

La Gazette

Mars 2023 N°17

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Le voyage des épices

Par Marie-Joshèphe MONCORGÉ

4

Historique du transport maritime du gaz liquéfié 1952 - 2000

Par le Commandant BOUDJERRA

7

ACTUALITÉS

Vernissage du 24 février 2023

10

Vieux Port : Une mobilisation citoyenne

RECETTE

La chorba

11



« ... il n'y avait plus qu'à prendre contact avec l'armateur **Onassis**. C'est ce que je fis, en le rencontrant un soir à 18h à l'hôtel Continental,

rue Castiglione où il logeait à Paris. Réception et accueil de l'armateur empreints de simplicité : « Puisque vous êtes d'accord avec les autorités, je le suis aussi ».

Les services techniques et commerciaux des Chantiers Navals de la Ciotat se mirent au travail et nous étions en mesure de signer le contrat fin septembre... Le navire devait s'appeler « Olympic Splendour »... Le navire fut construit et « lancé » en son temps. Madame Onassis fut la marraine du lancement.

Aristote Onassis était présent et le frère de Francis Fabre (un ami de l'armateur et aussi un ami pour moi) était aussi à nos côtés, animant la conversation, tout se passe bien... Quelques mois après, le navire était livré à son armateur sans retard.

Ce fut le commencement pour nos chantiers d'une suite ininterrompue de commandes de pétroliers de gros tonnage

de 60 à 70.000 tonnes et même 240.000 tonnes pour les « pétroliers BP » et pour la Société des Transports Maritimes Pétroliers.

Nos relations avec la Suède et la Norvège, déjà anciennes, nous permirent d'avoir la commande de minéraliers. Les contacts qu'entretenait un de nos administrateurs avec Monsieur Malle (le père de Louis Malle) nous permit d'avoir la commande de nombreux transporteurs de gaz pour la société **Gaz Océan**, dont le président, créateur de nombreuses sociétés industrielles étrangères, était devenu un ami pour lequel les chantiers navals de la Ciotat ont construit une dizaine de transporteurs de gaz de différentes capacités.



En définitive, le chantier avait substitué son ancienne clientèle de paquebots d'avant guerre par des constructions nouvelles et variées ... »

Ces « Mémoires » d'Augustin Terrin, frère de mon grand-père Jean-Marie, témoignent des relations professionnelles et amicales avec **René Boudet**, visionnaire, créateur de Gaz Océan, en 1957. Mon grand-père avait également beaucoup d'estime pour lui.

J'ai eu l'immense plaisir de revoir le commandant Boudjerra, à l'Expo de La Navale, qui a commandé le méthanier « Larbi-Ben M'hidi » plus gros méthanier au monde, à l'époque.

Nous reproduisons, dans « La Gazette », une partie du mémoire de Kader, publié au Centre de Droit Maritime et des Transports, en 2010 : « Rétrospective du transport de gaz naturel et liquéfié (1910-2010). »

« Dieu a fait l'aliment, le diable l'assaisonnement », écrivait James Joyce.

Et Marie-Josèphe MORCORGÉ nous emmène dans « le voyage des épices ».

LE VOYAGE DES ÉPICES

La cuisine aux épices est synonyme de cuisine exotique. **On désigne sous le nom d'épices les plantes aromatiques venues d'ailleurs, réservant le mot aromates aux plantes cultivées chez soi.** La distinction est en fait très arbitraire : la graine de moutarde ou le safran sont-ils une épice ou un aromate ? Dans les deux cas, **il s'agit de plantes aromatiques, de fruits ou d'écorces d'arbres, servant à assaisonner les plats.**

Majoritairement, les épices viennent donc d'ailleurs. Il est souvent difficile de les cultiver ici, en raison du climat. Le voyage pouvait être hasardeux, **les épices étaient des produits de luxe** avant leur démocratisation à partir du 17^e ou 18^e siècle. C'est pourquoi elles étaient réservées à la cuisine des élites ou à la médecine. Pendant longtemps, les épices étaient rares et chères et **payer en espèces voulait dire payer en épices.**

