

M

LA REVUE MARSEILLE

TOUTES
VOILES DEHORS



3 782827 608009

N° 259
JUILLET 2018
HUIT EUROS

Les Voiles du Vieux-Port
© Photo Patrick Rodriguez Ville de Marseille





LA REVUE CULTURELLE
DE LA VILLE DE MARSEILLE

— n°259 —

TOUTES VOILES DEHORS

Éditorial

Chers lecteurs,

Notre revue a connu un changement d'importance au cours du printemps 2018. Pierre Echinard qui l'a dirigée de main de maître vingt-trois ans durant a décidé il y a quelques mois de se retirer de la rédaction. En accord avec le Doyen Patrice Vanelle, Directeur de la publication, il m'a proposé de lui succéder.

Nos recherches menées conjointement par le passé, tant dans les domaines universitaires qu'académiques, avaient été prometteuses. Ma collaboration à l'écriture d'articles leur était depuis acquise ; plus d'une quarantaine en témoignent aujourd'hui.

Aussi, à un moment charnière de mon existence, j'ai décidé de m'impliquer plus encore dans « M ». Désormais il me revient l'honneur de conduire la revue. Une nouvelle équipe a été constituée ; elle sait pouvoir s'appuyer sur l'expérience de Pierre Echinard et les conseils du Comité de direction formé d'experts pluridisciplinaires.

Depuis 1936, année de son lancement, la Revue Marseille a su se renouveler. Elle est devenue une référence, un outil pour la connaissance et la promotion de Marseille à laquelle nous sommes tant attachés. De numéro en numéro, cette publication a dévoilé différentes facettes d'une agglomération vivante, culturelle, scientifique, humaine : une ville d'exception !

Récemment, nos trimestriels ont évolué dans leur présentation, avec un nouveau logo et une nouvelle mise en page, en adéquation avec les attentes de nos contemporains. Il nous faut accompagner cette évolution déjà appréciée, travailler pour que « M » rayonne mieux encore en touchant d'autres lecteurs désireux de posséder à leur tour les clefs de compréhension de la cité dont elle porte le nom.

Ce numéro 259 est consacré à « la Voile » : un sujet qui projette Marseille vers l'avenir avec les Jeux Olympiques 2024 qui lui permettront d'accueillir plusieurs disciplines nautiques et leurs compétiteurs luttant contre les vents dominants en quête de la victoire. Autant de spectacles grandioses, au retentissement planétaire !

Quant au présent, l'attractivité de ce plan d'eau en Méditerranée n'est plus à démontrer. Des événements récents, telle la présence des trimarans géants de la classe « Ultime » et des concurrents de la « World Cup Series Final », ont permis d'apprécier les qualités et les difficultés de la rade. L'esprit de Pierre de Coubertin souffle déjà sur la cité avec de jeunes Marseillais qui s'entraînent ; l'important n'est-il pas de participer ?

La passion de la voile, qu'elle soit sportive ou d'agrément, s'affirme dans la diversité des associations et des clubs impliqués, mais aussi par les métiers, les emplois, le rayonnement international et les retombées touristiques qu'elle génère.

Cependant, avant d'être de plaisance, la navigation fut essentiellement marchande ou guerrière. Toute une partie de l'histoire maritime s'est bâtie ici, depuis l'arrivée des navires phocéens alliant la propulsion à la voile avec celle des rames jusqu'aux derniers schooners et aux tartanes malonnières attachés au port après la Première Guerre mondiale.

De ces bâtiments relevant de la « marine en bois », des artistes se sont attachés à conserver la silhouette hérissée de gréements, que les moteurs à vapeur, puis au diesel s'apprêtaient à supplanter. Parmi eux, Jean-Baptiste Olive, l'un des maîtres de l'Ecole provençale du XIX^e siècle qui s'avéra un excellent mariniste recherché, collectionné de nos jours comme d'ailleurs notre concitoyen John Pendray honoré du titre rare de Peintre officiel de la Marine nationale.

Enfin, selon notre habitude, nous attirons votre attention sur des expositions, des festivals et quelques livres à ne pas manquer en cette période estivale. Ainsi, thème après thème, vous partirez à la découverte des hommes et des femmes qui ont construit ou qui constituent cette ville à nulle autre pareille. Marseille regarde depuis toujours vers le large, nous le savions. Avec cet exemplaire entre les mains, vous êtes déjà embarqué ; les amarres ont été larguées depuis un moment ; le vent souffle dans les voiles...

Paré à virer !

Patrick BOULANGER



M

SOMMAIRE

n°259



P.4 AU REVOIR PIERRE,
BONJOUR PATRICK
Par Patrice Vanelle

P.5 PIERRE ÉCHINARD
Par Patrice Vanelle

UNE HISTOIRE DE LA VOILE

P.8 DES PENTÉCONTORES
PHOCÉENS AUX GALÈRES
ROYALES
Par Patrick Boulanger

P.14 « GYPTIS »
Renaissance d'une barque cousue main
Par Patrick Pomey et Pierre Poveda

P.16 DES VAISSEAUX MARCHANDS
AUX DERNIERS SCHOONERS
Par Patrick Boulanger

P.21 *Le périlleux voyage de*
LA TARTANÉ « SAINTÉ-BARBE »
Par Patrick Boulanger

P.23 LA CIRCUMNAVIGATION
DU VAISSAU « LE SOLIDE »
Par Patrick Boulanger

P.26 *Entre Joliette et Corniche*
J.-B. OLIVE, PEINTRE DE NAVIRES
Par Patrick Boulanger

P.33 LES VENTS DE MARSEILLE
Par Patrick Boulanger

L'ÉCONOMIE AUTOUR DE LA VOILE

P.37 *Accastillage :*
L'ART ET LA MATIÈRE
Par Bénédicte Jouve

P.40 *Comment faire*
L'ACQUISITION D'UN VOILIER ?
Par Bénédicte Jouve

P.41 DU BON, DU BEAU, DU BOIS
Par Bénédicte Jouve

P.45 EMBARQUEMENT POUR
LES CROISIÈRES
Par Bénédicte Jouve

P.51 « LE DON DU VENT »,
Une histoire d'amour
Par Bénédicte Jouve

PLAISANCE ET PRATIQUES

P.57 LES PREMIÈRES RÉGATES
MARSEILLAISES
Par Pierre Échinard

P.61 « ALCYON »
Un témoin du yachting marseillais
Par Bénédicte Jouve

P.63 LES CLUBS MARSEILLAIS,
ACTEURS DU NAUTISME
Par Franck Meynial

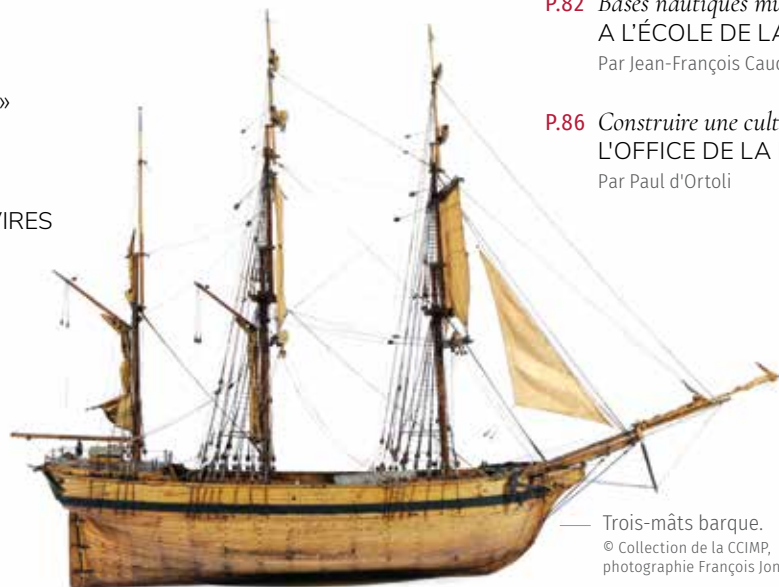
P.69 MARSEILLE, TERRE DE RÉGATES
Par Franck Meynial

P.73 CHARLES DAHER
La planche comme salut
Par Franck Meynial

P.75 JOHN PENDRAY
Un Peintre de la Marine marseillais
Par Patrick Boulanger

P.82 *Bases nautiques municipales*
A L'ÉCOLE DE LA MER
Par Jean-François Cauquil

P.86 *Construire une culture de la voile avec*
L'OFFICE DE LA MER
Par Paul d'Ortoli



Trois-mâts barque.
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux



© Ville de Marseille

EN ROUTE VERS LES J.O. 2024

- P.89** *Marseille,*
LE SOUFFLE OLYMPIQUE
Par Patrick Fancello
- P.94** FLORENCE ARTHAUD
Ambassadrice de Marseille
Par Bénédicte Jouve
- P.95** COMMENT MARSEILLE EST
DEVENUE SITE OLYMPIQUE
Par Jean-François Cauquil
- P.99** *Voile olympique*
QUELLES ÉPREUVES EN 2024 ?
Par Jean-François Cauquil
- P.100** PÔLE FRANCE VOILE
*Ils porteront les espoirs
marseillais aux J.O.*
Par Jean-François Cauquil
- P.102** UN STADE NAUTIQUE
POUR LES JEUX
Par Jean-François Cauquil

ÇA S'EST PASSÉ À MARSEILLE

- P.107** « L'HERMIONE » AMARRÉE
QUAI DE LA FRATERNITÉ,
TOUT UN SYMBOLE !
Par Jean-François Cauquil
- P.109** EN 2020, LE CONGRÈS
MONDIAL DE LA NATURE
SE TIENDRA À MARSEILLE
Par Jean-François Cauquil
- P.110** *Olympique de Marseille*
UNE NOUVELLE ÉPOPÉE
EUROPÉENNE
Par Franck Meynial

LA CULTURE À MARSEILLE

- P.112** *Trésors des Musées marseillais*
BEC DE L'AIGLE EN VUE
Par Pierre Murat
- P.115** *Au fil de la culture*
UN ÉTÉ AU J1
Par Jeanne Baumberger
- P.117** *Au fil de la culture*
BRÈVES DE CULTURE
Par Jeanne Baumberger
- P.120** *Au fil de la culture*
QUATRE EXPOS DANS
LA CHALEUR DE L'ÉTÉ
Par Jeanne Baumberger
- P.124** *Focus*
« LES PLUS BEAUX TABLEAUX
DE MA VIE »
Nicolas de Staël à Caumont
Par Patrick Boulanger
- P.125** *Au fil de la culture*
ENTRE JAZZ ET CINÉMA,
NE CHOISISSEZ PAS !
Par Jeanne Baumberger
- P.127** *Livres*
Par Pierre Échinard

Tartane marseillaise
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux



AU REVOIR PIERRE, BONJOUR PATRICK

Par Patrice Vanelle, Directeur de la publication



Comme le proclamait souvent Pierre Echinard : « les Directeurs passent, la Revue reste ». Patrick Boulanger a régulièrement contribué à la *Revue Marseille* par de brillants articles et par sa qualité de membre du Comité de la *Revue Marseille*. Il était le candidat idéal du passage de relais pour devenir le nouveau Directeur de la *Revue Marseille*. Je me réjouis qu'il ait accepté ma proposition.

Patrick Boulanger partage avec notre ami Pierre Echinard de nombreux points communs. Il est lui aussi un historien reconnu, tout autant passionné par la cité phocéenne que par notre chère Provence. Fervent défenseur de l'intérêt métropolitain, il en a mesuré ses avantages en terme de développement économique, d'aménagement du territoire et d'attractivité. C'est un homme visionnaire qui souhaite porter haut les couleurs de notre chère *Revue* en cultivant son changement et en la faisant évoluer. Tout comme Pierre Echinard, Patrick Boulanger est Docteur en Histoire de l'Université de Provence avec une thèse portant sur

le « Marché international de l'huile d'olive de 1725 à 1825 » soutenue en 1992. Sa production littéraire est impressionnante, plus d'une vingtaine d'ouvrages à son actif, de multiples participations à des catalogues, journaux d'expositions, ainsi qu'à des publications et ouvrages collectifs.

