

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Les Panémones de la Perse antique sont toujours dans le vent

Sources : Prohistoire

4

Navigation par satellite une aide pour les navires à voiles

Par James Mason, Alice Larkin et Simon Bullock, The Conversation

5-6

Histoire d'eau

Par Marie-Josèphe Moncorgé

7-8

PORTRAIT

Philippe Taillez

Par la rédaction

9-10

ACTUALITÉS

Quarante régions méditerranéennes s'engagent pour l'avenir de la pêche en Méditerranée

Par Mer et Marine

11-12

RECETTE

Soupe terre-mer (Paléo)

13

SOUTENIR LA NAVALE

LE GRIFFON

14

15

Chers lecteurs, chères lectrices, chères et chers amis, la Trêve des confiseurs est une tradition qui remonte au Moyen Âge, où Louis IX, le futur Saint-Louis, va imposer ce qui existe déjà dans les faits et qu'on appelle la trêve de Dieu.

Fin 1874, les républicains, les bonapartistes, les monarchistes et les révolutionnaires se battent pour conquérir le pouvoir.

Malgré le désordre et la violence, les hommes politiques décident de mettre leurs querelles et leurs débats en sommeil.

L'Assemblée Nationale va voter, à une forte majorité, le caractère obligatoire de cette armistice politique.

Puisse cette trêve des Dieux confiseurs, apporter la Paix dans le monde.

Au nom de la rédaction, je vous souhaite d'excellentes fêtes de Noël.



Joyeuses
fêtes



QUELLE PAIX POUR LE MONDE ?

Blanche Colombe est partie
Ses blanches ailes ont noirci
Blanche Colombe est partie
Et le jour a fait place à la nuit.

Blanche Colombe est enfuie
Ailes d'hommes n'agitent que du vent
Ailes d'hommes pleurent de sang

Reviens Colombe de Paix
Reviens au rêve des enfants
Reviens dans nos sourires

Reviens et respire
Dans nos rêves vivants

Quand Ange de clarté
Reviendras-tu briller
Sur le monde ?



La nuit cessant sa ronde ?

Ronde de nuit
Colombe enfuie

Viens, viens et reviens
Et sans cesse reviens
De ton vol de Paradis
De Paradis enfui

Reviens, Colombe aux blanches ailes
Colombe au coeur si frêle

Avec en cadeau
Un rameau.



La plus faible Lumière
Qui brille au fond des nuits
Est toujours une flamme qui luit
Et resplendit

Blanche Colombe au sourire si pâle
Comme l'Ange des cathédrales
Tu pleures et tu souris
Tu pleures sur le monde



Comme page d'un livre
Qui s'écrit et délivre
L'aurore se déplie
Et sourit

Blanche Colombe enfuie
Reviens,
Enfin !



Lary de Fortuné
Marseille, le 4 janvier 2023

LES PANÉMONES DE LA PERSE ANTIQUE SONT TOUJOURS DANS LE VENT



Ensemble de panémons en Iran
(photo : Hadidehghanpour — CC BY-SA 4.0)

LES PANÉMONES SONT DES MOULINS À VENT VERTICAUX. CERTAINS DE CEUX QUI ONT VU LE JOUR, IL Y A PLUS DE MILLE ANS, DANS L'ANTIQUE PERSE SONT TOUJOURS EN ÉTAT DE MARCHÉ DANS L'IRAN D'AUJOURD'HUI.

Les panémons sont des moulins à vent verticaux.

Certains de ceux qui ont vu le jour, il y a plus de mille ans, dans l'antique Perse sont toujours en état de marche dans l'Iran d'aujourd'hui. Ils captent l'énergie éolienne de façon différente des moulins à vent horizontaux que l'on trouve dans d'autres régions du monde. Leurs pales tournent autour d'un axe vertical, tandis que les moulins à vent horizontaux ont des pales qui tournent autour d'un axe horizontal. Comme les moulins traditionnels que nous connaissons, ils sont utilisés pour moulinier le grain, pomper de l'eau ou effectuer d'autres tâches mécaniques.

