

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Les pâtes, une histoire méditerranéenne

Episode 1 - À l'origine, les céréales

Par Marie-Josèphe Moncorgé

4-5

Les Phéniciens - Capitaines au long cours

Par Mark Cartwright, traduit par Babeth Étienne-Cartwright

6-10

PORTRAIT

Jacques Rougerie

Par la rédaction

11

ACTUALITÉS

Habiter avec la mer

Par la rédaction

12-13

RECETTE

Poêlée d'asperges vertes et coppa

14

SOUTENIR LA NAVALE

15

PRÉSERVONS LE GRIFFON

16

DE LA DOMESTICATION DES CÉRÉALES À L'EXPLORATION DES PROFONDEURS MARINES, L'HOMME ET LA MER ENTRETIENNENT UNE RELATION MILLÉNAIRE.

Cette relation est à la fois nourricière, commerciale et exploratoire.

Elle est le fruit d'une fascination, d'un besoin de comprendre, d'explorer les ressources de cet environnement si attractif.

Il y a 23 000 ans, les premières cultures céréalières apparaissent au Moyen-Orient.

Cette révolution agricole a permis à l'Homme de se sédentariser, de développer des civilisations.

Parmi les plus importantes, **les Phéniciens se sont distingués par leur maîtrise de la navigation.**

Dès le 1er millénaire avant J.-C., les Phéniciens sillonnaient la Méditerranée, établissant des comptoirs commerciaux, diffusant leur culture, leurs savoir-faire.

Ils étaient connus pour leurs navires robustes, leurs techniques de navigation avancées, contribuant ainsi à la diffusion des connaissances et au développement du commerce en Méditerranée.

Jacques Rougerie, architecte et océanographe visionnaire, poursuit cette exploration de la mer.

Inspiré par les formes et les structures du monde marin, il développe des projets d'habitats sous-marins et de villages flottants.



Son travail vise à créer une architecture biogénique, en harmonie avec l'environnement, ouvrant la voie à de nouveaux modes de vie et d'exploration.

Il représente une nouvelle étape dans notre exploration de la mer, une étape où l'Homme ne cherche plus seulement à exploiter les ressources marines, mais aussi à vivre en harmonie avec elles.

J'ai eu le plaisir et l'honneur de recevoir Jacques Rougerie, venu visiter l'Expo de La Navale, il y a quelques années, en compagnie d'Antony Lacanaud, créateur du musée subaquatique de Marseille.

Nous nous sommes revus pour évoquer une « Cité de la Mer » à Marseille et **dernièrement à la Villa Noailles, qui expose une rétrospective de ses nombreuses réalisations.**

J'ai beaucoup d'estime pour lui, son souci de transmission auprès des jeunes est exemplaire.

L'Homme et la Mer sont inextricablement liés. Notre avenir dépend de notre capacité à comprendre et à protéger cet environnement si précieux.

Bonne lecture

LES PÂTES, UNE HISTOIRE MÉDITERRANÉENNE

EPISODE 1 - À L'ORIGINE, LES CÉRÉALES

PETIT FEUILLETON CULINAIRE EN 4 PARTIES :

- 1 - À L'ORIGINE, LES CÉRÉALES
- 2 - LES PÂTES FRAÎCHES
- 3 - LES PÂTES SÈCHES
- 4 - LES PÂTES FARCIES.

Quand les chasseurs-cueilleurs du Paléolithique ont repéré, sur les plateaux du Proche Orient, des graminées sauvages, ils ont commencé à récolter, à maturité, les graines qu'ils ont fait bouillir dans l'eau.

La culture des céréales n'a pas débuté dans un seul lieu central pour se diffuser ensuite dans tout le Croissant fertile comme on l'a souvent cru. En fonction des variations climatiques et des lieux, **le blé amidonnier, le petit épeautre (ou engrain) et l'orge ont été cultivés en divers lieux**, le long d'un corridor qui va de la vallée du Jourdain à l'Euphrate.

Pour l'anthropologue David Graeber et l'archéologue David Wengrow, dans leur livre *Au commencement était...* Une nouvelle histoire de l'humanité (2021), **il n'y a pas de hiérarchie nette entre les chasseurs-cueilleurs qui se nourrissaient des ressources sauvages et les éleveurs cultivateurs du Néolithique** qui ont, ensuite, commencé à cultiver des céréales et élever du bétail.

LA CULTURE DES CÉRÉALES SEMBLE AVOIR DÉBUTÉ EN PARALLÈLE D'UNE ÉCONOMIE FONDÉE SUR LES RESSOURCES LOCALES SAUVAGES, DÈS LES DÉBUTS DU PALÉOLITHIQUE, IL Y A ENVIRON 10 000 ANS : LES CUEILLEURS CONTINUANT À CUEILLIR FRUITS, BAIES, GRAINES OU RACINES TOUT EN COMMENÇANT, EN COMPLÉMENT, À CULTIVER DES CÉRÉALES.



Triticum dicoccoides, Amidonnier sauvage
©Photo Roger Culos

Ces dernières, **riches en glucides (amidon) leur apportaient des calories supplémentaires et permettaient des regroupements de populations plus importantes, à certaines occasions.** Contrairement à une idée répandue, une sédentarisation partielle ou totale a précédé l'agriculture.