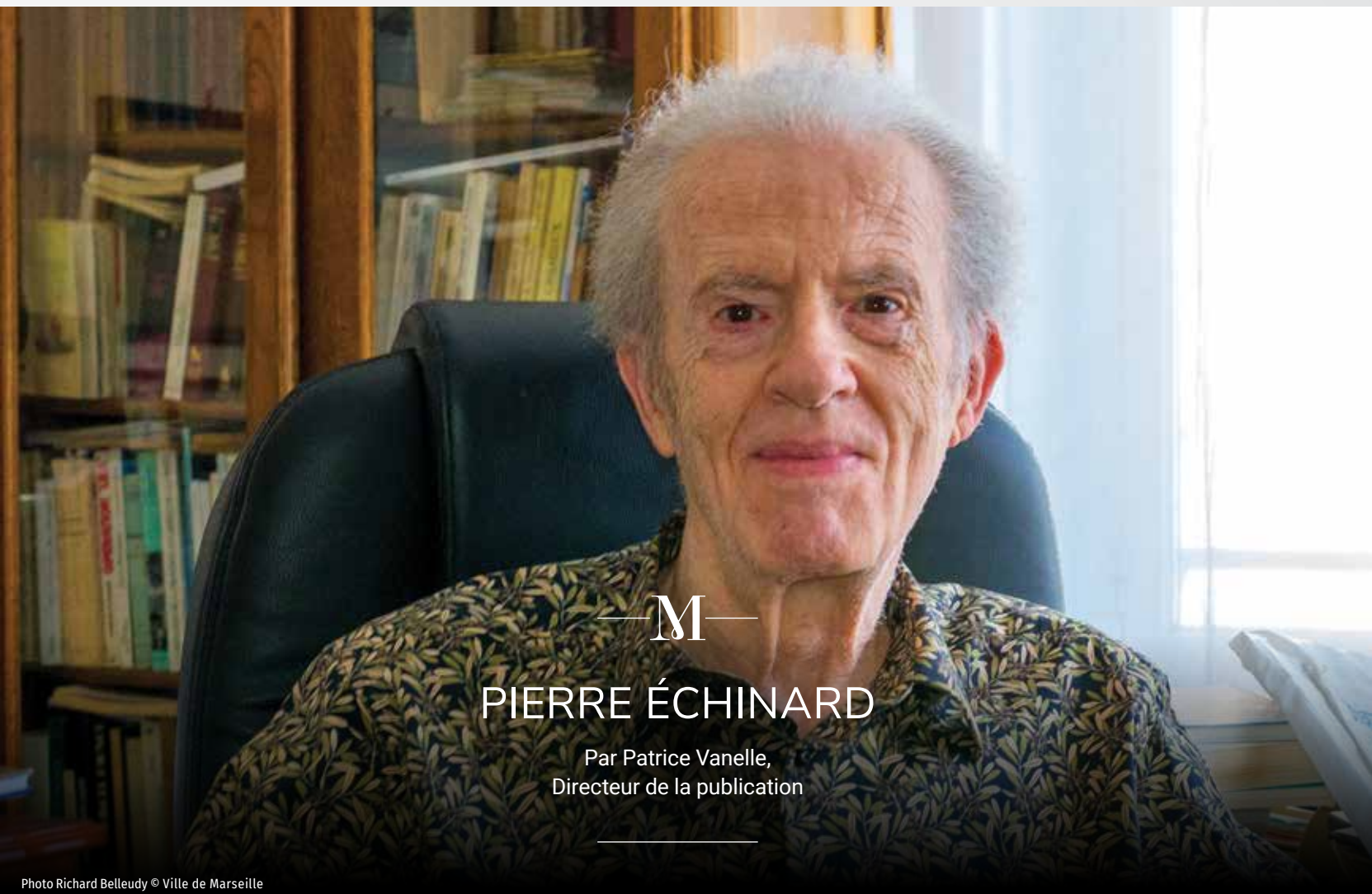
Patrick Boulanger est particulièrement attaché à la terre provençale avec une sensibilité propre à ses arbres emblématiques comme l'olivier et l'amandier et leurs produits dérivés (huiles, savons et confiseries). Ceci explique qu'il ait été Majoral de la Confrérie des Chevaliers de l'Olivier, ancien membre du bureau de l'Association des compagnons de l'olivier du Pays d'Aix, et témoigne de sa volonté d'être un acteur actif sur le terrain pour défendre les causes auxquelles il croit.

Son dernier ouvrage *Marseille, une ville d'exceptions*, en collaboration avec le photographe Patrick Guzik, porte l'attachement de Patrick Boulanger à la cité phocéenne et le prochain en cours de publication

Terres de Provence, une histoire des transports terrestres de l'Antiquité à nos jours, prouve son éclectisme, rajoutant à la vision d'hier celle d'aujourd'hui et demain.

Patrick Boulanger a été souvent sollicité pour concevoir et réaliser des expositions de par le monde : New-York, Chicago, Hollywood, Miami, Washington, Gênes, Stockholm, Alexandrie, Beyrouth, Paris, tout en ne cachant pas son attirance pour le bassin méditerranéen et les rives de la mer Noire. A Marseille, il a été le Commissaire de l'exposition « Parade » en juin 2016 et du Centre d'interprétation du Fort Saint-Jean au Mucem. Sa fibre artistique lui a valu d'être membre du jury de plusieurs concours d'art contemporain. Il est difficile de ne pas mentionner qu'il a présidé l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille. Patrick Boulanger est actuellement Conseiller à l'Action culturelle de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, après avoir été le Conservateur du patrimoine de cette même CCI. Son implication lui a valu d'être promu Chevalier dans l'Ordre des Arts et des Lettres par le Ministre de la Culture et de la Communication.

Vous l'avez compris, Patrick Boulanger est un artiste aux multiples talents qui saura apporter à la *Revue Marseille* une nouvelle tonalité ; je lui dis « bienvenue » au sein de notre équipe et lui souhaite la même longévité que Pierre à la tête de notre vénérable institution.



—M—

PIERRE ÉCHINARD

Par Patrice Vanelle,
Directeur de la publication

Photo Richard Belleudy © Ville de Marseille

Pierre Echinard a consacré 23 ans de sa vie à notre chère *Revue Marseille* en réalisant, comme Directeur de la Rédaction, 85 numéros. En parodiant une formule célèbre de Montaigne, je pourrais écrire « parce que c'était lui, parce c'était elle ». Marseille, Pierre Echinard l'a dans le sang. N'a-t-il pas écrit : « Cette ville, je l'ai apprise jour après jour depuis ma naissance. Je l'ai apprise avec ses vingt-six siècles. Toujours nouvelle et toujours la même ». Quoi de plus naturel que Pierre Echinard ait rejoint les Francis J.-P. Chamant et Roger Duchêne à la tête de cette noble institution.

Enfant du centre-ville, Pierre Echinard a grandi entre l'Alcazar et l'Opéra, au promenoir de l'un, au poulailler de l'autre. Avidé de découvertes, à l'affût de toutes les nouveautés, il a arpenté tous les quartiers de Marseille, explorant avec conviction les arrière-pays de l'Estaque, des Goudes ou de la Treille. Après une scolarité sur les bancs du Lycée Thiers, c'est à la Faculté de Lettres d'Aix-en-Provence qu'il obtient successivement sa licence d'histoire-géographie, sa maîtrise d'histoire, puis son doctorat de 3^e cycle soutenu en 1969

et consacré aux « Grecs et Philhellènes à Marseille de la Révolution française à l'Indépendance de la Grèce ». Mais très vite, il retrouve la cité phocéenne pour une carrière de professeur d'histoire-géographie au Lycée du Sacré-Coeur, qu'il a exercée pendant 38 ans.

« Donner c'est acquérir, enseigner c'est apprendre », Pierre Echinard n'a cessé d'appliquer cette citation d'Edward Young avec cette perpétuelle volonté de transmettre, aussi bien à ses élèves qu'à ses lecteurs et auditeurs.

C'est un spécialiste incontestable de l'histoire contemporaine de Marseille, avec un tropisme particulier pour la vie économique, artistique et sportive de la ville, mais aussi pour l'étude des groupes nationaux et religieux minoritaires. N'a-t-il pas d'ailleurs commencé à écrire en 1989, dans le journal *Le Méridional*, une chronique dominicale « Aux rives du passé » consacrée à l'histoire du XIX^e siècle marseillais, s'inscrivant dans la longue tradition des chroniqueurs de la presse locale dont Horace Bertin fût jadis la plus célèbre illustration.



Organisateur de divers concerts, il a été aussi conseiller pour divers films : *Le Temps d'un détour – Marseille au XIX^e siècle* (Alain Bergala, 1991), *Le Cœur éclaté – Le plan de Fortuné Lavastre* (Alain Dufaut, 1991), *Vincent Scotto* (Alain Guelaff, 1991).

Pierre Échinard fut l'invité de plusieurs documentaires : *César Vezzani, le merle blanc* de Paul Rognoni, Mareterratanu Productions et France 3 Corse (2004) ; *Le Complexe du santon* de Christian Philibert, Films de l'Espigoule (2005) ; *Paul Barlatier et Athéna-Niké et Concours d'opéras* (2010) de Gérard Paroldi, Production César Digital.

Il a apporté sa contribution à diverses commémorations : bicentenaire de *La Marseillaise* (1992), fêtes du patrimoine (1993, 1994, 1995), *La Massalia* conçue par Bernard Souroque (19 juin 1999) pour les 2600 ans de la fondation de Marseille. Pierre Echinard est l'auteur, avec Maurice Vinçon, d'un spectacle *Son et lumière à la Vieille Charité* en 1994 consacré à Pierre Puget pour le tricentenaire de sa mort.

Logiquement, Pierre Echinard fut élu membre de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille en 1995. Il a été promu Chevalier dans l'Ordre du Mérite et Officier des Palmes Académiques.

Homme aux multiples talents, polygraphe historien comme il aime se définir, Pierre Echinard s'est totalement investi dans la *Revue Marseille*. Avec sa détermination, une énergie débordante, il a su y laisser une empreinte certaine, grâce à son style et son érudition à nulle autre pareille. Ses contributions sont considérables et témoignent de son dynamisme à la tête de cette institution. La sortie d'un nouveau numéro est loin d'être un long fleuve tranquille et Pierre Echinard a insufflé au petit quartet qui présidait à la destinée de cette revue une passion communicative. Je suis certain que Michel Schefer, Emmanuel Laugier qui l'a remplacé, et Jean-François Cauquil ne me démentiront pas. Pierre Echinard a également accompagné le nécessaire changement de la revue pour répondre aux évolutions et attentes de notre lectorat ; c'était un chantier difficile, mais admirablement maîtrisé.

Merci Pierre ! Nous attendons vos prochaines contributions sous votre plume de Directeur honoraire de la rédaction de la *Revue Marseille*.

A la manière de Julien Green pour qui « *écrire, c'est une respiration* », Pierre Echinard a fait de l'écriture son oxygène avec une quarantaine d'ouvrages, seul ou en collaboration, et de très nombreux articles dans diverses revues historiques et culturelles. Impossible de tous les citer, mais je ne résiste pas à la tentation de citer *Marseille pour les nuls* écrit en 2013 avec l'universitaire Médéric Gasquet-Cyrus et... son fils Edmond, filiation oblige. Rien d'étonnant aussi que Pierre Echinard ait été très sollicité pour préfacier de nombreux livres.

Parallèlement à ses écrits, de nombreuses autres activités ont permis à Pierre Echinard de mieux révéler le passé de sa ville. D'abord connu des Marseillais par ses succès aux jeux télévisés *Pièces à convictions* (1975), *La Tête et les Jambes* (1975) et *la Chasse au trésor* (1981), il a produit et présenté *Provence en tête* pour la télévision régionale, et a conçu et enregistré près de cent cinquante émissions radiophoniques pour les stations de Radio-France. Il a aussi réalisé des expositions à la Foire de Marseille, aux Archives et Bibliothèques municipales. Auteur de nombreuses conférences sur l'histoire de Marseille, il a présenté en outre, à la Cité de la Musique, des cycles de conférences sur la chanson, l'opéra et l'opérette qu'il affectionne.



— M —

UNE HISTOIRE DE LA VOILE

— LA VOILE À MARSEILLE —



Epave grecque trouvée place Jules-Verne. Musée d'Histoire de Marseille © Ville de Marseille

DES PENTÉCONTORES PHOCÉENS AUX GALÈRES ROYALES

Par Patrick Boulanger^[1],
de l'Académie de Marseille

Marseille tournée depuis toujours vers la mer a vu évoluer au fil des siècles ses navires dans leurs formes et leurs voilures. Avec le développement des techniques nautiques, ses armateurs et ses constructeurs choisirent les types de navires qui leur convenaient le mieux, servis par des équipages aguerris pour affronter la Méditerranée.

[1] *Marines de Provence*, textes de Patrick Boulanger, illustrations de Tiennick Kévél, Editions Equinoxe, 2012.

Des bâtiments grecs le long des côtes

Aux origines de Massalia, la première des cités créées en Gaule méridionale vers 600 avant notre ère, on relève l'apparition d'une flottille partie de la lointaine Phocée en quête du lieu propice à l'implantation d'un comptoir commercial pérenne. Les auteurs antiques, l'historien Hérodote en particulier, ont témoigné des qualités des navigateurs ioniens en rappelant qu'ils furent les premiers Grecs à faire de longs voyages sur la « Thalassa ».

Certains de leurs bâtiments, les pentécontores, passaient pour les plus imposants de leur temps. Avec ces galères à cinquante rames, porteuses d'une grande voile dite carrée, en réalité rectangulaire sur leur mât principal, ils gagnaient en rapidité, mais aussi en indépendance par rapport aux vents. Leur établissement sur un promontoire à l'entrée

d'une calanque naturelle, non loin d'un grand fleuve, se fit pacifiquement, sans opposition marquée des Celto-Ligures qui n'étaient pas un peuple de marins.

Après les pentécontores, s'en vinrent des navires de charge plus arrondis dans leurs formes. Le géographe Strabon relata que les Massaliotes avaient d'abord compté sur les flots plus que sur les terres, en préférant les ressources que leur offrait la navigation. Avec les arbres des alentours, ils se mirent à construire dans ce qui devait être un modeste chantier des embarcations copiées sur celles familières de l'Asie mineure. Depuis, des épaves grecques archaïques abandonnées à la fin du VI^e siècle avant notre ère ont été retrouvées lors des fouilles archéologiques menées en 1992-1993 place Jules-Verne, à proximité de l'hôtel de ville^[2].

L'apparition d'un second mât sur l'avant des navires avait amélioré leur équilibre et facilita les évolutions. Massalia devint un important carrefour permettant d'échanger des produits artisanaux et des biens de consommation du monde grec contre de rares matières premières issues de



Epave romaine des fouilles de la Bourse. Musée d'Histoire de Marseille © Ville de Marseille

[2] Patrice Pomey, « Les Navires grecs archaïques de Marseille », Revue *Marseille*, n° 185, septembre 1998.



Détail du « Prêche de la Madeleine », fin du XV^e siècle, montrant divers navires à voile de l'époque.
© Musée d'Histoire de Marseille, inv. 2007. 0. 244

l'Europe septentrionale. Les navires des « emporoi », le groupe d'armateurs héritiers et continuateurs des premiers colons phocéens, circulaient entre les côtes provençales, corses, ibériques, italiennes et grecques.