Il existe plusieurs modèles de ces moulins, particulièrement adaptés aux conditions venteuses de

certaines régions de l'Iran. Les plus célèbres sont ceux de Nashtifan, un village situé dans la province de Khorasan, dans le nord de l'Iran.

Chaque moulin est composé de huit rotors comportant chacun six lames verticales. Quand les rotors tournent, poussés par le vent, ils font aussi tourner l'axe principal du moulin et sa pierre roulante attachée au fond pour moulinier le blé en farine.



Moulins de Nashtifan
(Mohammad Hossein Taghi - CC BY-SA 4.0)

Les Perses ont construit ces moulins en utilisant l'argile, la paille et le bois. La durabilité de ces anciens outils de production et leur efficacité, pendant des centaines d'années, témoignent de l'ingéniosité des artisans de l'époque. Les moulins à vent verticaux de Nashtifan sont considérés comme les plus anciens moulins à vent encore en activité au monde.



Moulins de Nashtifan

Agence de presse de la République Islamiste d'Iran (IRNA)

Source : www.prohistoire.fr

NAVIGATION PAR SATELLITE UNE AIDE POUR LES NAVIRES À VOILES



Un cargo équipé de rotors Flettner, un équivalent moderne aux voiles.

LES VOILES ET LA NAVIGATION PAR SATELLITE POURRAIENT RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME JUSQU'À UN TIERS.

Dans la vaste étendue des océans, une transformation majeure est en cours. Le transport maritime international, chargé d'une grande partie des marchandises que nous achetons, émet du dioxyde de carbone (CO₂) à peu près équivalent à l'ensemble d'un pays comme l'Allemagne.

Il est nécessaire de réduire les émissions maritimes de 34 % d'ici 2030 pour rester dans l'Accord de Paris. Comment l'industrie peut-elle atteindre son objectif à court terme ?

Apporter une nouvelle solution aux origines anciennes : les voiles.

Pas les toiles ondulantes des siècles passés, mais des systèmes de haute technologie capables d'exploiter l'énergie éolienne renouvelable pour compléter la propulsion du moteur d'un navire.

Un certain nombre de conceptions de voiles avancées attirent l'attention des entreprises maritimes. Deux concurrents comprennent les rotors Flettner, les cylindres qui tournent pour générer de la propulsion et les «ailes», qui ressemblent à des ailes d'avion et sont dérivées de conceptions utilisées dans les régates.

La propulsion éolienne permet aux navires d'utiliser moins de carburant et donc d'émettre moins de gaz à effet de serre.

La véritable opportunité de réduire les émissions du transport maritime, réside dans **la combinaison des voiles avec des itinéraires optimaux tracés par les systèmes de navigation par satellite.**

UNE VIEILLE IDÉE AVEC DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

Le routage optimisé est un concept familier, utilisé en tapant une destination dans Google Maps et en permettant à ses algorithmes de calculer le moyen le plus rapide d'arriver à destination.

Le processus est similaire pour les navires. Mais au lieu de trouver le voyage le plus rapide, le logiciel modélise les performances du navire pour calculer les itinéraires et les vitesses qui minimisent la consommation de carburant.

NAVIGATION PAR SATELLITE UNE AIDE POUR LES NAVIRES À VOILES

Avec un routage et des voiles optimisés, les navires peuvent s'écarter de leur trajectoire standard pour rechercher des vents favorables. Le navire peut parcourir une plus longue distance, mais la puissance supplémentaire gagnée par les voiles limite la consommation de carburant du navire et réduit les émissions totales sur l'ensemble du voyage. Le logiciel ne suggère que des itinéraires qui garantissent la même heure d'arrivée, en gardant le navire à son horaire d'origine.