La domestication des céréales a transformé ces dernières : quand le blé sauvage (ou barbu) mûrit, les épillets, attachés à la tige, se brisent et tombent au sol, leur pointe se fichant dans la terre, une façon, pour certaines graines d'être automatiquement ressemées, assurant ainsi la reproduction de la plante, mais rendant difficile la récolte par les humains. **Une mutation génétique, générée par une récolte intensive et précoce des pailles, a permis au blé cultivé d'éviter cette dispersion automatique des graines, facilitant leur récolte.**

LES PÂTES, UNE HISTOIRE MÉDITERRANÉENNE

1 - À L'ORIGINE, LES CÉRÉALES



Mortiers à céréales – grotte de Raqefet - Israël

Graeber et Wengrow, étudiant les données génétiques et botaniques d'échantillons de céréales trouvées sur des sites préhistoriques du Proche Orient depuis les années 1980, contestent l'idée de «révolution néolithique», estimant que la transformation des céréales sauvages en céréales cultivées a duré environ trois mille ans, ce qui est un peu long pour une «révolution» !

Les premières traces d'utilisation de céréales (blé et orge) datent d'environ 23 000 ans avant le présent, dans un campement de la vallée du Jourdain, en Israël. On a retrouvé, à proximité, des meules de basalte, pour broyer ces céréales. Toujours en Israël, on a retrouvé dans une grotte des mortiers creusés dans la roche pour confectionner de la bière à partir de céréales sauvages, il y a 13 000 ans, avant le présent (période Naftounien).

Il semble que les céréales aient d'abord été cultivées dans des zones inondables à proximité de lacs et de rivières. Peut-on affirmer que cette agriculture de décrue a été le domaine des femmes, qui auraient inventé l'agriculture ?

La culture des céréales avait un double objectif : procurer de la paille pour la fabrication de textiles, de paniers ou de cordages et fournir des graines pour la nourriture : deux activités généralement féminines.

Les céréales cuites à l'eau ont donné des bouillies. Écrasées et réduites en farine, elles sont à l'origine d'une grande diversité culinaire. La fermentation du mélange farine et eau donne de la bière. On obtient galettes et différentes variétés de pain en formant un pâton à base de farine et d'eau qu'on pétrit, qu'on laisse fermenter avant de le cuire au four ou en chaleur sèche. Ce pâton non fermenté peut être façonné en pâtes alimentaires, qui, à la différence du pain sont cuites en milieu humide.

C'est cette histoire des pâtes qui nous intéresse ici. A suivre...



Pêcheurs du bord du Nil, tombe d'Ipouy



LES PHÉNICIENS - CAPITAINES AU LONG COURS

POUSSÉS PAR LEUR DÉSIR DE COMMERCE ET D'ACQUISITION DE MARCHANDISES TELLES QUE L'ARGENT D'ESPAGNE, L'OR D'AFRIQUE ET L'ÉTAIN DES ÎLES SCILLY, LES PHÉNICIENS NAVIGUÈRENT DE LONG EN LARGE, BIEN AU-DELÀ DE LA PROTECTION DES LIMITES TRADITIONNELLES DE LA MÉDITERRANÉE QU'ÉTAIENT LES PILIERS D'HERCULE POUR S'AVENTURER DANS L'ATLANTIQUE.

On leur attribue de nombreuses inventions nautiques importantes et ils acquièrent la réputation d'être les plus grands marins du monde antique. Les navires phéniciens étaient représentés dans l'art de leurs voisins, et leur sens marin est acclamé par des écrivains anciens comme Homère et Hérodote. Si une nation pouvait prétendre être les maîtres des mers, c'était bien les Phéniciens.

QUITTER LA PATRIE

Les Phéniciens devinrent marins en premier lieu à cause de la topographie de leur patrie, l'étroite bande montagneuse de terre sur la côte du Levant. Se déplacer entre les colonies, généralement situées sur des péninsules rocheuses, était beaucoup plus facile par la mer, surtout lorsque les Phéniciens étaient célèbres pour le transport de marchandises aussi lourdes que les rondins de bois de cèdre. C'est grâce à ce même bois que les Phéniciens ne furent jamais en manque de matières premières nécessaires à la construction de leurs navires. Les Phéniciens préféraient également la sécurité des petits îlots juste au large de la côte, l'exemple classique étant la grande ville de Tyr, de sorte que les navires étaient le moyen de transport le plus pratique.

« ENCERCLÉE PAR LES MONTAGNES, AU MOMENT VENU, LA DIRECTION NATURELLE DE L'EXPANSION PHÉNICIENNE N'ÉTAIT PAS À L'INTÉRIEUR DES TERRES, MAIS VERS LA MER. »



Petit navire phénicien - Marie-Lan Nguyen (Public Domain)

Encerclée par les montagnes, quand le temps fut venu, peut-être à partir du XII^e siècle av. JC, la direction naturelle de l'expansion phénicienne n'était pas à l'intérieur des terres, mais vers la mer. À la suite de cette recherche en nouvelles ressources telles que l'or et l'étain, les Phéniciens devinrent des marins accomplis, créant un réseau commercial sans précédent qui s'étendait à Chypre, Rhodes, aux îles de la mer Égée, à l'Égypte, la Sicile, Malte, la Sardaigne, l'Italie centrale, la France, l'Afrique du Nord, Ibiza, l'Espagne et au-delà même des piliers d'Hercule et des limites de la Méditerranée. Avec le temps, ce réseau se transforma en un empire de colonies de sorte que les Phéniciens sillonnèrent les mers et acquièrent la confiance nécessaire pour atteindre des endroits aussi lointains que l'ancienne Grande-Bretagne et la côte atlantique de l'Afrique.