LOCALISATION DES ÉPICES

Trois régions du monde sont productrices des principales épices utilisées en Europe :

- **En Afrique noire** : la maniguette, bien connue en Europe médiévale sous le nom de graine de paradis, originaire du golfe de Guinée.
- **En Amérique centrale** : Le piment qui s'appelait chili en langue nahuatl, au Mexique. Les Espagnols lui donnent le nom de pimientos, par analogie au poivre ou pimenta. Il se cultive facilement en Europe du Sud et remplace souvent le poivre, plus cher, dès le 16^e siècle. Il existe de très nombreuses variétés de piments, du très doux, comme le poivron ou le paprika, au très fort, comme le habanero. La consommation habituelle de piment, qui contient de la capsaïcine, crée un phénomène d'accoutumance et de dépendance

De nombreuses cuisines du monde ont été bouleversées par l'arrivée du piment : les cuisines

de l'Inde, de l'Indochine et de l'Indonésie, de l'Afrique noire, du monde arabe ou de la Turquie.

- **En Asie** : la grande majorité des autres épices provient d'Asie et plus particulièrement de la côte de Malabar en Inde, comme le poivre, le gingembre ou la cardamome, des Moluques, comme la noix de muscade, le clou de girofle, de Ceylan ou de Chine, comme les variétés de cannelle.



DANS L'ANTIQUITÉ

La cuisine gréco-romaine antique fait un grand usage des plantes aromatiques locales. En dehors du poivre, elle utilise peu d'épices venues d'ailleurs : cardamome, gingembre. Elle ignore encore l'emploi en cuisine de la cannelle (utilisée pourtant en parfumerie), du clou de girofle ou de la muscade.

AU MOYEN AGE

La palette d'épices est bien plus importante que dans la cuisine traditionnelle actuelle, mais les herbes aromatiques, d'origine locale donc moins prestigieuses, sont peu utilisées dans la cuisine des élites européennes. Elles sont surtout présentes dans la cuisine populaire. Si les herbes « **odoriférantes** » sont bien présentes dans les jardins et dans la pharmacopée, les livres de cuisine n'utilisent guère que marjolaine, sauge, persil,

LE VOYAGE DES ÉPICES

menthe ou hysope. **Le thym est le grand absent en cuisine.** Le bouquet garni actuel est une invention du 17^e siècle. Les aromates sont en revanche très présents dans la cuisine arabe médiévale, en partie héritière de la cuisine romaine antique.

Épices consommées habituellement, au Moyen âge, en Europe chrétienne et dans le monde arabo-musulman : poivre, poivre long, cubèbe, cannelle, clou de girofle, gingembre, galanga, noix de muscade, macis, cardamome. Les $\frac{3}{4}$ des recettes médiévales contiennent des épices !

Rappelons qu'il s'agit toujours d'épices parfum et non d'épices piquantes : le piment, originaire d'Amérique est inconnu en cuisine médiévale jusqu'au 16^e siècle. Les épices sont à la fois signe de distinction sociale (quand les épices arrivent plus facilement en Europe, les élites s'en désintéressent) et sont considérées comme bonnes pour la santé et très employées en diététique.

Le commerce des épices était aux mains des commerçants arabes, juifs ou persans, qui faisaient venir ces précieuses épices par caravanes terrestres via la célèbre route des épices ou route de la soie ou par bateaux, une véritable expédition, avec les risques de piratage des caravanes ou de tempêtes coulant les bateaux.

Les chargements d'épices se concentraient dans les ports du Proche Orient : Constantinople, Tyr ou Alexandrie. Des marchands de Gênes ou de Venise les diffusaient ensuite en Europe. Les Européens ignorant souvent l'origine des épices, **les commerçants font circuler des légendes merveilleuses qui expliquent le prix** important de ces épices par la difficulté de les récolter, parfois dans des endroits magiques gardés par des dragons !