Nous avons utilisé une simulation de modèle informatique d'un cargo avec quatre voiles, chacune plus haute que la statue du Christ Rédempteur du Brésil à 35 mètres de haut. En calculant la consommation de carburant de ce grand vraquier sur plus de 100 000 voyages sur quatre ans et couvrant 14 itinéraires de navigation dans le monde entier, **nous avons constaté que les voiles peuvent réduire les émissions annuelles de carbone d'environ 10 %.**

La véritable promesse des voiles se déroule lorsque le routage optimal est utilisé, ce qui porte les réductions annuelles d'émissions à 17 %.

Les itinéraires avec des conditions de vent idéales ont un potentiel encore plus grand. Les plus prometteurs sont généralement ceux qui sont éloignés de l'équateur, tels que les traversées transatlantiques et transpacifiques, où les vents forts peuvent remplir de grandes voiles. **En tirant parti des modèles de vent qui traversent l'océan sur ces routes, les voiles et le routage optimisé peuvent réduire les émissions annuelles de plus de 30 %.**

Prenons l'exemple du voyage entre le Royaume-Uni et les États-Unis. Un navire qui se rend à bord de ce voyage connaîtra généralement de forts vents contraires qui génèrent de la traînée et poussent le navire vers l'arrière, ce qui signifie que plus de carburant doit être brûlé pour maintenir le même élan vers l'avant. Mais en utilisant des voiles et un logiciel de routage optimisé sur cette traversée, les navires peuvent éviter ces vents contraires et se diriger vers des vents plus favorables.

Au retour, le navire ressentait généralement de forts vents de l'arrière et du côté, ce qui remplissait les voiles et poussait le navire. Grâce à un logiciel de routage optimisé, le navire peut trouver des vents encore plus forts et affiner sa direction pour que les voiles maximisent leur propulsion.

LIMITER L'AUGMENTATION DE LA TEMPÉRATURE À 1,5 DEGRÉ CELSIUS (L'ACCORD DE PARIS)

L'Organisation maritime internationale (l'agence des Nations Unies responsable de la réglementation environnementale dans le transport maritime) a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 à 30 % d'ici 2030. L'objectif de 1,5 °C de l'Accord de Paris nécessite des réductions encore plus importantes.

Nos recherches montrent que des réductions de CO₂ de cette ampleur sont possibles cette décennie en utilisant la propulsion éolienne et un routage optimisé sur des routes prometteuses. Pour y parvenir, l'industrie du transport maritime obligera à déployer les technologies et les pratiques existantes et à se concentrer uniquement sur le carburant, car le développement des carburants sans carbone prendra plus de temps.

Alors que nous poursuivons notre entrée dans le XXI^e siècle, notre recherche transmet un message clair à l'industrie du transport maritime : des réductions substantielles du carbone sont réalisables au cours de cette décennie.

Voici une vieille idée, qui intègre la technologie à la tradition, qui peut orienter le transport maritime international vers ses objectifs climatiques

HISTOIRE D'EAU

L'EAU EST INDISPENSABLE À LA VIE, ELLE FAIT PARTIE DES 4 ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE L'UNIVERS, SELON LES ANCIENS (AIR, TERRE, FEU ET EAU).

Notre corps humain est composé d'eau à 60%. Nous pouvons vivre plus de 30 ou 40 jours sans manger, si nous pouvons boire. Mais au bout de 3 jours sans boire, nous allons souffrir de déshydratation sévère puis tomber dans le coma et mourir rapidement, surtout s'il fait chaud.

L'EAU QUI PURIFIE

L'eau est symbole de purification dans les rites religieux des religions du Livre et dans l'hindouisme : baptême chrétien, mikvé ou bain rituel des Juifs, wudhû et ghusi, petites et grandes ablutions rituelles des musulmans ou bains des pèlerins hindous dans le Gange. **Dans l'Antiquité, Grecs et Romains allaient se laver aux thermes.** Ce rituel était essentiel pour une bonne hygiène corporelle, importante à l'époque. Les thermes ont été remplacés, en Occident, par les bains publics et par les hammams dans le monde musulman. Le rôle des hammams est à mettre en lien avec le rituel des ablutions dans l'islam. En revanche, en Occident, le rituel du baptême n'a pas influencé notre hygiène corporelle. L'Eglise, au contraire, au fur et à mesure de son évolution au cours des siècles, s'est de plus en plus méfiée des bains publics, réputés lieux de débauche, où les gens se lavaient, nus, sans signe de pudeur.