LES PHÉNICIENS - CAPITAINES AU LONG COURS

NAVIRES PHÉNICIENS

Les Phéniciens étaient célèbres dans l'antiquité pour leurs compétences en construction navale, et on leur attribuait l'invention de la quille, du bélier sur la proue et du calfatage entre les planches.

Des sculptures en relief assyriennes à Ninive et à Khorsabad, et des descriptions dans des textes tels que le livre d'Ézéchiel dans la Bible, nous savons que les Phéniciens avaient trois types de navires, tous à quille peu profonde. Les navires de guerre avaient une poupe convexe et étaient propulsés par une grande voile carrée fixée à un mât unique et deux rangées de rames (un birème), ils avaient un pont et étaient munis d'un bélier bas sur la proue.

Le deuxième type de navire était destiné au transport et au commerce. Ceux-ci étaient semblables au premier type, mais avec de larges coques ventrues, ils étaient aussi beaucoup plus lourds. Ils avaient peut-être des côtés plus élevés pour permettre l'empilement de la cargaison aussi bien sur le pont qu'en dessous, et ils avaient à la fois une poupe et une proue convexes.

Leur capacité de chargement était de 450 tonnes. Une flotte pouvait comprendre jusqu'à 50 navires de fret, et ces flottilles sont représentées sur des hauts-reliefs escortées par un certain nombre de navires de guerre.



Navire punico-phénicien - NMB (CC BY-SA)

Un troisième type de navire, également destiné au commerce, était beaucoup plus petit que les deux autres, avait une tête de cheval à la proue et une seule rangée de rames. En raison de sa taille, ce navire n'était utilisé que pour la pêche côtière et pour de courts trajets. Aucun navire phénicien n'a été retrouvé intact par les archéologues maritimes, mais à en juger par les preuves picturales, les navires auraient été difficiles à manipuler. Il est également intéressant de noter que plus un navire avait de rameurs, moins il y avait de place pour la cargaison. Ils obtenaient donc une plus grande manœuvrabilité en ajustant la voile si nécessaire et en utilisant une voile double.

Les anciens navires étaient loin d'être faciles à manier, mais dans l'Antiquité, les Phéniciens étaient réputés comme les meilleurs marins. Hérodote décrit un épisode se déroulant lors des préparatifs de la deuxième invasion persane de la Grèce menée par Xerxès en 480 av. JC. Le roi persan voulut mettre sa flotte multinationale à l'épreuve et ainsi organisa une course à la voile, que les marins de Sidon remportèrent. Hérodote mentionne également que Xerxès s'assurait toujours de voyager sur un navire phénicien chaque fois qu'il devait prendre le large.

LES PHÉNICIENS - CAPITAINES AU LONG COURS

NAVIGATION

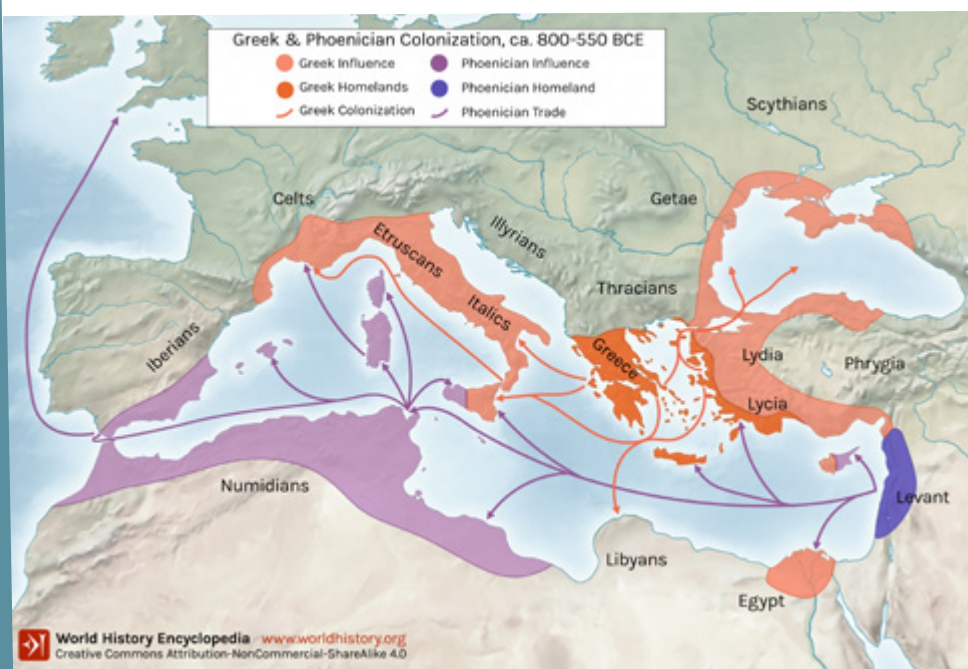
Les Phéniciens n'avaient ni la boussole ni aucun autre instrument de navigation, et ils s'appuyaient donc sur les caractéristiques physiques du littoral, les étoiles et sur leur propre expertise pour les guider et leur permettre d'atteindre leur destination. **L'étoile la plus importante pour eux était l'étoile polaire de la constellation de l'Ourse Mineure** et, en complément de leurs compétences en mer, **le nom grec de ce groupe d'étoiles était en fait Phoenike ou « Phénicien »**. On sait qu'il existait des cartes de certains tronçons côtiers, mais il était peu probable qu'elles aient été utilisées au cours de voyages. **La navigation était plutôt accomplie grâce à la position des étoiles, du soleil, des repères, de la direction des vents et de l'expérience que le commandant de**