Une des motivations du voyage de Christophe Colomb a été la recherche d'une route des épices

qui libérerait l'Europe chrétienne du monopole arabo-musulman.



Récolte des noix de muscade, Tacuinum sanitatis, 15^e siècle

PÉRIODE MODERNE ET CONTEMPORAINE

En France, **la cuisine aux épices disparaît quasiment à partir du 17^e siècle**, en dehors du poivre, du clou de girofle et de la noix de muscade. Les autres cuisines européennes, comme la cuisine arabe continuent à utiliser des épices.

Le commerce d'épices se modifie radicalement à partir du 16^e siècle. Les Européens, voulant casser le monopole commercial arabe commencent par les chasser des comptoirs d'Inde ou de Ceylan. Une forte concurrence entre Portugais, Français, Anglais et Hollandais se transforme parfois en vraie guerre de territoires. Les ports du Proche Orient sont d'abord détrônés par Lisbonne puis Amsterdam. C'est la période du monopole des grandes compagnies (dont la célèbre Compagnie des Indes orientales ou VOC) aux méthodes expéditives. **Les fortunes liées aux épices se font et se défont, peu à peu remplacées par les fortunes commerciales liées au commerce triangulaire.** Au 18^e siècle, le bien nommé Pierre Poivre va jusqu'à voler des graines de muscadier et de girofler aux Hollandais pour tenter de les faire pousser dans les îles de France et de Bourbon (île Maurice et Réunion).

Puis Madagascar, les Comores ou les Antilles cultivent à leurs tours ces épices tant convoitées. Mais les épices se démocratisant, elles perdent

LE VOYAGE DES ÉPICES

leur étiquette de produit de luxe, l'Europe en consomme moins. **La fièvre des épices est remplacée par la folie du sucre et son commerce se pacifie.** Actuellement, l'épice la plus chère est le safran, cultivé en Europe méditerranéenne depuis l'Antiquité, mais dont la production est impossible à industrialiser.



Portrait of Jan Pieterszoon Coen (1587-1629) Gouverneur général des Indes Néerlandaises qui colonisa cruellement l'île de Banda en 1621

LES CUISINES DU MONDE ET QUELQUES NOUVEAUX MÉLANGES D'ÉPICES

- **Le curry** : qui ne connaît pas ce célèbre mélange d'épices caractéristique de la cuisine indienne ? En Grande Bretagne, ancienne puissance colonisatrice de l'Inde, **il existe 12 000 restaurants indiens appelés curry houses.** En France, on se contente de rajouter de la poudre de curry, dans une viande en sauce ou un plat de légumes **pour imaginer qu'on mange indien.** Le mélange est très variable selon les fabricants et les régions. Parmi les ingrédients les plus caractéristiques : le piment (certains currys du sud de l'Inde peuvent être trop forts pour nos palais européens) et le curcuma qui colore les plats en jaune.

En fait, en Inde, les mélanges d'épices sont appelés massala (le plus connu est le garam massala) et vous ne trouverez pas de curry dans la cuisine ancienne ayurvédique. Ce sont les colons britanniques, au 19e siècle, qui ont pris l'habitude

de désigner les mélanges d'épices par le mot curry et qui l'exportèrent dans leurs autres colonies ainsi qu'en Angleterre. Et ce sont les Portugais qui firent découvrir aux Indiens le piment, originaire d'Amérique latine, au 16e siècle dans la région de Goa. Il s'est d'abord répandu dans le sud de l'Inde et a mis 2 siècles pour conquérir toute l'Inde.

Des variantes du curry ont suivi les différentes communautés indiennes exilées jusqu'à la Réunion ou l'île Maurice (kari ou cari), et jusqu'aux Antilles (colombo, du nom de la capitale du Sri Lanka).

