

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

La flamme du Belem (VII)

Par Jean Lary de Fortuné

4-7

La flamme du Belem (Epilogue)

Par Jean Lary de Fortuné

8-9

TABARCA, la plus petite île habitée de la Méditerranée

Par Luis Sánchez Marcuccini

10-11

Le baigne de Toulon

Source par Net Marine

12-13

PORTRAIT

Fernand Braudel

Par la rédaction

14-15

ACTUALITÉS

Stratégies portuaires dans la corne de l'Afrique

Source CESM - Centre d'études stratégiques de la Marine.

16-17

Un livre à offrir aux amoureux de la mer

Par Daniel Frot

18

RECETTE

La soupe au pistou

19

LA GAZETTE

Soutenir l'Association la Navale

20

Les JO ont démarré, le Belem continue son périple, le 1^{er} août il était attendu au port de Galway, en Irlande.

Jean Lary de Fortuné termine son roman fiction sur la flamme olympique à bord de ce trois-mâts si emblématique, où il n'y avait ni galériens, ni bagnards à bord.

Ceux-ci étaient au bagne de Marseille. Après décision du ministre Colbert, sous Louis XIV, de donner le commerce au port de Marseille et le militaire au port de Toulon, les galériens ont été envoyés à Toulon, où le bagne a été créé pour répondre aux besoins en main d'œuvre de l'arsenal alors en pleine expansion. Plus de 100.000 galériens et bagnards passeront par le bagne de Toulon, qui comptait 4.305 détenus en 1836, avant sa fermeture en 1873.

Ils seront transférés en Guyane, où des camps ont été construits en 1852, sous Napoléon III. Sur 17 000 hommes envoyés à Cayenne entre 1854 et 1867, il n'y aura que 7 000 survivants.

En 1938, les bagnes sont abolis, sous l'impulsion du guyanais Gaston Monnerville, sous-secrétaire d'État aux colonies, mais restent en fonction pendant la seconde guerre mondiale; ce sont 73.000 forçats, prisonniers, qui auront été envoyés en Guyane, entre 1852 et 1945.

Le 16 août 1946, le paquebot « Athos II » accoste au port de Marseille; à son bord se trouvent les 149 premiers forçats du bagne de Cayenne, libérés et rapatriés. Le 8 août 1953 le « San Mateo » ramènera en métropole les derniers condamnés encore en cours de peine et des libérés, en tout un peu plus de 80 hommes.

En Méditerranée, la plus petite île habitée est Tabarca, située dans la province d'Alicante en Espagne. Longue de 2 kilomètres, elle a abrité des pirates barbaresques. En 2019, la population permanente était de 51 personnes.

En Afrique du Nord, au nord-ouest de la Tunisie, existe une autre île Tabarka, réputée pour ses coraux.



Fernand Braudel l'a mentionné dans ses travaux sur la Méditerranée, notamment dans son ouvrage "La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II". Cette petite île a une histoire riche et complexe qui illustre plusieurs des thèmes chers à Fernand Braudel.

Carrefour commercial et stratégique, Tabarka était un important comptoir dans les échanges des réseaux commerciaux entre l'Europe et l'Afrique du Nord, lieu d'interaction entre différentes cultures et économies, qui caractérisent la Méditerranée.

L'exploitation économique des ressources locales de l'île, est utilisée pour alimenter les économies européennes, en transformant les structures économiques locales.

Tabarka a permis à Fernand Braudel de développer sa conception de la Méditerranée comme une « économie-monde»: un espace économique autonome caractérisé par des échanges intenses et des interactions complexes. Son étude de l'île a contribué à sa vision de la Méditerranée comme un espace dynamique et interconnecté, où les influences réciproques et les échanges jouent un rôle crucial dans le développement historique.

Nous devons beaucoup à Fernand Braudel, son approche a bouleversé la notion d'historien, notamment sur la Méditerranée, où il a travaillé pendant plus de 20 ans.

Sa vision, sur les récents événements en mer Rouge et la Corne de l'Afrique, nous serait fort appréciée.

Au nom de la rédaction, je vous souhaite, à toutes et à tous, un bel été.

ÉPISODE VII

Au moment où l'éclair avait jailli de Notre-Dame-de-la-Garde, déchirant le ciel et inondant de sa lumière la cabine où se trouvaient Jeanne et Magalie, la jeune malade se redressa de sa couche, ouvrit les yeux, regarda sa mère et déclara d'une voix claire et posée :

« J'ai faim ».

Jeanne crut sur le moment ne pas comprendre la demande de sa fille.

« Que dis-tu, ma chérie ? »

« Je dis que j'ai faim. Quand passons-nous à table ? »

« Passer à table. Passer à table ! Mais oui, mais oui ; bien sûr nous allons passer à table ! »

Jeanne se leva d'un bond.

« Ne bouge pas, ma chérie, je reviens tout de suite »

Quittant la cabine, elle traversa la coursive, frappa la porte de la chambre juste en face, où le maître bosco avait déclaré se trouver.

« Oui » entendit-elle.

Le bosco était allongé sur sa bannette.

« Ma fille a faim, déclara t-elle en hâte ; monsieur, ma fille a faim »

« C'est la meilleure chose qui pouvait arriver. Votre fille, madame, est un sacré matelot ! Je vous félicite »

Puis au bout d'un instant :

« Vous dites vraiment qu'elle a faim ? »

« C'est ce qu'elle vient de me dire »

« Je vais rendre compte au Vieux ; pardon, madame, je veux dire au Commandant »

Le Commandant reçut la nouvelle en éclatant de rire et, se prenant avec force ostentation pour le capitaine Haddock :

« Mille sabords ! Une bonne nouvelle n'arrive jamais seule ; la mer s'endort et notre pucelle à bord a l'estomac qui se réveille ! Appelez-moi les deux cuistots. Je dis bien les deux. Nous allons mettre les petits plats dans les grands. Moi aussi, tonnerre de Nantes, cette petite risée m'a mis en appétit ! »



Comme pour se défouler de toute la tension qu'ils avaient embarqué en eux tout au long de ces interminables heures, les hommes éclatèrent de rire à leur tour.

... Le couvert, bien emprisonné dans son violon, avait été dressé dans le faux-pont, en arrière de l'office et du carré des maîtres. Après émotion commune, table commune. Comme des escargots après la pluie, la petite délégation de la Flamme, était sortie de son poste. Un des deux lieutenants, un maître et une poignée de gabiers restaient aux commandes du navire.

Le pacha avait invité Jeanne à prendre place à sa droite et Magalie à sa gauche. En face, Marc, le Second. Une seule consigne avait été passée aux deux maîtres-queux :

« Avec un mois de ravitaillement en cambuse, servez-nous un repas à la Lucullus. Sinon je vous condamne l'un à la petite cale et l'autre à être pendu par les ... au sommet du grand mât ».

« Qu'est-ce que cette petite cale ? » questionna Jeanne.

« LA PETITE CALE, JE NE SOUHAITE À PERSONNE DE LA CONNAÎTRE. ELLE ÉTAIT EN VIGUEUR DANS L'ANCIENNE MARINE. LA PUNITION INFLIGÉE CONSISTAIT À FICELER LE MARIN AVEC UN CORDAGE, À LE JETER À LA MER ET À LE FAIRE PASSER SOUS L'EAU D'UN BORD À L'AUTRE DE LA COQUE. »

« Mais c'est horrible ! » s'exclama Jeanne.

« Oui, vous avez raison mais c'était la vie du marin. Il fallait une obéissance sans faille aux ordres. Tout écart ou indiscipline pouvait mettre en jeu la sécurité du navire. Les matelots savaient à quoi s'en tenir. La sanction était appliquée devant tout l'équipage rassemblé sur le pont. Une équipe souquait le cordage, assez vite pour éviter que le condamné ne se noie, mais pas trop fort, sinon son corps raclait les concrétions abrasives des bernacles sur la coque ou heurtait violemment le bois de la tête »

« Mais avec votre cuisinier, vous plaisantiez, Commandant, n'est-ce pas ? »

« Bien sûr ! Je n'ai que deux cuisiniers et je ne voudrais pas les perdre ! »

... Le dîner se déroula dans une gaité à la hauteur de l'angoisse qui avait saisi les uns et les autres. Effectivement la cuisine s'était surpassée :

Aumônière grand hunier sauce Belem en entrée, suivie d'un rôti de boeuf (du Brésil naturellement) aux truffes et duo de champignons. Sur un paillason de pont spécialement tressé pour présenter les fromages : un coeur de Neufchâtel crémeux à point et un Brillat-Savarin digne du grand gastronome (même s'il n'avait pas connu ce fromage créé après sa mort). Et en dessert : un fondant aux trois cacaos qui vous dansait une samba dans la bouche en caressant vos papilles.