« LES PHÉNICIENS N'AVAIENT NI LA BOUSSOLE NI AUCUN AUTRE INSTRUMENT DE NAVIGATION, ET ILS S'APPUYAIENT DONC SUR LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU LITTORAL, LES ÉTOILES ET SUR LEUR PROPRE EXPERTISE POUR LES GUIDER ET LEUR PERMETTRE D'ATTEINDRE LEUR DESTINATION. »

bord avait des courants et des vents sur la route en question. Près du rivage, Hérodote mentionne l'utilisation de sondes pour mesurer la profondeur de la mer, et nous savons que les navires phéniciens avaient un nid-de-pie pour une meilleure visibilité.

Les historiens pensèrent pendant longtemps que les Phéniciens ne naviguaient que pendant la journée, car ils devaient se tenir près du rivage et garder les repères terrestres à portée de vue; la nuit, ils devaient donc s'amarrer ou ancrer leurs navires, ce qui expliquait la proximité de certaines colonies phéniciennes, une distance de navigation d'une journée l'une de l'autre.

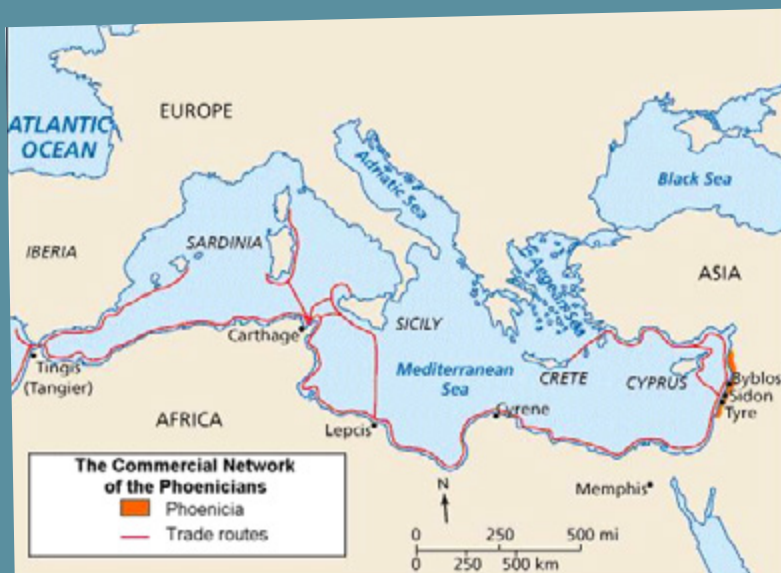
Cette vision simpliste a été révisée ces dernières années. Tout d'abord, la côte souvent montagneuse de la Méditerranée signifie que l'on peut naviguer à une grande distance de la terre tout en gardant en vue des points de repère élevés, une stratégie encore utilisée par de nombreux pêcheurs locaux aujourd'hui.



En effet, **les zones maritimes où il n'est pas possible de voir quelque terre que ce soit sont remarquablement peu nombreuses en Méditerranée**, et ce sont des endroits que les anciens navigateurs n'auraient eu aucun intérêt à traverser de toute façon. **En outre, il peut en fait être plus dangereux de naviguer près d'une côte qu'en pleine mer où il n'y a ni rochers ni courants imprévisibles.**

Colonisation grecque et phénicienne - Kelly Macquire (CC BY-NC-SA)

LES PHÉNICIENS - CAPITAINES AU LONG COURS



Réseau commercial phénicien - Akigka (CC BY-SA)

La vision traditionnelle ne tient pas non plus compte du fait que **les Phéniciens utilisaient des observations astronomiques de nuit**. De plus, de nombreux établissements phéniciens étaient soit beaucoup plus proches que la distance de navigation d'une journée ou beaucoup plus loin, par exemple, Ibiza est à 65 milles de l'Espagne. Il en va de même pour la Sardaigne et la Sicile, et **il y a aussi des preuves que les Phéniciens utilisaient des îles encore plus reculées comme points d'arrêt**. Il semble donc raisonnable de supposer que **les navigateurs phéniciens, du moins par beau temps, auraient choisi la route directe la plus courte entre deux points** et n'auraient pas nécessairement serré la côte ni se seraient arrêtés chaque nuit aussi souvent qu'on le pensait autrefois. **Les voyages sans escale décrits à la fois dans Hésiode et Homère mériteraient plus de confiance quant à leur exactitude**. Il est vrai que par temps brumeux ou pluvieux, les repères et les étoiles deviennent inutiles, mais c'est probablement la raison pour laquelle **les Phéniciens limitaient leur saison de navigation à la période comprise entre la fin du printemps et le début de l'automne**, lorsque le climat méditerranéen est remarquablement stable.