Pour protéger leurs liaisons maritimes, Massalia s'était dotée d'une flotte de guerre composée de trières à trois rangs de rameurs sous voile, qui lui permirent de l'emporter à diverses reprises sur les Carthaginois et les Etrusques. L'historien Polybe loua le courage des Massaliotes toujours aux avant-gardes, « les premiers au danger », prêts à s'acquitter de n'importe quelle mission ! Strabon citant Poséidonos mentionna leur arsenal, ses hangars à bateaux, ainsi que la présence dans la ville d'un grand nombre de trophées conquis lors de batailles navales.

L'exploration des confins du monde

C'est au IV^e siècle avant notre ère qu'eurent lieu les expéditions conduites par Euthymènes et Pythéas. Ce dernier, un mathématicien astronome qui avait déterminé la latitude de Massalia, puis établi une corrélation entre les cycles de la lune et des marées, s'en alla chercher de nouvelles sources pour l'approvisionnement en ambre et en étain du Nord. Après avoir franchi les Colonnes d'Hercule (l'actuel détroit de Gibraltar), Pythéas s'aventura dans l'océan périphérique (notre Atlantique) avec son navire méditerranéen.

Ayant atteint l'Armorique, Pythéas contourna les pays d'Albion (Grande-Bretagne), longea les côtes de la Baltique pour atteindre les confins arctiques vers l'île de Thulé (Islande), observant le soleil de minuit et la banquise en formation avant de s'en revenir à Massalia. Euthymènes quant à lui, les Colonnes passées, mit le cap au Sud, longeant le continent africain jusqu'à un fleuve (le Sénégal) qu'il prit pour l'une des branches du Nil.

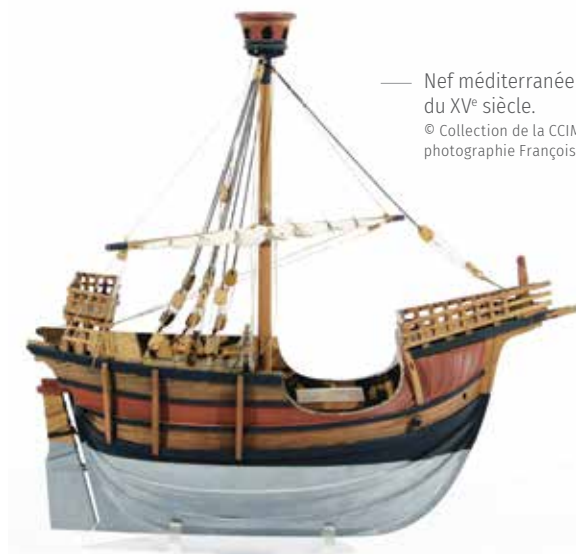
Il n'est pas certain que son périple ait été effectué à une période plus ancienne que celui de Pythéas. Ces deux navigations furent si extraordinaires que certains esprits savants doutèrent de leur réalité, ne voyant en leurs chefs aventureux que des géographes en chambre ! Pythéas et Euthymènes tombèrent dans l'oubli, eux qui étaient partis si courageusement à la découverte de territoires inconnus.

Après la conquête des Gaules par Jules César, Massalia prit le parti de son rival Pompée. Sa flotte défaite par deux fois, ses remparts assiégés, elle se rendit en moins de 49 jours ; il lui fallut livrer ses derniers navires et ses colonies, hormis Nikaia (Nice). Les trirèmes et autres constructions latines, quadrirèmes et liburnes, pontées ou non, remplacèrent progressivement les navires de conception grecque dans le bassin du Lacydon.

La cité sut recouvrer pacifiquement son autonomie et ses marins redevinrent des rouliers de « Mare Nostrum ». Différentes fouilles menées tant au XIX^e qu'au XX^e siècle ont permis de découvrir les restes de quelques voiliers marchands, de barques et de dragues coulées en fin de carrière dans les eaux du port antique. Ainsi, lors des travaux pour l'édification du Centre Bourse, fut exhumé en 1974 la coque d'un navire de vingt mètres de long sur six de large remontant à la Massilia romaine du III^e siècle.

L'empereur d'Occident Flavius Honorius avait souligné en l'an 407 avec des termes lyriques la présence de « *négociants venus en si grand nombre qu'ils drainaient tous les produits de l'univers. Toutes les richesses de l'Orient, parfums de l'Arabie, délicatesses de l'Assyrie s'y trouvent en si grande abondance qu'on les croyait productions du pays* », et avec ces marchands, leurs navires à quais qu'ils soient « ronds » ou « allongés ».

Une époque de prospérité qui ne dura pas, le grand commerce maritime s'anémiant devant les invasions des Wisigoths, des Burgondes, puis des Ostrogoths. La cité parvint à l'époque mérovingienne, puis à la faveur de la paix qui s'installa en Gaule sous les règnes de Pépin le Bref et de Charlemagne, à demeurer le principal port en liaison avec l'Italie et Byzance, mais aussi l'Afrique du Nord. L'emprise musulmane grandissante dans le bassin méditerranéen devait entraîner un nouveau repliement qui la limita à de simples activités de cabotage.



— Nef méditerranéenne du XV^e siècle.
© Collection de la CCIMP, photographie François Jonniaux

La voile carrée efficace par vent portant sur les grands parcours s'avérait moins appropriée en pareille conjoncture ; en revanche, la voile latine triangulaire permettant de mieux remonter au vent adoptée vers le VI^e siècle s'avérait performante pour suivre les côtes de près et échapper à d'éventuels agresseurs.

Un matériel nautique varié

Durant la période médiévale, de nouveaux types de bâtiments se répandirent. À côté de la galère marchande aux soixante-quinze rameurs, on trouvait la nef, large navire de haut bord apte aux longues traversées. Les croisés, soldats ou pèlerins, allaient mettre à contribution les flottes disponibles. Les négociants marseillais étaient souvent armateurs ou co-propriétaires des unités affrêtées pour gagner les Lieux Saints et qui ne s'en revenaient pas sur lest, mais les cales emplies de laines, de cuirs ou d'épices.

En dehors de la multitude des départs par petits groupes, Maselha la médiévale devint à plusieurs reprises le lieu de rassemblement de grandes expéditions militaires, comme celle du roi d'Angleterre Richard 1^{er} Cœur de Lion en 1190. Les besoins entraînèrent l'accroissement des dimensions des navires en chantier : des naves huissières à deux mâts et six voiles, avec deux ou trois ponts, où s'entassaient mille passagers et soixante chevaux pour une traversée de plus d'un mois.

En vue de la conquête de Naples et de la Sicile, Charles d'Anjou, frère de Louis IX, fit construire et équiper trente galères par des affréteurs de Marseille, et c'est de ce même port qu'il s'embarqua en 1265. On trouva encore en 1271 des bateaux provençaux loués lors de la croisade d'Edouard d'Angleterre ; d'autres faisaient la navette pour ravitailler et renouveler les troupes engagées sur les différents théâtres d'opération.



La proue de l'épave Jules-Verne 8, provenant d'une barque romaine du III^e siècle.

© photographie Ange Lorente



L'Arrivée des Phocéens à Marseille, fresque de P. Poulain. © Musée d'Histoire de Marseille, inv. 83. 5. 20

Un siècle plus tard, les navires marseillais restaient apparentés aux deux types définis : la nef, à voiles, et la galère, à rames. Leurs formes donnèrent alors naissance à des variantes, comme le panfil assez lourd ou la caraque à deux ponts. La galée – ce terme concernant d'ordinaire une galère marchande, par opposition à la nave – devint aussi courante à Maseilha que la nef.

La coque (ou cog), qui pénétra en Méditerranée au XIV^e siècle, large à l'avant comme à l'arrière, pourvue d'un grément carré sur vergue et d'un gouvernail d'étambot, relativement lente, et la coquette, plus petite, aux formes arrondies se virent toutes deux affectées aux cargaisons volumineuses. Leur usage détermina une évolution de la nef adoptant à son tour le gouvernail d'étambot, la voile carrée sur les premiers mâts tandis que celui d'arrière conservait sa voile latine.

De grandes barques pontées, à un ou plusieurs mâts, servaient habituellement au cabotage. Le linh à un seul mât, intermédiaire entre la barque, la nef et la galère, était utilisé lui-aussi pour le cabotage, même si à l'occasion il pouvait gagner l'Afrique du Nord.

Conséquence des échecs extérieurs des derniers comtes d'Anjou, une récession frappa l'ensemble du commerce international marseillais. Seuls quelques navigateurs et leurs armateurs associés à des Montpelliérains et des Italiens d'Avignon équipèrent nefs et galères à destination d'un Levant délaissé depuis la chute d'Acre en 1291.

Avec le XV^e siècle, des baliniers et des caravelles prirent la place des linhs, des galéasses à trois mâts aux dimensions en hauteur et largeur augmentées par rapport aux galées marchandes, ainsi que des nefs caraques qui se révélèrent les plus grands bâtiments du Moyen Âge. La coque laissa elle aussi place à la nouvelle nef méditerranéenne pourvue de trois ou quatre mâts.

Ces divers bâtiments cohabitèrent avec les galères restées étroites, d'un faible tirant d'eau, au demeurant peu adaptées au transport de charges encombrantes, avec des mâts courts sur lesquels étaient hissées de longues antennes de

bois où s'enverguaient des voiles latines pour économiser les forces de la chiourme.

Sous le règne de René d'Anjou, comte de Provence, Marseille bénéficia d'un nouvel essor du négoce extérieur. Jacques Cœur, homme d'affaires averti et grand argentier de Charles VII, décida en 1444 que les galées de France dont il était gérant y seraient transférées, aux dépens d'Aigues-Mortes et de Montpellier ensablées. La venue de gros bâtiments, les galées vénitiennes et florentines imitant celles de Cœur, en corrélation avec l'ouverture des marchés continentaux, relança les destinations orientales.

Marseille à nouveau port de guerre

En l'an 1481, Marseille et la Provence furent réunies à la couronne de France ; de l'annexion, le port retira l'installation d'un arsenal des galères destiné à la marine royale. Dix bâtiments aragonais ayant tenté de brûler Marseille en 1488 comme cela s'était déjà sinistrement passé lors du « sac » de la ville en 1423, la crainte d'un nouvel assaut entraîna la création de « tercenaux » où six galères furent mises en chantier.

Les galères encore et toujours... Tout à la fois éléments de prestige et d'intimidation, les rames occupant leurs flancs, elles attaquaient l'ennemi par l'avant, armées d'une batterie de canons. Les galéasses, plus grosses, aux formes arrondies avaient une fonction d'appoint. L'activité portuaire fut renforcée en 1494 avec l'expédition de Naples : on construisit à cette occasion quatre autres galères à Marseille.

Les dimensions et la capacité des voiliers restaient encore restreintes. Le temps était venu à la construction navale de s'adapter et de préférer les vaisseaux à trois mâts aux coques larges et profondes sans rames, intégrant solidité et qualité nautiques.



Fig. 1 : « Gyptis » sous « voile carrée » devant Marseille.
© Photo L. Damelet, Centre Camille Jullian, AMU-CNRS, Aix-en-Provence

« GYPTIS » *Renaissance d'une barque cousue main*

Par Patrice Pomey et Pierre Poveda,
Aix-Marseille Université, CNRS, CCJ,
Aix-en-Provence

Réplique navigante d'un bateau gréco-massaliote du VI^e siècle avant J.-C., « Gyptis » a vu le jour au prix de deux décennies d'une extraordinaire aventure humaine.

En juillet 1993, sept épaves antiques, dont deux navires grecques archaïques, ont été découvertes lors des fouilles de la place Jules-Verne à Marseille, et leur étude confiée au Centre Camille Jullian (Aix Marseille Université, CNRS). Abandonnées vers la fin du VI^e siècle av. J.-C., elles correspondent à des bateaux construits une vingtaine d'années auparavant par les colons grecs venus de Phocée pour fonder Massalia. Après avoir fait l'objet d'un traitement de conservation au laboratoire Arc-Nucléart de Grenoble, les épaves sont aujourd'hui présentées au Musée d'Histoire de Marseille.

La plus petite des deux barques, dénommée « Jules-Verne 9 », présente la particularité d'être entièrement assemblée par ligatures, selon la tradition grecque archaïque des bateaux « cousus ». Au terme de sept ans d'enquête minutieuse, étayée par de précédentes découvertes notamment en Corse et au large de Saint-Tropez, l'étude du « Jules-Verne 9 » a permis de reconstituer le système d'assemblage par ligatures, puis de restituer entièrement le navire d'origine. Ce dernier correspond à une grande barque côtière de pêche et de transport de proximité, d'une dizaine de mètres de longueur sur près de deux mètres de largeur, propulsée à voile et à rames. La présence de petits fragments de corail rouge dans l'enduit d'étanchéité interne de la coque montre que le bateau a notamment servi à la pêche au corail.



Fig. 2 : « Gyptis » en cours de construction.
© Photo Ch. Durand, Centre Camille Jullian, AMU-CNRS, Aix-en-Provence



Fig. 3 : Détail des assemblages par ligatures.
© Photo Ch. Durand, Centre Camille Jullian, AMU-CNRS, Aix-en-Provence

Construction de la réplique navigante, « Gyptis »

A l'occasion de Marseille-Provence, capitale européenne de la culture en 2013, il a été possible, grâce à l'aide financière de la région PACA et de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, de construire une réplique navigante du bateau selon les techniques et les procédés de construction en usage à l'époque grecque archaïque. Baptisé « Gyptis » du nom de la princesse légendaire dont l'union avec Protis, chef de l'expédition grecque, conduisit à la fondation de la cité phocéenne, la réplique fut construite, sous l'égide du Centre Camille Jullian, sur le chantier Borg de Marseille avec l'aide de l'association Arkaeos (Fig.2).