Subitement toutes les lumières du carré s'étaient éteintes. Alors surgissant de l'obscurité, le fondant aux trois cacaos surmonté d'une couronne de bougies avait fait son apparition.

« Bon anniversaire » s'écria le Second en regardant Jeanne.

« Mon Dieu » s'exclama t-elle.

Le Chef, c'est à dire le chef mécanicien, n'était pas le dernier à plaisanter.

Alors que, pour lui remplir son verre, on lui présentait un flacon jofflu et ambré, digne de l'Ordre Illustre des Chevaliers de Méduse et que le sieur Jean-Louis Girardin de Vauvré, intendant de la marine à Toulon en 1693 et principal créateur de l'Ordre, n'aurait pas renié, il se mit à raconter l'histoire suivante, en précisant qu'elle était toute à fait vraie : un digne magistrat avait été invité à déjeuner chez une vieille marquise. Les maîtres d'hôtel servaient à la noble assemblée un vin capiteux quand la marquise, se tournant vers l'homme de loi, lui demanda :

« Cher président, lequel préférez-vous du bourgogne ou du bordeaux ? »

« Madame, répondit l'homme de robe, c'est un procès dont j'ai tant de plaisir à visiter les pièces que j'ajourne toujours à huitaine le prononcé de mon arrêt ».

« Connaissez-vous celle-ci, demanda le lieutenant : il s'agit d'un buveur à qui on servit, au dessert, du raisin dans un repas officiel. Et savez-vous ce que l'homme répondit en repoussant les grappes de la main :

« Veuillez m'excuser mais je n'ai pas l'habitude de prendre mon vin en pilules ! »

Jeanne était aux anges ; elle revoyait sa fille heureuse et en pleine santé. Elle même riait de la conclusion de cet épisode et de ce dîner inattendu. Le Second la regardait avec de plus en plus d'insistance et s'était mis à la questionner, à vrai dire, de façon assez indiscrete, sur sa vie, ses goûts, ses activités. Jeanne éludait les questions qu'elle jugeait trop personnelles mais parlait de son métier d'historienne. Elle s'était prise aux jeux des questions :

« Demain nous serons le 8 mai et nous arriverons à Marseille ... »

« Oui, l'interrompit Marc, nous accosterons à Marseille, normalement »

« Nous accosterons, reprit-elle avec un sourire. Savez-vous quel événement s'est produit un 8 mai ? »

« Tout de même, madame, s'exclama le Commandant ; je peux même vous donner l'heure de la signature de l'acte de capitulation de l'Allemagne à Berlin : 23 H 01. Un premier acte avait été signé la veille mais sans les soviétiques ».

« Maman est une spécialiste de Jeanne d'Arc » lança Magalie pour les mettre sur la voie.

« Ah, là je donne ma langue au chat » reconnut Marc.

« Puisque vous employez cette expression, pouvez-vous me dire quelle est son origine ? »

« Non, avoua le premier lieutenant, mais je peux vous dire que de tous temps dans la marine nous aimons beaucoup les chats. Un vieux proverbe déclare d'ailleurs que les chats portent chance à ceux qui naviguent. Si dans la vieille marine, un marin venait à jeter, par je ne sais quelle folle idée, un chat à la mer... »

« On le condamnait à la petite cale » interrompit Magalie.

« Pire que cela ! On le jetait aussitôt et tout cru à la baille. Tuer un chat portait malheur ». »

« Je vous donne la réponse, poursuivit Jeanne. Au départ, au XVIIIème siècle, on ne disait pas donner sa langue au chat mais jeter sa langue au chien. Puis du chien on est passé au chat. Allez savoir pourquoi ? »

« Pour ne plus vexer les chiens ! »

« Peut-être. La langue est l'organe avec lequel on parle. Quand on ne connaît pas la réponse à une question posée, la langue n'a plus beaucoup d'importance, ni de valeur puisqu'elle n'arrive pas à trouver la réponse.

On peut la jeter, la donner au chat parce que le chat a la réputation de connaître beaucoup de choses, presque tout ».

« Si le chat sait tout, moi-même je viens d'apprendre quelque chose » conclut le lieutenant.

« Mais le 8 mai, en définitive ? » questionna Marc.

« Jeanne d'Arc à la tête de ses troupes délivre Orléans. C'est sa première grande victoire contre l'envahisseur Anglais. Orléans était ceint de 3 kilomètres de remparts et les Anglais occupaient une bastide, dite bastide des Tourelles, sur la Loire.

Jeanne intervient la veille, le 7 mai, et les repousse. En montant à l'assaut, elle reçoit une flèche anglaise en pleine épaule. Elle en pleure de douleur. Elle oint sa blessure d'huile, retire elle-même la flèche et prie. Le lendemain, après la messe quotidienne à laquelle assiste toute l'armée, genoux en terre, Jeanne repart au combat, levant haut sa bannière et boute les Anglais. C'était le 8 mai 1429. Il y aura exactement 595 ans demain. Le 8 mai est donc doublement un grand jour ».

« Merci, Jeanne ... pardon madame ». Le prénom était sorti des lèvres de Marc.

« Merci aussi, chère madame. Nous n'avons pas tous les jours de telles discussions à bord. Merci à ta maman » poursuivit le Commandant en s'adressant à Magalie. « Comment allons-nous faire pour caser, le même jour, la victoire de Jeanne d'Arc, la capitulation de l'Allemagne et l'arrivée du Belem et de sa Flamme ? »

« Nous y arriverons en chantant » déclara péremptoirement le lieutenant.

Et sans autre forme de procès, s'étant levé, il entonna « Jean-François de Nantes ». Normal pour le Belem !

**« C'EST JEAN-FRANÇOIS DE NANTES
OUÉ, OUÉ, OUÉ,
GABIER SUR LA FRINGANTE, OH MES BOUÉES
JEAN-FRANÇOIS DE NANTES ... »
TOUS LES HOMMES REPRIrent EN CHOEUR.
« DÉBARQUE EN FIN DE CAMPAGNE
FIER COMME UN ROI D'ESPAGNE
EN VRAC DEDANS SA BOURSE
IL A VINGT MOIS DE COURSE ... »
LES DEUX CUISINIERS S'ÉTAIENT JOINTS
AU CHOEUR :
« UNE MONTRE ET UNE CHAÎNE
VALANT UNE BALEINE ... »**

Le carré vibrat aux accents mâles de ces hommes, rudes par nécessité mais poètes par vocation d'âme. Marc se leva à son tour :

« Amis, épargnons à nos nobles invitées la fin de ce chant. Chantez avec moi : Naviguant dans le port de Nantes ».

LA FLAMME DU BELEM VII

« NAVIGUANT DANS LE PORT DE NANTES
OU LÀ, OU LÀ, LÀ, LÀ,
J'AI RENCONTRÉ LA PLUS CHARMANTE... »
TOUS ENTONNÈRENT :
« PIQUE LA BALEINE
JOLI BALEINIER
PIQUE LA BALEINE
ALLONS NOUS COUCHER... »

Combien de fois ce vieux carré improvisé, combien de fois ce noble bordé avaient-ils entendu ces paroles sans âge, de marins qui avaient perdu le leur, pour fusionner avec cette innombrable marée humaine qui depuis déjà des siècles sillonnait les routes des mers et des océans ?

Le soleil, malgré l'heure, riait au dehors et au dedans. Pour sûr, les dauphins devaient rire aussi et escorter l'étrave en jouant à cache-cache.

Magalie regardait tout cela avec des yeux écarquillés. Pour elle, c'était un monde nouveau, totalement inconnu. Elle était là, tout juste sortie d'un drame et la fête venait la cueillir au sortir d'une tragédie. Ce vaisseau était comme le ventre d'une mère qui protégeait de tout. Il y faisait bon ; il y faisait chaud. Il y avait des chants. Que Dante Stevenazzi n'était-il là ? Il y avait des rires, de l'humain et de l'entente. Après les périls partagés, le partage de l'amitié.