ROUTES MARITIMES

Hérodote et Thucydide conviennent que la vitesse moyenne d'un navire ancien était d'environ 6 milles à l'heure, et donc, compte tenu des arrêts pour mauvais temps, repos, etc., il aurait fallu, par exemple, 15 jours pour naviguer (et parfois ramer) de la Grèce à la Sicile. Colæos navigua de Samos à Gadir (dans le sud de l'Espagne), une distance de 2 000 milles, au VII^e siècle avant notre ère, et cela aurait pris environ 60 jours. **Les longs voyages auraient donc souvent nécessité des escales hivernales** et se poursuivaient au cours de la saison de navigation suivante. **Hérodote mentionne ce fait, décrivant même comment les navigateurs pouvaient cultiver leur propre blé pendant leur attente**. Ainsi, d'un bout à l'autre du monde phénicien - de Tyr à Gadir (plus de 1 600 milles) - il aurait fallu 90 jours ou une saison de navigation complète; le navire aurait déchargé et rechargé la cargaison et fait le voyage de retour l'année suivante.

Les itinéraires empruntés par les Phéniciens sont sources de nombreux débats, mais si nous supposons que les courants de la Méditerranée n'ont pas changé depuis l'Antiquité, alors **il semble probable que les anciens navigateurs profitaient des mêmes courants de longue distance que ceux utilisés par les marins aujourd'hui**. La route ouest, alors, aurait probablement été via Chypre, la côte de l'Anatolie, Rhodes, Malte, la Sicile, la Sardaigne, Ibiza, et le long de la côte du sud de l'Espagne jusqu'à Gadir riche en argent. Le voyage de retour aurait bénéficié du courant qui remonte à travers le centre de la Méditerranée. **Cela donnerait deux itinéraires possibles : vers Ibiza puis en Sardaigne, ou vers Carthage sur la côte nord-africaine, puis vers la Sardaigne ou directement vers Malte, puis route vers la Phénicie**.

LES PHÉNICIENS - CAPITAINES AU LONG COURS

Il n'est pas surprenant qu'à chacun de ces points d'arrêt stratégiques vitaux, les Phéniciens aient créé des colonies qui, en fait, évinçaient, au moins pendant quelques siècles, les cultures commerciales concurrentes telles que les Grecs.

VOYAGES CÉLÈBRES

Selon Hérodote, les Phéniciens ont réussi à faire le tour de l'Afrique lors d'un voyage en c. 600 av. JC parrainé par le pharaon égyptien Nékaos. À partir de la mer Rouge, ils naviguèrent vers l'ouest pour un périple qui dura trois ans. Les marins de la colonie la plus prospère de Phénicie, Carthage, auraient navigué vers l'ancienne Grande-Bretagne lors d'une expédition dirigée par Himilcon c. 450 av. JC.

Un autre voyage carthaginois célèbre, cette fois par Hannon vers 425 avant notre ère, atteignit la côte atlantique de l'Afrique jusqu'au Cameroun moderne ou au Gabon. Le voyage, dont le but était de fonder de nouvelles colonies et de trouver de nouvelles sources de marchandises précieuses (surtout de l'or), est enregistré sur une stèle du temple de Baal Hammon à Carthage. Dans le récit, Hannon décrit la rencontre de tribus sauvages, de volcans et d'animaux exotiques tels que les gorilles.

Les Phéniciens ne se limitèrent pas à la Méditerranée et à l'Atlantique, ils naviguèrent également sur la mer Rouge et peut-être aussi l'océan Indien.

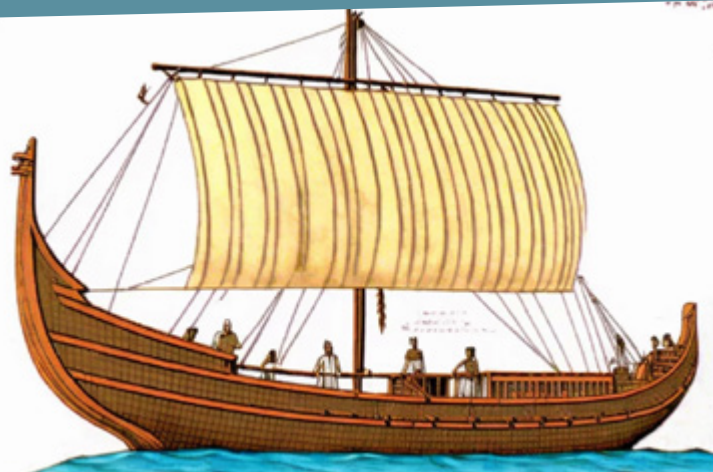


Illustration d'un bateau phénicien

Le livre des Rois I dans la Bible décrit une expédition phénicienne au cours du Xe siècle av. JC, vers une nouvelle terre appelée Ophir, afin d'acquérir de l'or, de l'argent, de l'ivoire et des pierres précieuses. L'emplacement d'Ophir n'est pas connu mais est considéré comme étant le Soudan, la Somalie, le Yémen ou même une île de l'océan Indien.

Les navires de cette flotte avaient été construits à Eziongeber sur la côte de la mer Rouge et financés par le roi Salomon. La grande distance parcourue est suggérée par la description que l'expédition n'était répétée que tous les trois ans.

