

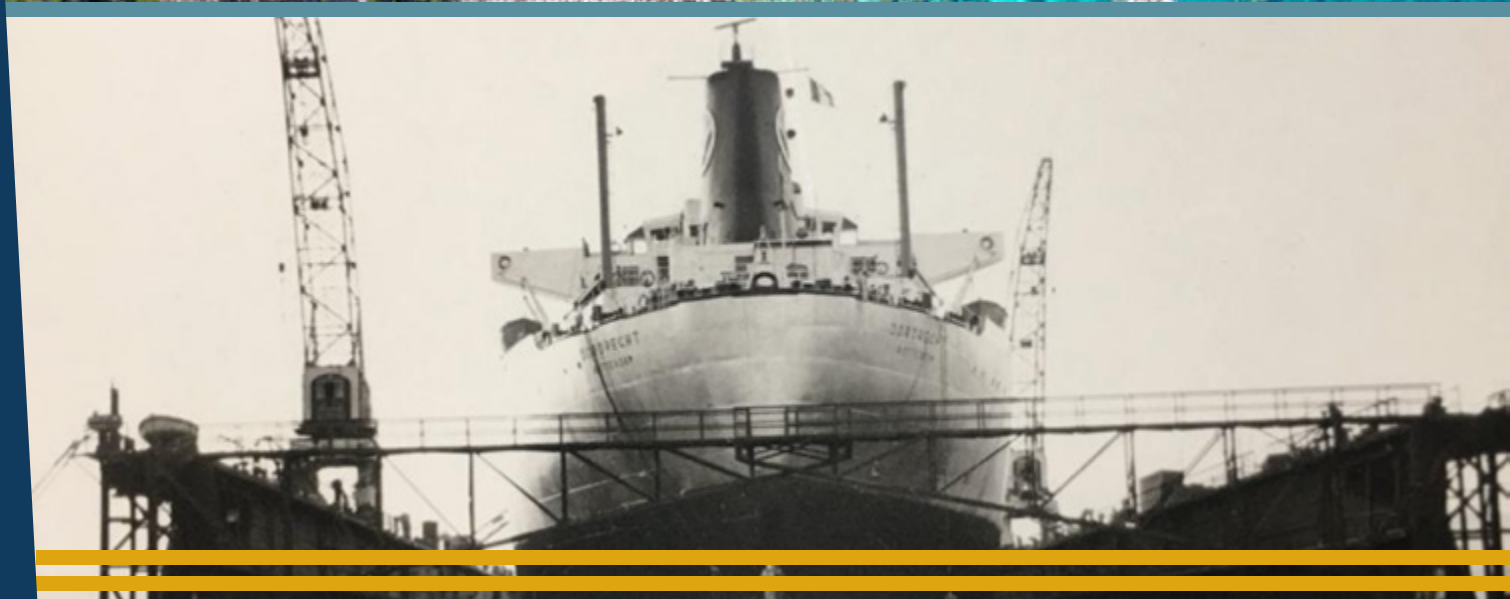
La Gazette

Octobre 2023 N°24

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



LA GAZETTE
FÊTE SES 2 ANS



SOMMAIRE

EDITO

Bruno TERRIN

3

ARTICLES

La Gazette en 2 ans

Par la rédaction

4

Un dock flottant De Marseille à Dunkerque

Source : archives-maritimes.blogspot.com

5-9

PORTRAIT

Nos autrices, nos auteurs

10

Trombinoscope

11-12

ACTUALITÉS

De 29 à 15°C : qu'est-ce que l'«upwelling» ?

13

Manifestation contre un projet de coffre d'amarrage pour yachts à Ajaccio

13

RECETTE

La caponata

14

SOUTENIR LA NAVALE

15

LE GRIFFON

16

LA GAZETTE SOUFFLE SES 2 BOUGIES - UNE ODYSSEE MÉDITERRANÉENNE

Chers lecteurs, chères lectrices, chères et chers amis.

C'est avec une immense fierté et un sentiment d'accomplissement que **nous célébrons le deuxième anniversaire de La Gazette, une aventure passionnante.**

En deux courtes années, votre web magazine mensuel a parcouru un long chemin, évoluant, s'adaptant et **se transformant pour mieux refléter l'âme et la richesse du patrimoine maritime en Méditerranée.**

Lorsque nous avons lancé La Gazette, nous avions une vision claire en tête : **partager avec vous les trésors culturels, le passé riche en Histoire, le présent vivant et le futur prometteur de cette zone exceptionnelle.**

Au fil des mois, nous avons exploré notre mare Nostrum, découvrant des récits fascinants, des traditions ancestrales et des joyaux cachés.