**C'ÉTAIT DONC CELA LA VIE DU MARIN ?
C'EST VRAI QUE DANS LE NOM BELEM,
SE TROUVENT LES TROIS LETTRES
« B.E.L. » BEL COMME BEAU.**

Jeanne, mue par elle ne savait quelle force, se leva aussi, se racla la gorge, regarda sa fille qui se dressa aussi de sa chaise, et toutes deux se mirent à chanter :

« PROVENÇAU, VEICI LA COUPO
QUE NOUS VÉN DI CATALAN
A-DE-RENG BEGUEN EN TROUPO
LOU VIN PUR DE NOSTE PLAN
COUPO SANTO
E VERSANTO
VU EJO A PLEN BORD
LIS EST ESTRAMBORD
E L'ENAVANS DI FORT !
... VERSE-NOUS LA POÉSIE
POUR CHANTER TOUT CE QUI VIT
CAR C'EST ELLE L'AMBROISIE
QUI TRANSFORME L'HOMME EN DIEU »

Comme par une préscience, personne n'applaudit. On n'applaudit pas la Canson de la Coupo ! Tous restaient muets et admiratifs. C'était la première fois que cet hymne était chanté à bord du trois mâts nantais, au nom de Belem !

- - -

(À suivre)



LA FLAMME DU BELEM (ÉPILOGUE)

ÉPILOGUE

Dans les jours qui suivirent, la ville pansa ses plaies, répara ses quais, nettoya ses rues, évacua les débris de toutes sortes partout accumulés.

Aucun décès n'était à déplorer ; aucun blessé grave enregistré. Mais jamais autant d'eau n'avait été vue à Marseille, hormis celle du Vieux-Port.

Pour se consoler et la contrebalancer, la consommation de la fameuse boisson anisée locale connut une envolée stupéfiante ! Les mouettes, les gabians, les perruches d'Afrique, les pigeons et tourterelles, les moineaux et oiseaux de toutes sortes revinrent des îles avec le sourire. Au bas de la Canebière, un aficionado de l'OM jurait sur la Bonne Mère, à qui voulait l'entendre, avoir vu à la fin de la tempête une colombe porteuse en son bec d'un rameau d'olivier ! À l'en croire, comme Moïse, Marseille avait été sauvée des eaux !

Compte tenu de l'invasion aquatique qui avait inondé les rues, plusieurs demandaient à la mairie d'engager une procédure de jumelage avec Venise. On retrouva des sardines dans le plan d'eau du Palais Longchamp, certainement emportées par le débordement du port. Des pêcheurs se mirent à aligner leurs lignes dans les bassins du Parc Borély pour attraper des girelles royales et des vieilles communes. Dans tous les parcs et jardins municipaux on voyait des retraités chaussés de hautes bottes en caoutchouc et transportant des filets à papillons, non pour chasser les lépidoptères, mais en guise d'épuisettes avec l'espoir de cueillir des truites de mer et des loups échappés de la ferme aquacole du Frioul et transportés par les flots envahissants à l'intérieur des terres, partout où quelques flaques boueuses pouvaient se trouver. Des concours s'organisaient pour récompenser les plus belles prises. Certains restaurateurs proposaient même « la bouillabaisse de l'intérieur ! ».

... De façon plus grave, les riverains des boulevards de La Corse et de La Corderie, comme ceux de la rue des Lices, surpris par la masse des débris entassés sur plusieurs mètres au pied de l'immeuble de Vinci, remarquèrent la présence de curieux blocs de pierres émergeant des gravats. Le Service régional de l'Archéologie délégua sur place quelques fonctionnaires qui constatèrent effectivement l'existence de fûts cylindriques. Études réalisées, mais cela tombait sous le sens, il s'agissait d'éléments de colonnes grecques ioniques. Les agents publics nettoyant le quai de l'hôtel de ville dont le pavement avait été généreusement secoué par la tempête n'en revenaient pas de voir des centaines de coquilles d'huitres répandues partout. Et, de temps en temps, au milieu des coquillages dont nos lointains ancêtres préhistoriques étaient friands, émergeaient des débris de poteries que les archéologues reconnurent comme des tessons de pithoi, des cols et des culs d'amphores tapissés de poix et des situles en bronze, certaines cylindriques portant encore leur anse, d'autres renflées à fond pointu et gravées d'inscriptions. La nature dans sa colère avait fait ressurgir un passé grec fondateur que la ville d'aujourd'hui se refusait à accepter.



LA FLAMME DU BELEM (ÉPILOGUE)

Version étatique et municipale d'un wokisme grand effaceur d'Histoire. Le mot « grec » était devenu un « gros mot » ; celui de « grec ancien » une insulte à la contemporanéité. Tout ce fatras n'était plus bon qu'à être jeté aux oubliettes de l'Histoire. L'Histoire, elle-même, a t-elle encore un sens ? Quant au mot « vestiges » : que n'a t-on encore réussi à l'éliminer du vocabulaire, à l'exclure de la langue, à le bannir du dictionnaire ? Comme la dépouille d'un mort, le vestige est recouvert d'un drap afin que personne ne le voit. Cadavre invisible en attente de pourrissement silencieux. N'avait-on pas foulé aux pieds une lettre de madame Jacqueline de Romilly, notre si merveilleuse helléniste, demandant la préservation et la valorisation des vestiges dits du collège Vieux-Port ? Aucune réponse n'avait même été apportée à l'académicienne porteuse de la flamme de la Grèce antique !

Qu'évoquaient aujourd'hui dans la jeunesse marseillaise les noms de Protis et de Gyptis, sans parler de celui de Samos ? Marseille ne se reconnaît plus dans ses fondateurs, raye son Passé, renie son histoire, détruit son âme. L'affiche très officielle des Jeux Olympiques supprime la Croix surmontant, depuis son élévation, le dôme des Invalides ;

Marseille supprime les vestiges de sa fondation. Qu'importe qu'elle soit la plus ancienne cité de France. « Tabula rasa » est le nouveau principe, le nouveau dogme, le nouveau précepte, la nouvelle religion justifiant toutes les destructions.

... Par ailleurs, il devenait impossible, le 8 mai au matin, de recevoir à Marseille, le Belem et sa Flamme Olympique. Ni la ville, ni les quais du Port n'étaient en état. Devant cette impossibilité, il fut décidé que le Belem ferait escale à Martigues. De là la Flamme rejoindrait, quelques jours plus tard, la cité « phocéenne » par voie de terre. Les

festivités prévues furent annulées.

La Flamme débarqua donc dans la Venise provençale. Cette modification d'escale et toute première occasion pour la Flamme de toucher le sol de France, se révélait, en réalité, fort réaliste et historique. À en croire l'archéologue Jean Chausserie-Laprée, conservateur du patrimoine, c'est là, tout près de Martigues, en effet, que le roi Nam tenait résidence en son palais et là donc que Protis rencontra l'amour de Gyptis. Et non dans la future Massalia qui ne fut accordée par le roi au beau colon grec qu'à l'issue de son mariage en guise de cadeau de noces. L'Histoire avait parlé.

Beaucoup le regrettèrent. D'autres considérèrent comme un signe ce tour de la nature qui avait empêché la Flamme Olympique d'accoster à Marseille. Une ville qui niait son Passé grec, qui rayait de la carte depuis des années tous les vestiges de ses fondateurs. Mis au jour et aussitôt enfouis et oubliés. Une telle cité méritait-elle d'accueillir la Flamme grecque ? Et ceux-là de conclure que la nature faisait bien les choses, à moins que ce ne soient ... les dieux de l'Olympe eux-mêmes ?

DERNIÈRES NOUVELLES :

La jeune Magalie, descendant la coupée du Belem, porteuse de la Flamme sous un soleil resplendissant, fut reçue à Martigues avec enthousiasme par la population et toutes les associations sportives de la ville l'honorèrent.

Quant à la Flamme, inutile d'en parler ! Elle fut élevée à la distinction de citoyenne d'honneur. Magalie en fut l'une des marraines. La cité grava un timbre pour immortaliser l'événement. Le quai où était amarré le trois mâts fut baptisé « Quai du Belem » et la place adjacente « Place de la Flamme Olympique ».

Nombreux furent les martégaux notant à la table d'un restaurant du Miroir aux oiseaux un couple d'amoureux. L'homme avait l'allure d'un beau loup de mer et la jeune femme aux longs cheveux blonds ne cessait de parler de Jeanne d'Arc, tout en lui tendant son verre.