- **La harissa**, spécialité de Tunisie, est une purée de piment qui assaisonne couscous et tagines, bien que son nom désigne à l'origine, dès le 10e siècle à Bagdad, un plat de viande pilée et cuite au four avec du blé ou du riz.

- **Le cinq-épices** : un mélange chinois, à parts égales, de poivre de Sichuan, de cannelle, clou de girofle, graines de fenouil et d'anis étoilé.

- **Les épices cajuns**, spécialité des Acadiens (Français du Canada exilés en Louisiane), à base de poivre, cumin, moutarde, paprika, piment, thym et origan...

- **Le colombo** : mélange variable des Antilles et de la Réunion, voisin du curry, apporté par les émigrés indiens et sri-lankais au 19e siècle.



Pour en savoir plus sur les épices en Europe médiévale : <https://www.oldcook.com/medieval-epices>

HISTORIQUE DU TRANSPORT MARITIME DU GAZ LIQUÉFIÉ 1952 - 2000

PREMIERS PAS VERS LE TRANSPORT MARITIME DE GNL

1952 :

Un projet de transport de gaz naturel liquéfié, initié par Comstock Liquid Methane Corporation, une joint venture de Union Stockyard and Transit Compagnie « Chicago Stockyard » et de la Continental Oil Company a vu le jour en 1952, **ce fût un des premiers efforts de transport de gaz naturel liquéfié qui a eu lieu à partir de la côte du Golfe des Etats -Unis à destination de Chicago.**

Ce projet n'a jamais abouti : la barge « Méthane » dédiée à ce transport, d'une capacité de 6.000 mètres cubes de gaz naturel liquéfié, transporté dans cinq cuves intégrales cylindriques verticales, l'intérieur de ces dernières, recouvert de bois de balsa, furent construites et soumises à une série de tests intensifs. ces tests, ont permis d'aboutir à une conclusion importante, qui a permis de déduire que le gaz naturel liquéfié en contact direct avec le bois de balsa, sous l'effet calorifique induit, la surface du bois de balsa (balsa Wood) était endommagée sous l'effet de réchauffement au contact, méthane /bois de balsa. L'analyse qui s'en est suivie, a permis de déterminer que l'effet du gradient thermique, causait une fragmentation de la distillation du mélange du GNL, ce dernier, pénétrait dans le bois et provoquait le réchauffement des cuves, les particules lourdes

Golfe d'Arzew (Algérie): 1964 abrite le premier terminal d'exportation commercial



Terminal et port méthanier d'Arzew

piégées, en s'évaporant ne pouvaient s'évacuer assez rapidement, endommageant ainsi la structure du bois de balsa. Le projet fût abandonné.

LE PROJET PILOTE DE TRANSPORT DE GNL

1957 :

Un projet pilote de transport de GNL, centré sur le marché du Royaume Uni (Angleterre) **a été mis au point par Constock en collaboration avec The North Thames Gas Board, afin de prouver la faisabilité d'un transport océanique de GNL à grande échelle.** L'acquisition d'un navire conventionnel de transport de marchandises qui sera transformé et converti en transporteur de GNL d'une capacité de 5.000 mètres cubes dans les chantiers Alabama Dry Dock & Shipbuilding Co à Mobile (USA).Ce navire transformé en méthanier sera baptisé « **Méthane Pioneer** »

LE PREMIER TRANSPORT EXPÉRIMENTAL

1959 :

Au début de l'année 1959, le navire « Méthane Pioneer » transporte, à titre expérimental, le premier chargement de gaz naturel liquéfié, à partir de la station de stockage et de liquéfaction de Constock près de Lake Charles en Louisiane,



HISTORIQUE DU TRANSPORT MARITIME DU GAZ LIQUÉFIÉ 1952 - 2000

à destination du Terminal de North Thames Gas Board, situé à Canvey Island, à l'embouchure de la Tamise.

1961 :

Six chargement additionnels de GNL s'ensuivirent, mettant fin avec succès aux expériences initiées dans le transport océanique de GNL.