Nous avons eu **le plaisir de collaborer avec de nombreux auteurs**, qui nous ont permis de proposer un contenu de qualité. Nous les remercions chaleureusement pour leur contribution.

Aujourd'hui, nous sommes fiers de ce que nous avons accompli. **Nous avons réussi à toucher un large public, nous avons contribué à mieux faire connaître le patrimoine maritime de la Méditerranée.** Ce patrimoine maritime est un patrimoine vivant, qui se transmet de génération en génération, il est précieux, il faut protéger et valoriser.

Au départ, notre format était volumineux, avec plus d'une cinquantaine de pages, remplies d'articles détaillés, de rubriques amusantes et de recettes méditerranéennes.



Cependant, pour mieux nous adapter à vos besoins, suivre vos conseils, nous avons réduit la taille de votre web magazine à une douzaine de pages, nous concentrant sur l'essentiel tout en continuant à capturer l'essence de la Méditerranée.

Alors que nous entamons notre troisième année, **nous sommes ravis d'annoncer l'ajout d'une nouvelle rubrique, «Portraits», qui mettra en lumière les personnages qui ont marqué la Méditerranée d'hier, d'aujourd'hui** et marqueront celle de demain.

Cette rubrique sera le reflet des personnes, leurs métiers, leurs histoires, qui font vibrer notre grande région.

Et n'oublions pas **nos numéros hors-séries, qui sont et seront diffusés** pour plonger encore plus profondément dans les sujets qui nous passionnent.

Tout au long de cette odysée méditerranéenne, nous avons été soutenus par votre intérêt pour La Gazette. C'est grâce à vous que nous avons continué à grandir, à évoluer et à explorer. **Vous êtes notre boussole, nous vous en sommes profondément reconnaissants.**

Alors, en ce deuxième anniversaire de La Gazette, nous vous invitons à poursuivre ensemble cette aventure.

Nous mettrons tout en oeuvre pour continuer à vous émerveiller, vous surprendre, à vous informer avec notre vision de la Méditerranée.

**MERCI DE VOTRE FIDÉLITÉ, VOTRE SOUTIEN
ET QUE L'ODYSSEE SE POURSUIVE !**

LA GAZETTE EN 2 ANS

EN DEUX ANS, CE SONT 634 PAGES QUI ONT ÉTÉ ÉTÉ ÉCRITES, DONT 31 EN HORS SÉRIE, SUR LA VENUE DU PAPE FRANÇOIS.

Une grande diversité d'articles, éclectiques, ont été écrits :

- **CULTURELS, HISTORIQUES** : le Grand St Antoine, les corsaires salétins, les vieux gréements, les cités englouties, les épaves sous-marines, la naissance du Port de Marseille, le port d'Arles ...
- **MÉTIERS** : l'industrie navale, les services portuaires, maritimes, la construction de la barquette marseillaise, le matelotage, les mariniers ...
- **ÉCONOMIQUES** : le canal de Suez, le transport du gaz liquéfié, les câbles sous-marins ...
- **SCIENTIFIQUES, ENVIRONNEMENTAUX** : les prairies de la mer (les posidonies), l'étang de Berre (mer intérieure)
- **CULINAIRES** : la cuisine en Méditerranée, les produits, les recettes...
- **DIVERS** : les dictons, les actualités...

Au travers de La Gazette, nous avons voulu valoriser le Patrimoine Maritime en Méditerranée, reçu de nos Anciens, trop méconnu. Cet héritage matériel, immatériel, issu du carrefour entre l'Asie, l'Afrique et l'Europe, est en perpétuel mouvement.

La Méditerranée, berceau de civilisations, source d'innovations, génératrice de personnages illustres, est aussi une mer de convoitises, une terre de conflits.

Il est fragile, nous devons la protéger.

Les 12 premiers numéros ont été déclinés, pour les articles principaux, au travers de 3 rubriques :

- Le Patrimoine Culturel en lien avec le Passé,
- Le Patrimoine Vivant avec le Présent et enfin,
- Le Patrimoine des Savoirs avec le Futur.

Suite à vos conseils, nous avons réduit les articles principaux à deux et gardé les deux rubriques, sur les actualités et les recettes.

Une nouvelle rubrique « Portraits » fait son apparition : personnages illustres, contemporains, historiens, chefs d'entreprise, scientifiques, chercheurs, citoyens ...

Nous vous remercions pour votre fidélité.