- • -

FIN



©Daniel Frot

TABARCA, LA PLUS PETITE ÎLE HABITÉE DE LA MÉDITERRANÉE

ELLE EST AUSSI LARGE QU'UNE PISTE D'ATHLÉTISME ET LONGUE DE MOINS DE DEUX KILOMÈTRES. EN 1986, ELLE A ÉTÉ DÉCLARÉE RÉSERVE MARINE, LA PREMIÈRE EN ESPAGNE. C'EST LA PLUS PETITE ÎLE HABITÉE DE LA MÉDITERRANÉE ET, DANS LE PASSÉ, ELLE ÉTAIT UTILISÉE PAR LES PIRATES BERBÈRES COMME LIEU DE CONTREBANDE. ON PARLE DE L'ÎLE DE TABARCA, QUI APPARTIENT À LA PROVINCE D'ALICANTE ET SE TROUVE À SEULEMENT HUIT KILOMÈTRES DU PORT DE SANTA POLA, UN TRÉSOR INCONNU DE NOMBREUX ESPAGNOLS, OÙ VOUS POURREZ PROFITER DE L'HISTOIRE ET DE LA NATURE.

L'ÎLE AUX MILLE NOMS

L'un des noms sous lequel cette terre est connue est **Isla Plana**, car son altitude maximale est de **15 mètres au-dessus du niveau de la mer**. Les premiers navigateurs grecs l'appelaient Plasencia. Cependant, ce n'est pas dû - comme on pourrait le croire - à cette caractéristique. En fait, plasencia signifiait tromperie, **un nom donné en raison des nombreux rochers que les bateaux devaient affronter**. C'est précisément parmi ces rochers que l'on a retrouvé des traces du passage d'une autre civilisation dans la région : les Romains. Plus tard, au Moyen Âge et à l'époque moderne, les habitants d'Elche ont utilisé l'île comme terrain de chasse aux lapins.

Cependant, ce n'est qu'au XVIIIe siècle que Plasencia devient Nueva Tabarca en hommage à l'île tunisienne de Tabarka et devient l'établissement permanent de quelques génois, lorsque Gênes avait une forte alliance avec l'Espagne. Au XXe siècle, Nueva Tabarca a ajouté le nom de Isla de los Poetas (île des poètes) à son répertoire de noms, car au milieu du siècle, plusieurs écrivains d'Alicante, comme **Gabriel Miró**, ont voyagé le long de ses côtes, inspirés par les particularités de l'île.

Elle a également acquis le nom de Isla de San Pablo, pour un prétendu débarquement de l'apôtre. Enfin, les habitants d'Alicante l'appellent l'île de Santa Pola. **Mais pourquoi cette île tire-t-elle son nom d'un lieu d'Afrique du Nord ?** Quelle est sa relation avec les Génois ? Et avec les pirates ?

PIRATES À TABARCA

Il y a des centaines d'années, l'île est devenue un point stratégique pour les pirates barbaresques, qui utilisaient l'île comme base d'opérations pour attaquer la côte levantine. Des pirates tels que Cachiadiablo ou les frères Barberousse débarquaient régulièrement sur l'île, d'où ils se livraient également à la contrebande.

En 1534, l'un des frères Barberousse, Baba Aruj, se proclame roi d'Alger et conquiert Tunis, s'emparant ainsi d'une grande partie de l'Afrique du Nord. De là, les forces du pirate ont attaqué les côtes espagnoles, faisant d'Aruj un ennemi considérable pour le roi d'Espagne de l'époque, Charles 1er. Le monarque, en réponse, lui confisque la Tunisie.

L'AUTRE TABARCA : UNE ÎLE EN AFRIQUE DU NORD

Avec la conquête de la Tunisie, Charles 1er prend également le contrôle d'une île stratégique au nord du pays africain : **Tabarka**. Le monarque y a ensuite construit une forteresse et a loué le territoire à une famille génoise. **Cela a amené à son tour d'autres familles italiennes à Tabarka**. Là, ils ont travaillé à l'exploitation des bancs de corail. C'est ainsi que les années ont passé **jusqu'à l'arrivée du 18e siècle, lorsqu'en 1741 le roi tunisien Ali 1er a fait des habitants de l'île des esclaves**, qui ont été emmenés à Alger pour être vendus.

Heureusement, ces Génois trouveront le salut grâce à l'intervention du roi Charles III. En échange d'un paiement et du retour des prisonniers, le monarque a sauvé les esclaves.

Environ un millier ont été envoyés à Cartagena et environ 300 à Alicante. Dans le même temps, **Charles III avait fortifié l'ancienne Plasencia dans l'intention de protéger l'île contre la piraterie**. Cependant, le manque de ressources dans la région a empêché les gens d'y vivre. Ainsi, le monarque décide d'y déplacer les prisonniers débarqués à Alicante, qui sont exemptés d'impôts et de service militaire. Ils ont baptisé l'île Nueva Tabarca, en l'honneur de ce qui avait été leur maison.

TABARCA, LA PLUS PETITE ÎLE HABITÉE DE LA MÉDITERRANÉE

LES ANNÉES SUIVANTES

L'île de Santa Pola a basé son économie principalement sur deux activités : **la pêche avant, et le tourisme maintenant**. C'est au milieu du XXe siècle que Tabarca a connu son apogée. Dans les années 1950, la baisse de la qualité et de la quantité de poissons s'est accompagnée d'un déclin de la population. **L'île est entrée dans une crise qui ne pouvait être surmontée que par le tourisme**.

LES DÉLICES DE TABARCA

Malgré le boom touristique dans la région, qui attire des milliers de visiteurs chaque été, la population permanente en 2019 était de 51 personnes. Chaque année, elle diminue de plus en plus. Cependant, en été, **Tabarca se remplit de touristes qui partent d'Alicante ou du port de Santa Pola** pour passer la journée ou peut-être la nuit sur cette île méditerranéenne inconnue.

Sur l'île, qui est divisée en deux parties, les attractions touristiques sont diverses. En premier lieu, on remarque **la muraille de l'île, percée de trois imposantes portes baroques** qui accueillent le visiteur. À côté des maisons des habitants de ce petit quartier, on trouve également l'église San Pedro et San Pablo et la maison du gouverneur, aujourd'hui transformée en hôtel.

De l'autre côté de l'île, séparé de la zone habitée par un isthme, se trouve **une vaste zone de campagne où la construction est interdite depuis le milieu du XXe siècle afin de protéger la zone**. Dans cette partie de Tabarca, vous trouverez la Tour de San José (utilisée comme prison carliste au XIXe siècle), le cimetière de Tabarca et le phare.



*Des poissons nagent dans les eaux de l'île de Tabarca
©Shutterstock*

L'ÎLE DE TABARCA : UN PARADIS NATUREL

Comme nous l'avons signalé au début de l'article, **l'île de Tabarca dispose d'une réserve marine d'une grande richesse faunistique**. La posidonie recouvre le manteau marin comme une prairie, les plantes servent d'abri aux mérus, dorades, vivaneaux, mollusques... Il est même possible d'observer des tortues caouannes dans ses eaux cristallines. En surface, la présence d'oiseaux se démarque. En fait, Tabarca a été désigné comme zone de protection spéciale pour les oiseaux par l'Union européenne.

Sans aucun doute, Tabarca est un endroit où il vaut la peine de passer au moins une journée. Si vous voulez connaître la vraie Tabarca ou profiter de ses célèbres couchers de soleil, l'idéal serait de séjourner dans l'un des logements que propose l'endroit. Lorsque la nuit tombe sur l'île, il n'y a pas d'autre bruit que celui des vagues qui frappent le rivage.



LE BAGNE DE TOULON

L'UTILISATION DES CONDAMNÉS COMME RAMEURS SUR LES GALÈRES ROYALES SEMBLE REMONTER À JACQUES COEUR AU XVÈME SIÈCLE. LES GALÈRES DE FRANCE, AYANT À LEUR TÊTE UN GÉNÉRAL DES GALÈRES INDÉPENDANT DE L'AMIRAL DE FRANCE ET SERVIES PAR UN CORPS SPÉCIAL, EURENT DÈS L'ORIGINE LEUR BASE À MARSEILLE ; C'EST À MARSEILLE QUE SE TROUVÈRENT JUSQU'AU MILIEU DU XVIIIÈME SIÈCLE TOUTES LES INSTALLATIONS DU BAGNE. QUAND LES GALÈRES SÉJOURNAIENT À TOULON, LES RAMEURS RESTAIENT EN GÉNÉRAL À LEUR BORD. MAIS EN 1748, LOUIS XV DÉCRÉTA LA SUPPRESSION DU CORPS DES GALÈRES ET LE RATTACHEMENT DE CELLES-CI À LA MARINE ROYALE.