Construit sur bordé, à partir de bois locaux (les essences d'origine telles que le chêne et le pin d'Alep), et entièrement assemblé par des ligatures, le bateau a nécessité 5 000 heures de travail de charpentier, plus de 2 000 heures de « coutures » effectuées par des bénévoles pour réaliser les 10 000 points de ligatures avec 5 km de fil de lin (Fig.3). Une extraordinaire aventure humaine qui a permis de faire revivre cette barque telle qu'elle naviguait quelque vingt-six siècles plus tôt.

Un bateau performant

Le 12 octobre 2013, « Gyptis » fut officiellement mis à l'eau au Vieux-Port de Marseille. Muni d'une voile mesurant 25 m², de type « carrée » selon l'usage de l'époque et gréée sur une vergue perpendiculaire à l'axe du navire, équipé de six paires

de rames et de deux gouvernails latéraux, le bateau a pu commencer ses navigations expérimentales dans le cadre de MP 2013. Arborant le traditionnel œil « apotropaïque » peint de part et d'autre de l'étrave des bateaux de la Grèce antique pour conjurer le mauvais sort, « Gyptis » continue de naviguer aujourd'hui grâce notamment à l'aide de la fondation Honor Frost.

Léger et rapide, il affiche des performances intéressantes. Sa voile carrée l'autorise à atteindre six nœuds aux allures portantes et à remonter au vent de 75 à 70° (Fig.1). Six rameurs (3 x 2) suffisent à le propulser à 2,5 nœuds (Fig.4).



Fig. 4 : « Gyptis » à la rame avec trois paires d'avirons en action.
© Photo L. Damelet, Centre Camille Jullian, AMU-CNRS, Aix-en-Provence

Si l'expérience a montré le savoir-faire des charpentiers navals massaliotes capables de réaliser des bateaux performants pour leur époque, elle a aussi permis à Marseille de renouer avec son patrimoine maritime le plus ancien.



— Trois-mâts barque vers 1830.
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux

DES VAISSEAUX MARCHANDS AUX DERNIERS SCHOONERS

Par Patrick Boulanger^[1], de l'Académie de Marseille

Avec le XVI^e siècle, la capture de divers bâtiments ennemis ramenés sur la place de Marseille facilita l'expérimentation de bâtiments jusqu'alors peu utilisés par les Provençaux. La navigation restait un compromis entre le souffle des vents dans les voiles et la propulsion de rames à la force des bras.

[1] *Marines de Provence*, textes de Patrick Boulanger, illustrations de Tiennick Kévével, Editions Equinoxe, 2012.

Au mois de juin 1536 fut ainsi lancée « *la plus belle galère qui ait été faite à Marseille* ». Il s'agissait de la quinquérème « Connétable », avec quatre rameurs par banc. On trouvait alors vingt-trois galères amarrées dans le Lacydon à qui était dévolu le rôle du grand port de guerre français en Méditerranée.

Si les rois Charles VII et Louis XII n'avaient exploité que médiocrement les possibilités offertes par Marseille, François I^{er}, lui qui n'hésita pas à monter sur une galère à l'occasion de sa visite de 1533 à la différence de ses prédécesseurs, fit établir une véritable flotte en ce port d'attache servant tout à la fois à la défense militaire du littoral, à la protection conjointe du négoce international et de la pêche côtière.

Détail de la *Vue cavalière de Marseille*, gravure sur cuivre de Georg Braun, 1574.
© Archives municipales de Marseille - 11 Fi 018



Une marine méditerranéenne

A la galère et ses réductions (brigantin, galiote, frégate, barque) mues elles-aussi par des rames tout en portant des voiles, s'opposèrent encore quelques temps la nef pontée qui avait fait ses preuves, la caravelle plus petite, et le galion construit sans leur coque renflée. Les mâts de l'avant s'allongèrent ; les vergues se multiplièrent et les toiles se fractionnèrent.

Malgré ces bâtiments, les Marseillais continuaient à limiter leur navigation au seul bassin méditerranéen. Il en fut de même au XVII^e siècle, durant lequel les transports au-delà de Gibraltar restèrent quasiment assurés par les pavillons anglais, hanséate et hollandais.

Grâce au Marseillais Jean Jouve qui réalisa en 1679 un album des *Dessins de tous les bâtiments qui naviguent sur la Méditerranée*, destiné aux Colbert père et fils, les marines

d'alors sont mieux connues. Exception faite des saïques propres aux rivages levantins et des traditionnelles barques de pêche, on y trouve les felouques, brigantins, galères, galéasses, tartanes à rame ou à voile, allèges fluviales, flûtes de conception hollandaise et vaisseaux grées majoritairement à voiles carrées.

Autant de navires appréciés des Marseillais, malgré l'absence notable des pinques à fond plat et grément latin emblématiques des flottes italiennes au profit des polacres à la voilure mixte jugées plus maniables. Quant aux naves, caraques et autres caravelles, elles avaient depuis longtemps disparues des chantiers de construction.

Les galères restaient inchangées, si ce n'était le développement d'une décoration extérieure ostentatoire. Leur nombre ne cessait d'augmenter : s'il y en avait eu trente-et-une à l'époque où Jean Jouve dessinait, on en compta quarante-deux en 1696 dans leur arsenal agrandi de Marseille.

Corvette « Massilia ».
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux



L'apogée de la marine à voile

Les difficultés ne manquaient pas avec la menace des flottes et des corsaires ennemis, voire des pirates, même si leurs prises étaient partiellement compensées par les arraisonnements opérés par des Français. Elles n'empêchèrent nullement les opérations de négociants-armateurs ambitieux sous le règne de Louis XIV : les Magy et les Maurellet ouverts sur les grands espaces océaniques, avant que les Fabre, Rémusat, Borély et autres Bruny ne se lancent à leur tour dans l'aventure.

A la faveur d'un conflit concernant la dévolution de la couronne espagnole, une poignée de Marseillais osa s'engager dans de lucratifs, mais périlleux trafics de contrebande en direction de la côte Pacifique de l'Amérique du Sud. Une robuste tartane marseillaise qui accompagnait des vaisseaux ponantais attirés par l'argent du Potosi alla jusqu'à laisser son nom au passage qu'elle découvrit dans le labyrinthe du détroit de Magellan pour éviter le redoutable cap Horn.

Lorsque le retour de la paix eût marqué la fermeture inconditionnelle de l'Empire colonial hispanique, d'autres négociants armèrent leurs navires en direction des Antilles, vers la Martinique d'abord, Saint-Domingue et la Guadeloupe ensuite, agrégeant ainsi l'espace des Caraïbes à l'aire commerciale marseillaise.

Galère « sensile » du XVII^e siècle. —
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux

Passé le tragique épisode de la dernière grande peste apportée par la flûte du capitaine Chataud en 1720, les bâtiments constituant la flotte marseillaise apparurent comme les plus légers et les plus rapides de Méditerranée ; cependant, à voilure égale, ils chargeaient moins que leurs concurrents. Leur architecture continuait d'évoluer et les voiles de se multiplier. Les vaisseaux, les polacres, tartanes et pinques devinrent progressivement les plus employés avec les bateaux et les barques, deux appellations s'appliquant à de petits caboteurs.

Au XVIII^e siècle, grâce aux progrès continus des constructions navales et à une recherche de la polyvalence, la diversité s'accrut encore avec l'utilisation de corvettes, brigantins, senaults, bombardes, chébecs et goélettes, d'autant que les gros vaisseaux marchands à plusieurs ponts superposés ne fréquentaient guère les Echelles levantines leur préférant les lles françaises de l'Amérique aux cargaisons prometteuses.

L'extension à l'échelle du globe

Marseille devint véritablement un « port mondial » avec l'ouverture de la route de l'océan Indien. Profitant de la suspension du privilège de la compagnie à monopole de Lorient, « Le Conquérant » de Jacques Rabaud fut le premier à présenter la bannière marseillaise au long des côtes du Coromandel et du Bengale en 1772. A la fin du XVIII^e siècle, l'accès à la mer Noire se fit avec les navires français du négociant Anthoine arborant le pavillon russe, le seul autorisé par les Ottomans pour le franchissement du Bosphore. Les autres grands armateurs se nommaient Seimandy, Audibert, Payan, Samatan, Couve, Roux ou encore Hugues l'aîné.

La flotte marseillaise dépassait les quatre cents bâtiments, dont soixante-treize vaisseaux, cinquante-deux corvettes et cent vingt-six brigantins. Ceux d'une capacité moyenne de chargement (tartanes, barques et pinques) bien adaptés à la Méditerranée étaient en recul numérique, preuve d'une activité élargie à d'autres horizons et que concrétisa pour les frères Baux le voyage autour du monde de leur vaisseau « Le Solide » de 1790 à 1792, le premier navire marchand effectuant une circumnavigation avec les nouvelles couleurs tricolores.



La marine marseillaise devait être profondément touchée par les guerres de la Révolution et de l'Empire. L'expédition d'Égypte et la bataille navale d'Aboukir lui coûtèrent cent vingt-cinq bâtiments. Les Anglais devinrent alors les maîtres des mers. La dernière galère connue sous le nom de « Ferme », un temps en service à Marseille et qui devait sembler bien archaïque, fut démantelée à l'arsenal de Toulon en 1814. L'usage des lourdes rames de propulsion était définitivement révolu.

Durant la Restauration, l'activité reprit lentement ; de nouveaux débouchés s'ouvrirent à l'étranger et dans les colonies restantes. Lors de l'expédition d'Alger, Marseille se flatta d'avoir pu armer cent dix-huit bateaux de transport et cent vingt-trois de débarquement. La marine à voile resta la seule à composer la flotte locale jusqu'à ce que deux vapeurs grées en bricks-goélettes baptisés « Henri IV » et « Sully » appartenant aux Bazin, des négociants genevois fixés à Marseille, n'inaugurent leur service en 1831 avec des places italiennes.

Si pendant des millénaires la voile avait été le principal moyen de propulsion des navires, l'application de l'énergie produite par la vapeur d'eau, qui permit de les affranchir des vents, allait être la grande innovation de ce XIX^e siècle. Elle provoqua la disparition prématurée de certains navires dans les marines de guerre et marchande à l'exemple du chébec.

Sous le Second Empire, Marseille se hissa au rang de premier port du continent européen. Les raisons de cet essor étaient à la fois d'ordre extérieur (politique coloniale, percement du Canal de Suez) et intérieur (constructions de nouveaux bassins et d'un réseau ferroviaire continental).

Restée plus économique à l'usage, la marine à voile conserva cependant la primauté numérique grâce à l'accroissement de la longueur et du tonnage de ses unités. Les principaux armateurs s'appelaient désormais Rabaud, Rabatau, Fabre, Pastré, Régis et, parmi les nouveaux venus, Verminck, Schlœsing, Caunes et Bergasse. Les bricks et les trois-mâts barque prédominaient dans leurs flottes.

Au début du XX^e siècle, les effectifs de la marine à voile chutèrent à cinq cent vingt et une unités, contre huit cent soixante en 1857. La marine de commerce en bois s'effaçait au profit de celle en fer. On retrouvait encore les tartanes, goélettes, bricks-goélettes et trois-mâts barque de naguère. La diffusion des constructions métalliques – l'acier remplaçant le fer à partir de 1880 – entraîna la reconversion des chantiers existants.

« Mistral », le dernier quatre-mâts barque en acier attaché au port de Marseille, destiné au transport du nickel de Nouvelle-Calédonie, long de quatre-vingt-quatre mètres, avec trois mille deux cent cinquante m² de toiles disposées en sept étages, avait été lancé en 1901. Acmé de la voile au long-cours, ce géant des mers devait se perdre corps et biens en 1908 sans que l'on sache où et pourquoi.

A la veille de la Grande Guerre, force fut de constater que la marine marseillaise ne comptait plus que dix-neuf voiliers, dont huit bricks-goélettes et cinq cutters. En cette année 1913, le trois-mâts barque « Jules-Henry » de l'armement Vimont & C^{ie}, à coque d'acier de soixante-seize mètres, lancé en 1900 et affecté au transport du pétrole de Philadelphie, subit une transformation motorisée à Rotterdam.

Les tartanes, réduites au rang de rustiques « malonnières » véhiculant les tuiles de l'Estaque jusqu'aux cales des paquebots et cargos en partance, animaient encore la rade de leurs voiles latines, avant que celles-ci ne disparaissent au profit d'une mécanisation moins exigeante en hommes.

Les grands voiliers en bois qu'étaient les schooners « Pechiney » et « Stasia », des bricks-goélettes dépassant les soixante-dix mètres achetés aux Etats-Unis en 1917, furent désarmés en 1922 au vu de leurs piètres qualités, avant que le quatre-mâts « Alsace » de Valoussière, Brignaudy & Liautaud, lui aussi de construction américaine, ne sombre chargé de sel au large des Baléares en 1924, après avoir brûlé.

Désormais, dans le Vieux-Port, le seul bassin autorisé à recevoir les voiliers, ne devaient paraître que des langoustiers bretons, des balancelles espagnoles, des bricks italiens et quelques navires-école, éléments tangibles à contrario de l'emprise des techniques contemporaines.



— Voilier « Mistral ».
© Collection de la CCIMP,
photographie François
Jonniaux



Carte de la Terre de Feu et des détroits de Magellan et de Le Maire, vers 1720.
© Collection particulière



Tartane marseillaise
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux

Le périlleux voyage de LA TARTANE « SAINTE-BARBE »

Au temps du long conflit pour la succession au trône d'Espagne, des navires marseillais participèrent entre 1703 et 1713 à de lucratifs, mais bien dangereux trafics de contrebande passant par la Méditerranée, l'Atlantique et le Pacifique Sud... De véritables courses au trésor en quête de l'argent du Potosi ! Une tartane de commerce devait laisser son nom au passage maritime qu'elle découvrit à l'aller dans le détroit de Magellan. Un épisode héroïque de la marine à voile provençale qui mérite d'être rappelé.