UN DOCK FLOTTANT DE MARSEILLE A DUNKERQUE

EN 1962, LA CHAMBRE DE COMMERCE DE DUNKERQUE ACHÈTE À CELLE DE MARSEILLE UN DOCK FLOTTANT DE 217 MÈTRES DE LONG SUR 40 MÈTRES DE LARGE et pouvant supporter des navires de 20 000 tonnes. Le port de Dunkerque a un besoin urgent de ce dock pour la réparation navale et le carénage. Toutefois, il y a deux impératifs pour le faire entrer dans les bassins: du beau temps et une grande marée. En effet, le dock doit passer par une écluse moins large que lui de quelques mètres ! La manœuvre prévue est la suivante : avec la grande marée de juin, l'écluse sera à ras bord; on inclinera le dock de 20 degrés par ballastage et ainsi le côté émergé passera au-dessus de la berge de l'écluse. Un système de pneus est prévu pour empêcher tout contact de la tôle du dock avec le bord de l'écluse; enfin, des remorqueurs portuaires sont prévus pour le déhaler. **Il est donc indispensable de faire remorquer le dock dans les plus brefs délais et d'arriver à temps.**

La Société de remorquage et de sauvetage du Nord, qui a décroché le contrat, fait appareiller de Dunkerque début avril les remorqueurs de haute mer Jean Bart et Hardi. Pour Jean Le Glatin, capitaine du Jean Bart, ce dock flottant est une vieille connaissance: il l'a déjà remorqué de Kiel à Marseille en 1957 avec l'aide de l'Abeille 26. **Le voyage s'était effectué en 17 jours, à une vitesse moyenne de 7,5 nœuds, par beau temps.**



Le remorqueur de haute mer et de sauvetage Jean Bart, mis en service en 1956. Longueur : 53 mètres, deux moteurs totalisant 3 500 CV, une seule hélice. Sa vitesse est de 16 nœuds et sa traction de 32 tonnes. Équipage de 27 hommes



Le spectaculaire passage dans les jetées de Dunkerque, à l'issue d'un voyage qui se révélera mouvementé.

Les remorqueurs arrivent le 12 avril à Marseille et, avec le concours de l'équipage du dock, composé de onze hommes, sous les ordres du capitaine Nilho, préparent le gréement pour le remorquage.

Le samedi 14 avril au matin, tout est prêt pour l'appareillage : les deux remorqueurs et le dock ont fait leur plein de gas-oil, d'eau douce, de vivres frais avec en plus une petite réserve de tabac et quelques bouteilles de rhum et de pastis. Les trois capitaines jettent un dernier coup d'œil sur les systèmes de remorquage, le saisissage des deux grues sur le radier, le bon fonctionnement des feux de navigation. Les prévisions météo ne sont pas bonnes du tout : vent de Noroît force 8 à 9 pour la journée et la nuit. Pas question donc de partir. Le départ est remis au lendemain, qui ne s'avère guère plus favorable à un appareillage.

Le lundi 16 avril au matin, le temps observé localement est au beau et la météo annonce un vent de Nord-Est à Est 10 à 20 nœuds, avec toutefois un renforcement probable par l'Est, mais pas d'avis de coup de vent. **Le départ est donc décidé d'un commun accord.** Les remorques sont connectées sur l'avant du dock et, à 10 heures, le convoi quitte le port de Marseille, aidé par deux remorqueurs portuaires.

UN DOCK FLOTTANT DE MARSEILLE A DUNKERQUE

Une fois les jetées franchies, le Jean Bart et le Hardi filent leurs remorques progressivement en tenant compte des fonds et les établissent finalement à 630 mètres. Le ciel est beau, la mer peu agitée, une brise modérée souffle du secteur Est. **Le cap est mis sur Gibraltar en augmentant progressivement l'allure.** Tout va bien pour le moment mais **les capitaines Le Glatin et Becuwe ne se font aucune illusion : ils ont tous deux suffisamment de métier pour savoir que le remorquage d'un pareil engin flottant sur une distance de 1 980 milles ne sera pas une partie de plaisir.**

POUR L'ÉQUIPAGE DU DOCK, LA TRAVERSÉE SERA PÉNIBLE ÉGALEMENT. LES HOMMES LE SAVENT CAR ILS N'EN SONT PAS À LEUR PREMIER CONVOYAGE. TOUT A ÉTÉ PRÉVU POUR LE VOYAGE, MAIS LES LOCAUX QUI DOIVENT LES ABRITER SONT EXIGUS ET MANQUENT DE CONFORT.