Toulon devint ainsi la base des galères qui quittèrent définitivement Marseille, dont le Bagne fut supprimé. Toulon dut dès lors loger les forçats. On le fit d'abord sur les galères auxquelles on adjoignit des vaisseaux qui prirent le nom de bagne flottants ; puis il fallut procéder à des installations à terre.

A la fin du XVIIIème siècle, on ne construisit plus de galères mais on continuait à envoyer des forçats à Toulon. Il y en avait environ 3000. Ces forçats ne faisaient plus office de rameurs ; on les employait à des travaux de force, de terrassement, de construction, dans l' Arsenal et même en ville. L'habillement des bagnards, composé d'un bonnet et d'un habit, avait une couleur différente suivant la nature et le motif de leur condamnation. Sous l'ancien Régime, ils étaient marqués au fer rouge. On encerclait un de leurs pieds d'un anneau muni d'un bout de chaîne permettant de les immobiliser. Les plus "durs" étaient enchaînés deux à deux ; le boulet au pied constituait une punition disciplinaire avec la bastonnade à coups de corde. Ces châtiments s'adoucirent progressivement.



Toulon sera la ville des galériens et des bagnards, une main d'œuvre corvéable à merci.

La nourriture qui comportait peu de viande et une ration de vin pour les travailleurs était surtout à base de légumes secs, d'où le nom de "gourgane" (en provençal : fèves) qu'ils donnaient à leurs gardes-chiourme.

L'état sanitaire n'était guère brillant, de sorte que, dès le début, on avait dû se préoccuper de loger les malades à terre et d'aménager un hôpital du Bagne. Celui-ci fut installé en 1777 dans les casernes du rempart Sud-Est de la Darse Vauban, où des constructions supplémentaires furent édifiées, adossées au rempart. Puis l'hôpital se transporta en 1797 dans un immense bâtiment de 200 mètres de long, orienté Nord-Sud, construit en 1783 le long du quai Ouest de la Vieille Darse, appelé Grand Rang. Ce bâtiment avait un vaste rez-de-chaussée voûté à trois travées ; l'hôpital occupa le 1er étage.

LE BAGNE DE TOULON

Deux tours d'angle carrées à toit pyramidal le terminaient au Nord et au Sud ; dans celle du Nord fut installée la Chapelle des Forçats. Le reste du bâtiment était occupé par les Services Administratifs.

Quant aux forçats valides, on les avait logés là où se trouvait antérieurement l'hôpital ; mais en 1814, ils furent installés dans un bâtiment Est-Ouest de 115 mètres de long, perpendiculaire à l'hôpital, bâti en 1783 sur le quai Sud-Ouest de la Vieille Darse, entre la Chaîne Vieille de la passe et le Grand Rang. Près de là se trouvait amarré un navire dit "Amiral" qui gardait la passe et tirait le coup de canon du matin et du soir.

Dés le début du Second Empire, la suppression des bagnes des ports militaires, jugés à la fois peu désirables et peu rentables, avait été envisagée mais elle ne fut effective que le jour où les bagnes de Cayenne et de Nouméa furent prêts à recevoir tous les condamnés. **C'est en 1873 que le bague de Toulon cessa d'exister.**

Ses bâtiments furent répartis entre divers services militaires, en particulier ceux de la défense du littoral ; on y vit le Centre d'Etudes de la Marine, l'Artillerie de côte, etc... Ils survécurent jusqu'en 1944 où ils subirent alors une destruction presque totale.

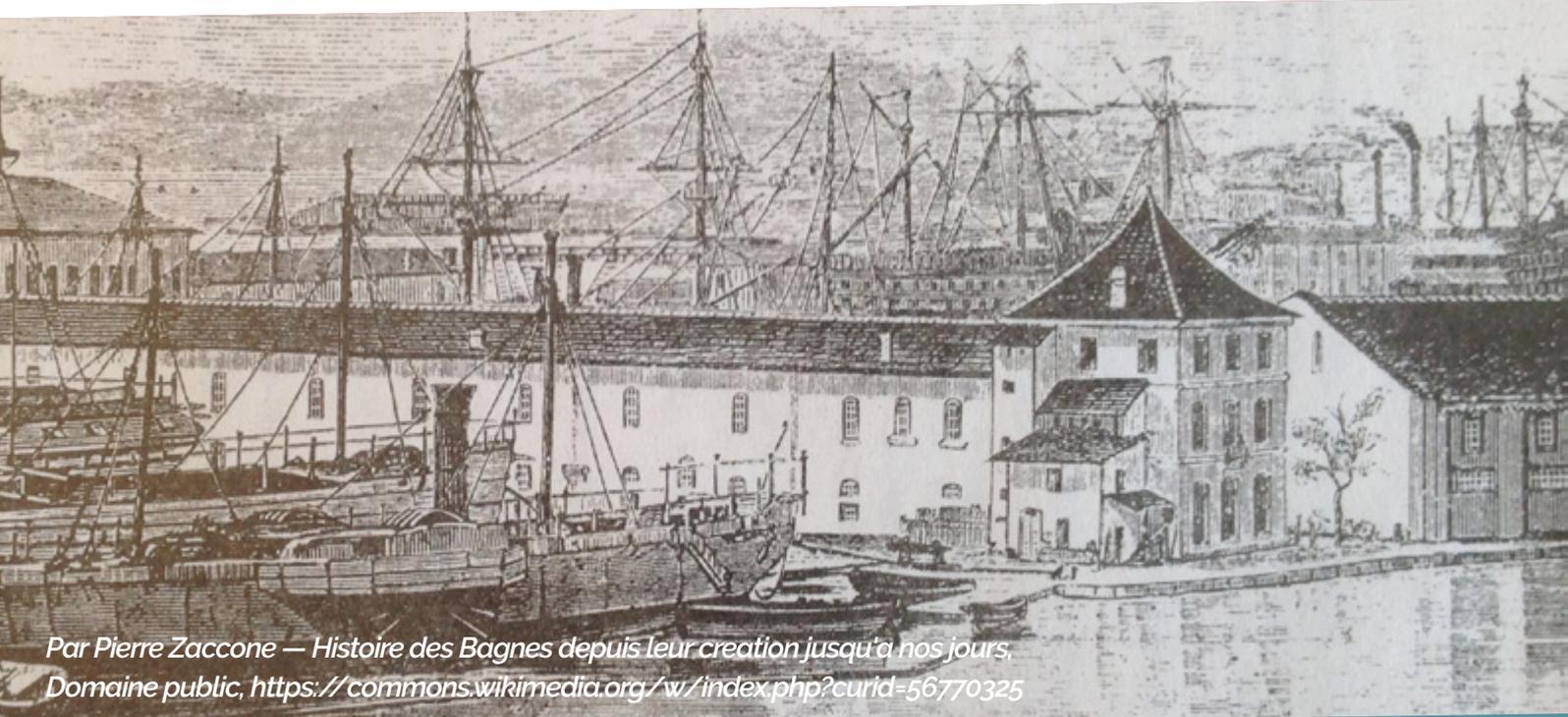
Actuellement, des locaux occupés par les bagnards, il ne subsiste qu'un bâtiment appuyé sur un fragment de l'ancien rempart sud-est de la Darse Vauban, conservé à titre de souvenir ; ce bâtiment est utilisé comme restaurant pour le personnel de l'Arsenal.

EN 1836 LE BAGNE DE TOULON COMPTAIT 4305 DÉTENUS, 1193 CONDAMNÉS À PERPÉTUITÉ, 174 À PLUS DE VINGT ANS, 382 ENTRE SEIZE ET VINGT ANS, 387 ENTRE ONZE ET QUINZE ANS, 1469 ENTRE CINQ ET DIX ANS ET 700 À MOINS DE CINQ ANS.

DE NOMBREUX BAGNARDS CÉLÈBRES Y SEJOURNÈRENT DONT VIDOCQ EN 1799 OU BIEN ENCORE L'IMPOSTEUR COIGNARD, QUANT À JEAN VALJEAN, IL NE FUT QUE LE FRUIT DE L'IMAGINATION DE VICTOR HUGO.