Toujours en 1961.

Une organisation gouvernementale Britannique (Gas Council) en association avec Conch, contractèrent avec deux chantiers de construction navale de Belfast, la mise en chantier de **deux navires d'une capacité de 27.400 mètres cubes chacun**, dans le bût de se faire livrer des **cargaisons de GNL du port d'Arzew en Algérie** sur la base d'un contrat de transport à long terme, à destination de Canvey Island (Angleterre).

Ces deux navires, le « Méthane Princess » et le « Méthane Progress » furent livrés en 1964.

Au courant de la même année, en octobre, le premier navire livra le premier grand chargement commercial de gaz naturel liquéfié. **Son sister ship le « Méthane Progress » après un voyage à destination du Japon à partir du Golfe Persique avec une cargaison de propane et de butane, effectua sur son voyage de retour du Golfe Persique un chargement de butane à destination de Canvey Island. Pour les besoins techniques, une installation de reliquéfaction fût installée à bord.**

PROTOTYPES DE CITERNES À CARGAISON DE GNL

A la même période, **Gaz de France s'intéressa au transport de gaz naturel liquéfié** en provenance d'Algérie à destination de la France. En association avec plusieurs chantiers navals, des banques, Worms & Cie et d'autres groupes, formèrent une

société dénommée Méthane Transport. **Cette dernière équipa un navire de type « liberty ship » le « Beauvais »** (navire de ravitaillement pendant la Seconde guerre mondiale), **de trois prototypes de cuves de transport de gaz, pour évaluation et tests.**

Les trois citernes consistaient en :

- Une cuve prismatique composée d'alliage aluminium, construite par les Chantiers de l'Atlantique.
- A multilobed tank composé de 9% d'alliage acier nickel, construite par les Chantiers de Dunkerque-Bordeaux.
- Une cuve cylindrique composée de 9 % nickel acier, construite par les Chantiers de la Seine-Maritime et les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

En plus de ces trois cuves, une grande variété d'équipements de manutention, de systèmes de contrôle, de vannes et pompes, des matériaux d'isolation, seront testés et évalués pendant les essais du navire qui commencèrent en 1962, et cela pendant cinq mois.

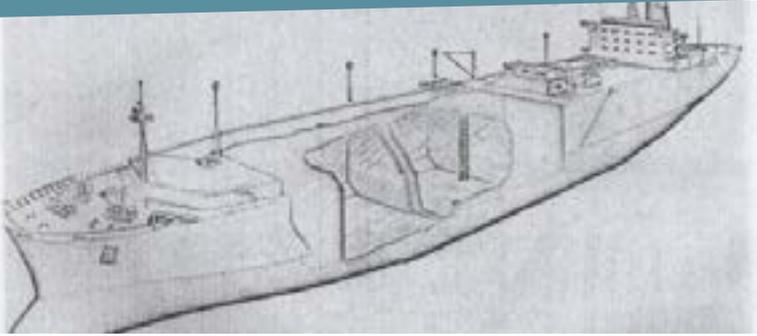
Après les essais du « Beauvais » et le résultat des tests effectués, **il fût décidé que le système de la cuve cylindrique était le plus fiable et le plus approprié.** A partir de là, un navire de capacité de 25.000 mètres cubes fût commandé aux Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime en 1962 par Gaz Marine et Gaz de France.

LE PREMIER TERMINAL D'EXPORTATION COMMERCIALE

1964 :

Le premier terminal d'exportation commercial fut ouvert en Algérie à Arzew en 1964.

HISTORIQUE DU TRANSPORT MARITIME DU GAZ LIQUÉFIÉ 1952 - 2000



Vue intérieure des cuves de cargaison d'un méthanier de type membrane

Il exporta du gaz vers la Grande-Bretagne, puis vers la France et les Etats-Unis. Golfe d'Arzew (Algérie) : 1964 abrite le premier terminal d'exportation commercial.