L'EAU QUI LAVE

À PARTIR DE LA PESTE NOIRE (1348), EN OCCIDENT, ON COMMENCE À SE MÉFIER DE L'EAU, RÉPUTÉE VECTEUR D'ÉPIDÉMIES. CETTE MÉFIANCE S'AMPLIFIE JUSQU'AU 17^E SIÈCLE, ÉPOQUE OÙ L'ON ÉVITE DE SE LAVER À L'EAU : L'EAU CHAUDE DILATE LES PORES QUI PEUVENT ÊTRE RÉCEPTIFS AUX MALADIES !



Mikvé ou bain rituel médiéval de Montpellier

Au 17^e siècle, à la cour de Louis XIV, on privilégie la toilette sèche, sans eau : on se parfume abondamment pour cacher les fortes odeurs corporelles et on s'esuie le corps avec un linge parfumé. Depuis le Moyen Age, on se lave habituellement dans sa chambre et la salle de bains est un luxe des hôtels particuliers au 19^e siècle. Elle ne se démocratise vraiment qu'après la seconde guerre mondiale. Mais, en 1954, seulement la moitié des logements français a l'eau courante.

Au 19^e siècle, on découvre l'existence des virus et bactéries pour expliquer l'origine des épidémies et de la pollution des eaux. La doctrine hygiéniste veut lutter contre les grandes épidémies ou les maladies comme la tuberculose par la prophylaxie. L'adduction d'eau systématique, les réseaux d'égouts, le traitement des eaux de consommation et des eaux usées, de meilleures règles d'hygiène sont un héritage de cet hygiénisme.

L'EAU POUR BOIRE

Dès le Néolithique, l'eau est en concurrence avec d'autres boissons : le vin, la bière. Entre Turquie, Géorgie et Iran, on commence à cultiver la vigne à partir d'environ 6000 ans av. J.-C. et l'archéologie moléculaire a permis de trouver des traces de résidus de vin dans des jarres sur plusieurs sites archéologiques : en Géorgie à Shoulaveri-Gora (VI^e millénaire), en Iran, sites de Hajji Firuz Tepe (vers 5400-5000 av. J.-C.) ou de Godin Tepe (vers 3500 à 3100 av. J.-C.).

La viticulture s'est développée ensuite dans tout le bassin méditerranéen puis jusqu'en Angleterre, en Allemagne et en Hongrie.

La bière a été inventée à la même époque : bière de riz en Chine (site de Jiahu vers 6600-6200 av. J.-C.) ou bière d'orge en Iran (Godin Tepe) ou en Haute-Egypte (Hierakonpolis à la même époque). La production de bière s'est particulièrement concentrée en dehors des régions viticoles.

Dans l'Antiquité, boire du vin ou de la bière est signe de civilisation : l'eau est la boisson des «sauvages», comme l'indique clairement, dès le 18e siècle av. J.-C., l'épopée de Gilgamesh en Mésopotamie. Enkidu, avant de devenir ami du roi d'Uruk Gilgamesh, est un berger sauvage qui vit dans la nature et boit l'eau des ruisseaux, en compagnie de ses bêtes. Il devient civilisé et citadin quand il rencontre une prostituée qui couche avec lui, l'habille, lui fait manger du pain et boire de la bière !

