du premier chantier français de réparation navale, la CMR, de mettre les pieds dans le plat. Jean Guichet qui était en train de mener à bien en 1990 la jumboisation à Marseille du car-ferry Cynos de la Sncm, interpellait le ministre en plaidant pour une nouvelle politique portuaire en constatant que les cinq grands chantiers lancés par

Jacques Mellick ne remettaient pas en cause la gestion du Pam dont la vocation, selon M. Guichet, n'est pas de gagner de l'argent: « Doit-on continuer à accepter que le port soit trop riche et ses usagers trop pauvres ? » Cette question est toujours d'actualité aujourd'hui...

Quoi qu'il en soit, dans son rêve de grand dessein, le port a redressé la barre depuis ce fameux conseil d'administration de septembre 1986, pour entrer dans l'économie de marché et ne fonctionnera désormais plus comme avant, enfermé derrière ses grilles, coupé de la réalité quotidienne de la métropole marseillaise...



# Patrimoine

## vivant

Félicitations à **Alain COULOMB**, Président de l'**Association des Amis du Marégraphe**, qui œuvre pour préserver ce patrimoine maritime.

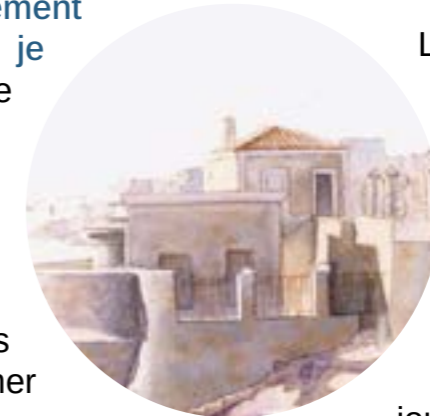
**Jean Philippe SALDUCCI**, Président du Syndicat des Pilotes de Marseille Fos, nous adresse le texte de **Pierre ORTOLAN** sur le bicentenaire de la station de pilotage de Marseille Fos 1807 - 2007.

## Le marégraphe de Marseille et son patrimoine culturel

par Alain COULOMB

### Qu'est-ce qu'un marégraphe ?

**L**e mot « marégraphe » désigne à la fois un appareil qui mesure le niveau de la mer et les bâtiments qui abritent cet instrument. Il est composé de l'élément latin « mare » (la mer) et de l'élément grec « grapho » (j'écris, je décris). Il est utile de connaître cette étymologie pour ne pas commettre l'erreur de penser qu'un marégraphe mesure la marée. Ce phénomène d'origine astronomique n'est qu'un signal parmi d'autres qui affectent le niveau de la mer (phénomènes météorologiques, climatiques, mouvements verticaux de l'écorce terrestre, etc.). À Marseille, port situé au bord d'une mer à faible marée, l'effet produit sur le niveau de la mer par les variations météorologiques dépasse assez souvent celui généré par les mouvements des astres.



### L'origine des altitudes françaises continentales

**L**e marégraphe de Marseille a été construit en 1883-1884 pour fixer l'origine des altitudes françaises continentales (l'altitude 0). Les mesures ont débuté en février 1885 et les ingénieurs ont utilisé les douze premières années de mesure pour fixer ce zéro le 1er janvier 1897.

Fierté légitime des Marseillais, ce zéro concerne toute la France continentale, ce qui n'est pas le cas du zéro hydrographique, ou zéro des cartes marines, qui est une échelle variable avec le port de référence du lieu considéré.

Le zéro est purement conventionnel : on aurait pu choisir un autre lieu ou une autre période et le résultat aurait pu être sensiblement différent.

Il est immuable, ou en tous cas il a été immuable jusqu'à nos jours : on sait que le niveau moyen actuel de la Méditerranée à Marseille n'est plus le même qu'à la fin du 19e siècle ; on ne change pas pour autant les altitudes. Cela ne servirait à rien : d'un point de vue opérationnel, ce qui est utile, ce n'est pas l'altitude de chaque point, c'est la différence de niveau qui existe entre les différents points.

Il est peu pratique car il n'est pas matérialisé (pas de trait gravé, pas de repère scellé au niveau 0) et il est difficile d'accès (dans un puits). C'est pour ces raisons qu'existe la notion de repère fondamental. Ce rivet métallique, implanté dans une salle souterraine du marégraphe, sert de point de départ pratique aux mesures et aux calculs de toutes les altitudes de la France continentale.





Le mot « marégraphe » désigne à la fois un appareil qui mesure le niveau de la mer et les bâtiments qui abritent cet instrument. Il est composé de l'élément latin «mare» (la mer) et de l'élément grec « grapho» (j'écris, je décris).

## Les bâtiments du marégraphe de Marseille

Il y a plusieurs centaines de marégraphes dans le monde, mais ils sont très souvent abrités par des constructions assez réduites. Le marégraphe de Marseille est le seul à bénéficier d'un ensemble immobilier constitué de deux bâtiments principaux : un solide refuge pour l'appareil marégraphe et une maison d'habitation destinée à héberger le gardien des lieux (11 gardiens s'y sont succédé entre 1883 et 1988).

Comment fonctionne l'installation ? Une galerie met en communication la mer avec un puits situé à l'intérieur des bâtiments. Cette galerie permet d'obtenir dans ce puits une surface d'eau calme (on parle d'ailleurs

de « puits de tranquillisation ») dont l'altitude, moyennée sur un certain laps de temps, est identique à celle du niveau extérieur.

Un flotteur est posé sur l'eau dans ce puits. Sa position évolue en fonction des mouvements verticaux de la mer. Par l'intermédiaire d'un câble métallique les mouvements de ce flotteur sont transmis à un instrument qui se trouve à un étage supérieur.

## Le marégraphe mécanique de Marseille et son «totalisateur»

Au moyen de rouages, les mouvements verticaux du flotteur sont transformés en mouvements horizontaux d'une pièce appelée «crémaillère» (une barre entraînant

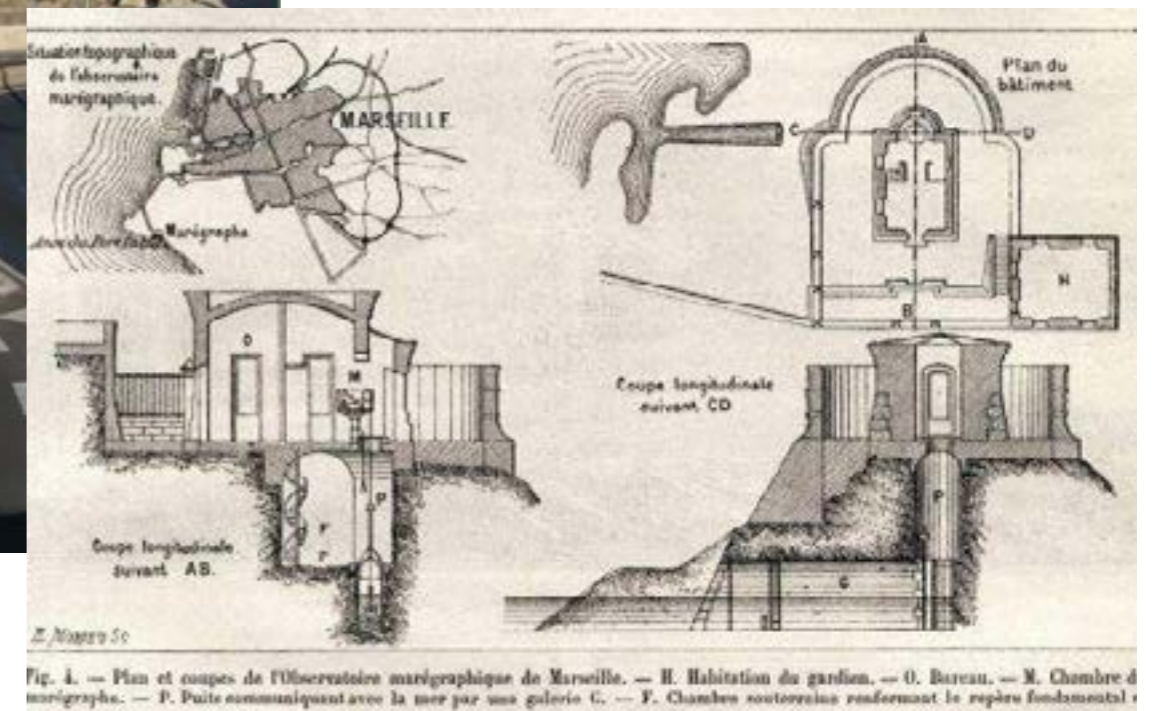


Fig. 1. — Plan et coupes de l'observatoire marégraphe de Marseille. — H. Habitation du gardien. — O. Barreau. — M. Chambre d'observation. — P. Puits communiquant avec la mer par une galerie C. — F. Chambres souterraines renfermant le repère fondamental.

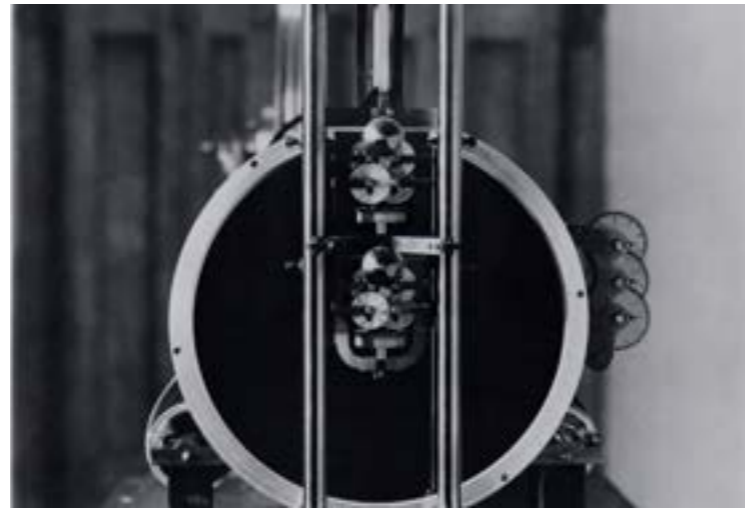
autrefois les organes qui traçaient sur papier le niveau instantané de la mer). Le papier d'enregistrement (le marégramme) était déroulé par un cylindre dont la rotation est régulière (il est mu par une horloge). C'est la combinaison des va-et-vient de la crémaillère et de la rotation du cylindre qui donnaient la courbe sinusoïdale traduisant les variations du niveau de la mer en fonction du temps.