1964 :

Exportation de GNL d'Arzew (Algérie), vers la Grande-Bretagne, la France et les Etats-Unis.

Apparition des cuves à membranes

1965 :

Le navire propriété de Gaz Marine et Gaz de France, le « **Jules Verne** » entra en service en mars 1965, transportant du gaz naturel liquéfié d'Arzew (Algérie) à destination du terminal de Gaz de France au Havre.

Avec les nouvelles technologies, est apparu un nouveau concept de cuve pour le transport de GNL. C'est l'apparition des cuves à membranes :

A l'intérieur de ces nouvelles cuves, les forces statiques et dynamiques induites par les mouvements du navire en mer, contrairement aux citernes (free standing tanks) indépendantes de la coque du navire, ces forces associées au mouvement du chargement liquide, sont transmises directement à la structure du navire par le biais des barrières d'isolation. **Plusieurs types de cuves à membrane firent leur apparition dans les années soixante**, leur construction utilisant plusieurs matériaux tels que l'aluminium, l'acier,

l'invar comme matière principale, combinés avec une variété de moyens d'isolation, incluant de la mousse de PVC, des panneaux de balsa, de la mousse polystyrène ainsi que de la perlite. **Trois de ces composants furent améliorés techniquement et 16 ces derniers formèrent la base principale des cuves à membranes à double isolation Conch Océan et Gaz Transport.**

Autres concepts de cuves à membrane :

Les compagnies françaises **Worms & Cie et Gaz de France**, opérant sous le nom de Gaz Transport mirent au point, un nouveau système de membrane, composé de deux barrières métalliques en invar et une double isolation de caissons en contreplaqué (plywood), rempli de perlite. **Une petite cuve d'essai à été installée sur le méthanier « Jules Verne »,** et une série de tests ont été menés sur de nombreux voyage en ligne régulière.

Ce nouveau type de membrane connu, sous le nom de Gaz Transport System fût à l'origine des premières commandes de navires munis de ce système, dont le méthanier « Hypolite Worms » **d'une capacité de 30.000 mètres cubes qui fût le premier à être construit en 1968 aux chantiers C.N.I.M à la Seyne (France).** Cette construction permis d'appréhender de nombreux problèmes de construction de navire de ce genre.

Ce navire ayant été conçu pour moitié avec le système Gaz Transport, le transport de GPL (gaz de pétrole liquéfié, **ne nécessitant qu'une membrane et une seule barrière d'isolation.**

Peu de temps après le Hypolite Worms, **deux méthaniers de 71.500 mètres cubes furent commandés par Marathon and Phillips** au chantier de Kockums à Malmoe, utilisant le système de membranes Gaz Transport, ces méthaniers, « Polar Alaska et Artic Tokyo », livrés en 1969, entrèrent immédiatement en service entre l'Alaska et le Japon.

HISTORIQUE DU TRANSPORT MARITIME DU GAZ LIQUÉFIÉ 1952 - 2000

Toujours dans les années soixante, la compagnie Esso commença à développer un marché de GNL en Italie, puis en Espagne, en utilisant des cuves en aluminium, indépendantes de la coque du navire (freestanding tanks). **Quatre navires méthaniers de 40.000 mètres cubes de capacité**, dont trois, les « Esso Brega, Esso Portovenere et Esso Liguria », construits dans les chantiers italiens Italcantieri et Ansaldo à Gênes. Le quatrième, le « laieta » aux chantiers Del Noroeste, à Ferrol en Espagne. **Ces méthaniers furent livrés en 1969 et 1970, destinés à alimenter en gaz les ports de La Spezia et Barcelone, en provenance de Libye.**

1969 :

En 1969, l'exportation du gaz commença de Kenai en Alaska vers le Japon. **Depuis, le commerce du gaz naturel liquéfié a connu une progression ininterrompue**, marquée par la diversification progressive des fournisseurs et des acheteurs.