A LA DÉRIVE DANS LE MAUVAIS TEMPS

Les trois équipages, attentifs à tout signe annonciateur de mauvais temps, ne peuvent que constater **un renforcement du vent qui atteint force 6 à 7 de Sud-Est en fin d'après-midi.** La mer se creuse en devenant très forte, le tangage violent fatigue les remorques. Le dock embarde, loffe et se stabilise enfin à environ 45 degrés de la route des remorqueurs qui se mettent à la cape pour étaler le coup de vent.

En début de soirée, le vent atteint force 8 à 9. La mer devenant très dure, les remorqueurs éprouvent beaucoup de difficultés à se maintenir à la cape. Le convoi fatigue énormément. Et, dans un coup de tangage plus fort que les autres, **les deux bosses qui maintiennent la remorque du Jean Bart dans l'axe à l'arrière cassent,** libérant la remorque qui fouette en venant par le travers tribord. Le remorqueur prend une gîte accentuée et la remorque casse à la sortie du treuil.

Le Hardi reste donc seul sous remorque, mais pour lui, qui est presque deux fois moins puissant que le Jean Bart, c'est une mission impossible dans de telles conditions de mer, d'autant plus que le dock se trouve maintenant déséquilibré. Et **malgré toutes les précautions prises par le capitaine Becuwe, la remorque casse une demi-heure plus tard, à 15 milles dans le Suroît du Planier.** Le dock part à la dérive vers la côte, poussé par des vents de Sud-Est force 7 à 8. Le Jean Bart signale aussitôt à Marseille-Radio la situation critique du convoi et diffuse un avis de sécurité pour les navires dans les parages. **Les autorités maritimes s'inquiètent** et proposent de faire sortir un canot de sauvetage pour récupérer l'équipage du dock au cas où ce dernier viendrait à s'échouer. **Mais le capitaine Le Glatin, chef du convoi, décline l'aide proposée, estimant avoir toujours la situation en mains.**

Pendant ce temps, sur les deux remorqueurs, **les équipages s'activent et prennent toutes dispositions pour essayer de passer une autre remorque.**



UN DOCK FLOTTANT DE MARSEILLE A DUNKERQUE

Il fait nuit. **Les hommes travaillent sur le pont arrière faiblement éclairé, dans l'eau jusqu'au ventre.** Sous les paquets de mer, ils s'accrochent d'une main à tout ce qu'ils trouvent de solide tandis que de l'autre ils tiennent fermement une bosse, une manille, un marteau ou parfois même un collègue qui n'a pas vu le paquet de mer arriver. **Dans ce genre de situation, il ne faut jamais oublier le vieux dicton: « Une main pour soi, une main pour l'armateur. »** Sur le dock, les hommes travaillent également dans les pires conditions, manquant d'être emportés par les paquets de mer qui balaient le radier.

A une heure du matin, le mardi 17 avril, le Hardi se présente à toucher le dock et réussit à passer une remorque. Mais hélas, elle casse une demi-heure après. Les conditions de mer et l'obscurité rendant dangereuse toute autre tentative, les trois capitaines décident de ne plus prendre de risques inutiles.

Les deux remorqueurs restent donc toute la nuit à proximité du dock qui dérive vers Sète à la vitesse de trois nœuds. Sur le dock, l'équipage ne s'inquiète pas outre mesure, la côte est encore loin, les collègues sont à côté et demain il fera jour. Pour le moment, ils se battent avec la fumée qui se dégage de leur - poêle-fourneau - et que le vent rabat à l'intérieur, les faisant tousser et pleurer. Impossible de tenir dans les locaux ! Ils font finalement sauter un panneau pour évacuer la fumée. Tant pis pour les courants d'air.

Au lever du jour, le capitaine Le Glatin tente une manœuvre pour essayer de prendre à l'avant du dock une remorque de secours, et se présente à toucher l'arrière du Jean Bart. La manœuvre est délicate, le risque de collision permanent, mais c'est la seule solution. Du dock, les hommes voient, dans les coups de tangage, l'arrière du Jean Bart lever à la lame, l'hélice sortir de l'eau et battre l'air... **Tous, d'un bord comme de l'autre, courent des risques. Ils le savent bien et, dans une telle situation, ils font entière confiance à leur capitaine, dont ils connaissent les qualités de marin et de manœuvrier.** Au bout d'une heure d'efforts, la remorque est prise.