Les médecins de l'Antiquité comme ceux de la période médiévale (y compris les médecins musulmans) se méfient de l'eau et lui préfèrent le vin, jugé plus sain et nourrissant.. Mais ils déconseillent de boire du vin pur pour éviter l'ivresse et préfèrent l'association eau (froide et humide) et vin (chaud et sec), qui aboutit à l'équilibre, une des bases de la médecine hippocratique. Le médecin grec Galien estime par exemple que le vin est déconseillé aux enfants et recommandé aux vieillards, mais qu'il vaut mieux boire de l'eau si on a un tempérament trop chaud. Et comme les femmes sont de nature humide et froide comme l'eau, il est préférable pour elles de boire du vin pur !

Au 19e siècle, bien que la médecine s'inquiète de la montée de l'alcoolisme chez les ouvriers pauvres, issus de l'exode rural causé par la révolution industrielle (voir l'Assommoir de Zola), dans les pays de tradition viticole, le vin est toujours considéré comme une boisson nutritive.



Pasteur expliquait que le vin est la plus saine et la plus hygiénique des boissons, si bien qu'on donnera du vin aux enfants dans les cantines jusque dans les années 1950, avant que Mendès France le remplace en 1954 par un verre de lait et interdise vin, cidre et bière dans les écoles pour les enfants de moins de 14 ans en 1956 ! L'eau ne deviendra la seule boisson pour les plus de 14 ans qu'en 1981.

La consommation du vin en terre d'Islam ne s'est pas arrêtée immédiatement avec l'islamisation de certains pays méditerranéens viticoles. Il a fallu plusieurs siècles pour éradiquer cette pratique culturelle. Les pays musulmans ont souvent adopté le café et le thé, à la place du vin, à partir du 17e siècle.

Aujourd'hui, la méfiance envers l'eau persiste, pour des raisons différentes : le danger des produits chimiques a remplacé celui des microbes, les traitements au chlore pour la rendre potable lui donnent mauvais goût. La consommation d'eau du robinet a baissé au profit de l'eau en bouteille ou des eaux aromatisées et surtout des différents sodas, héritage américain et source d'obésité, de diabète et de maladies cardiovasculaires. Phénomène croissant depuis les années 1970. Mais les consignes diététiques sont claires : il faut boire 1,5 litre d'eau par jour et réduire les sodas !

PHILIPPE TAILLIEZ (1905- 2002)

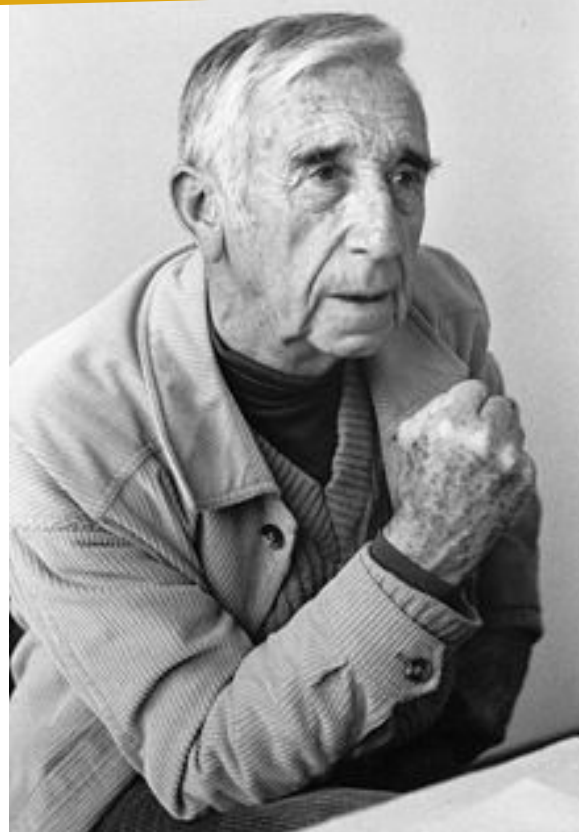
FILS ET FRÈRE D'OFFICIERS DE MARINE, IL VOIT LE JOUR LE 15 JUIN 1905, À MALO LES BAINS.

Il passe son enfance en Bretagne, où il devient un excellent nageur, passionné par la plongée en apnée.