(Sources : plaquettes d'informations sur la visite de l'arsenal)

WWW.NETMARINE.NET/FORCES/OPERATIO/TOULON/BAGNE.HTM



Par Pierre Zaccone — Histoire des Bagnes depuis leur creation jusqu'a nos jours, Domaine public, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=56770325>

FERNAND PAUL ACHILLE BRAUDEL, NÉ LE 24 AOÛT 1902 À LUMÉVILLE-EN-ORNOIS (MEUSE) MORT LE 27 NOVEMBRE 1985 À CLUSES (HAUTE-SAVOIE), ÉTAIT UN DES PLUS IMPORTANTS HISTORIENS DU XXE SIÈCLE ET ACADÉMICIEN FRANÇAIS.

Il a profondément marqué l'historiographie, par ses travaux sur la mer Méditerranée, l'histoire du capitalisme à l'échelle des économies-mondes et l'organisation des sciences sociales.

Fernand Braudel ambitionne d'abord de devenir médecin, mais **il s'oriente vers l'histoire. Il obtient sa licence à la Sorbonne et il est reçu à l'agrégation d'histoire en 1923.**

Professeur de lycée à Constantine puis à Alger, il séjourne en Algérie jusqu'en 1932, avec une interruption en 1925-1926, pour effectuer son service militaire en Allemagne.

Cette période, en Afrique du Nord est décisive, **elle marque le début de son intérêt pour la mer Méditerranée.**

Entre 1927 et 1933, il fera de nombreux voyages : Espagne, Italie, Croatie, à Dubrovnik, où les bibliothèques et archives constitueront les documents pour sa thèse.

De 1935 à 1937, il participe à l'organisation de l'université de São Paulo, au Brésil.

L'influence de **Lucien Febvre**, qu'il rencontra sur le bateau le ramenant d'Amérique latine en 1937 et des géographes qui l'ont formé dans les années 1920, **font de Braudel un héritier direct de Paul Vidal de La Blache (1845-1918).**

Cette genèse explique le choix alors profondément novateur de **prendre pour sujet de thèse un espace : La Méditerranée.**

La collaboration entre Fernand Braudel et Lucien Febvre, devenu son directeur de recherche, en 1937, guidant son travail académique, a eu une influence significative sur les travaux de Braudel.



En 1984, à Paris. BRUNO DE MONÈS / ROGER-VIOLLET

Fernand Braudel a été impliqué dans la revue **Les Annales, fondée en 1929, par Lucien Febvre et Marc Bloch**, ce qui a renforcé son engagement dans cette nouvelle approche historique, qui mettait l'accent sur l'histoire économique, sociale, culturelle et la psychologie collective, plutôt que sur l'histoire événementielle.

C'est Lucien Febvre qui a suggéré à Fernand Braudel de changer le sujet de sa thèse de "La politique diplomatique méditerranéenne de Philippe II" à "La Méditerranée et Philippe II", **plaçant ainsi l'espace méditerranéen au centre de l'étude plutôt que le monarque.**

Sa carrière académique est interrompue par la Seconde Guerre mondiale. **Mobilisé dans l'armée en 1938, il est fait prisonnier à la suite de la capitulation française**, il est détenu en Allemagne de 1940 à 1945, d'abord à Mayence, puis à partir de 1942 à Lübeck.

C'est pendant sa captivité qu'il commence à rédiger **son œuvre majeure sur la Méditerranée**, soutenue en 1947 et publiée en 1949. Elle reste sans conteste **la grande œuvre de Braudel et un monument de l'historiographie du XXe siècle.**

« LA MÉDITERRANÉE ET LE MONDE MÉDITERRANÉEN À L'ÉPOQUE DE PHILIPPE II » RÉVOLUTIONNE L'APPROCHE HISTORIQUE DE PLUSIEURS FAÇONS :

1. Elle place la Méditerranée au centre de l'étude, plutôt que le roi Philippe II.
2. Elle introduit une nouvelle conception du temps historique, divisé en trois échelles :
 - Le temps long des structures géographiques et environnementales
 - Le temps intermédiaire des cycles économiques et sociaux
 - Le temps court des événements politiques

La vision de Fernand Braudel sur la Méditerranée était celle d'une unité géographique et historique distincte, essentielle pour comprendre les dynamiques qui s'y déroulent. Son approche régionale a permis d'intégrer plusieurs dimensions de l'analyse historique, notamment la géographie, l'économie, la sociologie et la culture.

L'importance de l'approche de Fernand Braudel sur la Méditerranée réside dans plusieurs aspects :

1. Elle a offert une compréhension intégrée et nuancée de la Méditerranée en tant qu'espace historique complexe.
2. Elle a mis en évidence les réseaux d'échanges qui traversent la Méditerranée, montrant comment cette mer était un carrefour commercial vital.
3. Elle a établi un cadre qui a influencé de nombreux historiens ultérieurs, leur permettant de construire sur ses idées tout en les adaptant aux nouvelles perspectives historiques.

L'approche de Fernand Braudel reste un point de référence incontournable pour l'étude de la Méditerranée. Son héritage continue d'influencer la manière dont les historiens abordent non seulement la Méditerranée, mais aussi d'autres régions et périodes historiques, en valorisant les interconnexions et les dynamiques à long terme.

Fernand Braudel y a non seulement investi près de vingt ans de recherches d'une ampleur inhabituelle, fruit de travaux d'archives considérables et de nombreuses lectures qu'il complétera encore

pour la réédition de 1966, mais la Méditerranée a été pour lui plus qu'un sujet, une véritable expérience, un laboratoire qui lui a permis de développer sa conception de l'histoire.

Grâce à l'impulsion de Fernand Braudel et de la revue *Les Annales*, plusieurs centres de recherche importants ont été créés :

1. **La VIe Section de l'École Pratique des Hautes Études (EPHE) :** Créée en 1947 sous l'impulsion de Lucien Febvre, avec Braudel comme secrétaire général. Cette section était dédiée aux sciences économiques et sociales. Braudel en est devenu le président en 1956.
2. **La Maison des Sciences de l'Homme (MSH) :** Fondée en 1963 par Fernand Braudel, elle visait à promouvoir la recherche interdisciplinaire en sciences humaines et sociales. La MSH est devenue un lieu important de collaboration entre chercheurs de différentes disciplines.
3. **Le Centre de Recherches Historiques (CRH) :** Créé en 1949 au sein de la VIe Section de l'EPHE, le CRH est devenu un lieu majeur de recherche historique sous la direction de Braudel.
4. **L'École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS) :** En 1975, la VIe Section de l'EPHE est devenue l'EHESS, une institution autonome dédiée à la recherche et à l'enseignement en sciences sociales. Braudel a joué un rôle clé dans cette transformation.
5. **Le Laboratoire de Démographie Historique :** Fondé en 1972 au sein de l'EHESS, ce laboratoire s'est concentré sur l'étude historique des populations, un domaine cher à l'école des *Annales*.

Ces institutions ont permis de concrétiser la vision interdisciplinaire de l'histoire promue par Fernand Braudel et *Les Annales*, en favorisant les échanges entre historiens, sociologues, anthropologues, économistes et autres spécialistes des sciences sociales.

Elles ont joué un rôle crucial dans le développement et la diffusion de nouvelles approches en histoire et en sciences sociales, non seulement en France mais aussi à l'échelle internationale.

LA CORNE DE L'AFRIQUE ET LA MER ROUGE, SITUÉES SUR LA ROUTE MARITIME EURASIATIQUE, SONT DES RÉGIONS ESSENTIELLES POUR LES ÉCHANGES MONDIAUX. MALGRÉ L'INSTABILITÉ POLITIQUE, TANT EN AFRIQUE QUE DANS LE SUD DE LA PÉNINSULE ARABIQUE, LES ACTIVITÉS MARITIMES, BIEN QU'EN BAISSÉ SENSIBLE, RESTENT ACTIVES. EN EFFET, LES PORTS REPRÉSENTENT DES POUMONS ÉCONOMIQUES ESSENTIELS POUR LES PAYS RIVERAINS ET CONTRIBUENT AU DÉSENCLAVEMENT DE LEUR ÉCONOMIES. L'ETHIOPIE EST UN CAS PARTICULIER PUISQU'ELLE EST LE GÉANT DE LA RÉGION MAIS NE DISPOSE D'AUCUN LITTORAL. EN CONSÉQUENCE, ELLE DÉVELOPPE UNE STRATÉGIE DE DÉSENCLAVEMENT AVEC LES PORTS DES PAYS LIMITROPHES.