Il est 8 heures du matin. Par sécurité, le chef de convoi demande aux autorités maritimes de faire

sortir le canot de sauvetage de Sète pour récupérer éventuellement l'équipage du dock. Une demi-heure plus tard, la remorque du Jean Bart casse au portage sur le dock qui se trouve à nouveau à la dérive. Pendant que sur le remorqueur l'équipage



Le remorqueur de port et de haute mer *Hardi*, mis en service en 1959. Longueur : 30 mètres, deux moteurs totalisant 2 730 CV, une seule hélice. Sa vitesse est de 14 nœuds et sa traction de 30 tonnes. Équipage de 17 hommes.

s'active à remonter la remorque cassée et à en préparer une autre, le Hardi tente sa chance et réussit à passer une remorque qui casse à son tour au bout d'une vingtaine de minutes. Peu de temps après, les deux remorqueurs, l'un après l'autre, tentent une fois de plus de reprendre le dock. Ils y parviennent alors que le convoi est à quatre milles des jetées de Sète !

Le temps est toujours aussi mauvais et, à l'approche des petits fonds, la mer se creuse un peu plus en devenant courte et hachée. **Malgré leurs efforts, les remorqueurs n'étaient pas la dérive du dock, qui les entraîne lentement vers la côte.** Sur ce dernier, **l'équipage, qui jusque-là ne s'était pas alarmé, commence à s'inquiéter** et fait savoir au Jean Bart qu'un fil d'acier de leur patte d'oie est cassé et que la bitte d'amarrage de la remorque du Hardi est en train de s'arracher. Tiendra, tiendra pas ? Le fourneau qui sert en même temps à cuisiner et à chauffer les locaux, lui, n'a pas tenu et s'est éteint pour de bon. D'ailleurs, personne n'a le temps de s'en occuper et il y a longtemps que le cuisinier a laissé tomber ses casseroles pour aller donner un coup de main aux copains. Et la série continue : le groupe électrogène, qui fournit l'électricité du bord, est noyé par un paquet de mer.

LES VOILÀ Désormais sans lumière et sans
la possibilité de se réchauffer un peu en
mangeant ou en buvant chaud.
Pourtant ce ne serait pas un luxe,
car ils sont trempés de la tête aux pieds.

UN DOCK FLOTTANT DE MARSEILLE A DUNKERQUE

Seul réconfort, le Hardi a réussi à leur passer une bouteille de rhum et une de whisky. A défaut de café, on fera avec ! **Il est maintenant 19 heures. Le remorqueur de haute mer Phocéén appareille de Marseille et fait route sur le convoi pour l'assister.**

DANS LA NUIT DU 17 AU 18 AVRIL, LE TEMPS ET L'ÉTAT DE LA MER NE S'AMÉLIORENT GUÈRE ET, À UNE HEURE TRENTE DU MATIN, LA REMORQUE DU JEAN BART, QUI A BEAUCOUP SOUFFERT DEPUIS LA VEILLE, REND L'ÂME. LE HARDI RESTE DONC SEUL SOUS REMORQUE ET IL NE PEUT EMPÊCHER LE DOCK DE DÉRIVER.

Le Phocéén arrive peu après sur les lieux mais son capitaine estime que les conditions météo sont trop mauvaises pour tenter un passage de remorque de nuit, et préfère rester en sécurité à proximité du convoi.

Enfin, dans le milieu de la nuit, le vent mollit et passe au Suroît force 3 à 5. C'est le fameux « trou » que tout capitaine de remorqueur espère des jours durant, et dont il faut tirer parti le plus vite possible.

Le capitaine du Jean Bart, qui n'est pas un novice, décide de faire route sur Marseille une fois qu'il aura passé une nouvelle remorque. Si en cours de route les ennuis recommencent, le Phocéén pourra les assister. **Le vent ayant mollit et l'état de la mer s'étant bien amélioré, le Hardi étale désormais la dérive du dock. Le Jean Bart en profite pour passer une nouvelle remorque.** Il était temps. Le convoi se trouvait à moins de trois miles de la côte sétoise et l'équipage du dock était prêt à mouiller en dernier recours les deux ancres.

Le cap est aussitôt mis sur Marseille. Le temps est à grains, le vent fraîchit d'Est Sud-Est force 5 à 7 et la mer devient assez forte. Malgré tout, **le convoi arrive dans la soirée en rade de Marseille**



Le remorqueur de haute mer et de sauvetage Jean Bart, mis en service en 1956.

mais, à cause de la forte houle résiduelle et de la nuit qui tombe rapidement, **les autorités portuaires refusent l'entrée du dock et le chef de convoi décide de mouiller sur rade pour passer la nuit.**

« UNE UTILE MISE AU POINT »