L'intérêt essentiel de cet appareil mécanique réside dans sa partie dite « totalisatrice ». Cet intégrateur mécanique permet, par une simple division de deux chiffres fournis par l'instrument et dont l'un est proportionnel

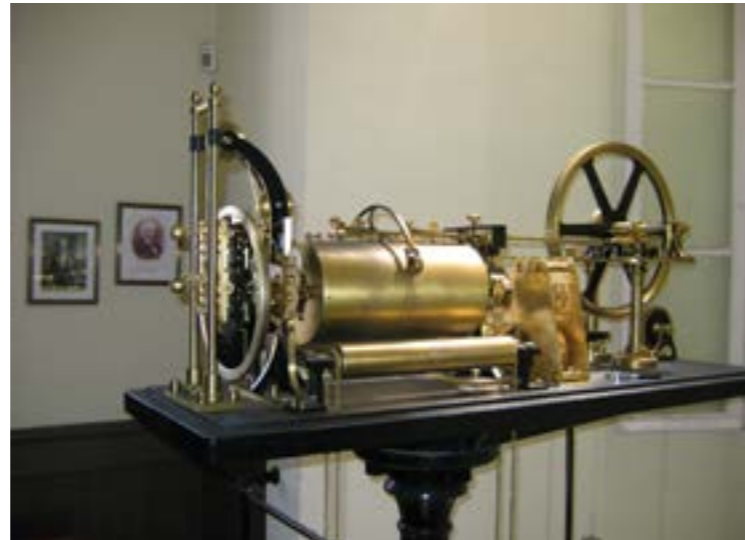
au temps écoulé, de calculer rapidement, et avec une précision extraordinaire, un niveau moyen de la mer sur une période choisie.

L'inventeur du marégraphe totalisateur est un ingénieur allemand nommé Reitz, qui habitait Altona, dans la banlieue de Hambourg. Reitz fit construire ses instruments par Christian Dennert (1829-1920) et son collègue Martin Pape (1834-1884).

Dennert et Pape assemblèrent trois marégraphes totalisateurs : le premier installé sur l'île d'Helgoland dans la mer du Nord, le deuxième à Cadix en Espagne, et le troisième à Marseille. Les deux premiers, non conçus pour durer, disparurent assez rapidement. Celui de Marseille, qui est encore aujourd'hui en parfait état de marche (même si la partie enregistrement papier n'est plus utilisée depuis le départ du dernier gardien en 1988), est donc unique au monde.



L'arrêté du 28 octobre 2002 considère d'ailleurs que « la conservation du Marégraphe de Marseille présente au point de vue de l'histoire un intérêt public en raison de l'importance de cette réalisation au regard de l'évolution des procédés de mesure scientifiques ». Il classe l'observatoire parmi les monuments historiques.



## Le marégraphe de Marseille et son patrimoine vivant

### Un observatoire moderne

Le marégraphe de Marseille est aussi un observatoire moderne du niveau littoral de la mer, intégré dans les programmes nationaux et internationaux de surveillance du niveau des mers.

Les tendances d'élévation du niveau de la mer sont d'autant plus robustes que les séries d'observations marégraphiques à partir desquelles elles sont calculées sont longues. Les scientifiques estiment qu'il faut une série d'observations d'au moins 40 ans pour établir une tendance fiable.

La série temporelle de mesures fournie par le marégraphe de Marseille est très longue (136 ans d'observations, pratiquement sans interruption). Cette série est également l'une des plus « cohérente » (très peu de changements d'appareils, pratiquement pas de changements dans l'environnement des mesures, etc.). Pour ces raisons, le marégraphe de Marseille est intégré au réseau mondial GLOSS (Global sea level observing system).

La série temporelle de Marseille est en cours, et sa qualité actuelle est garantie par des appareils à la pointe des technologies (marégraphe numérique et station permanente de positionnement satellitaire).

## Le marégraphe côtier numérique

En juillet 1998, l'observatoire de Marseille fut équipé d'un marégraphe numérique fonctionnant avec des ondes acoustiques. En avril 2009, cet instrument fut remplacé par un instrument fonctionnant grâce à des ondes radar. L'instrument mesure le temps de parcours, selon la verticale, d'impulsions électromagnétiques réfléchies par la surface de la mer. Les fichiers des données acquises sont régulièrement transmis au Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) via le réseau téléphonique. Le marégraphe totalisateur n'en est pas pour autant mis à la retraite. Il est toujours entretenu et, comme le marégraphe numérique, fait l'objet d'un étalonnage annuel. Des mesures hebdomadaires y sont constamment effectuées sur sa partie totalisatrice. Le rôle du marégraphe mécanique est d'assurer la continuité des données de niveau de la mer (il ne faudrait pas que ce qui semble être une hausse du niveau soit en réalité due à un changement d'appareil ou de technique de mesure).

### La station GNSS permanente

Les marégraphes de Marseille (mécanique et numérique) mesurent le niveau de la mer par rapport à des



repères matériels implantés à l'intérieur des bâtiments. Quand le résultat de ces mesures donne une valeur qui diminue avec le temps, la question qu'il convient de se poser est : que mesure-t-on, une hausse du niveau de la mer, un tassement du point de référence, ou une combinaison de ces deux phénomènes?

Les informations transmises par les satellites GNSS (Global Navigation Satellite System), nom générique des systèmes de navigation satellitaires sur l'ensemble de la planète tels que GPS (États-Unis), GLONASS (Russie), Galileo (Union européenne), etc., peuvent répondre à ces questions. Des séries longues d'observations GNSS, établies au moyen de stations permanentes associées avec les marégraphes, donnent une information sur le mouvement absolu du sol ; les marégraphes renseignent sur les mouvements de la mer relatifs au sol ; la combinaison des deux permet de comprendre le comportement réel du niveau de la mer à l'endroit considéré.



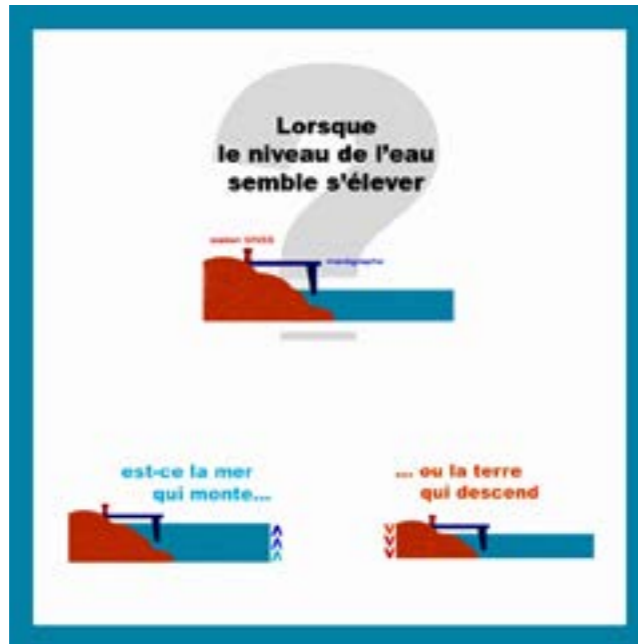
En recevant les signaux émis par les satellites GNSS, l'antenne installée sur le toit du marégraphe de Marseille depuis 1998, couplée à un récepteur qui est à l'intérieur du bâtiment, montre que l'élévation de l'observatoire est nulle sur les 23 dernières années, et donc que la quantité mesurée par les marégraphes de Marseille correspond bien, sur cette période en tous cas, à une élévation du niveau de la mer.

## L'élévation du niveau de la mer

Les données produites par le marégraphe de Marseille montrent une élévation du niveau moyen de la mer en ce lieu, depuis 1885, supérieure à 16 centimètres ; le rythme étant d'environ 1,2 mm/an.

A première vue, le graphique établi à partir des mesures réalisées à Marseille semble montrer une tendance linéaire de l'élévation de ce niveau. Mais un examen et une analyse plus fine donnent des résultats différents. Le calcul sur trois périodes successives fournit des élévations de plus en plus rapides : 1849-1909 : + 0,40 mm/an ; 1909-1980 : + 1,40 mm/an ; 1980-2012 : + 2,60 mm/an.

L'étude du niveau de la mer s'effectue également grâce à des satellites océanographiques. L'altimétrie satellitaire est basée sur la mesure de la hauteur instantanée de la mer à l'aide d'un émetteur/récepteur d'ondes radar embarqué sur un satellite artificiel. Un train d'ondes émis en direction



de la mer est réfléchi par la surface de l'eau et le temps d'aller/retour est transformé en hauteur du satellite au-dessus de la mer, avec une précision de quelques centimètres. Connaissant la position du satellite, on en déduit celle de la surface océanique. L'ensemble des hauteurs de mer ainsi déterminées le long de la trajectoire du satellite permet d'obtenir le relief de la surface des océans. Sur une durée de plusieurs années, le satellite altimétrique donne accès à une cartographie évolutive de l'ensemble de la surface des océans, ce que ne peuvent évidemment pas offrir les marégraphe établis sur les littoraux.

Les variations de niveau de la mer fournies par les satellites océanographiques dépassent

9 cm entre 1993 et 2019, soit un rythme de 3,0 mm/an. Sur la dernière décennie, l'élévation est voisine de 3,4 mm/an.