En 1924, il intègre l'École navale à Brest. Il découvre le monde océanographique, en rencontrant **le Commandant Charcot**, célèbre pour ses explorations en Antarctique à bord du « Français », et de son « Pourquoi pas ? ». C'est une révélation.

En 1933, il embarque, pour 4 ans, sur le « Commandant Teste », il devient ensuite Officier instructeur à bord du « Condorcet » où il rencontre Jacques-Yves Cousteau, en 1937. Une amitié se lie entre les deux jeunes officiers, passionnés de chasse sous-marine. Un troisième personnage, qui partage la même passion, va les rejoindre : **Frédéric Dumas**.

En 1941, en pleine guerre, alors qu'ils sont mobilisés, ils vont mettre à profit leurs moments de repos pour tourner **le film « par dix huit mètres de fond »** qui remportera un succès éclatant au gala de l'aventure, à Paris.



*Portrait de Philippe Tailliez.
Source : Wikipedia.*



Commandant Tailliez, pionnier de la plongée sous-marine, disparu 20 ans plus tôt © Marine nationale

Le 27 novembre 1942, la Marine saborde ses navires, dont ceux où sont embarqués Tailliez et Cousteau. Ce drame va les marquer et déclencher la volonté de filmer des épaves. Visionner sous l'eau n'était possible qu'avec un scaphandre autonome.

Avec l'aide d'Émile Gagnan, ingénieur chez Air Liquide , la solution va être trouvée, avec la création d'un détendeur délivrant l'air à la demande. C'est une révolution.

Après des essais concluants, le long du rivage méditerranéen et le tournage du film « Épaves », en 1943, le Chef d'Etat-major général de la Marine donne son accord à la mise en place, dans l'arsenal de Toulon, d'une Commission d'études, dont feraient partie Tailliez, Cousteau et Dumas.

PHILIPPE TAILLIEZ (1905- 2002)



Source : alchetron.com

De ce trio nait « Les trois mousquiers de la plongée »

En 1945, cette commission est promue au grade de **Groupe de Recherches Sous-marines (GRS) sous le commandement de Philippe Tailliez**. Elle aura la charge du déminage des côtes françaises, la recherche d'épaves, la formation.

Le GRS deviendra le GERS (Groupe d'Etudes et de Recherches Sous-marines) puis plus tard le GISMER (Groupe d'Intervention Sous la Mer), qui gèrera le sous-marin d'exploration Griffon.

Philippe Tailliez participe à la construction du bathyscaphe FNRS 3, qui descendra au large de Dakar à 4050 m de profondeur. Au début des années 60, c'est son successeur, l'Archimède, qui plantera, au plus profond des mers, le pavillon de la découverte.

Il participera également à la construction de l'Aquarius, bathyscaphe révolutionnaire, à ballasts et à gaz.

Il sera le premier commandant et l'initiateur de l'École de plongée, à l'origine de l'archéologie sous-marine moderne.

Ce sera son dernier poste, après 36 ans de carrière dans la Marine, qu'il quitte en octobre 1960.

Spectateur attentif, inquiet de la dégradation de la flore et faune maritime, il devient membre du **Comité Scientifique du Parc national de Port-Cros**, de l'Institut Océanographique Paul Ricard, vice-président de la Commission extra-municipale Eco-mair à Toulon.

Père de la plongée moderne, précurseur de l'écologie maritime, humaniste, philosophe, Philippe Tailliez s'éteint le 26 septembre 2002, rejoindre un « Océan d'incertitudes ».



Cousteau & Tailliez lors du tournage du film © Source : / www.philippe.tailliez.net/memoire-d-un-mousquemer



Source : © Mer et Marine

QUARANTE RÉGIONS MÉDITERRANÉENNES S'ENGAGENT POUR L'AVENIR DE LA PÊCHE EN MÉDITERRANÉE.