Des terres méconnues

Jusqu'alors fermé aux Occidentaux, l'empire ibérique des Amériques se fissurait ; ses besoins en produits européens le rendirent accessible aux menées de négociants-armateurs aventureux, malgré les difficultés inhérentes aux parages de l'archipel de la Terre de feu.

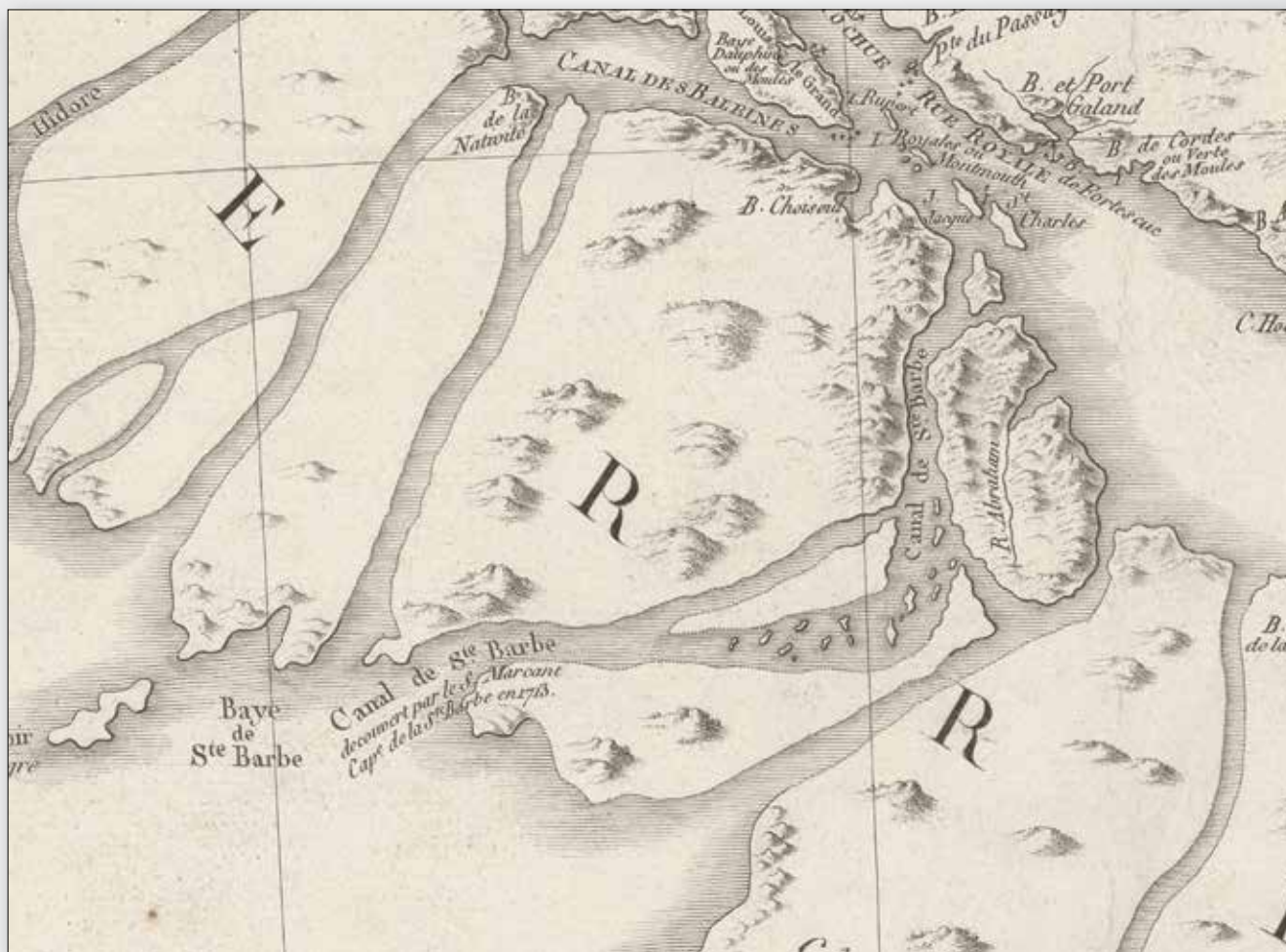
Au terme d'un long voyage, comprenant le franchissement des « 40° rugissants », du cap Horn ou du détroit de Magellan, en dépit des tempêtes et du scorbut, les richesses minières de la vice-royauté du Pérou devenaient accessibles. Attirés par des expéditions interlopes des plus lucratives, même si elles devaient les conduire au bout du monde, les Ponantais et « Ces Messieurs de Saint-Malo » montrèrent l'exemple ; les Marseillais les imitèrent en lançant sept vaisseaux vers les « mers du Sud ».

Il s'y ajouta une robuste tartane nommée « Sainte-Barbe » conduite par le capitaine Reynaud de La Ciotat qui, à partir de février 1713, voyagea de conserve avec un navire malouin répondant au nom de « Saint-Jean-Baptiste ». Avec ces expéditions lointaines, Marseille s'ouvrit à de nouvelles zones du globe ; cela n'alla pas sans risques.

Une « coquille de noix » sur l'Atlantique

Les tartanes mesuraient habituellement de quinze à vingt de nos mètres ; certaines atteignaient les trente mètres. La forme renflée de leur coque était destinée autant à leur donner une bonne assise sur les eaux de la Méditerranée qu'à recevoir une cargaison volumineuse arrimée partie dans la cale, partie sur le pont. Appréciées pour leur manœuvrabilité et leur célérité, elles avaient un grand mât, l'« arbre de mestre » à voile latine, parfois un second mât incliné derrière l'étrave, l'« arbre de trinquet » lui aussi à voile latine, et à l'avant un « bout-dehors » porteur d'un foc.

A la pointe du continent sud-américain, doubler le « cabo de Hornos », le cap Horn, se révélait périlleux, le vent d'Ouest soufflant pratiquement dix mois de l'année.



Détail de la carte des détroits de Magellan et de Le Maire dressée par M. de Laborde, 1790. © Collection particulière

Avec son équipage formé sur d'autres eaux, au vu de la taille de son bateau, Reynaud jugea préférable d'emprunter le détroit de Magellan, bien qu'il soit un véritable labyrinthe de canaux, d'îles et de fjords soumis à des vents jugés « infernaux » tombant des versants montagneux.

En cherchant sa route parmi les chenaux aux sinuosités dangereuses, la tartane « Sainte-Barbe » s'engagea par erreur, le 25 mai 1713, dans un passage qui miraculeusement allait lui permettre de gagner directement l'océan Pacifique. L'argent du Potosi était désormais accessible, en échange des marchandises de luxe qui faisaient tant défaut au Pérou.

Avec une riche cargaison

Vint ensuite le voyage retour... Il fallut alors lutter contre le courant marin de Humboldt et les masses d'air du Sud-Est, repasser par les confins du monde, forcer les vents et les flots. La tartane retrouva son port d'attache en septembre 1714 lourdement chargée, après dix-neuf mois d'absence.

Louis XIV se devant d'interdire pareil commerce international qu'il savait contraire aux intérêts de son petit-fils Philippe V, une partie des cargaisons en piastres et lingots était cachée, à leur arrivée, aux autorités locales. Les traversées interlopes intercontinentales se poursuivirent pour une poignée de vaisseaux avec toujours les dissimulations du métal précieux.

La guerre terminée en 1715, l'Espagne rétablit son autorité sur son vaste empire redevenu un domaine contrôlé, dont elle assura de nouveau les liaisons à partir de Cadix. Pour quelques Marseillais bourlingueurs des mers, l'expérience fut unique et... « enrichissante ». Désormais, un autre domaine atlantique attirait les armements provençaux: les Antilles, îles à sucre, café et cacao.

Quant à la tartane du capitaine Reynaud, elle passa à la postérité, les cartes désignant depuis son heureuse découverte qui la fit déboucher dans le Pacifique avec la forme hispanique de son nom : *canal Santa-Barbara*.

P. B.

LA CIRCUMNAVIGATION DU VAISSEAU « LE SOLIDE »

Carte manuscrite levée par Etienne Marchand. —
© BMVR Alcazar - BMVR MS1121

Oublié des Provençaux, il fallut attendre un feuilleton publié dans le quotidien *Le Sémaphore de Marseille* entre le 10 et le 18 janvier 1843, intitulé « Voyage du capitaine Marchand aux Iles Marquises et aux Iles de la Révolution », pour voir ressurgir le souvenir du trois-mâts « Le Solide ».

Un capitaine aventureux

Etienne Marchand, un marin ciotaden aguerri né en 1755 aux Caraïbes, qui commandait un voilier dans l'océan Indien pour la maison Amalric de Marseille, avait rencontré à Sainte-Hélène en 1788 un ancien officier du navigateur James Cook. Parmi les sujets professionnels qu'ils abordèrent, fut évoquée l'opportunité de vendre des fourrures et pelleteries originaires de l'Alaska... en Chine, et d'y charger des marchandises d'Extrême-Orient pour un retour en Europe.

N'ayant pas les moyens financiers de monter seul une pareille expédition commerciale, Marchand sut convaincre les négociants Jean et David Baux, dont la maison de négoce avec succursale à Constantinople était l'une des principales de Marseille, de s'intéresser à cet ambitieux trafic international. Les Baux se proposèrent d'armer deux navires, un trois-mâts à construire et un autre similaire à acheter, aptes au transport de cargaisons peu volumineuses, mais dégageant des bénéfices considérables.



L'expédition du « Solide »

Le premier vaisseau fut mis en construction au chantier de Joseph Meistre & neveu situé dans l'anse du Pharo. Long de soixante-douze pieds (23,33 de nos mètres), large de vingt-trois pieds dans sa plus grande largeur (7,59 m), à deux ponts, d'une portée de trois cent dix tonneaux, il bénéficiait d'une coque

doublée de cuivre, de quatre canons et de six pierriers. Baptisé « Le Solide », son lancement eut lieu au mois de mai 1790. Le bâtiment qui devait l'accompagner dans son périple avait été acquis à la même période.

Pour leurs cargaisons de départ, les négociants-armateurs avaient commandé à Guillaud père & fils de Saint-Etienne

des quincailleries, bimboleries et diverses armes blanches ; ils y ajoutèrent un assortiment de vêtements pour faciliter leurs échanges. Un différent commercial opposant l'Espagne à l'Angleterre les obligea à ajourner l'expédition jusqu'à la mi-novembre ; c'est alors que les commanditaires décidèrent d'accéder à la demande pressante du capitaine Marchand de laisser partir seul « Le Solide », sans plus attendre, alors que la saison était très avancée pour doubler sans danger le cap Horn.

L'équipage était composé de cinquante hommes, officiers compris ; parmi ceux-ci figurait Louis Marchand, le frère cadet du capitaine, embarqué comme lieutenant en second. Le vaisseau quitta Marseille le 14 décembre 1790 avec un frais mistral. Il ne franchit le détroit de Gibraltar que le 29 décembre en raison du gros temps, traversa l'Atlantique sud, arrivant dans les parages du Horn au début de l'hiver austral et le contourna le 13 avril.

La découverte de nouvelles terres

Dans le Pacifique sud, en route pour l'Alaska, la réserve d'eau douce s'étant altérée et les hommes ne la buvant qu'avec « un extrême dégoût », Marchand décida de se dérouter en direction des Marquises où Cook était passé en 1774. Il s'y ravitailla du 14 au 20 juin 1791 ; le lendemain, il découvrit quatre nouvelles îles et deux îlots dont il prit possession au nom de Louis XVI, les baptisant : « Îles de la Révolution » en mémoire de celle qui se déroulait en France.

Sans s'attarder plus encore, « Le Solide » reprit sa route le 24 juin vers les côtes de l'Alaska et de la Colombie Britannique, mouillant à Tchinnitâné du 11 au 21 août 1791 et dans les Îles de la

reine Charlotte du 23 au 25, achetant des peaux de loutres, d'ours, castors. Sur la côte occidentale de Vancouver, du 7 au 8 septembre, ne trouvant plus de fourrures à enlever, Marchand fit voile sur la Chine.

Passant par les îles Sandwich, Hawaï et l'archipel des Mariannes, il mouilla enfin à Macao le 26 novembre, en réalité le 27. Là, Marchand apprit qu'en vertu d'un récent traité sino-russe, les autorités interdisaient désormais toute importation de fourrures. Une si longue navigation pour subir pareille déconvenue... La désillusion fut grande !

Ne pouvant écouler ses pelleteries si ce n'est en passant par la contrebande, ce à quoi Marchand se refusa, après quelques achats sans commune mesure avec le projet initial, « Le Solide » appareilla le 6 décembre, franchissant le 1^{er} janvier 1792 le détroit de la Sonde en direction de Port-Louis, capitale de l'île de France (Île Maurice).

En Chine, son capitaine avait pu confier à trois navires de la Compagnie des Indes qui repartaient pour la France divers courriers pour les frères Baux, et notamment une carte manuscrite des Îles de la Révolution. Et ainsi, par leur intermédiaire, le 17 avril suivant, l'Assemblée législative eut connaissance de la découverte.

Après un séjour du 30 janvier au 18 avril destiné à remettre en état de naviguer le navire - et quelque peu son équipage, chargé de sucre, d'indigo, Marchand mit le cap en direction de l'île Bourbon (La Réunion) ; deux jours d'escale, les 20 et 21 avril, permirent d'embarquer du café et douze passagers ; là encore, les peaux de bêtes sauvages n'avaient pas intéressé les populations locales. Le périple était loin d'être achevé ; le cap de Bonne-Espérance passé le 16 mai, une nouvelle escale de ravitaillement s'imposa à Sainte-Hélène les 4 et 5 juin.