Tous ces chiffres sont différents et pourtant ils sont tous aussi exacts et précis. La première conclusion

présentation est qu'il est obligatoire d'associer à chaque chiffre un moyen d'observation (marégraphe ou satellite), ainsi qu'un lieu et une période d'observations.

Le second enseignement, fourni maintenant par de très nombreuses publications et bien connu du grand public, est que l'élévation du niveau de la mer est actuellement très rapide, et qu'elle s'accélère depuis quelques décennies.

L'utilité scientifique actuelle et future du marégraphe de Marseille est liée au suivi de cette hausse du niveau moyen des mers, qui est l'un des nombreux effets des changements climatiques.

## L'association «Les amis du marégraphe de Marseille» et la construction d'un patrimoine des savoirs

Le marégraphe de Marseille est donc unique pour de multiples raisons, parmi lesquelles on peut citer : ses liens avec le nivellement général de la France ; le volume et la qualité de son ensemble immobilier ; son appareil mécanique dit « totalisateur » ; l'extrême finesse de ses premiers enregistrements graphiques ; son classement parmi les monuments historiques ; la longueur de sa série de données (série en cours), qui lui donne un intérêt scientifique de premier plan. Tout cela au moins mérite d'être mis en valeur et partagé.

Jusqu'en 2013, les actions de valorisation du marégraphe de Marseille étaient relativement peu nombreuses. Elles sont devenues plus fréquentes à partir de 2013, année où Marseille est devenue Capitale européenne de la culture.

Parmi les actions entreprises, citons d'abord l'écriture du livre « Le marégraphe de Marseille » qui retrace toute l'histoire de cet observatoire jusqu'en 2014, année de parution de cet ouvrage.

Hormis l'écriture de ce livre, tout ce qui a été fait jusqu'en 2019 en termes de valorisation du marégraphe (conférences à Marseille, interventions dans les médias, ouvertures au public, etc.) a été réalisé au nom de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), gestionnaire de l'observatoire.

Ces actions de valorisation ont connu un coup d'arrêt avec l'extension de la pandémie de Covid-19 au début de l'année 2020. Depuis cette époque, pour plusieurs raisons, il existait un risque important pour qu'elles diminuent très fortement à l'avenir.



## Les amis du marégraphe de Marseille

Afin de pallier ce risque, l'association « Les amis du marégraphe de Marseille » fut créée en janvier 2021. Elle a pour objet d'agir pour la mise en valeur, la promotion, le renom et le rayonnement de cet observatoire.

Ses plus grands projets sont les suivants :

- Continuer, sous une forme à définir avec le gestionnaire du site, à ouvrir le marégraphe au public.
- Mettre en place, en coopération avec le gestionnaire du site et d'autres organismes, un projet pédagogique incluant, pour les adultes des conférences, et pour les enfants, des visites dédiées et des interventions en milieu scolaire, en appui aux enseignants.
- En plus des actions de vulgarisation scientifique et de valorisation du marégraphe, s'inscrire en amont, et avec modestie, dans une stratégie nationale d'adaptation aux changements climatiques.



## Les multiples soutiens

Une des toutes premières démarches fut de contacter des personnalités afin de leur demander d'être membres d'honneur de cette association. Presque toutes les personnalités contactées ont répondu favorablement. Ce soutien, parfois enthousiaste, et la hauteur de vue contenue dans les réponses de scientifiques de renom et de personnalités connues et reconnues dans

plusieurs domaines ont conforté l'association dans ses objectifs et lui ont donné d'emblée un certain poids.

Ce poids fut encore accru par l'arrivée de nombreux partenaires, dont certains sont très prestigieux. Le nombre de ces partenaires est aujourd'hui supérieur à 40. Le PAMM est partenaire de l'association « Les amis du marégraphe de Marseille » depuis le mois de mars 2021. L'Ordre des géomètres-experts (OGE) soutient financièrement son action.

L'association « Les amis du marégraphe de Marseille » est membre du réseau Culture science en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

L'association compte actuellement une centaine d'adhérents, dont 8 personnes morales : le Service hydrographique et océanographique de la marine (Shom), Aix-Marseille-Université (AMU), l'Ordre des géomètres-experts (OGE), l'Association francophone de topographie (AFT), etc.

## Les moyens de promotion du marégraphe de Marseille

L'association utilise tous les moyens à sa disposition pour faire mieux connaître le marégraphe de Marseille, son histoire et son intérêt scientifique actuel. Parmi ces moyens, citons tous ceux déjà mis en œuvre avant sa création : conférences, interventions dans les médias, ouvertures au public, etc. Concernant les ouvertures au public, les choses sont, pour plusieurs raisons et contre notre volonté, un peu longues à se mettre en place mais, mue par des idéaux de partage, de communication et d'humanisme, nous VOULONS, nous DEVONS et nous ALLONS réussir à partager de nouveau le marégraphe, ses découvertes, ses émotions, son histoire et sa modernité avec de nombreux visiteurs.

Parmi les moyens nouveaux mis en œuvre, évoquons un site internet dédié, des comptes Instagram et Facebook et un « feuillet » dont le contenu est décrit ci-dessous.

L'association « Les amis du marégraphe de Marseille » offre une façon originale de découvrir la longue et riche histoire de cet observatoire, au moyen de récits très courts (de l'ordre d'une page et demie) se rapportant chacun, quand celui-ci est connu, à un jour particulier.

Deux fois par mois, « Un jour au marégraphe » raconte un épisode de la vie du marégraphe de Marseille. Les récits peuvent relater un événement, un incident, une péripétie technique, se rapporter à l'architecture des bâtiments du marégraphe, à une circonstance liée à ses appareils, mais ils peuvent aussi avoir pour base un fait divers, raconter une aventure humaine, etc.

« Un jour au marégraphe » est diffusé sur notre site internet sous forme de fichiers PDF. Les avis de nouvelles parutions sont publiés sur notre compte Facebook et par de nombreux partenaires.

Résolument optimiste, ambitieuse, entreprenante et active, partenariale et innovante, l'association « Les amis du marégraphe de Marseille » agit pour que

**Nous VOULONS, nous DEVONS et nous ALLONS réussir à partager de nouveau le marégraphe, ses découvertes, ses émotions, son histoire et sa modernité avec de nombreux visiteurs.**

soit mieux connue l'histoire du marégraphe de Marseille, partie intégrante de celle de cette ville, pour que l'utilité actuelle et future de cet observatoire du niveau de la mer soit mieux comprise, et pour sensibiliser, par l'intermédiaire de l'élévation actuellement très rapide de ce niveau, aux multiples et désastreuses conséquences des changements climatiques. Rejoignez-nous !

Site internet :

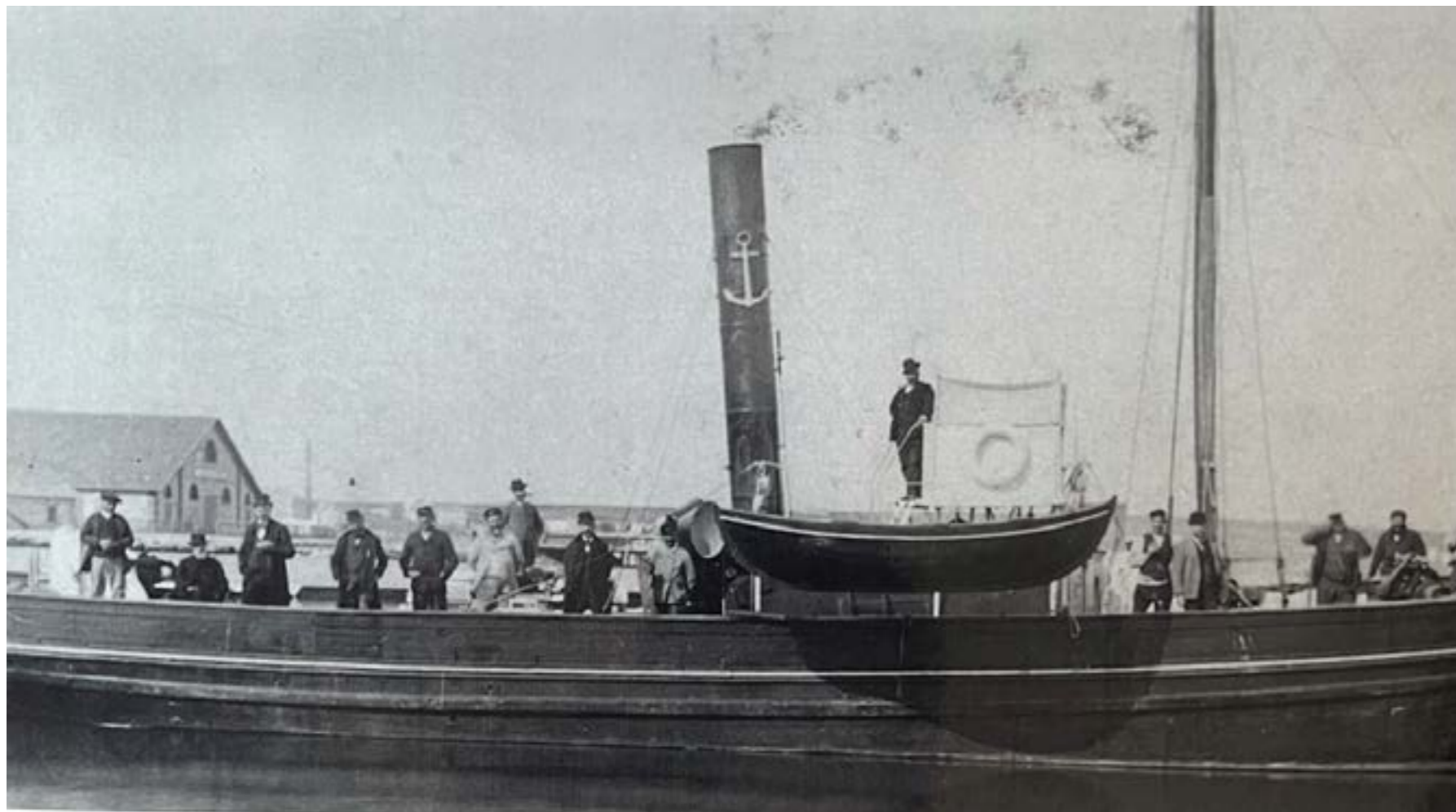
<https://amis-maregraphe-marseille.fr/>

Contactez l'association :

[amis.maregraphe@gmail.com](mailto:amis.maregraphe@gmail.com)

# La station de pilotage de Marseille-Fos 1807 - 2007

Par Pierre ORTOLAN



© Copyright collection Jean-Philippe SALDUCCI , Président du Syndicat des Pilotes de Marseille Fos



MASSILIA a donné deux grands marins : PYTHEAS et EUTHYMENES 350 ans avant J.-C., PYTHEAS fut le premier à comprendre la théorie des marées.