Enfin, le lendemain au petit matin, dans le calme qui succède à la tempête, le convoi pénètre dans le port, aidé par des remorqueurs marseillais. Le dock retrouve sa place à quai. Les deux remorqueurs s'amarrent à proximité. **La tempête a laissé de profondes marques à l'avant du dock :** le tablier a pratiquement disparu et les quelques lambeaux de tôle qui subsistent encore témoignent de la violence de la mer. **Mais si le dock a été éprouvé, les trois équipages portent aussi sur eux les traces de trois jours de lutte avec les éléments ,** les traits sont tirés, la barbe, les casquettes, les vêtements sont blancs de sel, les yeux rouges d'insomnie. Ils font pitié mais, **maintenant qu'ils sont à quai, ils vont pouvoir aller se reposer et dormir... Malheureusement non. C'est toujours dans ces cas-là que tout le monde vous tombe dessus :** la douane, l'agent, l'expert maritime, le représentant des assureurs, des gens qui ont passé de bonnes nuits bien au chaud dans des lits qui ne bougent pas. **L'équipage doit mettre de l'ordre à bord et faire l'inventaire des dégâts.** Enfin, lorsqu'on est libre, on se couche en espérant sombrer immédiatement dans le sommeil. Mais l'énervement est tel que pendant des heures on tourne et on vire dans la couchette avant de trouver le repos.

UN DOCK FLOTTANT DE MARSEILLE A DUNKERQUE

Le lendemain, les trois équipages font la Une des journaux marseillais, de la radio et de la télévision locale. Les articles sont très élogieux et mettent en relief les efforts et le courage des hommes. Toutefois, on relève un article paru au lendemain de cette odyssee.

« La Méditerranée a procédé à une mise au point.

A l'intention sans doute des amateurs d'idées toutes faites et des propagateurs de bobards faciles, la Méditerranée vient de faire une utile mise au point. La météo n'était peut-être pas très bonne mais, tant qu'on était dans le ' lac du Midi ', il n'y avait pas à s'inquiéter. Quand on aurait doublé Gibraltar, 'le cap Horn des Marseillais', cela serait différent évidemment, et il faudrait ouvrir l'œil. Mais le lac n'a pas attendu. »

Suit le récit des événements de mer. Puis :

« Nos camarades du Nord ont mené une dure bagarre et ils s'en sont bien tirés. Maintenant que le danger est passé, qu'ils nous permettent de les remercier d'un sourire. Quelque part dans les bureaux de Paris il a été décrété que le remorquage de haute mer en Méditerranée n'était qu'un enfantillage auprès du remorquage dans l'Atlantique. Le test qui vient d'être fait avec le concours de mangeurs d'océan de valeur certaine semblerait démontrer une fois de plus que les jugements portés à distance sur la Méditerranée sont trop souvent erronés, partiels et hâtifs ! . »

Le convoi appareille le 6 mai 1962 au matin, après une remise en état du dock flottant. Les systèmes de remorquage ont été renforcés et le remorqueur Robuste, de la même société, escorte le convoi pour l'assister en cas de besoin.

Jusqu'à Gibraltar, la Méditerranée n'ayant pas fait cette fois de « mise au point », tout se passe bien. Mais en Atlantique, le mauvais temps contraint le convoi à se mettre à l'abri une première fois en baie de Lagos dans l'Est du cap Saint-Vincent puis en baie de Vigo. **Enfin, le convoi arrive en vue de Dunkerque après trois semaines de mer.**



Lithographie originale gravée par Raffaelli.

POUR LES DEUX ANS DE LA GAZETTE NOUS AVONS VOULU REMERCIER CELLES ET CEUX QUI ONT ÉCRIT DANS LA GAZETTE. HONNEUR AUX AUTRICES PAR QUI NOUS COMMENÇONS :

BONHOMME Marine
BOUHRARA Hedia
FERCHOUCH Yasmina
GERENTE Isabelle
HÉRIARD-DUBREUIL Elisabeth
MEISTERTZHEIM Anne-Leila
MONCORGE Marie-Joséphine
QUAINI Danièle
REINERT Magali
SIVAZLIAN Muriel
Continuons par les auteurs
AUBRY DE LA NOË Félix
BALAMBO Mohammed Amine
BAZILE Pascal
BEVERINI Jean-Noël
BOUDJERRA Kader
BOURHIS Michel
BOUZOUBAA Abdelfattah
CHAKRA Gabriel
CHRISTIAEN Daniel
CONCHY Gilles
COULOMB Alain
DUCLAUD Jean-Yves
EL KHAYAT Mustapha
ELNE Bernard
FASBENDER Bernard
FAVRE Christian Guy
FERRAND Jacques
GACHOT Gérard
GOURY Michel
HOCQUET Jean-Claude
KAEMMERLEN Christian
LACANAUD Antony
LAGET Yves
LARANÉ André
LARY de FORTUNÉ Jean
LE DREFF Jean-Yves
LLORCA William
LONG Luc
MAZZELLA Richard
MERCIER Pierre
ORTOLAN Pierre
PALLANCA Claude
PARIS Alain
PAUL Fabrice
PÉNA Marc
PONS Thierry
RAMOGNINO Jean-Luc
REBOUL Jean-Baptiste
RIGAUD Jean-Philippe
SEGUIN Guy
THIBEAU André
THOMANN Philippe
TRÉDÉ André
ZARKA Benjamin