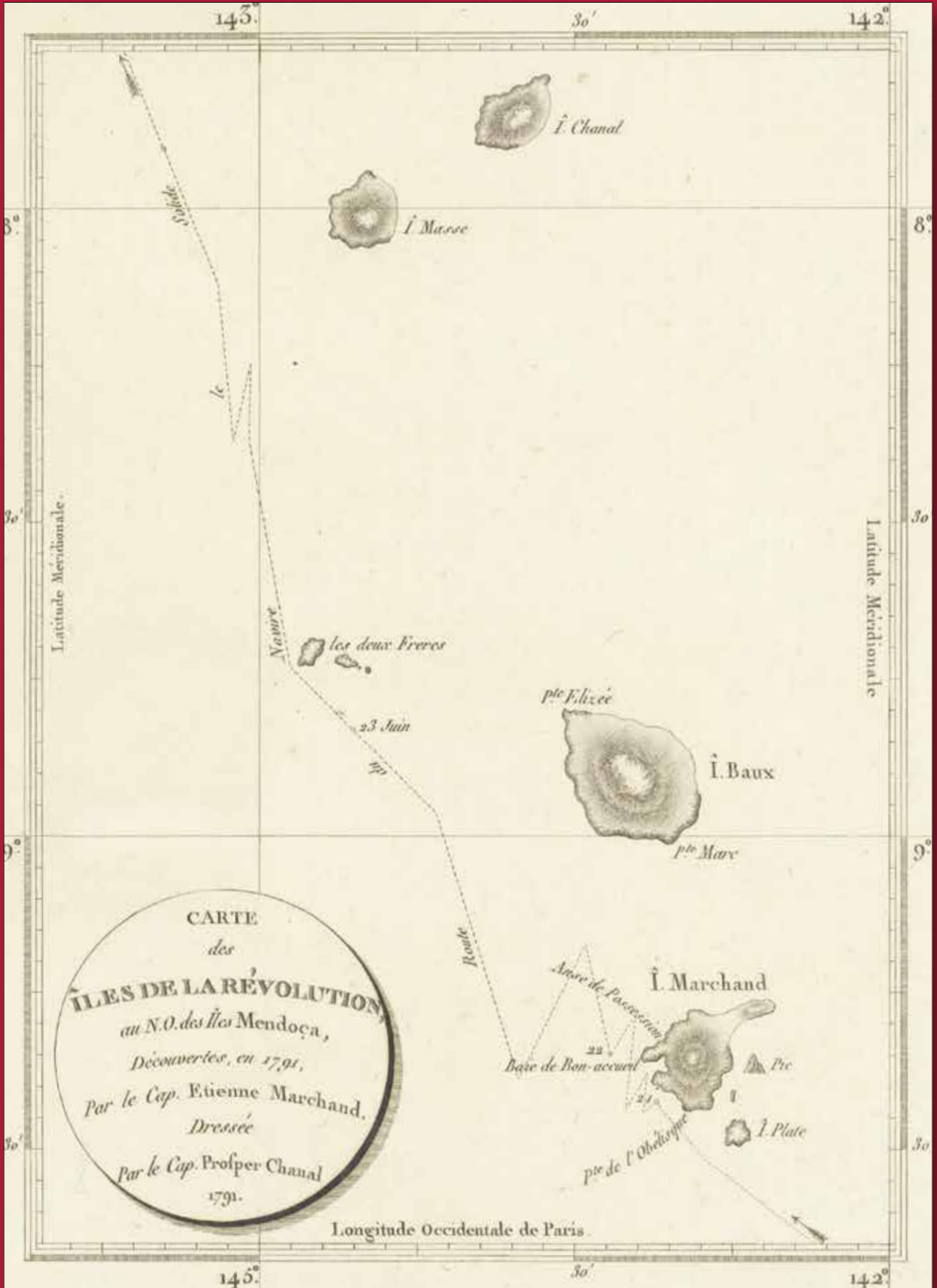
Portrait d'Etienne Marchand.
© Collection particulière



Le 4 août, Gibraltar fut reconnu, avant la côte provençale et la rade de Toulon le 14 août 1792, au terme d'un voyage de vingt mois. Marchand put se flatter de n'avoir perdu qu'un seul de ses hommes, le maître d'hôtel victime des suites d'une attaque d'apoplexie dans le détroit de la Sonde. Le navire venait d'effectuer la première circumnavigation marseillaise, l'un des tours du monde les plus rapides du XVIII^e siècle.

Marchand ne devait plus commander « Le Solide ». Après qu'on lui ait offert le commandement de la Garde nationale de Marseille, il fut amené à quitter la métropole en 1793 en raison des troubles de la vie politique et de menaces qui pesaient sur lui, pour se réfugier sur l'île de France où il disparut victime d'un accident de chasse - ou par suicide ? Les Baux conservèrent leur bâtiment jusqu'en mars 1816 ; vingt ans plus tard, le vaisseau fut revendu et démantelé.

En revanche, le précieux journal de bord qu'Etienne Marchand avait tenu à bord, un manuscrit in-folio de 363 pages en deux tomes enrichi de quinze illustrations et cartes, un temps conservé dans sa famille avant d'être acquis par décision du Conseil municipal en juin 1843, est consultable à la Bibliothèque municipale, rangé sous les cotes Ms 1120 et 1121.



Carte des îles Marquises découvertes grâce au « Solide ». © Collection particulière



— Jean-Baptiste Olive, *Le Vieux-Port de Marseille vu du Pharo* © Musée Regards de Provence

Entre Joliette et Corniche,
**JEAN-BAPTISTE OLIVE,
PEINTRE DE NAVIRES**

Par Patrick Boulanger,
de l'Académie de Marseille

Portrait de Jean-Baptiste Olive, 1909. —
© Collection E. Laugier



A la faveur du Salon des Artistes français de 1886, un artiste marseillais se fit connaître grâce à une toile des plus originales montrant un navire naufragé... Non pas la tragédie d'un vaisseau démantelé à la manière de Joseph Vernet, scène apocalyptique avec des flots tumultueux et un ciel strié d'éclairs, mais une épave à l'abandon baignant dans une mer apaisée. Pareil sujet n'était pourtant guère attirant. Quel collectionneur pouvait ressentir l'envie d'accrocher semblable désastre dans son intérieur cossu ?

Une épave sur la Côte Bleue

L'évènement bien réel s'était produit au mois de novembre 1882. Le paquebot « Navarre » de la SGTM s'en retournant d'Amérique du Sud s'échoua par un épais brouillard non loin de Carry-le-Rouet. Les passagers, puis une partie de la cargaison de cafés et de cuirs purent être débarqués avant qu'une tempête hivernale ne disloque le bâtiment. Des semaines durant, des ballots de peaux et de laines s'échappèrent d'une cassure de la coque engendrant une pollution nauséabonde.

Le préfet des Bouches-du-Rhône, qui n'était autre qu'Eugène Poubelle, dut alors rendre un arrêté pour obliger la compagnie à faire nettoyer le rivage. Telle une baleine échouée, « Navarre » devint un objet de curiosité. Jean-Baptiste Olive, artiste peintre de son état, s'empara du sujet et, après plusieurs dessins « sur le motif », réalisa huit visions de l'épave sur différents formats de toiles.

Jean-Baptiste Olive qui résidait alors à Paris se vit ainsi récompensé d'une médaille de 2^e classe, suivi d'un achat par l'Etat : un évènement marquant dans une jeune carrière. Il n'était que temps ! Son existence n'avait guère été facile jusqu'alors. Fils d'un modeste marchand de vin marseillais qui l'imaginait prendre sa succession dans le misérable quartier Saint-Martin (aujourd'hui disparu), derrière le Palais de la Bourse, il ne reçut guère d'aides financières pour réaliser ses aspirations profondes.

Un penchant affirmé pour le dessin, plutôt que pour la manutention des bonbonnes et tonneaux de la boutique paternelle, le fit placer chez un peintre d'enseignes et de devantures de magasins installé sur le Vieux-Port. Naturellement doué, le jeune Jean-Baptiste s'initia à la pratique artistique chez Gustave Julien (1825 -1881), que l'on surnommait « le peintre des tempêtes ». Il comprit sous sa conduite le travail qu'il lui faudrait accomplir pour montrer des voiliers en prise avec les éléments naturels, qu'ils soient calmes ou déchaînés.

La représentation des navires était un genre apprécié à Marseille, déployée par une lignée d'hydrographes, les Roux, ayant pignon sur rue près de l'hôtel de ville et qui s'en fit une spécialité. Chacun d'eux s'attachait à décrire fidèlement à l'aquarelle les formes et voilures des bâtiments objets de leur attention.

Jean-Baptiste Olive fut admis en 1867 à l'Ecole des beaux-arts de Marseille où soufflait encore l'esprit d'Emile Loubon, son directeur disparu en 1863 qui avait encouragé ses élèves à travailler en plein air et non de « chic » dans leur atelier. Suivant les cours de dessin de Johanny Rave (1827 -1882), il décrocha un deuxième prix en 1869.

En ce Second Empire, Marseille se transformait sous ses yeux avec le développement des bassins portuaires au Nord et l'aménagement de la Corniche au Sud. Ces grands travaux bouleversaient le visage de l'agglomération. Il s'était lié d'amitié avec l'un de ses condisciples, Alfred Casile (1848-1909), promis comme lui à un brillant avenir. Pour vivre, le jeune Olive dut cependant continuer son métier de décorateur.

Jean-Baptiste Olive, *L'Epave de la Navarre*, © CCIMP - Photographie François Jonniaux



Jean-Baptiste Olive, *Intérieur du Vieux-Port* © Collection Vieux Marseille / MHM - Photographie François Jonniaux

Afin d'améliorer sa technique, il mit à profit les conseils que voulut bien lui donner Antoine Vollon (1833-1900), un éminent spécialiste des natures mortes au cours de ses quelques séjours marseillais.

Plus tard, Etienne Cornellier (1837-1902) qui dirigeait une entreprise de décoration murale lui demanda de l'accompagner afin de l'assister dans ses chantiers au Cirque d'hiver et à la Basilique du Sacré-Cœur.

Olive exposa ses plages et marines en 1872 chez le marchand de couleurs Clovis Auffière, puis à partir de 1873 chez les graveurs Collé et Vêrane, dont des *Navires dans la tempête*. Se présentant comme l'élève de Julien, ses premiers envois au Salon des Artistes français, qu'il avait intitulés *Les Côtes de Provence, près de Marseille* et *Grenades, pastèques, oranges*, datent de 1874 ; il habitait alors dans la rue du Baignoir.

Un séjour de deux mois sur la côte normande en 1878 allait le transformer ; au Tréport, il rencontra le mariniste belge Robert Mols (1848-1903), qui l'accueillit. Grâce à lui, Olive se débarrassa d'une dureté de ton et de l'habitude de « *peindre trop noir* » comme il le confia.

Avec ses qualités, il aurait pu reprendre la tradition des portraits de navires saisis sous différentes allures, au demeurant lucrative. Les commandes de telles œuvres étaient nombreuses, émanant de capitaines et d'armateurs désireux de conserver la vision des unités dont ils étaient fiers. Mieux encore, François Roux venait d'être nommé « Peintre titulaire de la Marine », bénéficiant de l'exposition d'une soixantaine de ses œuvres au Musée du Louvre ! La finesse d'exécution et l'exactitude demandées détournèrent vraisemblablement Olive de cette voie qui n'allait pas dans le sens de ses aspirations profondes.

Depuis son atelier de Paris

Vers 1882, Olive décida à se fixer définitivement dans la capitale où il avait des attaches, et ce fut rue de Douai, non loin de la place Pigalle, qu'il résida. Cette année-là, il récolta une mention honorable au Salon avec son envoi *La Plage du Prado par temps de mistral*. Il se livrait encore à quelques représentations de voiliers en danger par gros temps, dressés vers le rivage. Ces visions lui demandant trop de minutie dans les détails, il les abandonna progressivement au profit de larges paysages littoraux.

Les couleurs du Sud trouvaient leurs amateurs. Intégré dans le milieu des galeristes, fiancé à la fille d'un marchand de Vichy, il s'assurait leurs cimaises, leur public et ses commandes. Ses toiles rayonnaient de soleil et de bonheur.

Olive s'appliquait particulièrement au traitement sensible de la lumière jouant différemment sur les eaux et les rochers méditerranéens.

Le succès venant, son jeune couple s'installa rue Alfred-Stevens, toujours dans le IX^e arrondissement cher aux artistes et à leurs modèles. Malgré les attraits de l'Île-de-France et de la Normandie, Olive gardait la nostalgie de sa région natale. Pour ses créations, il faisait appel à sa mémoire, s'inspirant de ce qu'il connaissait et aimait. Le bleu violacé ou le vert émeraude de la mer, le bleu clair ou le gris acier du ciel, il les avait gardés en lui et les transcendait avec brio sur ses toiles.

Avec les locomotives du PLM, la gare Saint-Charles n'était qu'à un peu plus de dix heures de voyage. Il savait qu'il y retrouverait le jeune Adolphe Gausson (1871-1957). Celui-ci, plutôt que d'exercer la profession de son père négociant, avait également préféré crayonner les voiliers et les vapeurs en escale. Après une solide formation à l'École locale des beaux-arts, il se rendit à Paris et c'est là qu'il fit la connaissance d'Olive. De l'échange de pratiques, ils passèrent à une amitié fidèle, avant que Gausson ne rentre « au pays ».

Durant ses séjours marseillais, accompagné ou non de son épouse, Olive occupait un appartement au-dessus du célèbre Café Turc, dont la décoration orientalisante avait été réalisée en son temps par Loubon et Bouillon-Landais, entre autres artistes. Il se trouvait ainsi à quelques dizaines de mètres du « Port Vieux », selon son appellation première, une pittoresque forêt de mâts et de vergues entourée de la vivante agitation régnant sur les quais ; là battait le cœur de Marseille.