L'ancien historien Diodore affirmait que les Phéniciens atteignirent les îles atlantiques de Madère, les îles Canaries et les Açores. Il n'y a cependant aucune preuve archéologique de contact phénicien direct, seulement la découverte en 1749 de huit pièces carthagoises datant du IIIe siècle av. JC. On ne peut que spéculer sur la façon dont elles sont arrivées jusque-là.

BIBLIOGRAPHIE :

- Aubet, M.E. The Phoenicians and the West. Cambridge University Press, 2001.
- Bagnall, R. et al. The Encyclopedia of Ancient History. Wiley-Blackwell, 2012
- Kenrick, J. Phoenicia. Forgotten Books, 2015.
- Moscati, S. The World of the Phoenicians Paperback. Weidenfeld & Nicolson History, 2016.
- Rawlinson, G. Phoenicia. I. B. Tauris, 2005.
- Strassler, R.B. The Landmark Herodotus. Anchor Books, 2009.

LE PORTRAIT DU MOIS : JACQUES ROUGERIE



Jacques Rougerie et l'Aquabulle

NÉ À PARIS, JACQUES ROUGERIE, PASSE SON ENFANCE À ABIDJAN, LE LONG DES RIVAGES IVOIRIENS, ENTRE LAGUNES ET OCÉAN, OÙ SON PÈRE GABRIEL, BIO GÉOGRAPHE, RÉDIGERA PLUSIEURS PUBLICATIONS SUR LA CÔTE D'IVOIRE.

Il côtoiera des scientifiques, explorateurs, navigateurs ... Théodore Monod, Haroun Tazieff, Paul Émile Victor, Jacques-Yves Cousteau ... qui vont l'inciter à découvrir de nouveaux horizons marins, sous-marins, spatiaux.

Il explore les fonds marins et développe une fascination pour la vie aquatique. Persuadé que la mer est l'avenir de l'homme, il veut bâtir des habitats adaptés à cet environnement.

Cette passion le conduit à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts de Paris, où **il obtient son diplôme d'architecte en 1971. En parallèle, il suit les cours de l'Institut océanographique de Paris.**

En 1972, **il fonde l'Agence Jacques Rougerie Architectes, spécialisée dans l'architecture marine et littorale.**

« Galathée » sera sa première maison aquatique (1977)

L'« Aquabulle » (mars 1978) en collaboration avec HG Delauze de la Comex, est un petit habitat sous-marin, mini observatoire

scientifique et cellule de décompression. Base de vie, elle servira à de nombreuses missions subaquatiques. Jacques Mayol participera à l'aventure.

L'« Aquascope » (1979) est un trimaran semi submersible de 11 m. Grâce à des hublots, les 10 passagers peuvent, au large de l'île des Embiez, observer la faune et flore méditerranéenne.

Il expérimente lui-même ses réalisations et participe, en 1992, au record du monde, dans un habitat sous-marin aux États-Unis, où il reste 71 jours.

S'inspirant de la nature, à l'image de Léonard de Vinci, il imagine des édifices biomimétiques : **le Pavillon de la mer à Kobe au Japon, l'Océanarium de Kochi en Inde, Nausicaa à Brest, plus récemment, l'écomusée tourné vers le futur « Te Fare Natura » , en Polynésie française, sur l'île de Moorea, inauguré le 25 juillet 2021, par le président Macron.**

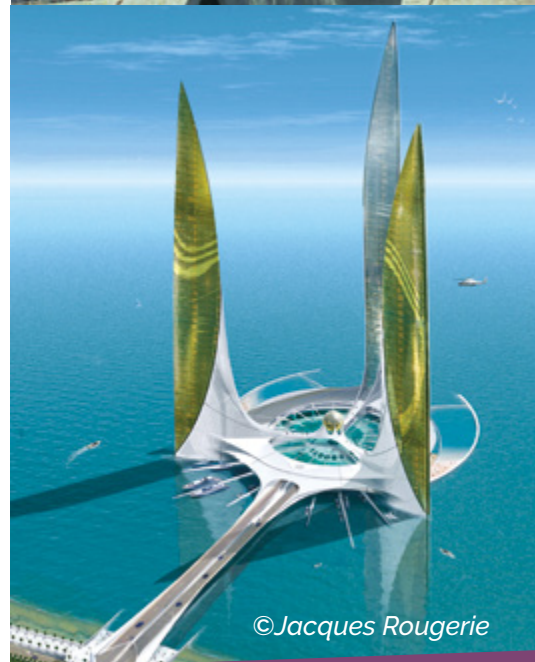
En 2009, il crée la **Fondation Jacques Rougerie à l'Académie des Beaux-Arts à l'Institut de France.**

L'objectif est de **promouvoir l'architecture marine et littorale, de sensibiliser le public à la protection des océans, d'encourager la recherche et l'innovation dans ce domaine.** Chaque année la fondation récompense des « Bâtisseurs du Futur ».

« Sea Orbiter » **projet muri depuis de nombreuses années est une sentinelle des océans, sous la forme d'un bateau à la verticale de 57 m de haut, emportant 18 personnes.** Plateforme scientifique autonome, SeaOrbiter dérivera grâce aux courants marins, afin de mieux étudier le rôle de la mer dans le climat et la biodiversité terrestre.