DES PORTS RÉGIONAUX INÉGALEMENT CONNECTÉS AU COMMERCE MONDIAL

La région de la Corne de l'Afrique et de la mer Rouge est une région où la fréquentation maritime est forte du fait de la proximité du détroit de Bab el-Mandeb, reliant l'Asie à l'Europe via le canal de Suez. Elle abrite une dizaine de ports en eaux profondes. Bien que secondaires en termes d'infrastructures et de volume de marchandises, ils sont diversement insérés dans le commerce mondial. Les ports de Djibouti, de Massawa en Érythrée et de Berbera au Somaliland sont les plus modernes et les plus intégrés dans les échanges mondiaux.

Malgré la guerre civile qui sévit dans le pays, les ports yéménites d'Aden et d'Al Hudaydah, situés près du détroit de Bab-el-Mandeb, occupent aussi une place importante dans les routes commerciales. Par ailleurs, les ports de la Corne de l'Afrique ouverts sur l'océan Indien, comme ceux de la Somalie et du Kenya, ne profitent pas réellement d'une augmentation des escales de navires marchands en transit vers le cap de Bonne-Espérance, car ils ne se trouvent pas sur le trajet direct entre Malacca et l'Afrique australe.

La présence croissante de puissances étrangères, telles que les Émirats Arabes Unis, la Chine, la Turquie et la Russie dans la gestion des ports régionaux témoigne de l'importance économique et stratégique de la région. Ces puissances interviennent par la construction et la gestion de terminaux portuaires ainsi que par l'installation de bases militaires. La Chine possède une importante base militaire à Djibouti et la Turquie une à Mogadiscio, tandis que les Émirats Arabes Unis opèrent via Dubai Port World (DP World) à Assab en Érythrée, à Berbera au Somaliland et à Bossaso au Puntland en Somalie.



Cargo éthiopien amarré dans le port de Djibouti, avril 2012.

Le port de Massawa, situé au nord de l'Érythrée, est le principal port érythréen et le deuxième plus important de la Corne de l'Afrique. Il joue un rôle clé dans les importations de pétrole et les exportations minières érythréennes. Un protocole d'accord signé en 2023 avec la base navale russe de Sébastopol vise à renforcer les liens entre les deux ports. À Djibouti, le port de Doraleh est le plus grand et le plus moderne de la région. Il gère plus de 80 % des importations éthiopiennes. Cependant, un litige juridique entre DP World, appartenant aux Émirats Arabes Unis, et les autorités djiboutiennes existe suite à la résiliation unilatérale du contrat de concession en 2017.

Le Kenya dispose de deux ports stratégiques. Le port de Lamu, inauguré en 2021, qui vise à devenir un hub régional grâce au projet Lamu Port and Lamu-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET), qui prévoit des infrastructures de transport reliant Lamu au Soudan du Sud et à l'Éthiopie. Cependant, la (très) lente modernisation des infrastructures freine son développement. Le port de Mombasa, situé au sud du Kenya, est crucial pour les échanges avec le sud de l'Éthiopie.

Au Yémen, malgré les destructions causées par la guerre civile, le port d'Al Hudaydah reste opérationnel et est relié à la capitale Sanaa, contrôlée par les rebelles houthis. Les ports de Mocha et d'Aden complètent le réseau portuaire yéménite. Compte tenu de leur importance pour toutes les parties au conflit yéménite, les ports sont d'ailleurs largement épargnés par les combats.

LA STRATÉGIE DE DÉSENCLAVEMENT DE L'ETHIOPIE, MOTRICE DES DYNAMIQUES PORTUAIRES RÉGIONALES

L'Éthiopie, enclavée depuis la sécession de l'Érythrée en 1993, cherche à diversifier ses accès à la mer pour réduire sa dépendance au seul port de Djibouti, qui gère plus de 80 % de ses importations. Avec une population en forte croissance (150 millions d'habitants en 2024, 210 millions en 2050), l'Éthiopie explore des corridors alternatifs pour désenclaver son économie. Quatre corridors principaux sont envisagés pour accéder à la mer : le port de Berbera au Somaliland et les ports kényans de Lamu et de Mombasa semblent être les options privilégiées. Le corridor djiboutien reste néanmoins dominant, tandis que les tensions avec l'Érythrée et le conflit tigréen compliquent les échanges par leurs ports.

L'Éthiopie est actuellement très dépendante du port de Doraleh, à Djibouti. Cependant, la volonté de diversification éthiopienne, la faiblesse des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les conditions climatiques difficiles à Djibouti ne devraient pas permettre d'augmenter sensiblement les échanges via ce port. Les ports érythréens de Massawa et d'Assab, ce dernier étant le port d'Asmara, la capitale érythréenne, souffrent de tensions politiques et de conflits avec l'Éthiopie et les ports somaliens de Bossaso, Mogadiscio et Kismayo ne disposent pas de la volonté politique et des infrastructures nécessaires pour se développer.

Le port de Berbera au Somaliland, soutenu par les Émirats Arabes Unis, se présente donc comme une alternative crédible, avec un mémorandum d'entente signé en janvier 2024 entre l'Éthiopie et le Somaliland. Ce protocole prévoit un accès de l'Éthiopie au port de Berbera et un bail de concession de 50 ans sur 20 km de côtes pour une utilisation commerciale et militaire, en échange d'une reconnaissance officielle du Somaliland. Le projet LAPSET au Kenya offre également un potentiel important, malgré là aussi, la lente modernisation des infrastructures. Le port de Mombasa, avec des échanges déjà significatifs avec le sud de l'Éthiopie, pourrait voir son rôle renforcé.

Le Somaliland et le Kenya soutiennent la stratégie éthiopienne, voyant dans cette coopération une opportunité de moderniser leurs infrastructures portuaires. Les Émirats Arabes Unis appuient également ces efforts, notamment par le biais de DP World, qui opère à Berbera et finance le corridor reliant ce port à Addis-Abeba.

Cependant, l'Érythrée et l'Égypte, en conflit avec l'Éthiopie, critiquent ce projet, tandis que les différentes autorités somaliennes, avec lesquelles le Somaliland a fait sécession, s'y opposent.

LES PORTS DE LA MER ROUGE ET DE LA CORNE DE L'AFRIQUE ET LES TRAJETS DE DÉSENCLAVEMENT DE L'ETHIOPIE.



UN LIVRE À OFFRIR AUX AMOUREUX DE LA MER

UN NOUVEAU LIVRE PARU, UN JOLI CADEAU À OFFRIR ! UN OUVRAGE DESTINÉ AUX AMOUREUX DE LA MER :

PLONGÉES ET SCIENCES EN PROVENCE

Une histoire de l'exploration sous-marine sur les côtes des Bouches-du-Rhône et du Var.