L'histoire du pilotage est intimement liée à celle du commerce maritime. Depuis l'Antiquité, des pilotes guident les navires grâce à leurs connaissances fines des dangers de la côte, des profondeurs, des courants, mais aussi de la manœuvre des navires et de la navigation. Le pilote antique consultait les astres, observait les vents, étudiait les approches de la terre, les courants, les écueils. Il manoeuvrait le navire, veillait aux voiles et commandait le timonier.

En Méditerranée, les Phocéens, peuple d'Asie Mineure, comptaient parmi les marins qui effectuèrent les navigations les plus lointaines. C'est ainsi qu'ils fondèrent MASSILIA sur les bords du LACYDON vers l'an 500 avant J.-C.

S'ils étaient d'excellents marins, les Phocéens étaient aussi naturellement portés vers le négoce. La position géographique de MASSILIA leur permettait de commercer avec les régions fertiles de la Gaule par le Rhône, la Durance et la Saône. Et c'est par le cabotage maritime que MASSILIA rayonna sur toutes les côtes de la Méditerranée. Familiarisés avec les vents régionaux, les courants

et les dangers, ces coureurs des mers, ces pilotes primitifs, porteront la renommée de MASSILIA chez toutes les peuplades, et la valeur de ces marins est consacrée d'ores et déjà au premier siècle de notre ère.

MASSILIA a donné deux grands marins : PYTHEAS et EUTHYMENES 350 ans avant J.-C., PYTHEAS fut le premier à comprendre la théorie des marées. Ses navigations l'ont conduit vers le Nord de l'Europe. Il pratiquait la navigation à l'aide de l'observation des astres. Quant à EUTHYMENES, ses courses maritimes l'ont conduit à explorer les côtes d'Espagne et d'Afrique.

Avec la naissance du commerce maritime, les premiers textes sur le pilotage firent leur apparition sous le règne de l'Empereur Constantin (306-337).

En France, il faut attendre l'ordonnance d'Henri II publiée le 15 juillet 1551. C'est l'ordonnance royale la plus ancienne sur la navigation et le pilotage.

Mais c'est sous le règne de Louis XIV, le plus puissant des monarques, que l'ordonnance de Colbert sur la Marine d'août 1681 va véritablement créer l'institution du pilotage. Cette ordonnance s'inspire largement du Consulat de la Mer et des Rôles d'Oléron. Elle codifie le pilotage dans ses moindres détails. Elle crée deux corps de pilotes : le pilote hauturier pour la navigation en pleine mer et au long cours, et le pilote côtier ou pilote lamanneur ou locman.

Elle instaurait l'obligation du pilotage : « Le patron du navire, pour écarter tout danger menaçant la vie des hommes ou la cargaison, sera tenu, en tous lieux où la nécessité et l'usage le commandent, de prendre un pilote ; s'il ne l'a pas fait, il sera puni pour chaque fois d'une amende de 50 réaux d'or ; il dédommagera, en outre, le chargeur des frais et pertes qu'il aura éprouvés par suite de cette négligence ».

Jusque là, le droit maritime ne reposait que sur le Consulat de la Mer et les Rôles d'Oléron dont les premiers articles datent du XII<sup>ème</sup> siècle. Il s'agissait de recueils d'usages maritimes et non d'actes de l'autorité publique. Le Consulat de la Mer domine sur tout le littoral méditerranéen au XV<sup>ème</sup> siècle. Enfin, les statuts de Marseille dérogeaient à ces usages maritimes sur l'organisation portuaire et le contrôle administratif des navires et de leurs mouvements.

Malgré les guerres et la piraterie, le commerce maritime ne pourra plus se satisfaire de ces usages, coutumes et statuts. Un Edit de mars 1584 d'Henri III place les pilotes sous la surveillance de l'Amirauté. Mais c'est sous le règne de Louis XIV, le plus puissant des monarques, que l'ordonnance de Colbert sur la Marine d'août 1681 va véritablement créer l'institution du pilotage. Cette ordonnance s'inspire largement du Consulat de la Mer et des Rôles d'Oléron. Elle codifie le pilotage dans ses moindres détails. Elle crée deux corps de pilotes : le pilote hauturier pour la navigation en pleine mer et au long cours, et le pilote côtier ou pilote lamanneur ou locman. Le premier commandait la route et devait se munir des cartes et instruments nécessaires à l'art de la navigation, le second joignait à la science de la manœuvre la connaissance des ports et des côtes, des courants et des dangers. Il commandait la route côtière et la manœuvre dans les ports à l'aide des amarres.



Ces pilotes étaient placés sous la responsabilité de l'Amirauté. Dans les ports, le nombre de pilotes lamanneurs était réglé par l'Amirauté sur avis des Echevins et des plus notables bourgeois. Dans les ports et rivières où étaient entretenus les vaisseaux du Roi, le pilotage était obligatoire pour les bâtiments marchands de plus de 100 tonneaux. Il s'agissait de protéger les navires de la Marine royale des risques d'abordage. Cette obligation du pilotage était assortie d'une amende de cinquante livres pour les contrevenants.

Seuls les pilotes ayant reçu leurs lettres de réception après avoir subi avec succès l'examen de pilote lamaneur étaient autorisés à piloter. Les pilotes avaient l'obligation de servir les navires dans l'ordre d'arrivée. Les maîtres et capitaines de navires avaient la liberté de prendre le pilote de leur choix.

L'application de cette ordonnance dans les ports de commerce s'avéra difficile. A Marseille, le pilotage était libre. Il était exercé en majeure partie par les pêcheurs n'ayant ni les aptitudes ni les connaissances des pilotes lamaneurs. L'obligation du pilotage et l'établissement d'un corps de pilotes logés sur l'île de Ratonneau furent proposés en 1719 par Monsieur SIBON, le capitaine du port. Il s'agissait de remédier à l'instabilité, l'insuffisance et l'insécurité du pilotage libre alors que la navigation reprenait de l'essor.

Ce projet se heurta à l'opposition de la Chambre de Commerce qui le considéra comme incompatible avec le régime de franchise du port.

Un décret du 15 août 1792 de l'Assemblée Nationale, particulièrement novateur, pose les bases d'un processus moderne d'organisation du pilotage avec la création d'une commission préfigurant l'actuelle Assemblée Commerciale. Cette commission est composée de juges des tribunaux de commerce, d'officiers municipaux, du chef des classes, de deux des principaux armateurs, de deux capitaines anciens et d'un pilote au moins. Elle aura à connaître de toutes les questions relatives à l'organisation du pilotage, et proposera au Ministre de la Marine un règlement comprenant les articles tant généraux que locaux, d'ordre et de police, qu'il convient d'adopter pour assurer le service du pilotage. Mais les troubles de la Révolution stoppèrent la mise en œuvre de ce processus d'organisation du pilotage.



C'est le 12 décembre 1806, en pleine campagne de Prusse, après les victoires d'Iéna et d'Austerlitz et auréolé de gloire, que Napoléon signe à POSEN un décret contenant les règlements sur le service du pilotage. Ce décret s'inspire largement des textes antérieurs. Il jette les bases du pilotage actuel. L'obligation du pilotage est généralisée à tous les navires de plus de 80 tonneaux. C'est par une délibération du 20 juin 1807 que la Chambre et le Tribunal de Commerce ont approuvé les propositions de Monsieur BLESCHAMP, chef de la Marine à Marseille, pour l'application au port de Marseille du décret impérial du 12 décembre 1806. Cette délibération peut être considérée comme l'acte fondateur de la station de pilotage de Marseille-Fos. Elle fixe l'organisation du service du pilotage dans le port de Marseille et le nombre de pilotes.

Un concours pour le recrutement de 12 pilotes lamaneurs est ouvert le 5 octobre 1807 par affichage d'un Avis signé du Chef de la Marine chargé de l'inscription maritime, en date du 22 septembre 1807. Ce concours donne naissance à la corporation de pilotes de Marseille qui étendra progressivement par la suite ses compétences dans le Golfe de Fos.

Or, à peine en possession de leur titre, il était signifié aux douze premiers pilotes lamaneurs de la station par les chefs de la Marine qu'ils ne pourraient exercer le pilotage qu'au retour de la paix. Il est vrai que le trafic du port en 1807 était insignifiant avec seulement 105 escales. Les guerres napoléoniennes après les troubles de la révolution avaient asséché l'activité économique. Le blocus continental décrété par l'Empereur à Berlin quelques semaines avant le décret sur le pilotage n'arrangeait rien. Les ambitions économiques de l'Empereur pour le commerce maritime et les ports se heurtaient à sa politique hégémonique européenne et à ses guerres incessantes. Il faudra attendre 1815 pour que le trafic du port de Marseille amorce son redressement. De 1807 à 1814, le port n'a reçu en moyenne que 70 navires par an. Ces navires, de faible tonnage, ne transportaient que de toutes petites cargaisons, entre 30 et 50 tonnes.

Les 12 pilotes de 1807 connurent des heures sombres. Certains embarquèrent comme pilotes sur les corsaires armés à Marseille et faisant la course en Méditerranée. Le maître au cabotage Pierre THOUVENIN s'illustra à bord du fameux corsaire AMIRAL-GANTEAUME.