1971 :

La compagnie Gaz océan, mis en service le « **Descartes** » d'une capacité de 50.000 mètres cubes, capable de transporter plusieurs sortes d'autres produits cryogéniques en plus du GNL. Il fut opérationnel dans un premier temps entre l'Algérie et Boston (USA).

L'exploitation par Shell, du gaz de Brunei vers le Japon, a permis de développer la construction de **sept méthaniers de capacité de 75.000 mètres cubes**, équipés chacun de cuves de conception différentes les unes des autres, dans les chantiers de construction français.

Durant les années 69/70, l'engouement du marché du gaz, se déplaça vers la Côte Est des Etats-Unis, et plusieurs projets furent mis en chantier afin d'importer du GNL à partir de sources diverses à destination des ports de la Côte Est des USA.

Le premier projet d'importation de GNL vers les ports Américains fût initié par El Paso Natural Gas Company, ce projet devrait être composé, au minimum **d'une flotte de neuf méthaniers d'au moins 125.000 mètres cubes de capacité chacun, afin de pouvoir transporter du GNL**, à partir de la nouvelle station de liquéfaction de gaz, située à Arzew (Algérie) à destination des terminaux gaziers près de Baltimore et Savannah . L'Algérie s'était dotée à cette époque de **plusieurs méthaniers construits dans les chantiers français spécialisés dans le domaine**. Ces navires les Larbi-Ben M'hidi, Didouche Mourad, Abane Ramdane et Bachir Chihani d'une capacité d'environ 125 000 m³, étaient considérés comme les méthaniers les plus grands du monde en matière de transport de GNL.

1980-1990 :

Le transport par voie maritime du gaz naturel liquéfié, continuait selon les différentes destinations de livraison, en utilisant les navires méthaniers de différents tonnages existants.

1992 :

Début de l'extraction de gaz naturel au Qatar dans la plus grande nappe de gaz située dans les réserves du Champ Nord du Qatar, ces dernières sont estimées à 25 trillions de mètres cubes. De nouvelles unités de production situées dans les environs de Doha, capitale du Qatar, traitent le gaz naturel en provenance du Champ du Nord.

1996 :

Voit le début des livraisons de gaz du Qatar vers le Japon. **Une ère nouvelle est apparue dans la construction de méthaniers géants** (les 125.000 mètres cubes, étaient considérés à l'époque comme les méthaniers les plus grands du monde).

ACTUALITÉS

VERNISSAGE DU 24 FÉVRIER 2023



C'est au Musée Ciotaden que revient l'honneur d'exposer une vingtaine d'aquarelles de l'artiste. Ici, à La Ciotat, Jean Brun remonte des abysses à la surface pour voguer sur les eaux en nous présentant les bateaux traditionnels de Provence.

Parmi les amis honorant Jean Brun, mentionnons la présence de Yves Laget (SFMH) et de son épouse. Madame Roselyne Conil, sculpteur qui exposera prochainement ses œuvres au Parc Chanot de Marseille, était présente auprès de son époux. Patricia Tricio Dupuy, Daniel Frot, représentant Bruno Terrin et La Navale, accompagné de Valérie Vuffray, Nos remerciements sont également à partager avec Jeanne Valente, Marion Benjamin et Alexandre Mas qui, avec leurs collègues du musée donnèrent à ce vernissage la touche d'amitié qui est de nature à vous inviter à venir à La Ciotat.

Moment fort de rire et d'émotion avec la projection d'un extrait de Fany avec César, Panisse, Moosieur Brun et ... Le Pitalugue ! Quel « bateau provençal » né de l'imagination mais entré dans l'histoire. Sur ce dernier, l'embarquement semble à éviter.

Par Jean Noël BEVERINI



VIEUX-PORT : UNE MOBILISATION CITOYENNE

L'association La Navale qui soutient Echos d'Océans était présente à son événement weekend nettoyage du port le 4 mars 2023. **Une action : montrer l'exemple en nettoyant en surface le Vieux-Port de Marseille, ce port principal centrale, si symbolique et cher au coeur des marseillais.** Des récoltes incroyables si près des bateaux.