GALATHEE II



©Jacques Rougerie

Jacques Rougerie définit SeaOrbiter : « Une synthèse de tous les travaux que j'ai mené depuis quarante ans et un aboutissement puisqu'à terme, nous serons tous des "mériens", habitant à la fois la terre et ses mers »

En 2021 les agences Tangram et Jacques Rougerie architectes se rapprochent et créent le Lab

Rougerie + Tangram, centre d'exploration, de développement d'architecture biomimétique

Il est officier de la Légion d'honneur et membre de l'Académie des beaux-arts.

ACTUALITÉS : « HABITER AVEC LA MER »

EN 2024, LA VILLA NOAILLES EXPLORE L'INFLUENCE DE LA MER SUR L'ARCHITECTURE EN CONSACRANT UNE EXPOSITION MONOGRAPHIQUE À JACQUES ROUGERIE, ARCHITECTE, ACADÉMICIEN ET SPÉCIALISTE FRANÇAIS DE RENOMMÉE MONDIALE DES HABITATS MARINS, SOUS-MARINS ET CÔTIERS.

La vie a commencé sous l'eau il y a 3,8 milliards d'années, et Jacques Rougerie nous invite à y revenir. Les mers et océans couvrent 71 % de la surface de la Terre. **Jacques Rougerie s'identifie comme un « Mérien », par opposition au terme « terrestre »,** faisant ainsi passer l'architecture de la gravité terrestre à la flottabilité d'Archimède. Depuis le début des années 1970, cet architecte océanographe persévérant **conçoit des habitats sous-marins en collaboration avec des océanographes, des biologistes et des ingénieurs,** sur la base de solides explorations scientifiques – non pas d'utopie mais d'anticipation.

Ses recherches, explorant les similitudes entre la vie et les technologies dans les mondes spatiaux et sous-marins, l'amènent à concevoir des architectures dédiées à l'espace et à la Lune.

Jacques Rougerie teste personnellement les prototypes d'habitats sous-marins, par tous les moyens imaginables. Il vit avec et sous la mer, c'est son mode de vie, il souhaite la partager.

Son projet « Mérien » se déploie à toutes les échelles – du corps et du vêtement aux habitats sous-marins et à l'urbanisme. Qu'elles soient au-dessus ou sous l'eau, les architectures de Jacques Rougerie déplacent le point de référence d'une attraction terrestre. Ici, l'architecture flotte et souvent submerge, signifiant non pas un départ du monde mais une immersion dans un royaume qui n'est plus adapté à l'échelle humaine.

Alliées de la biodiversité, la faune et la flore marines de ces projets architecturaux bio-inspirés s'illuminent par une nouvelle diplomatie du vivant.



Jacques Rougerie avec la maquette du SeaOrbiter.



Centre culturel de la mer, Hyères.



Cité des Meriens ©Jacques Rougerie



Seaorbiter ©Jacques Rougerie

Des projets comme l'Archéoscope envisagé pour le golfe de Giens à Hyères, les Aquabulles pour les îles des Embiez, la maison sous-marine Galathée pour Osaka ou encore le projet phare SeaOrbiter : Station océanique internationale, proche de l'ISS, sont des réalisations internationales aux noms énigmatiques présentées à Villa Noailles.



Abyssal-explorer ©Jacques Rougerie

Leurs formes, inspirées de caractéristiques du vivant et représentées comme des bandes dessinées, évoquent la science-fiction dans son sens le plus direct : une science-fiction où les humains ont quitté la Terre pour une vie liquide ou spatiale.

LA VILLA NOAILLES.

En 1923, le vicomte et la vicomtesse Charles et Marie-Laure de Noailles, jeunes mariés, reçoivent en cadeau de mariage un vaste terrain sur les hauteurs de Hyères, dans le Var. Propriétaires d'un magnifique hôtel particulier à Paris, ils décident d'y faire construire leur maison de villégiature, baptisée le Clos Saint-Bernard, du nom de l'ancienne abbaye qui s'y trouvait à l'origine. «Une petite maison intéressante à habiter», est commandée en ces termes au jeune architecte Robert Mallet-Stevens. Cette petite maison moderne s'agrandit au fil du temps, devient modulaire grâce à des mécanismes astucieux pour l'époque, elle s'équipe d'une piscine intérieure, salle de squash..., pour accueillir famille et amis, parmi lesquels André Gide, Jean Cocteau, Francis Poulenc, Man Ray, Luis Buñuel qui y tournera, L'Âge d'or, sur un scénario de Dalí...

Modèle de l'architecture moderne, son mobilier et œuvres d'art, sont signés Eileen Gray, Jean Prouvé, Pierre Chareau, Sonia Delaunay... L'aménagement paysager, un jardin dit «cubiste», a été créé par Gabriel Guévrekian.

À travers une sélection de projets, les commissaires retracent le parcours de Jacques Rougerie depuis ses premières expériences dans les années 1970 jusqu'à l'enthousiasme techno des années 2000, en poursuivant avec Sophie Rougerie et Emmanuel Dujardin à travers leur cabinet d'architecture Rougerie + Tangram.

L'exposition présente de nombreux dessins originaux issus des archives personnelles de Jacques Rougerie, certains présentés pour la première fois, ainsi qu'une collection de ses modèles, dont celui d'un village sous-marin emprunté aux collections du Centre Pompidou.