L'année 1805 marque la reprise de l'activité économique. 1100 navires entrent dans le port de Marseille en 1816, puis 2800 en 1817, jusqu'à 4500 en 1821. Le port s'ouvrait sur le monde et entraînait dans une nouvelle ère de prospérité. Il n'y avait toujours pas de service de pilotage. Le pilotage était libre et sans contrôle. Plusieurs naufrages et de nombreux sinistres se produisirent. L'opinion publique, les autorités de la Marine, du port et du commerce se sont émues de cette situation désastreuse pour le port de Marseille.



Une conférence de toutes les parties prenantes réunies au Tribunal de Commerce le 28 novembre 1815, décida de l'établissement du service du pilotage et de son fonctionnement efficace et régulier, suivant le dispositif du décret de 1806 à compter du 1er janvier 1816. Un concours pour 4 pilotes et 3 aspirants pilotes eut lieu le 10 décembre 1815. Sur les 12 pilotes de 1807, 8 seulement répondirent à l'appel. Dans l'attente de la décision du Ministre de la Marine, les divers règlements de service furent adoptés et l'effectif porté à 18 pilotes et 4 aspirants. Il fut également décidé en 1817 que les pilotes de Marseille assureraient le service de Port-de-Bouc à partir de l'Anse des Laurons.

Malgré les demandes conjointes pressantes du Chef de la Marine et de la Chambre de Commerce, il faudra attendre le 1er janvier 1818 pour que le service du pilotage soit opérationnel à Marseille et Port-de-Bouc.

Si la corporation des pilotes de Marseille a été créée en 1807, il aura fallu 10 ans pour que le service du pilotage voie le jour. La station de pilotage des ports de Marseille et du Golfe de Fos était née.

Quatre bateaux pilotes croisaient dans les approches des rades Sud et Nord de Marseille et au large de l'Anse des Laurons pour Port-de-Bouc et le Golfe de Fos. Ces bateaux, à voile latine, étaient armés par un patron, trois pilotes, un aspirant et un mousse.

Trois bateaux étaient chargés du service intérieur ; deux bateaux étaient disposés à la passe pour les entrées et sorties et le bivouac journalier, entre le port et les îles. Le troisième bateau était de garde au poste central.

Les îles de Riou, Maire, Pomègues et Ratonneau constituaient des abris naturels permettant aux bateaux pilotes de stationner au large par tous les temps. Les pilotes pouvaient ainsi, à l'abri des îles, servir les navires dans les meilleures conditions et quelque soit le temps. C'est encore le cas aujourd'hui, particulièrement par grand mistral. Les bateaux pilotes étaient la propriété du comte AGNEL DE BOURBON qui les louait aux pilotes par l'intermédiaire d'une commission administrative chargée de gérer la station de pilotage. Les pilotes et le service du pilotage étaient placés sous l'autorité de l'Administrateur de la Marine, Monsieur BLESCHAMP qui s'était dépensé sans compter depuis des années pour organiser le pilotage à Marseille. Pour veiller au bon fonctionnement du service, Monsieur BLESCHAMP nomma à titre provisoire le pilote THOUVENIN Chef du pilotage avec le titre de pilote-major, et les pilotes MERY et ROUSTAN en qualité d'aide-major.

Dans le port de Marseille, les pilotes étaient en communauté d'intérêts. C'était la seule station de pilotage en France qui avait instauré le système de la bourse commune dès l'application du décret de 1806. Les pilotes ne se faisaient pas concurrence comme dans les ports du Nord. Le service du pilotage s'en trouvait ainsi plus sûr et plus efficace.

Par la suite le trafic du port ne cesse de croître. En 1820, le Vieux-Port est saturé. La construction de l'intendance sanitaire avait privé les pêcheurs de leurs places à quai. Les bateaux pilotes ne pouvaient plus faire mouvement sans être immobilisés par une flotte de bateaux de pêche entassés à l'entrée du port. Monsieur BLESCHAMP obtint alors en 1821 le maintien du bureau du pilotage sur le quai Saint-Jean et une concession pour l'amarrage des bateaux pilotes à la place qu'occupe aujourd'hui le navire PHOCEE servant de base matériel.





Le trafic maritime continuant sa progression, l'Administrateur de la Marine, Monsieur BLESCHAMP convoqua la première assemblée commerciale le 19 décembre 1822. Il fut décidé d'instaurer les lignes délimitant à la fois les zones de pilotage et les zones tarifaires, de porter l'effectif à 30 pilotes et de confier la direction de la Corporation à un pilote ancien remplissant les fonctions de pilote-major.

L'ordonnance royale du 26 novembre 1823 consacra ces dispositions en précisant le détail des fonctions, responsabilités et attributions du pilote-major et institua la caisse des retenues en application de l'article 42 du décret de 1806. Cette caisse préfigure l'actuelle Caisse des Pensions et Secours de la station.

En 1826, installation d'une station de pilotage à Port-de-Bouc avec un bateau pilote et son armement de 3 pilotes qui assurent un service hebdomadaire par roulement. La station de Port-de-Bouc est créée le 26 juillet 1827 par une ordonnance royale de Charles X.

A partir de 1830, l'arrivée des navires à vapeur et la conquête de l'Algérie vont entraîner une croissance importante du trafic qui est de 6000 navires en moyenne de 1830 à 1832.

C'est aussi l'apparition des premiers remorqueurs à vapeur. La navigation à voile n'est pas encore détrônée par la vapeur. Les navires à voile transportent le charbon importé d'Angleterre servant de combustible aux navires à vapeur armés à Marseille et navigant en Méditerranée. Le Vieux-Port, saturé, ne suffisait plus à l'expansion du trafic maritime. La Chambre de Commerce vota en janvier 1830 les projets de creusement du bassin du carénage et d'un nouveau port à la Joliette. Parallèlement, tous les chantiers

navals implantés dans le Vieux-Port furent transférés dans l'Anse du Pharo. Il s'agissait, en attendant la réalisation du port de la Joliette, de réserver le plan d'eau du Vieux-Port au seul trafic maritime.

Sous l'impulsion de Monsieur d'HEUREUX, Administrateur de la Marine ayant remplacé Monsieur BLESCHAMP et Président de la Commission administrative, les pilotes rachetèrent en 1845 au comte AGNEL DE BOURBON, douze bateaux pilotes. Ce rachat constitue une étape importante dans l'histoire de la station. Il s'agit d'une avancée sans précédent dans les autres stations de pilotage, où les pilotes attendront pour le plupart la loi de 1928.

Le bassin de la Joliette, inauguré en 1853, se révéla immédiatement insuffisant pour contenir la progression du trafic. Par la suite, avec l'ouverture du canal de Suez, le port ne va cesser de s'agrandir vers le nord. Le pilotage s'adaptera à ces évolutions et consolidera son organisation.

Le port de Marseille poursuit son expansion. De nombreux négociants deviennent armateurs. Ce sont en général des entreprises familiales qui donneront naissance à de grandes compagnies de navigation dans la 2ème partie du XIXème siècle. En 1851, la Compagnie des Messageries Nationales, qui deviendra successivement Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, puis Compagnie des Messageries Impériales, et enfin en 1871 la Compagnie des Messageries Maritimes, entreprend, avec 16 navires au départ de Marseille, l'exploitation du service postal de la Méditerranée. En 1901, la Compagnie disposait d'une flotte de 62 navires.

Le trafic du port était tel que dès 1843, un pilote était chargé de surveiller les mouvements du port à partir d'un poste de garde situé à la Tourette et d'effectuer les signaux pour prévenir les navires que la passe est ou sera bientôt engagée. Le nombre de bateaux pilotes armés fixé à 12 et 6 bateaux, assuraient la permanence du service aux stations suivantes :

- deux à Riou ou Maire
- deux au Cap Cavaux
- un à Carry ou Mejean
- un à Port-de-Bouc.

Les six bateaux formant la première division portaient les n° 1 à 6. Ils prenaient en même temps le service de leur station pour une durée d'une semaine. Ils étaient alors relevés par la deuxième division dont les bateaux portaient les numéros 7 à 12. La relève avait lieu le

samedi vers midi à la station. Ces bateaux tenaient constamment la mer. Depuis l'ordonnance royale de 19 mars 1843, ils étaient armés outre le patron et le mousse, par quatre pilotes et un aspirant. Aujourd'hui encore, le règlement pour les détails de service est fortement imprégné de la rigueur, de l'esprit du service public, des traditions et du vocabulaire du règlement de 1843. Si les navires, le port, les techniques de pilotage ont changé, les pilotes abordent leur métier avec toujours le même état d'esprit. Il s'agit pour eux de servir au mieux tous les intérêts en cause, les intérêts économiques de l'armateur mais aussi du port, les intérêts de la sécurité et de l'environnement et maintenant ceux de la sûreté.

Les réglementations extérieures au pilotage ont proliféré, mais le fond reste le même. Il n'a pas été difficile pour les pilotes de s'adapter aux normes qualité.

Un décret de juillet 1859 de Napoléon III portait l'effectif à son apogée avec 70 pilotes dont 14 aspirants.

Une mesure tarifaire commerciale avait été prise en faveur des vapeurs. L'égalité de traitement sera rétablie en 1868. En 1869, avec l'ouverture du canal de Suez, Marseille s'ouvrait sur le monde et la voile disparaissait au profit de la vapeur. Le pilotage avait construit son premier bateau pilote à vapeur.



C'était un petit remorqueur qui s'appelait HORTENSE.

Avec la guerre de 1914, le désastre de Sedan, l'invasion prussienne et la Commune, l'économie nationale était au plus bas. Le trafic du port a accusé une forte baisse.