Source : La Caravelle. *40 recettes en partages*. Landogne.

Imprimé à Gémenos : Landogne édition, 2013, 89 pages.

LA CHORBA EST UNE SOUPE
ARABE, SERVIE PENDANT
LE RAMADAN ET OFFERTE
TRADITIONNELLEMENT AUX
PAUVRES.



QUANTITÉ

10 personnes



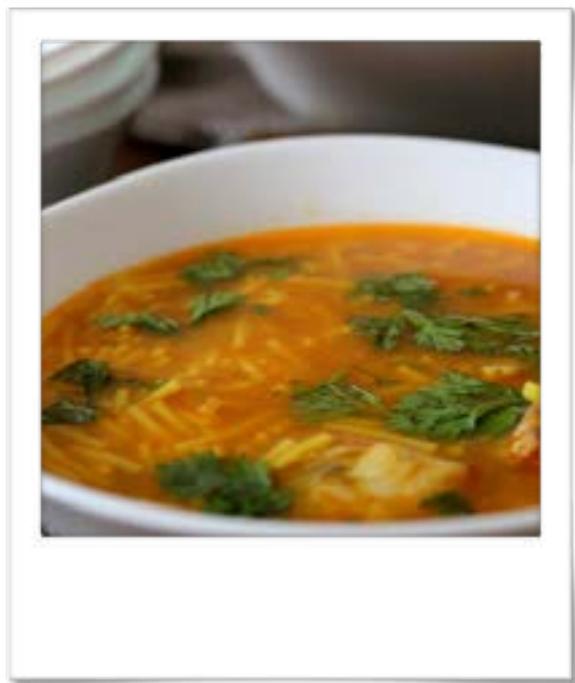
PRÉPARATION

20 min



CUISSON

60 min



INGRÉDIENTS

- 2kg d'agneau coupé en morceaux
- 1 cuillère à soupe de concentré de tomates
- 1 courgette
- 1 petite pomme de terre
- 1 gros oignon
- 1 bol de pois chiche (trempés depuis la veille)
- 2 bouquets de coriandre
- 1 cuillère à café de cannelle
- 1 cuillère à café de poivre
- 1 cuillère à café de piment rouge fort
- 2 bouillons de volaille
- 4 ou 5 tomates bien mûres
- 1 verre de blé cassé

PRÉPARATION

- Faire revenir la viande sans matière grasse dans le bas d'un couscoussier. Ajouter le concentré de tomates délayé dans un verre d'eau, la courgette, la pomme de terre, l'oignon, les pois chiche, 1 bouquet de coriandre, la cannelle, le poivre, le piment et les bouillons de volailles.
- Laisser mijoter à feu doux.
- Dans le panier, mettre les tomates coupées en quatre. Poser le panier sur la viande. Dès que les tomates sont cuites, les écraser en ajoutant un verre d'eau de temps en temps, jusqu'à ce que la viande soit couverte (penser à jeter la peau des tomates).
- Bien mélanger et laisser cuire à couvert.
- A la fin de la cuisson, ajouter le blé cassé, laisser bouillir 5 min. Compléter le plat avec le deuxième bouquet de coriandre ciselée.
- Servir très chaud.

POURQUOI SOUTENIR LA NAVALE ?

Votre magazine, La Gazette, est gratuit. Edité par des bénévoles, soutenue par La Navale, association d'interet général qui en supporte les frais.

La Navale est 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, la rédaction d'un webmagazine mensuel, gratuit, « La Gazette ».

Protéger cet héritage est notre « Devoir de Mémoire », nous vous remercions de nous aider à y contribuer.

COMMENT NOUS SOUTENIR ?

Vous êtes :

[Un particulier](#)

[Une entreprise
ou une personne morale](#)

La Navale vous remercie pour votre précieux soutien.

Bruno TERRIN, président de La Navale