Vu depuis les jardins du Pharo, le fort Saint-Jean assorti des tours du fanal et du roi René lui fournissait un admirable spectacle renouvelé par le passage régulier des voiliers au pied des murailles, un sujet qu'il savait renouveler, ne serait-ce qu'en modifiant ses angles de vue et l'heure du jour.

Olive n'avait qu'à poursuivre sa marche ou prendre un tramway, son matériel d'artiste à l'épaule, pour gagner des sites qu'il analysait déjà lorsqu'il était étudiant. Sur le front de mer qui s'étirait de la Corniche à la Joliette, il avait trouvé le terrain favorable à ses expérimentations picturales. Ailleurs, la grande ville et ses banlieues changeaient trop pour qu'il s'y attachât.

S'il couvrait ses carnets de croquis et de pochades d'effets saisis, de reflets mouvants à la surface des eaux, de ciels pommelés, il préférait travailler sur les petits panneaux de bois qu'il emporterait à Paris afin de s'y référer le moment venu lors de ses créations en atelier... Autant d'études serrées qui enrichissaient ce qu'il appelait « sa bibliothèque ».

Avec les années, la compréhension du jeu subtil de la lumière du Midi avec les vagues et les rivages était parfaitement acquise. Sur les rochers animés de pêcheurs, isolés ou en groupes aperçus au Petit Nice, à la Pointe Rouge ou aux Goudes, il savait par l'ajout de premiers plans minéraux et la présence de quelques barquettes repousser le regard jusqu'aux îles de la rade ou vers les pourtours déforestés de la grande cité.

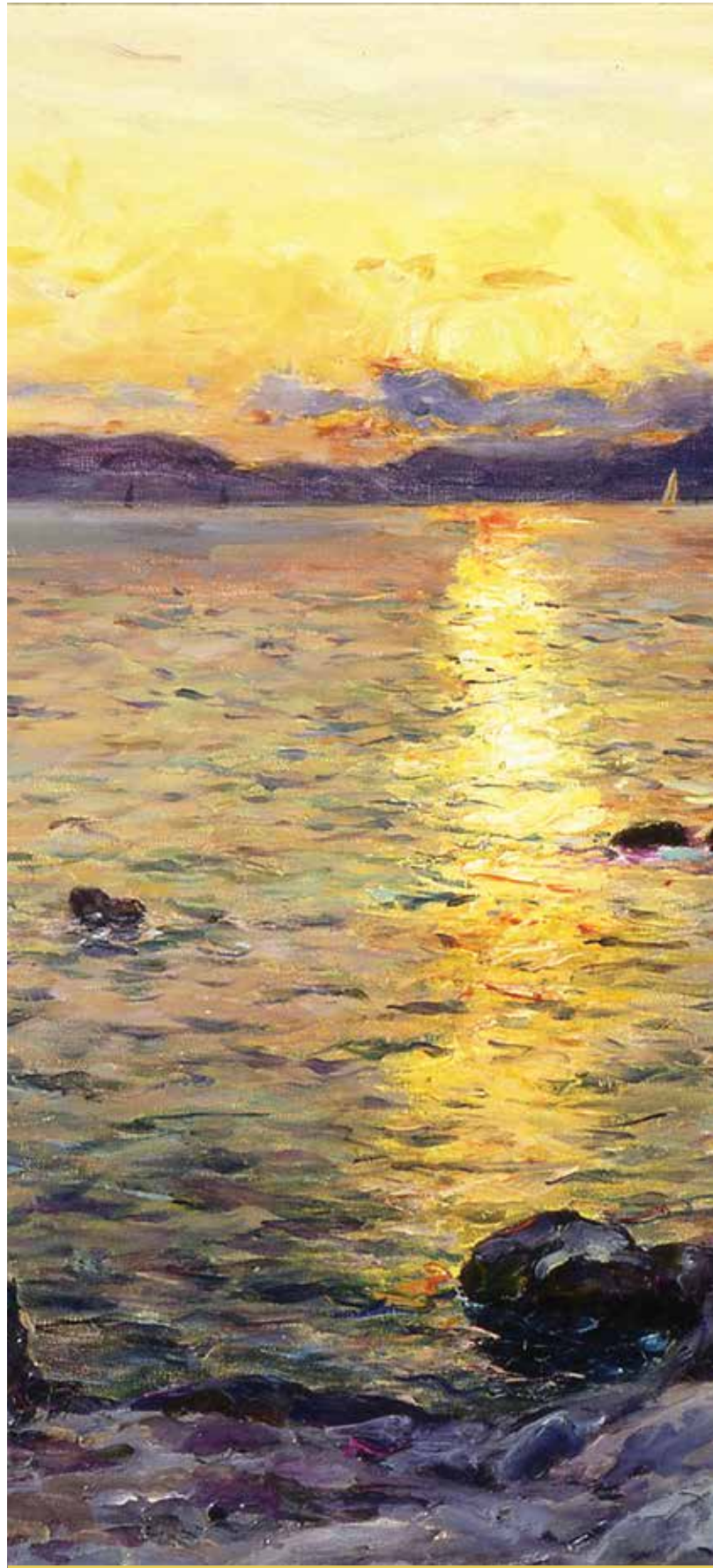
Dans quelques-uns de ses tableaux, Olive montra, alignés dans le « Port auxiliaire », (le bassin de la Joliette), les navires mixtes amarrés par la poupe avec leurs voiles le plus souvent serrées, les panaches grisâtres sortant des cheminées avant le départ pour des terres lointaines. Là encore, sur les quais, se déployait une intense activité née des mouvements de voyageurs, du transport des bagages et des marchandises, qui témoignait à sa façon du rôle de Marseille, premier port de France.

Souvent les bateaux sur les flots furent réalisés de mémoire, silhouettes furtives synthétisées en quelques touches. Pour leur voilure, un blanc laiteux renforcé de vert ou d'un orangé mêlé suffisait. Pareils paysages marins firent la renommée d'Olive ; ils dégagèrent une sérénité qui gomma rapidement la mésaventure du paquebot « Navarre » ou les chalutiers en perdition, eux aussi signés par l'artiste.

Les reconnaissances officielles

Fait chevalier de la Légion d'honneur en 1899, professionnellement formé à la réalisation de grandes surfaces, Jean-Baptiste Olive reçut du gouvernement monégasque la commande d'un vaste panorama destiné à agrémenter l'intérieur du pavillon de la Principauté à l'Exposition Universelle de 1900. Cette vue de littoral mesurant quatorze mètres de long lui permit de faire travailler son ami Gaussen, mais également Marcel Arnaud (1871-1956) et Louis-Mathieu Verdilhan (1875 -1928).

Il ne faut pas s'étonner d'ailleurs de le voir participer en 1901 à la décoration murale de la Gare de Lyon à Paris (*La Place Saint-Marc à Venise*) et de son buffet-restaurant (*L'Entrée du Vieux-Port de Marseille* et *Cannes, l'île Saint-Honorat*) avec ces huiles sur toile de quatre mètres sur deux de large.







Jean-Baptiste Olive, *Coucher de soleil sur l'îlot Gaby* © Musée Regards de Provence

Olive n'appartenait à aucune chapelle. A l'écart des mouvements postimpressionniste, fauve et cubiste, loin des avant-gardes, il continuait à brosser la Marseille de sa jeunesse. Preuve s'il en est, l'absence notable du pont à transbordeur édifié en 1905, alors que des artistes, et non des moindres (Camoin, Guillaume, Marquet, Manguin, Kokoschka, Lhote...) prenaient plaisir à camper ce chef-d'œuvre de l'architecture métallique devenu l'un des symboles du modernisme.

Se noyant dans ses souvenirs, poursuivant ses études des variations de la lumière en de multiples répliques, il n'avait de cesse d'offrir aux visiteurs des galeries parisiennes ces coins aimables où il s'était senti si bien... Olive ne datait que rarement ses œuvres, renforçant d'autant leur intemporalité ; seules quelques-unes d'entre elles offertes en témoignage d'amitié portent la mention d'une année ; pour autant, est-elle celle de leur réalisation ?

Il restait attaché aux marines « en bois » du passé, saisies dans une sorte de ballet imaginaire avec les remorqueurs à vapeur avant de rejoindre les quelques yachts amarrés dans le Lacydon, les bricks-goélettes italiens et espagnols serrés aux côtés de bateaux-citernes et de mahonnes. Peu à peu les barquettes de pêche et les pilotines perdirent l'usage de leurs voiles latines au profit des puissants moteurs Baudouin, tandis que les dernières tartanes disparaissaient de la rade.

De son côté, Gaussen brossait ses toiles avec assurance, d'une façon nerveuse. Exposant au Salon depuis 1893, il avait obtenu une médaille d'argent en 1907, puis d'or en 1913... L'élève rejoignait le maître. En cette même année 1913, la Légion d'honneur vint récompenser son talent et son dévouement à la cause des arts ; peu après, il était nommé Peintre officiel de la Marine.

De son côté, élevé à la dignité d'officier de la Légion d'honneur lors la promotion de l'Exposition Coloniale de 1922, reconnu comme l'un des maîtres du coloris méditerranéen, Prix Léon Bonnat en 1930, Jean-Baptiste Olive attendait une distinction qui ne vint jamais : la médaille d'honneur du Salon des Artistes français, où il continuait d'exposer.

Il décéda le 13 mai 1936 au 5 de la rue Alfred-Stevens ; l'inhumation eut lieu dans le vieux cimetière de Saint-Ouen. Ses derniers envois au Salon intitulés *La Vague* et *Falaise provençale* étaient, une fois encore, révélateurs de ses thèmes de prédilection. Quant à Adolphe Gaussen, il occupait le poste de conservateur du Musée Cantini ; quelques années plus tard, il sera élu à l'Académie de Marseille. Depuis, les toiles de Jean-Baptiste Olive mises aux enchères dépassent ou approchent les cent mille euros, ce qui n'est pas encore le cas de celles de son protégé.



— John Pendray, *Avec le mistral par l'arrière*. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

LES VENTS DE MARSEILLE

Par Patrick Boulanger,
de l'Académie de Marseille

Les édiles de Massilia la Romaine firent-ils édifier une « tour des vents » à l'instar de celle d'Athènes, cette construction octogonale encore visible que l'on doit à Andronicos de Kyrrhos où fut sculptée leur image sur chacun des côtés ? Nous ne le saurons jamais, sauf si à l'occasion d'une fouille menée sur l'une des hauteurs de notre ville les archéologues de demain ne découvrent les restes de la girouette d'airain qui indiquait le vent dominant.



Moulins à vent, détail de la *Vue cavalière de Marseille*, gravure sur cuivre de Georg Braun, 1574.
© Archives Municipales de Marseille - 11F1018

Sous le règne d'Eole

36

A Massilia comme au Pirée, la connaissance des vents favorisant la progression des navires ou s'y opposant était essentielle pour la navigation à voile. Les Grecs antiques qui les personnifiaient, les plaçant sous la coupe du dieu Eole, connaissaient notre mistral sous le nom de Sciron, les Latins sous celui de Circius et parfois d'Aquilo ; Strabon l'appela Mélémborée (Borée noir) en rappelant les ravages qu'il causait dans la plaine dénudée de la Crau.

Depuis l'Antiquité, le mistral - son nom venant du latin *magister*, le « maître » qui chasse les nuages jusqu'à donner l'impression de nettoyer le ciel, s'est taillé la réputation d'être un vent salubre. L'empereur Auguste se trouvant en Gaule aurait même fait bâtir un temple à ce Circius que les Gaulois honoraient déjà d'un culte particulier, attribuant la qualité de l'air à son souffle purificateur.

Un vent utile

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, le mistral, tant qu'il restait modéré, devait être reconnu par les vrais Provençaux comme « *le plus salubre et le plus agréable* » de tous les vents, car il assainissait la contrée en asséchant les eaux stagnantes et les boues porteuses de miasmes, d'où son surnom de *mangio fango*, « mange-fange ».

Déboulant sans prévenir, il était cependant redouté ; souvenons-nous de la comptine « *Meunier, tu dors, ton moulin va trop vite...* ». Trop fort, il risquait d'endommager les grandes ailes dépliées qui tournaient au-dessus du vieux Marseille. A la fin du XVI^e siècle, on avait dénombré pas moins de quinze moulins sur la butte qui porta leur nom, fournissant une partie des farines nécessaires à la fabrication des pains quotidiens et des biscuits de mer.

Sur ce point-là, il était également admis que l'irrégularité du ou des vents dominants rendait les farines moins belles que celles obtenues par un broyage à vitesse constante... mais comment les Marseillais d'alors auraient-ils pu faire différemment ?

Les dictons populaires qui accompagnaient la venue et la durée du mistral étaient nombreux, preuve de son importance dans la vie quotidienne. En voici quelques-uns : « *Si le couchant est rouge à la tombée du jour, mistral pour le lendemain* », « *Quand le mistral dit bonjour, il est ici pour trois, six ou neuf jours. Quand il dit bonsoir, il est ici jusqu'à demain au soir* », ou encore : « *Mistral de jour dure trois jours, mistral de nuit dure un pain cuit* ».

Même si l'on disait également : « *Quand le mistral entre par la fenêtre, le médecin sort par la porte* », ses rafales tourbillonnantes refroidissaient les corps. Edmond Rostand s'en souvint lorsqu'il écrivit en 1897 dans la tirade inoubliable de *Cyrano de Bergerac* ces deux vers :

« *Emphatique : Aucun vent ne peut, nez magistral,
T'enrhumer tout entier, excepté le mistral !* »



Coup de mistral à Marseille le 5 mars 1857. Gravure d'après un croquis de L. A. Crapelet.