Il faudra attendre 1880 pour que le pays reprenne des couleurs. La politique coloniale de la France relançait son économie. En attendant, le pilotage construisait un nouveau bateau à vapeur en 1873, le LAMANEUR, et vendait l'HORTENSE. En 1876, il construisait le CROISEUR, bateau pilote à vapeur.

En 1876, la flotte du pilotage comprenait treize bateaux à voile et deux à vapeur. L'Amirauté attribuait au pilotage une parcelle sise au pied du Fort Saint-Nicolas pour y installer une cale de halage.

La grande guerre brise l'élan commercial du port. Le trafic chute rapidement et l'activité est réduite. Il n'y a plus de recrutement pendant cinq ans. La plupart des pilotes sont mobilisés sur place et le matériel est réquisitionné. Les départs à la retraite ne seront pas remplacés. Les pilotes et aspirants pilotes Paul ESCOFFIER, Joseph MARVIE, Désiré SALEMME, Alfred SOLDAÏNI, Gabriel MALACAMP, Jean BONYE, tous engagés volontaires, s'illustrèrent au combat comme officier à la tête de leurs hommes. Le lieutenant Paul ESCOFFIER est mort au champ d'honneur en Champagne. Tous titulaires de la croix de guerre et de nombreuses citations à l'ordre de l'armée, ils ont été faits Chevaliers de la Légion d'Honneur pour leurs faits d'armes.

Pendant ces quatre années de guerre, les armateurs marseillais perdirent le tiers de leurs navires coulés par les sous-marins allemands. La reprise est lente. L'effondrement de l'Empire ottoman, l'industrialisation de l'Egypte et de l'Inde, la réorientation du transport maritime pendant les quatre années de guerre sont autant de facteurs qui vont peser sur l'économie du port.

En 1922, Marseille accueille la deuxième exposition coloniale. Le port de Marseille assure 30% du trafic colonial français. Ce marché protégé lui assurera une certaine prospérité mais sera aussi à l'origine de bien des déboires à la fin du siècle. C'est dans ce contexte que le régime du pilotage va être réformé en 1928 sous la double impulsion du député maire de Marseille Henri TASSO et du pilote François MAS. La modernisation du pilotage va surtout toucher son mode de gestion avec la création du Syndicat Professionnel des Pilotes qui va se substituer à la Commission administrative, et la propriété du matériel qui va être transférée collectivement aux pilotes. La loi du 28 mars 1928 aura atteint ses objectifs de compétitivité puisqu'elle aura contribué à une gestion plus productive des stations de pilotage tout en maintenant les exigences de sécurité du service public. Cette loi novatrice a été plusieurs fois modifiée depuis, mais constitue encore aujourd'hui le socle législatif de la profession.

Les efforts entrepris depuis 1919 par la Chambre de Commerce et les armateurs vont être à nouveau anéantis par la guerre de 1939-1945. Le pilotage va payer son lourd tribut à cette guerre. Destructures massives des installations portuaires et des navires.



Le port devient un champ d'épaves. Au cours du bombardement aérien du 21 juin 1940, le pilote Dominique LUCCHESI est tué en service, et l'immeuble abritant le siège de la station depuis 1843 est entièrement détruit emportant les archives du pilotage. Il n'y a pratiquement plus de service de pilotage. Seuls quelques pilotes anciens mobilisés sur place assurent encore le service sous la direction du Commandant de la Marine, le matériel naval ayant été réquisitionné.

Un grand nombre de pilotes en âge de combattre ont rejoint les Forces Navales Françaises Libres ou la Résistance. D'autres avaient été mobilisés dans les Forces Navales tel le pilote Jean-François LEBESQUE mort au champ d'honneur le 6 juillet 1940 à Mers El Kébir, alors que, commandant le patrouilleur TERRE NEUVE il venait d'accoster le cuirassé DUNKERQUE durement touché, pour embarquer le personnel de ce bâtiment. Le pilote René FLORENS avait rejoint les FNFL et commandait les forces françaises de la Côte des Somalis. Le pilote Eugène POPIEUL fut fait Compagnon de la Libération. Les pilotes Etienne CHAMBRON, Jean DELAUGERRE, François PAOLI, Léon LACAS, Adolphe MONEGLIA, Léon BETOUS, Michel REVEST, Paul ORLANDI, Paul ERIAUX ont tous eu un comportement exemplaire. Certains ont commandé à la mer, BETOUS et ORLANDI, tous ont résisté et sont titulaires de la Légion d'Honneur pour faits de guerre, de la croix de guerre, de nombreuses citations à l'ordre de l'armée et de la médaille de la Résistance.

Un immense effort de reconstruction du port et des flottes s'imposera après la libération. Le pilotage va reconstituer son matériel. Dès 1950, le port atteint les niveaux de trafic d'avant-guerre. Déjà les trafics d'hydrocarbure représentant 40% du tonnage du port. Le reste du trafic est assuré à 60% avec les colonies. Le service du pilotage renaît. Un bateau pilote de 35 mètres, le CANOUBIER, est construit. Ce navire mouillé dans l'Anse de Saumaty servira de base flottante. Il sera remplacé quelques années plus tard par une maison acquise à l'Estaque et disposant d'une vigie. Les maisons du Frioul et de Port-de-Bouc seront édifiées dans les années 50. Dans le Vieux-Port, le navire PHOCEE, amarré quai de Saint-Jean, servira de base d'entretien du matériel. Après la reconstruction des immeubles du quai du port, le siège de la station s'établira au 1 rue Henri Tasso en guise de clin d'œil au député maire de Marseille qui, en 1928, fut rapporteur de la loi sur le pilotage.

Par décret du 25 mars 1966, le Port Autonome de Marseille, établissement public, est créé et prend le relais de la Chambre de Commerce. Son premier président sera le pilote Léon BETOUS qui oeuvrait déjà comme président de la Chambre de Commerce au développement du port de Fos. La darse I porte son nom. Depuis cette époque, le port de Fos n'a cessé de se développer. Les pilotes ont largement accompagné ce développement par leurs efforts et les nouvelles techniques de pilotage mises en oeuvre. En 2001, c'est encore un pilote, Jacques TRUAU, qui préside à nouveau aux destinées du PAM et qui est le principal artisan de l'essor de la Croisière à Marseille.

Comme toujours, le pilotage s'est adapté. C'est dans les ports du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre que réside l'essentiel de l'activité de la station.

Que de chemin parcouru depuis le premier concours de pilotage de la station en 1807 !

En 2007, le service du pilotage des ports de Marseille et du Golfe de Fos est assuré par 48 pilotes qui effectuent environ 23000 opérations de pilotage par an sur tout type de navire.

Les pilotes de Marseille-Fos exercent également le pilotage dans les ports de La Ciotat et de Nice-Cannes-Villefranche.

La station dispose de 14 pilotines rapides dont 10 d'une longueur de 12 mètres et 4 d'une longueur de 17 mètres. Leur vitesse d'exploitation est de 25 nœuds. Elles sont équipées de radar, d'AIS, et de tous les moyens électroniques modernes de navigation.

Le service est permanent, 24h/24, 365 jours par an. Les navires sont en liaison avec les vigies de l'Estaque et de Port-de-Bouc. Ces vigies sont aussi équipées de tous les moyens modernes de veille, de détection et de radiocommunications. Elles sont en liaison directe avec la capitainerie du PAM par informatique et téléphone. Les vigies et les pilotines sont armées par 38 patrons de pilotines. Au total, le personnel navigant représente 45 personnes, dont 5 officiers.

Le pilotage construit et entretient ses navires. Il dispose d'un chantier naval sur le bord de l'Etang de Berre et du navire atelier PHOCEE.

Les personnels administratifs et techniques représentent 16 personnes, et le personnel auxiliaire 15.

« L'entreprise pilotage » est gérée par les pilotes eux-mêmes sous la direction du Président du Syndicat Professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du Golfe de Fos, Monsieur Patrick PAYAN, en coopération étroite avec le Chef du pilotage, Monsieur Bruno MODRIN.

Depuis 1807, les traditions du pilotage faites de courage, de dévouement et de solidarité au service des armateurs et du port se sont perpétuées. Les pilotes de 2007 en sont imprégnés et ont la même ambition pour le port de Marseille-Fos que leurs anciens.



© Copyright collection Jean-Philippe SALDUCCI , Président du Syndicat des Pilotes de Marseille Fos

# Patrimoine

## des savoirs

**Mustapha EL KHAYAT**, Professeur aux universités et Président de l'Association Marocaine pour la Logistique, nous amène son regard sur la logistique en Méditerranée et ouvre des pistes sur des solutions d'avenir.

## La logistique en méditerranée en question

Par *Mustapha EL KHAYAT*

*Professeur aux universités et Président de l'Association Marocaine pour la Logistique (AMLOG), Président de la commission Formation de l'Union pour la Méditerranée UMM, vice président de la Fédération Africaine des Associations des Logisticiens FAAL et Conseiller de l'Arab Federal Chamber of Shipping AFCS Alexandrie*

La Méditerranée est un vecteur de flux d'échanges euro-méditerranéens et transatlantiques. Elle constitue une interface entre les pays riverains, une plate-forme stratégique et un enjeu de taille pour toutes les grandes puissances. Elle est une « surface de transport », un lieu de passage obligé entre les riverains et aussi un lieu de transit entre les autres espaces maritimes. Néanmoins, cet espace souffre de plusieurs faiblesses dont celle d'infrastructures : « on peut dire que, sur les bords de la Méditerranée, nous avons presque des schémas de réseaux caractéristiques des zones sous-développées », en particulier sur la rive sud. Or, pour faire face à ces faiblesses, seuls les méditerranéens sont amenés à lutter contre elles, et à même de les transformer en opportunités pour développer le trafic régional et établir des alliances entre les opérateurs et institutions des deux rives de cette « Mare Nostrum ».

Si l'une des questions prioritaires pour développer cette énorme plate-forme logistique méditerranéenne est actuellement le développement d'un réseau d'infrastructures de transport, il est nécessaire qu'il soit accompagné par des stratégies logistiques évolutives.