PORTRAITS : TROMBINOSCOPE DES VISITEURS DE L'EXPO



PORTRAITS : TROMBINOSCOPE DES VISITEURS DE L'EXPO



ACTUALITÉS

DE 29 À 15°C :
QU'EST-CE QUE L'»UPWELLING» ?



En quelques jours, les eaux de la Méditerranée ont perdu près de 15 degrés. Fin juillet, la mer avait battu son record de chaleur journalier, avec une température médiane de 28,71°C, comme l'avait annoncé l'Institut des sciences de la mer (ICM) de Barcelone.

Comment expliquer ce changement brutal ? Le responsable est connu des habitués de la Méditerranée : l'»upwelling». Ce phénomène s'explique par l'éloignement des eaux chaudes du littoral vers le large, à cause d'un fort mistral depuis la terre. Ce courant d'air fait remonter l'eau froide située en profondeur, tout en éloignant l'eau chaude, ce qui entraîne un brusque refroidissement de la température de l'eau. Par conséquent, plus le vent est fort, plus le phénomène est important et l'eau froide.

Le golfe du Lion est particulièrement exposé à l'»upwelling», en raison du mistral et de la tramontane. Et l'effet est immédiat : l'eau peut perdre 4 à 5 degrés en seulement quelques heures. L'»upwelling» n'est pas associé qu'à la mer et les océans, on peut le retrouver dans les lacs. Le lac Léman y a été récemment confronté. Un fort vent a fait baisser les températures de près de 6 degrés en quelques jours.

Source : tf1info.fr1info.fr

MANIFESTATION CONTRE UN PROJET DE COFFRE D'AMARRAGE POUR YACHTS À AJACCIO

Ajaccio, 10 août 2023 (AFP) – Entre 200 personnes selon les autorités et 500 selon les organisateurs se sont rassemblés jeudi à Ajaccio pour dénoncer le projet d'installation d'un coffre d'amarrage pour yachts devant la plage.

La manifestation a eu lieu en musique et à l'appel de l'organisation Terra qui regroupe dix associations dont huit de défense de l'environnement et deux de défense de la santé.

Le projet fait l'objet d'un recours en annulation déposé devant le tribunal administratif, "mais nous espérons aujourd'hui que Monsieur le Préfet retire ce projet, devant la mobilisation de la population de cette plage emblématique", a-t-elle ajouté.

Elle a également regretté que ce projet soit financé par le "fonds vert" du gouvernement, doté de deux milliards d'euros, qui vise à aider au financement de projets des collectivités dans les domaines de la performance environnementale, de l'adaptation du territoire au changement climatique et de l'amélioration du cadre de vie.

Ces coffres éco-conçus visent à protéger la posidonie en évitant aux yachts de ravager avec leur ancre les herbiers de cette plante aquatique capable de capter 15 fois plus de CO2 que la forêt tropicale, avait fait valoir la préfecture maritime.

En juin, le préfet maritime de Méditerranée avait annoncé qu'il n'y aurait "que deux coffres sur les quatre prévus initialement" à Ajaccio.

Ces deux coffres sont situés devant la citadelle et devant le Lazaret, avait précisé Riyad Djaffar, directeur de la mer et du littoral de Corse (DMLC).

Source : marine-oceans.com





**SOUS LE SOLEIL SICILIEN,
LA CAPONATA MIJOTE LENTEMENT,
MÊLANT AUBERGINES FONDANTES,
TOMATES MÛRES, OLIVES ET CÂPRES
POUR CRÉER UNE SYMPHONIE DE
SAVEURS MÉDITERRANÉENNES.**