Du 15 au 17 novembre, Sébastien Denaja, conseiller régional chargé de l'Europe et de la coopération internationale, représentant la présidente de Région Carole Delga, participait à la 51ème Assemblée générale et au 50ème anniversaire de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes¹ (CRPM) à Saint-Malo, afin de mobiliser les Régions européennes pour la sauvegarde de la pêche en Méditerranée.

Plus d'un an et demi après l'appel de Barcelone et la signature d'un premier accord entre l'Occitanie et la Catalogne en présence du président du Comité Régional des Pêches d'Occitanie, **40 Régions méditerranéennes ont ratifié jeudi 16 novembre une déclaration commune portant sur l'avenir de la pêche, initiée par la Région Occitanie.** Une telle mobilisation collective pour la pêche représente une première depuis l'existence de la CRPM.

Désormais, la Région Occitanie poursuit les discussions avec la CRPM pour fédérer autour de cette déclaration l'ensemble des 150 Régions membres dans la perspective de pouvoir peser davantage dans les discussions avec la Commission européenne.

« La pêche en Méditerranée souffre de ne pouvoir se moderniser. Sans un assouplissement et une révision rapide de la Politique Commune des Pêches, c'est un pan entier de l'économie bleue d'Occitanie qui pourrait disparaître dans les prochaines années. Avec une perte de 25% de la flotte chalutière en 2022, pierre angulaire de la filière, l'identité de nos territoires littoraux est déjà largement impactée. Alors que la souveraineté alimentaire et la lutte contre le changement climatique doivent concentrer tous nos efforts, **il est primordial de se mobiliser et d'emmener les Régions méditerranéennes avec nous pour dire d'une seule et même voix notre volonté de sauvegarder la pêche.**

QUARANTE RÉGIONS MÉDITERRANÉENNES S'ENGAGENT POUR L'AVENIR DE LA PÊCHE EN MÉDITERRANÉE.

La ratification de cette déclaration par 40 Régions méditerranéennes est une première étape déterminante dans la perspective des prochaines échéances européennes. Je tiens à saluer la détermination et l'engagement de Sébastien Denaja qui est parvenu à fédérer largement autour de cette ambition portée par l'Occitanie. Pêcher moins et mieux doit être l'enjeu principal de la nouvelle PCP » a notamment souligné la présidente de Région, **Carole Delga**, à l'annonce de la ratification de la déclaration commune par ces 40 Régions méditerranéennes. Le travail de lobbying impulsé et piloté par la Région Occitanie a fédéré les Régions méditerranéennes autour d'un texte commun en faveur de la révision de la Politique Commune des Pêches (PCP) qui fixe le cadre réglementaire au niveau européen et national en matière d'accompagnement de la filière et de soutien financier notamment.

L'objectif de cette mobilisation collective vise à soutenir la pêche en Méditerranée et à l'accompagner dans les mutations qu'elle doit entreprendre, comme la décarbonation et la modernisation de la flotte qui sont les deux des principaux enjeux de cette déclaration. En effet, pour la pêche chalutière notamment, segment le plus structurant de la filière pêche régionale, la PCP comporte actuellement deux freins majeurs pour la profession. D'une part, les solutions de

décarbonation existantes aujourd'hui nécessitent davantage de place sur les bateaux. Or, pour la Commission européenne, augmenter la jauge d'un bateau revient à augmenter sa capacité de pêche. Les Régions demandent donc une décorrélation entre jauge et capacité de pêche en créant une jauge spécifique décarbonation.

D'autre part, la Commission européenne considérant les chalutiers de Méditerranée comme en déséquilibre (pression de pêche supérieure à la ressource disponible), il est impossible d'apporter des financements publics nationaux ou européens à cette flottille pour la moderniser et la décarboner, alors que la décarbonation de ces derniers nécessite de profondes transformations irréalisables sans ces financements.

Aussi, il est demandé la possibilité d'accompagner financièrement la décarbonation des navires de pêche (même en déséquilibre) via la création d'un fonds spécifique.