La logistique constitue un déterminant de l'intégration euro-méditerranéenne.



Elle est aussi un vecteur de renforcement des relations euro-africaines par l'intermédiaire des pays de la rive sud de la Méditerranée, en particulier le Maroc. Elle est présente dans toutes les chaînes de création de valeur. Les études faites sur les échanges et l'intégration euro-méditerranéens montrent

l'importance stratégique de la logistique. L'optimisation des chaînes logistiques est une composante de l'avantage compétitif de l'espace méditerranéen. A partir du constat de l'état des lieux, des décisions macro-logistiques, méso-logistiques et micro-logistiques ont été prises et appliquées. C'est dans cette logique que des politiques logistiques ont émergé dans les pays de la rive sud de la Méditerranée pour accompagner celles des pays de la rive nord. Pour comprendre les enjeux de ces politiques, un état des lieux de la logistique en Méditerranée (en particulier la rive sud) nous paraît indispensable afin de dégager les perspectives de celle-ci. Par la suite, de se poser une question sur le rôle du Maroc, comme Hub et Phare, dans les relations euro-africaines en matière logistique.

## Perspectives des politiques logistiques

Des efforts louables pour développer la logistique émergent au niveau des pays de la rive sud de la Méditerranée.

Le premier effort vient d'une volonté politique forte de développement du secteur logistique qui se traduit dans le cas du Maroc par un contrat programme constituant un cas particulier au Maghreb entre l'Etat et le privé. En effet, ce contrat vise d'une part à consolider le service de la logistique et à accompagner la structuration du marché logistique intérieur en créant un réseau de plates-formes logistiques au niveau de toutes les régions du Maroc. D'autre part, il aide au développement d'activités d'opérateurs logistiques marocains, en formant des compétences de tous niveaux, pour toutes les activités logistiques en préparant des personnels administratifs qui régulent le système logistique marocain.

En Tunisie il en va de même avec une stratégie de création de plates-formes logistiques, d'émergence d'opérateurs locaux et de formations en logistique. En Algérie, s'il n'existe pas encore une véritable politique logistique, toutes les données en laissent présager l'émergence très prochainement accompagnant ainsi les réformes en cours. En Egypte, les autorités sont conscientes de l'importance de ce secteur dans l'économie nationale, idée renforcée par les actions et les réformes institutionnelles en cours.

Le second effort vient des investissements en infrastructures (routes, autoroutes, Zones d'Activités Logistiques, etc.) dans les trois pays du Maghreb Algérie, Maroc et Tunisie : grands travaux d'autoroutes est-ouest, privatisation d'une partie des infrastructures portuaires et modernisation des transports ferroviaires en Algérie en se concentrant notamment, sur l'amélioration de la connectivité des ports avec leur hinterland et potentiellement, sur l'ouverture du grand Maghreb. Un réseau d'autoroutes et de voies ferrées est en construction au Maroc et ailleurs (TGV Tanger –Casablanca) nous assistons à l'émergence d'un Hub Portuaire international à Tanger (Tanger Med) et à la privatisation de la manutention portuaire. Nous pouvons également citer le développement d'autoroutes et le projet du nouveau port en eaux profondes d'Enfidha en Tunisie. L'émergence des Autoroutes de la Mer et de nouvelles politiques logistiques.

Des multinationales et des opérateurs globaux en transport et logistique font timidement leur apparition (sauf au Maroc où ils sont déjà bien présents). **Nous sommes en train d'assister à la création d'un Cluster logistique et d'un réseau de plates-formes logistiques euro-méditerranéens africaines.**



**Nous sommes en train d'assister à la création d'un Cluster logistique et d'un réseau de plates-formes logistiques euro-méditerranéens africaines.**

Pour assurer un développement du secteur logistique dans les Pays du Pourtour Méditerranéen (PPM), les stratégies logistiques nationales doivent être accompagnées de deux éléments essentiels.

Le premier est la mise à niveau de l'environnement logistique en passant par la création d'une communauté logistique euro-méditerranéenne sous forme de Cluster logistique méditerranéen qui épaulerait ainsi les clusters nationaux, régionaux et locaux. L'expérience des pays de la rive nord de la Méditerranée est riche d'enseignements. A ce niveau, les propositions de l'étude de CETMO : (Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée occidentale : diagnostic et propositions) sont à discuter et il faudra les mettre en application d'une manière intelligente pour renforcer la compétitivité logistique dans les PPM.

Le second est la création d'un réseau de Plates-Formes Logistiques Euro-méditerranéennes (PFLEM) : un tel réseau nécessitera une offre globale et intégrée et une politique unifiée d'aménagements et d'infrastructure [accès routiers et autoroutiers, offre foncière à prix acceptable, entrepôts spécialisés (frigos, aires de marchandises dangereuses), bâtiments pour services collectifs, embranchement ferroviaire, chantiers de transbordement pour conteneurs et parcs de conteneurs, etc.].



Les questions financières et de compétences seront déterminantes pour créer un réseau de Plates-Formes Logistiques Euro-Africaines (PFLEA).

Il faudra trouver les solutions adéquates pour créer un partenariat euro-africain « privé-public » pour faciliter la mise en chantier de ce réseau de PFLEA ayant pour objectif de faciliter une intégration réussie et juste des intérêts des opérateurs privés et publics. Les solutions sont possibles (BEI, BAD, BM, fonds publics et privés locaux et multinationaux, etc.), les innovations financières, foncières et de formation sont à rechercher et, la création d'une Communauté logistique euro-africaine est à encourager par des forums, salons, projets... pour construire un espace euro-africain de paix et de progrès.



## L'hymne de La Navale

**G**âce à deux jeunes virtuoses, l'Association La Navale a son hymne, avec une rythmique évoquant l'industrie navale: sa puissance, son énergie, son enthousiasme, ses sonorités, les coups sur les coques...

Lucas PEYRIC, 17 ans, prépare son bac scientifique et ses études de médecine. Compositeur, musicien (chant, piano, basse, guitare, synthétiseur, mélodica .....), il a acquis ses connaissances musicales au conservatoire de musique, où il a passé 9 ans.

Il a fait plusieurs concerts et crée une production de rap avec son ami Mathias, revenue à un groupe de rap.

Mathias AUDE-OMNES, 17 ans, étudiant, est un beatmaker, un faiseur de sons.

Après 1 an d'études de batterie et de solfège, il a poursuivi pendant 3 ans le beatmaking sous le nom « Prod by Maos ».

Il collabore avec différents labels, dont «Sales Sonorité Records», participe à des concours de rap, dont «GAGNE TA PROD» suivi par 15.000 abonnés sur Instagram.

Lucas a composé l'hymne, joué des instruments, était au synthétiseur ; Mathias équipé de son matériel technologique, logiciels, a enregistré et produit l'hymne.

La Navale les remercie pour leur implication, les félicite pour la justesse de leur mélodie, qui rappelle avec émotion cette passionnante activité.

Pour écouter l'hymne de La Navale : <https://youtu.be/EvHYAE05tbY>

## Fédération Maritime de Méditerranée

par Jean-Yves LE DREFF



La solidarité et le partage entre acteurs du Maritime sont des valeurs primordiales, indispensables à notre réussite, et c'est le vœu de la Fédération de réunir au sens le plus large tous les Amis de la Méditerranée. Les associations qui nous rejoignent ont un dénominateur commun La Mer, même si elles agissent dans des domaines très différents, tels l'économie, la défense, la préservation du patrimoine, le développement durable, les sports nautiques, la plongée sous-marine ou encore la plaisance. En se mettant au service et à l'écoute les uns des autres, elles se donnent pour objectif de partager leurs expériences, de s'entraider, de porter haut les couleurs du Maritime Méditerranéen en faisant entendre sa voix.

**A**près deux années de réflexions partagées la toute jeune Fédération Maritime de Méditerranée vient de voir le jour. Elle réunit à ce jour une quinzaine d'associations du maritime de la région Sud PACA. Ces structures aux activités multiples se sont regroupées pour affirmer le poids et la diversité de notre monde maritime méditerranéen et se veut une nouvelle force de proposition.

La création d'une telle fédération nous est apparue comme une nécessité au moment où le concept d'« Océan bien commun de l'Humanité », une nouvelle fois évoqué lors des Assises de la Mer à Nice, nous conduit plus que jamais à réfléchir et à partager nos idées sur le futur de la chose maritime, notamment sur la nécessité impérieuse de protéger la mer et son littoral, ou encore de sauvegarder la richesse de son patrimoine.

Née d'une initiative du Comité Toulon Provence de l'Institut Français de la Mer (IFM), la Fédération Maritime de Méditerranée, se fixe pour mission d'être pour ses adhérents à la fois un appui technique sur les questions réglementaires, un soutien à leur promotion et une aide à la réalisation de leurs projets. Solidarité des Acteurs du Maritime

Le fait Maritime a trop souvent été l'oublié de nos politiques. Nos élus n'ont pas toujours porté l'idée que le littoral méditerranéen devait se promouvoir en étant la vitrine du savoir-faire de nos entreprises, de nos centres d'étude et de recherche, et soutenir ainsi un développement raisonné de notre économie maritime. La Fédération se fixe pour mission de mettre à leur disposition les connaissances et l'expérience des associations qui la constituent. Ensemble, « unis comme à bord », nous serons à même de faire que notre monde maritime soit plus fort et donc mieux entendu pour avoir la chance d'être écouté. Bon vent et mer belle à la Fédération Maritime de Méditerranée.