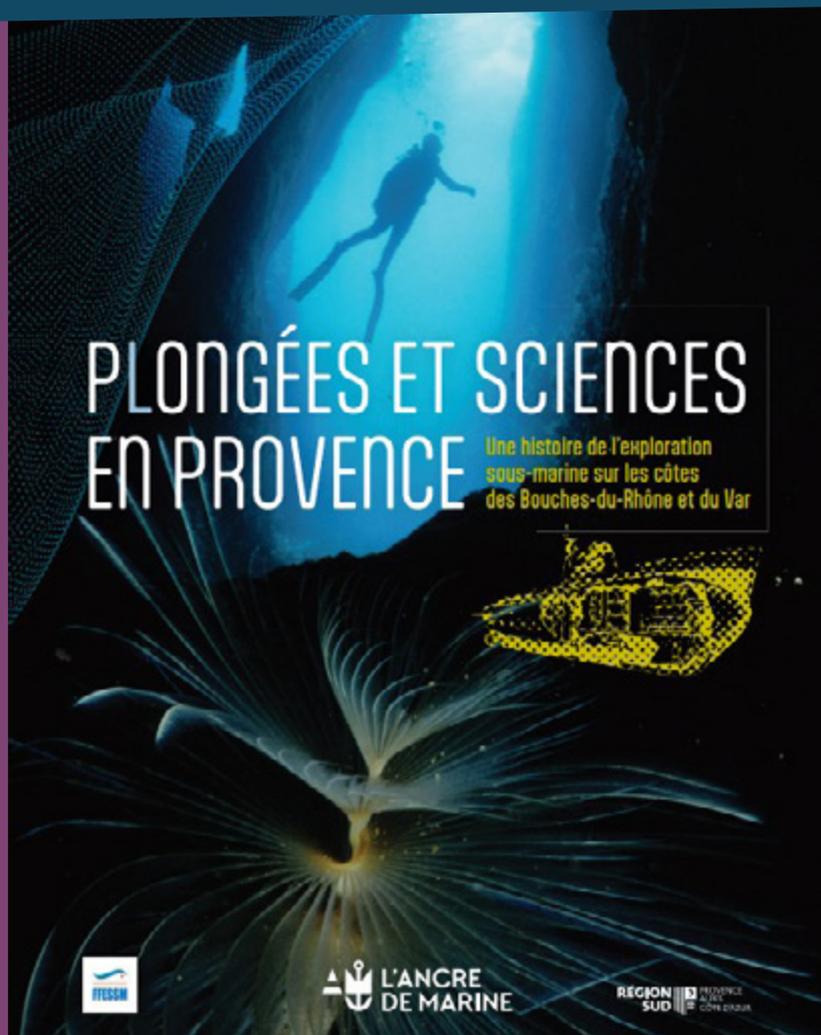
Richement illustré et documenté, ce livre saura satisfaire tant les passionnés de la plongée loisir, que tous les curieux du monde sous-marin et sera disponible dans vos librairies à partir du 28 juillet ainsi que sur notre site internet.

Édité en partenariat avec la Ffessm - Fédération Française d'Études & de Sports Sous-marins et grâce à l'appui financier de la Région Sud.

Ce livre qui s'intègre parfaitement au sein du projet Neptune (à la découverte des merveilles du monde sous-marin méditerranéen) retrace l'histoire de l'odyssée des techniques de la plongée sous-marine qui ont participé à l'avancée, particulièrement à Marseille et en Provence, des connaissances scientifiques du milieu sous-marin, et comment ces avancées ont permis de faire progresser les connaissances scientifiques en archéologie préhistorique (grotte Cosquer), en biologie marine (étude des éponges, des posidonies, des cétacés), en géologie et en géomorphologie sous-marine (formations de la rade de Marseille et des Calanques), et nos connaissances historiques maritimes.

Cet ouvrage met en lumière cette richesse patrimoniale, au service d'une histoire passionnante qui mérite respect.

Une belle aventure scientifique rendue possible grâce à des personnalités hors norme, à qui ce livre rend hommage.



DÉSORMAIS DISPONIBLE EN LIBRAIRIES ET NOTAMMENT LA LIBRAIRIE LA CARDINALE

www.lacardinale.com

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

www.ancre-de-marine.com

OU PAR MAIL :

service-clients@ancre-de-marine.com

Ffessm - Fédération Française d'études et de Sports Sous-Marins

SOUPE AU PISTOU



CETTE SOUPE AUX ORIGINES GÉNOISES ET TOSCANES S'EST IMPOSÉE DANS LE MIDI COMME SOUPE AU PISTOU. POUR LE GASTRONOME PROVENÇAL JEAN-BAPTISTE REBOUL, LA SOUPE EST PRÉSENTÉE COMME GÉNOISE ET IL SEMBLE QUE LORS DE LA PREMIÈRE PARUTION DE LA CUISINIÈRE PROVENÇALE EN 1897 LA SOUPE AU PISTOU NE SOIT PAS ENCORE ENTRÉE DANS LES MÉNAGES HORS DES FRONTIÈRES RÉGIONALES.



QUANTITÉ

8 personnes



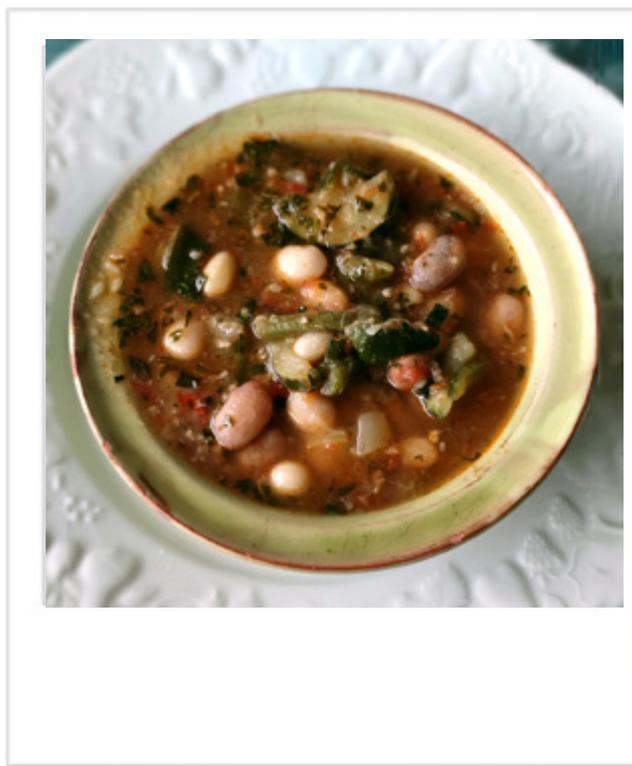
PRÉPARATION

40 mn



CUISSON

30 mn



Recette de Françoise Terrin - Photo : ©Géraldine Gevaudan

INGRÉDIENTS

- 400g de haricots verts frais
- 400g de haricots cocos blancs frais
- 400g de haricots cocos rouges frais
- 6 pommes de terre
- 4 courgettes
- 2,5 litres d'eau
- Sel et poivre

PRÉPARATION

- 1 - Dans une grande marmite mettre l'eau à bouillir.
- 2 - Préparer tous les légumes, couper les extrémités des haricots verts, écosser les haricots rouges et blancs, éplucher les pommes de terre. Couper les pommes de terre, courgettes et haricots verts en morceaux.
- 3 - Quand l'eau bout faire cuire tous les légumes pendant 30mn.
- 4 - Ecraser grossièrement à la fourchette, les pommes de terre et les courgettes.
- 5 - Préparer le pistou : Prendre 3 ou 4 tomates, pelées, épépinées, les faire revenir dans une poêle avec de l'huile d'olive. Hacher un gros bouquet de basilic avec l'ail, rajouter aux tomates, cuisson rapide 2mn.

Le pistou :

- 4 gousses d'ail
- une botte de basilic
- 3 ou 4 tomates, pelées et concassées
- 2 c. à soupe d'huile d'olive

- 6 - Verser la sauce dans la soupe, faire reprendre l'ébullition quelques minutes.

Rectifiez l'assaisonnement si nécessaire et servez la soupe bien chaude, accompagnée de parmesan et de gruyère selon vos goûts.

Notes : Certains aiment y ajouter des pâtes c'est selon le goût de chacun, coquillettes ou vermicelles, les faire cuire "al dente" afin qu'ils ne deviennent pas trop mous si il vous reste de la soupe !

Bon appétit !

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

LA GAZETTE est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association **LA NAVALE**, dont les ressources sont les adhésions et les dons.

Devenir adhérent de LA NAVALE, c'est soutenir et collaborer aux divers événements 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.

COMMENT SOUTENIR LA NAVALE :

PAR LE BIAIS D'UNE ADHÉSION : Vous devenez membre de l'association, vous avez un accès gratuit à l'Expo, au fonds (bibliothèque , archives...)

PAR UN DON FINANCIER : Si vous êtes redevable de l'Impôt sur le Revenu (IR) vous bénéficiez d'une réduction d'impôts à hauteur de 66% dans la limite de 20 % du revenu imposable (un don de 100€ vous coûte 34€).

POUR NOUS CONTACTER : lagazette@imertium.fr

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

lanavale.com

imertium.com



Direction éditoriale : Bruno Terrin

Graphisme & maquette : Géraldine Gévaudan

Ont participé à ce numéro : Jean Lary de Fortuné, Daniel Frot, Françoise Terrin.

Sources des articles : P.10-11 : [Luis Sánchez Marcuccini pour espagnefascinante.fr](http://Luis_Sánchez_Marcuccini_pour_espagnefascinante.fr)

P.12-13 : Netmarine.net.

P.16-17 : CESM - Centre d'études stratégiques de la Marine