Communiqué de la Région Occitanie, le 18/11/23

SOUPE DE LA MER ET LÉGUMES DE SAISON



UNE RECETTE RÉCONFORTANTE POUR LES JOURNÉES FROIDES D'HIVER. UN MÉLANGE DE CRUSTACÉS ET DE LÉGUMES DE SAISON, LÉGÈREMENT ÉPICÉE ET RELEVÉE. ON VOYAGE EN MÉDITERRANÉE ET ON SE RÉGALE !



QUANTITÉ

4 personnes



PRÉPARATION

20 mn



CUISSON

4h

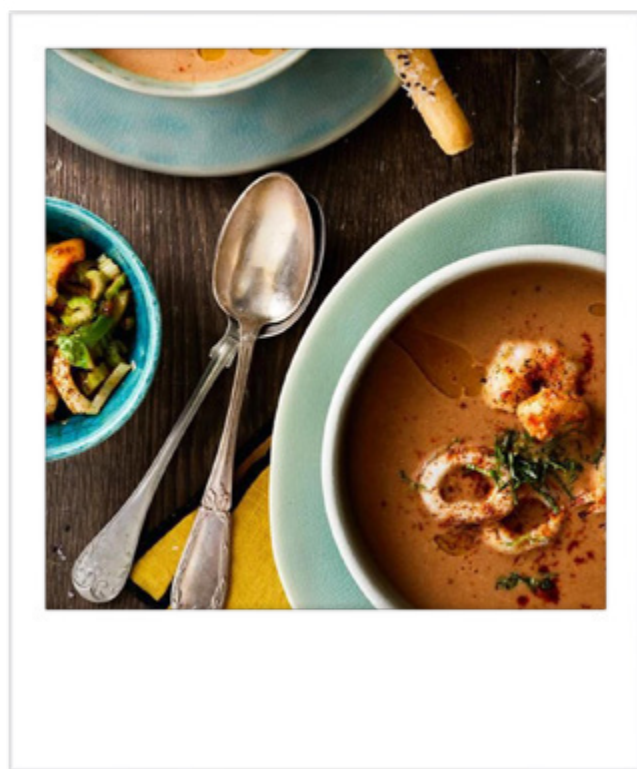


Photo : ©www.boutiquepuget.com/

INGRÉDIENTS

- 400 grs d'encornets
- 225 grs de crevettes crues décortiquées
- 2 poireaux
- 4 carottes (200-250 grs)
- Courge (800 grs -1 kg)
- 3 panais (350 grs)
- 2 céleris branche
- 4 oignons blancs moyen
- 4-5 gousses d'ail
- 1 bouquet de coriandre
- 1 citron
- 1-2 cuillères à café d'harissa ou de piment
- 2 cuillères à soupe de concentré de tomates
- 1 cuillère à soupe de cumin
- 2 sachets « riz d'or » ou safran
- Huile d'olive

PRÉPARATION

- 1 - Emincer les oignons, l'ail, les faire revenir dans l'huile d'olive.
- 2 - Ajouter le concentré de tomates, avec un verre d'eau.
- 3 - Couper en petits dés les légumes : carottes, courge, panais, les intégrer dans les oignons.
- 4 - Ciseler le céleri branche, le rajouter dans la préparation, avec 1 litre d'eau chaude
- 5 - Ajouter, l'harissa, le cumin, le « Riz d'or », couvrir, laisser cuire 20-25'.
- 6 - Ciseler la coriandre, réserver.
- 7 - Passer la préparation au mixer plongeant.
- 8 - Ajouter les encornets, les crevettes et la coriandre (en garder pour la décoration) laisser cuire 10'.
- 9 - Servir en ajoutant le jus de citron.

CONSEILS

- Les encornets, crevettes, peuvent être remplacées par du poisson blanc, des moules ou des mélanges surgelés prêts
- D'autres légumes peuvent être ajoutés : courgettes, tomates ...



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
Carenco 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 !