# Recette du pirate

## Le couscous

### Ingrédients

- 800g de Carré d'Agneau
- 600g de Couscous
- 300 g de Rhubarbe
- 200g de Baies d'Argousier
- 2 Oignon blanc
- 2 Carottes
- 2 Jaunes d'œufs
- 100g de Crème sure (aigre)
- 4 feuilles de Laurier
- 1 verre de Vin blanc
- Le Jus de 1 citron
- Sel et poivre au goût
- 50g de Sucre
- De l'Huile de sésame
- 2 brins de Thym
- 2 brins de Romarin
- 50g de Beurre
- 100g de Miel de fleurs sauvages



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



- Préparer un bouillon avec les os, les oignons, les carottes et les feuilles de laurier.
- Déglacer avec le vin, saler et poivrer.
- Couvrir d'eau froide et porter à ébullition.
- Laisser cuire environ 40 minutes à feu moyen.
- En fin de cuisson, filtrer, intégrer les jaunes d'œufs, le jus de citron avec la crème sure, puis mouiller le couscous.
- Couper la rhubarbe en cubes, avec le sucre, un demi-jus de citron et 50 g d'argousier pour faire une confiture.
- Pour le coulis d'Olivello : attendrir un demi-oignon blanc dans un filet d'huile, avec 100 g d'argousier, miel, sel et poivre au goût et cuire environ 3 minutes, mixer et tamiser.
- Faire revenir le carré d'agneau dans une poêle anti-adhésive avec un filet d'huile, ajouter une noix de beurre avec le thym et le romarin.
- Mettre au four, préalablement chauffé à 200 degrés, pendant environ 10 minutes.

## « La Transylvanie rencontre le couscous »

Recette du Cheffe Claudia Maria CATANA

Plat méditerranéen typique par excellence, il est inscrit au patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO depuis 2020.

Il est le symbole de la solidarité, du partage, de la convivialité.

Sa préparation constitue une somme de savoirs et savoir-faire centenaires, transmis de génération en génération.



Si son origine historique est controversée, il figure dans les textes au Moyen-Age.

Au XIII<sup>ème</sup> siècle, Ibn Razin al-Tujibi et Ibn al-Khatib le décrivent dans «Les Délices de la table, des meilleurs nourritures et genres de mets».

Rabelais l'évoque en 1542, dans «Gargantua», il aurait entendu le mot couscoussou en Provence.

Jean-Baptiste Reboul donne sa recette dans son livre «La cuisinière provençale»



Composé d'une semoule de blé dur, arrosée de bouillon, garni de légumes et de viande, il a de nombreuses variantes.

Le blé peut être remplacé par de l'orge, du sorgho, du manioc, du mil, du maïs.

Le poisson peut se substituer à la viande.

En Sicile, à San Vito Lo Capo, se tient chaque année le festival «Cous Cous Fest», qui désigne le vainqueur du championnat du monde de couscous.

En 2021, la 24<sup>ème</sup> édition a consacré la cheffe roumaine Claudia Maria Catana (Cucina ai Monti Ristorante) pour son plat «La Transylvanie rencontre le couscous».

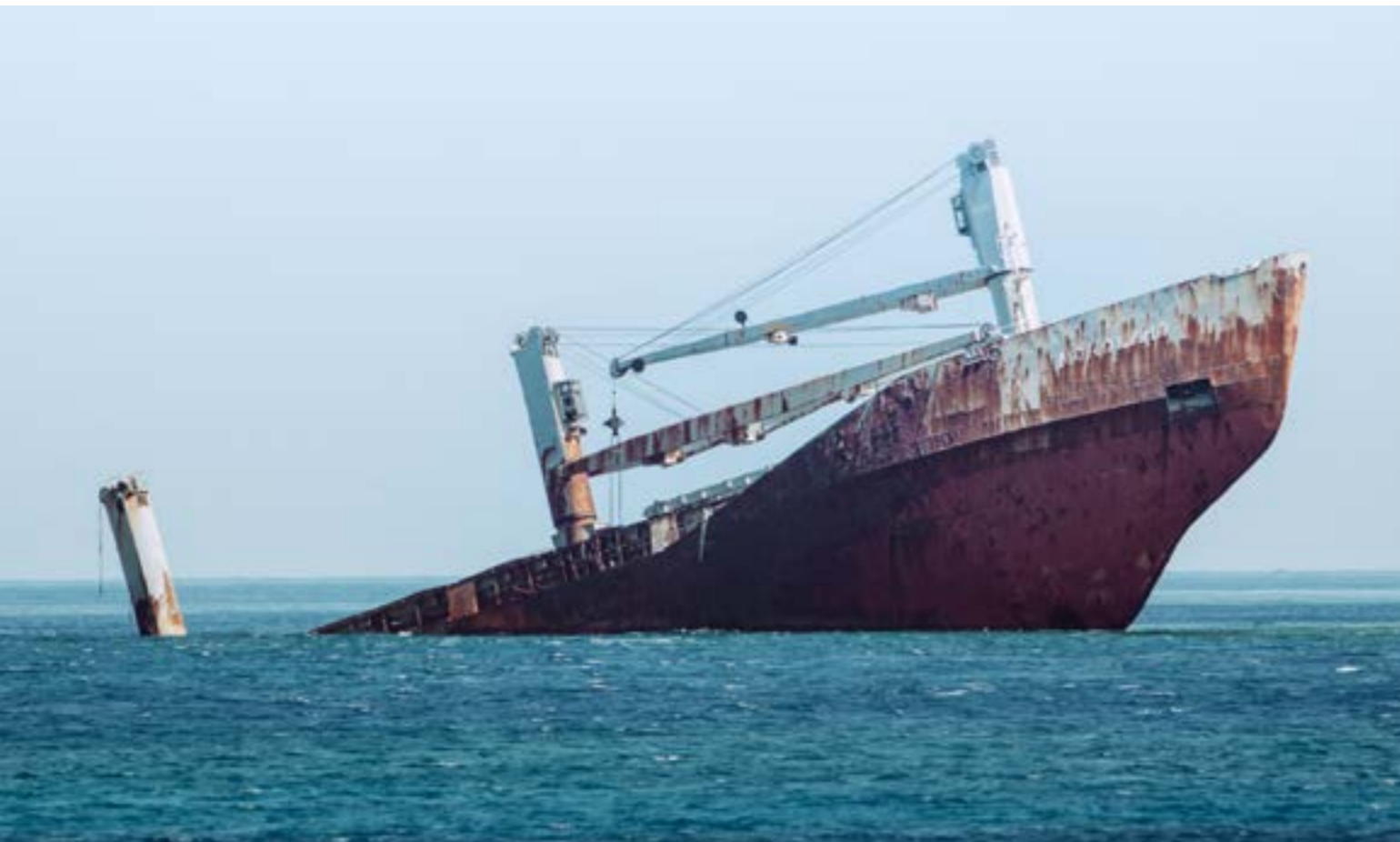
Le second prix a été décerné au Chef afghan Shapoor Safari pour son plat «Ballarò».

Né à Kaboul, après des années vécues en Afghanistan en tant qu'officier dans les rangs l'armée loyaliste, combattant les insurgés talibans, il est contraint de fuir son pays : un long périple à travers la Turquie et d'autres pays, qui se termine par une traversée à bord d'un bateau de fortune le menant en Italie.

Le couscous est le symbole du vivre-ensemble, ces 2 récompenses en sont le parfait exemple.

# Paroles

## de crapaud



## MAYDAY !

**M**ayday ! ce petit mot est aux pilotes d'avion et aux marins ce que le SOS était aux utilisateurs du morse. Employé internationalement dans les communications radio-téléphoniques, il signale la détresse d'un avion et d'un bateau. Mais saviez-vous que cette expression à la consonance anglophone trouve son origine dans la langue française ?

Ce serait Frederick Stanley Mockford, officier supérieur de la radio à Croydon, ville au sud de Londres (Royaume-Uni), qui aurait inventé en 1923 ce signal de détresse.

À l'époque, le trafic aérien entre l'Angleterre (Croydon) et la France (Le Bourget) était intense. Régulièrement des problèmes se produisaient au-dessus de la Manche. Il fallut alors trouver un signal de détresse, compris de tous. Facile à mémoriser et à déchiffrer, le SOS était principalement utilisé dans les communications télégraphiques, notamment par les

navires en détresse. Sauf que... les aéronefs utilisaient la radio et non le télégraphe comme principal moyen de communication. En cas de détresse, le pilote n'avait pas le temps de préciser à la radio «S comme Sierra, O comme Oscar, S comme Sierra». Un officier de l'aéroport de Croydon à Londres demanda alors à Frederick Stanley Mockford de penser à un mot qui indiquerait une détresse et qui pourrait facilement être compris par les pilotes et le personnel au sol en cas d'urgence. Mockford choisit alors une transcription phonétique de la phrase française « Venez m'aider », d'où le fameux «Mayday».

En 1927, la convention internationale de radiotélégraphie de Washington rend officiel son usage pour les transports aériens et maritimes. En cas de détresse, il doit être répété trois fois : « Mayday, Mayday, Mayday ».

## BABORD ET TRIBORD

**A**bord d'un bateau, on ne parle pas de côté gauche ou de côté droit, mais de « bâbord » et de « tribord ».

Bâbord désigne la partie gauche du bateau quand on regarde l'avant et tribord, la partie droite. Un vocabulaire maritime bien particulier qui est utilisé pour éviter toute confusion.

C'est au XVe siècle que les Français auraient emprunté ces deux termes aux Néerlandais. À l'époque, les navires se manœuvraient depuis l'arrière du bateau avec une godille, sorte de grande rame fixée au côté droit du bateau. Le côté du gouvernail était donc appelé « stierboard » (stier : gouvernail, board : côté). En navigant ainsi, les marins tournaient le dos au côté gauche, d'où « bakboard » (bak : dos, board : côté). En français, ces termes sont devenus tribord et bâbord.

Comment retenir quel côté est lequel ? On vous donne deux moyens mnémotechniques : tribord est à droite car on retrouve la lettre i dans les deux mots. Et bâbord à gauche à cause de la lettre a ; en regardant vers l'avant du bateau, s'imaginer lire le mot « batterie ». « Ba » est à gauche du mot « batterie », comme bâbord, tandis que « tterie » (« tri ») est à droite du mot « batterie », comme tribord.



# 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

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