QUANTITÉ

10 personnes



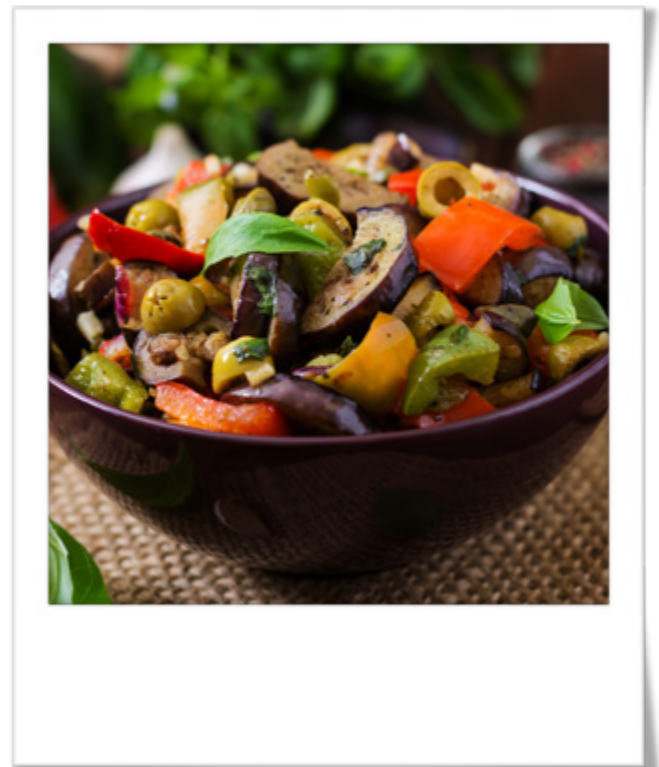
PRÉPARATION

30 mn



CUISSON

1h10



INGRÉDIENTS

- 900 grs d'aubergines
- 400 grs de céleri branche
- 400 grs d'oignons
- 600 grs de poivrons verts
- 4 gousses d'ail
- 180 grs d'olives noires
- 400 grs de tomates
- 4 cuillères à soupe de câpres
- 3 cuillères à soupe de vinaigre de vin
- huile d'olive
- sel

PRÉPARATION

- 1 - Laver les aubergines et poivrons, les tailler en cubes,
- 2 - Peler les tomates, les épépiner et les couper en dés,
- 3 - Laver le céleri, le peler, le couper en petits morceaux, Hacher l'ail et les oignons,
- 4 - Dans une grande cocote ou un faitout, faire revenir aubergines et poivrons dans de l'huile d'olive, les retirer et les égoutter.
- 5 - Dans le même faitout, mettre à dorer les oignons, ajouter de l'huile d'olive s'il y a besoin, incorporer tomates, céleri, ail, 2 morceaux de sucre, vinaigre, saler, poivrer.
- 6 - Couvrir et laisser mijoter 20', ajouter les olives et laisser mijoter 10' de plus.
- 7 - Incorporer les poivrons, aubergines, laisser cuire 30', ajouter les câpres et remettre 10' de cuisson. Laisser refroidir.
- 8 - En option décorer avec des filets d'anchois, du basilic, des pignons.



POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

La Navale, association d'intérêt général, située à Marseille, dans un lieu insolite, secret, peu connu du public conserve « **UN TRÉSOR** » : la mémoire de l'industrie navale en Provence.

LA NAVALE C'EST AUSSI :

SAUVEGARDER le Patrimoine Maritime en Méditerranée.

VALORISER un rôle oublié de la cité phocéenne : les savoir-faire, les infrastructures, les moyens et l'outillage.

CONTINUER les actions entreprises depuis quatre décennies dans un lieu magique de 420m² : visites guidées l'expo, enregistrements vidéos « Paroles Vivantes » témoignages des Anciens, ateliers pédagogiques, accès gratuit à une bibliothèque, numérisation d'archives, expositions, restaurations de maquettes, rencontres avec des scolaires, édition d'un webmagazine mensuel, gratuit, fait par les bénévoles.

PROTÉGER cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer et à supporter les frais de toutes ces actions.



COMMENT NOUS SOUTENIR ?

VOUS ÊTES :

UN PARTICULIER

UNE ENTREPRISE
UNE ASSOCIATION

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno Terrin

Le GRIFFON

SME (SOUS-MARIN D'EXPLORATION)



Griffon, sous-marin d'exploration, 1975, vue de travers tribord, 20e siècle
Carencu Lucas. © Musée national de la Marine/P.Dantec - Inv. : 2004.18.3

MISE À L'EAU : 9 février 1973

LONGUEUR : 7,80 m

LARGEUR : 2,30 m

HAUTEUR : 3,40 m

POIDS : 13 tonnes

IMMERSION : 600 m

AUTONOMIE : 6 h / 5 jours en mode survie

ÉQUIPAGE : 4 pilotes (2 officiers et 2 officiers mariners)

1140 PLONGÉES

EXPLOITANT : GISMER jusqu'en 1993


LA NAVALE

NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE
SOUTIEN POUR PRÉSERVER
LE SOUS-MARIN LE GRIFFON,
CHAQUE DON COMPTE !