*Village sous-marin, 1973
©Jacques Rougerie.*

Par ailleurs, l'habitat sous-marin Aquabulle, expérimenté à de nombreuses reprises en Méditerranée, notamment au large de Hyères, est exposé sur le parvis de la Villa Noailles. Un catalogue est spécialement édité avec des textes de Jacques Rougerie et des contributions de MBL Architectes et d'Emmanuelle Chiappone-Piriou, architecte et historienne.

POÊLÉE D'ASPERGES VERTES ET COPPA



MARS, LA NATURE SE RÉVEILLE,
LES ASPERGES SONT DE SORTIE !
IL EST TEMPS D'ALLER CUEILLIR L'ASPERGE
SAUVAGE OU « SPARGOU » EN PROVENÇAL
EST BIEN CONNUE DES CUEILLEURS LOCAUX.

VOICI UNE RECETTE DE SAISON, SIMPLE
ET SAVOUREUSE, POUR UNE ENTRÉE OU
EN ACCOMPAGNEMENT.



QUANTITÉ

4 personnes



PRÉPARATION

15 mn



CUISSON

15 mn

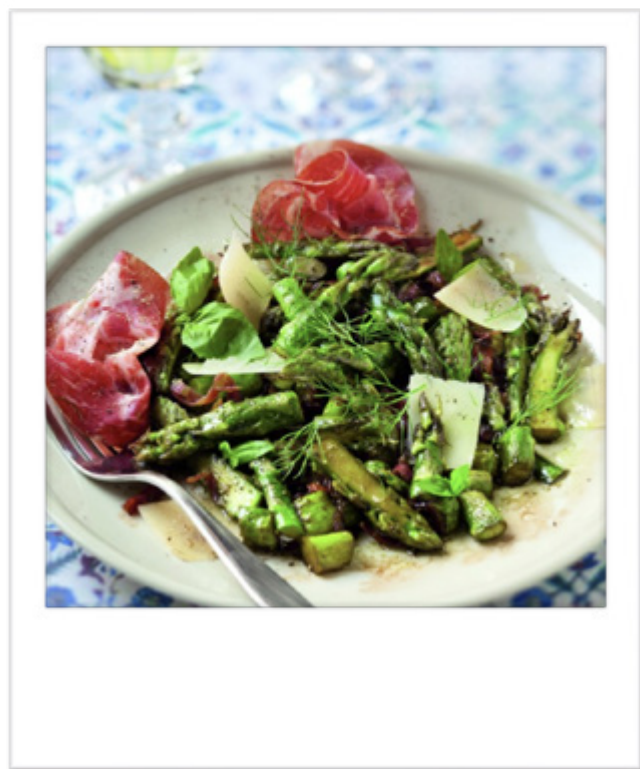


Photo : © Manina Hatzimichali - Recette Marmiton

INGRÉDIENTS

- Vinaigre balsamique
- huile d'olive
- 1 botte d'asperges vertes
- 80g de coppa tranchée finement
- 1 morceau de parmesan

PRÉPARATION

- 1** - Couper les asperges vertes crues en tronçons de 2 cm environ (pas la peine de les éplucher!), mettre les pointes à part.
- 2** - Dans une poêle chaude, faire revenir à feu vif les tronçons d'asperge dans un peu d'huile d'olive.
- 3** - Au bout de 5 min, ajouter la coppa taillée en lanières et les pointes des asperges. Continuer la cuisson 5-10 mn (les asperges doivent rester croquantes), déglacer au vinaigre balsamique et répartir dans les assiettes.
- 4** - Parsemer chaque portion de copeaux de parmesan et servir aussitôt

Bon appétit!

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 de 420m² : visites guidées l'Expo, 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

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€).

PAR UN ENGAGEMENT, DEVENEZ BÉNÉVOLE À LA NAVALE : Vous êtes étudiant, salarié, retraité, vous cherchez à aider, donner de votre temps ou encore offrir vos compétences à La Navale. Vous pouvez aider La Navale dans sa communication, sa gestion administrative, la maintenance du fonds, son animation...

PAR UN DON MATÉRIEL, documents, affiches, films, maquettes... dont nous prendrons soin et que nous valorisons.

VOUS ÊTES UNE ENTREPRISE, UNE ASSOCIATION OU UNE PERSONNE MORALE

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 : Vous avez la possibilité de le défiscaliser à hauteur de 60 % de l'impôt sur les sociétés (dans une limite de 5 % du chiffre d'affaires annuel HT, plafond appliqué à l'ensemble des versements effectués et pour la fraction inférieure ou égale à 2 millions d'euros). Ainsi, un don de 1 000€ revient à 400€ et finance une partie de la numérisation de notre fonds patrimonial.

EN FAISANT UN DON EN NATURE : Vous avez du matériel inutilisé, en le donnant à notre association, vous pouvez déduire sa valeur comptable dans la limite de 60%.

PAR UN MÉCÉNAT DE COMPÉTENCES : Le « don » de compétences de l'entreprise ouvre droit à une réduction d'impôts de 60% du montant du salaire chargé du salarié mis à disposition. Cet avantage est accessible à tous types d'entreprises, sans montant minimum de don. Ce dispositif juridique et fiscal permet aux entreprises de mettre à disposition ses salariés sur leur temps de travail pour qu'ils s'engagent au sein de missions d'intérêt général (RSE). Ce dispositif peut prendre deux formes juridiques : la prestation de services, ou le prêt de main d'œuvre.

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 !