© Musée d'Histoire de Marseille - MHM80_7_8_C

La Rose des vents

Si le mistral demeure le plus célèbre, il est loin d'être le seul : plus d'une vingtaine balayent le terroir et la rade de Marseille. Sur la rose des vents, les anciens les avaient disposés selon leur direction : *Mistrau dré* au N.O., *mistrau intré* au N.-N.O., vent de l'Etoile et *tremountano* au N., *tremountano*, *mountagniero* et vents étésiens au N.-N.E., *orsuro* et *gregau* au N.-E., *levant dré* à l'E.-N.E., *levant*, *levantado* et *levantas* à l'E., *levant eissero* et *vènt blanc* à l'E.-S.E., *eissero* au S.-E., vent de *miéjour* et *sirocco* au S.-S.E., *vènt dou marin* au Sud, *miejour labé* au S.-S.O., *labé*, *suroit* et *vènt dei damo* au S.-O., *pounènt labé* à l'O.-S.O., *largado* à l'O., enfin *mistrau largo* et *traverso* à l'O..

Il y a aussi la tempête de mistral, *mistrau breffounié*, s'accompagnant de branches cassées, d'arbres déracinés, de cheminées jetées à bas, de tuiles envolées, de terres dispersées en nuages de poussières. Pareil fléau entraînait le développement des incendies causés par inadvertance ou malveillance dans les pinèdes et garrigues qu'il devenait alors difficile de maîtriser.

Toujours redoutés

Le labé est aussi craint que le mistral lorsqu'il souffle avec fureur, ses puissantes rafales augmentant les difficultés des manœuvres. Capricieux, imprévisibles, tous les deux constituaient une préoccupation quotidienne pour les gens de mer. Devant ces vents insolents, il fallait avancer en « tirant des bordées ». La motorisation permit de se libérer quelque peu de leur emprise ; elle ne put empêcher certains navires de se trouver en difficulté dans les bassins ou d'être retardés dans leur approche sur des flots devenus blancs sous des rafales dépassant les 120 km /h.

La Méditerranée continue de séduire les plaisanciers avec son aspect de grand lac débonnaire, même s'il leur arrive de se plaindre de voilures devenues flasques ; il faut pourtant rester sur ses gardes. Au large de Marseille, le mistral peut éloigner les embarcations loin du littoral avec des vagues courtes, mais violentes, allant jusqu'à transformer une sortie en mer en catastrophe. Le souvenir tragique de la disparition du *one tonner* « Airel » face à un mistral de cinquante nœuds lors d'une régates disputée le 10 avril 1977 est encore dans bien des mémoires. Le mieux en pareil circonstance est de rouler sa voile, et de chercher un abri à la côte.

— M —

L'ÉCONOMIE AUTOUR DE LA VOILE

— LA VOILE À MARSEILLE —





© L'Atelier des Voiles



© Marie-Noëlle Cordesse (pour La Voilerie Phocéenne)

Accastillage : L'ART ET LA MATIÈRE

Par Bénédicte Jouve

L'accastillage et la fabrication des voiles jouent un rôle crucial dans la pratique des plaisanciers et pratiquants de régates. A la fois tradition locale et empreinte de la mémoire collective, c'est une partie importante de la vie du port. A Marseille, plusieurs entreprises, fortes de leur savoir-faire technique, perpétuent cette activité.

Honoré Panisse, cinquante ans, est maître-voilier sur le Vieux-Port. « Il a, sur le quai de la Marine, un long magasin frais qui sent la ficelle et le goudron »... Ce personnage créé par Marcel Pagnol au théâtre en 1929 pour la pièce *Marius* est entré dans les annales. Panisse, Marius, Fanny... Ces protagonistes issus de l'imagination de l'auteur marseillais sont inspirés par le peuple de commerçants, joueurs de cartes impénitents, au cœur aussi grand que leur verbe est haut. Ils appartiennent à la légende phocéenne, avec le Lacydon et ses bateaux.

Au-delà de cette mémoire collective, la voile et ses métiers occupent assurément une place importante dans la vie des navigateurs. Toiles, cordages, mâts sont fabriqués et réparés à Marseille depuis des centaines d'années. Le boulevard de la Corderie, dans le 7^e arrondissement, ne doit-il pas son nom à l'installation des cordiers (fabricants de cordes, alors en chanvre) en 1676 ? Proximité oblige, plusieurs entreprises bordent toujours le Vieux-Port et les abords de Saint-Victor. Plus récemment, elles ont investi le quartier de Mourepiane et ses hangars.

Mobile home

Sur un bateau, tout est fixé et réalisé sur mesure, eu égard aux mouvements que va subir la coque en mer. La fabrication du mobilier et des équipements constitue une véritable industrie. Elle a ses codes, ses spécialistes.

Les *shipchandlers* fournissent l'équipement nécessaire à la vie à bord. Le terme vient de l'anglais et signifie « commerçant qui fournit les bateaux » (« *Chandler* » en anglais signifie « marchand de chandelles »).

Ces entreprises spécialisées vendent le matériel et conseillent les plaisanciers. Chez Accastillage Diffusion, à Saint-Victor, ou chez Marine Equipement (l'ancienne maison Maglione) place aux Huiles, on trouve tout ce qui est nécessaire sur une embarcation : éléments de mouillage, cordages, équipements électriques et de sécurité, éclairages, vaisselles, produits d'entretien, instruments de navigation, équipements de cockpit...

| Car pour les bateaux disposant de couchettes, les matelas et le linge de cabine (draps, housses d'oreillers) sont d'une dimension précise, différente du « linge de maison » que l'on trouve dans le commerce ordinaire.

La sellerie nautique nécessite un savoir-faire spécifique : résistance des matériaux et confort sont les impératifs. La société l'Atelier des Voiles, située à Mourepiane, conçoit



© Marie-Noëlle Cordesse (pour La Voilerie Phocéenne)

et rénove la sellerie nécessaire sur un navire : coussins, sièges, matelas et housses de protection. « *Nous travaillons sur mesure pour chaque bateau* », assure Marine Savarino, responsable de la partie solaire. Pour le mobilier extérieur, les tissus étanches et adaptés aux U.V. sont nécessaires, les fameux « bains de soleil » (matelas situés à l'extérieur, sur les ponts) doivent en effet supporter des conditions d'ensoleillement et d'humidité importantes. Pour le carré (cette pièce commune à l'intérieur), on utilise du coton ou d'autres matériaux comme le silvertex. « *C'est un skai à l'aspect de tissu.* » explique Marine Savarino. La fabrication des tauds (toiles de protection) fait partie de l'activité : ils sont dédiés à la protection des équipements, des espaces à vivre ou encore du cockpit.



© Marie-Noëlle Cordesse (pour La Voilerie Phocéenne)



© Marie-Noëlle Cordesse (pour La Voilerie Phocéenne)



© Marie-Noëlle Cordesse (pour La Voilerie Phocéenne)

Haute couture sur mesure

La Voilerie Phocéenne, labellisée Entreprise patrimoine vivant, est nichée dans l'anse du Pharo. Les locaux construits en 1949, au bord de l'eau, ont toujours reçu une affectation maritime. De grandes fenêtres encadrent le plancher de vingt-trois mètres sur quinze sur lequel les employés déplient, auscultent, palpent et réparent patiemment des voiles.

Les machines à coudre sont encastrées « en fosse » dans le plancher, ce qui permet de déplier la voile complètement à plat. « Une centaine de voiles neuves sortent de l'atelier tous les ans », précise Hervé Cordesse, dirigeant de l'entreprise depuis 1975. Elles sont destinées à une clientèle de particuliers, plaisanciers et régatiers. Les voiles dites « voiles blanches » sont en dacron (polyester) venu d'Allemagne. D'autres voiles sont confectionnées avec des ajouts de composites, carbone, tentex ou spectra, pour renforcer le matériau. Le client peut palper les échantillons, disponibles sur des catalogues. Une voile en composite sera plus résistante à la déformation, mais aussi plus fragile sur d'autres aspects. Au-delà de la simple fourniture du matériel, les gérants de ces établissements jouent un rôle de conseillers. On le comprend, tout est ici affaire d'équilibre

et d'adaptation aux besoins des navigateurs. « Résistance, durabilité et légèreté sont les trois impératifs qui doivent guider ce travail » souligne Hervé Cordesse.

L'activité de gréement est concentrée au sous-sol. Là, c'est le métal qui règne. Des mètres de câbles de toutes les épaisseurs sont sagement enroulés le long des murs ; des morceaux de métal de diverses tailles sont déposés sur des tréteaux en attente de leur affectation : ridoirs, barres de flèche... « Pour des mâts, à partir d'une taille de sept mètres cinquante, une grue est nécessaire pour démâter. Nous nous rendons sur un site spécialisé à l'Estaque Corbières Port Service où le mât est révisé », explique Hervé Cordesse. Le démâtage, c'est l'angoisse du marin. Sa chute peut avoir de graves conséquences, endommager sérieusement le navire ou blesser quelqu'un.

Sur un bateau, où tout est nommé - « le moindre petit bout de ficelle a un nom ! » sourit Hervé Cordesse, les superstitions et les rituels font partie intégrante de la vie à bord. Pas de lapin sur un navire - on ne prononce même pas le mot - en référence aux rongeurs qui dévoreraient les cordages de chanvre au XVIII^e siècle ! Le baptême d'un bateau constitue toujours un moment ritualisé : on peut placer une pièce d'or sous le mât, supposée conjurer les risques. Quant aux libations accompagnant ce baptême, elles seraient issues, paraît-il, d'une antique tradition païenne. Respect des traditions oblige, on vide quelques bouteilles...

Comment faire L'ACQUISITION D'UN VOILIER ?

Affiche de Jean Desaleux,
d'après R. Piollenc, 1950
© Collection de la CCIMP,
photographie François Jonniaux

Plusieurs entreprises marseillaises sont des concessionnaires spécialisés et proposent des bateaux neufs ou d'occasion. Ainsi l'établissement Yacht Méditerranée, un chantier naval situé à la Pointe Rouge propose des bateaux à la vente. Il est concessionnaire des marques Jeanneau et Prestige.

Midi Nautisme, situé place aux Huiles, est un spécialiste de la location de voiliers et concessionnaire de la marque Dufour. Citons encore Blue Touch, sur le Vieux-Port.

Entre particuliers, le bouche à oreille fonctionne également via les clubs nautiques comme l'Union Nautique Marseillaise. Pour les gros bateaux, on peut faire appel à un *broker*, c'est-à-dire un courtier spécialisé.

Les salons nautiques

Marseille, pionnière dans ce domaine, organisa en 1950 le « 1^{er} salon nautique et des sports de plein air ». Lequel évolua en « Salon Nautique », avant de devenir « Les Nauticales ».

Cet événement organisé par la Métropole Aix-Marseille-Provence, constitue le premier rendez-vous de l'agenda nautique français et le quatrième salon nautique de l'Hexagone. Il est organisé à La Ciotat depuis seize ans.

En 2018, du 31 mars au 8 avril, il a accueilli 27 000 visiteurs, malgré une journée de fermeture due aux conditions météorologiques défavorables. Les promeneurs et acheteurs potentiels ont pu découvrir deux-cents exposants répartis sur 30 000 m² en plein centre-ville et quatre cents embarcations, dont deux cents à flot.



- La Voilerie Phocéenne : www.voilerie-phocee.com
- L'Atelier des voiles à Mourepiane: www.atelierdesvoiles.com
- Delta Voiles / Pepper Sails : www.peppersails.com
- Marine Équipement : www.marine-equipement.com
- Accastillage Diffusion : www.accastillage-diffusion.com
- Victoria Yachting : www.victoria-yachting.fr
- Yacht Méditerranée : www.jeanneumarseille.com
- Blue Touch : www.bluetouch.fr
- Midi Nautisme : www.midi-nautisme.com
- www.salon-lesnauticales.com

B. J.



© Photographie Ange Lorente - Ville de Marseille

DU BEAU, DU BON, DU BOIS

Par Bénédicte Jouve

Au carrefour de la tradition et de la transmission, un charpentier de marine perpétue à Marseille un savoir-faire familial. Bienvenue chez Borg, constructeur et réparateur de bateaux en bois depuis trois générations.

Denis Borg. —
© Photographie Ange Lorente
Ville de Marseille

« Eh, les gars, avant d'avancer plus loin, vous me montrez ! » s'exclame Denis Borg. Maître des lieux, charpentier de marine comme l'étaient avant lui son père et son grand-père, Denis Borg a l'œil à tout. Cet après-midi là, il ondulait entre des bateaux à divers stades de réparation, apostrophant ses apprentis concentrés, ramassant d'un geste automatique, comme mille fois répété, quelques pièces de bois qui traînaient...

Histoires d'eaux

L'atelier est un lieu chargé d'histoire. A l'extrémité de l'anse du Pharo, là où il n'y a plus rien, où le ciel semble rejoindre l'eau, c'est ici, sous un hangar, que l'on construit et répare des bateaux en bois depuis 1956. En 2008, l'entreprise a été labellisée « Entreprise du patrimoine vivant ».

A l'intérieur, une fine pellicule de sciure s'est déposée partout. Du bois, des guirlandes d'outils et des coques sur cales font pendant aux œuvres d'art accrochées aux vénérables murs qu'un artiste a laissées chez Denis Borg. Des coques, à divers stades d'avancement, semblent attendre patiemment que des mains expertes les manipulent et diagnostiquent les réparations à entreprendre. Le bruit de la ponceuse le dispute à celui du rabot ; l'air est saturé de l'odeur de la colle et du vernis.



« Ici, on ne travaille que le bois » précise le maître des lieux. Tous les bateaux - jusqu'à une taille de dix mètres - peuvent être restaurés.

Ce savoir-faire de la réparation de barquette* est issu du XIX^e siècle. On le devrait aux charpentiers du sud de l'Italie qui, naviguant dans la rade marseillaise, auraient peu à peu imposé leur art de construire ces bateaux.



© Photographie Ange Lorente - Ville de Marseille



© Photographie Ange Lorente - Ville de Marseille

* La barquette marseillaise appartient à la famille des barques méditerranéennes, comme le « gozzo » napolitain ou le « mourre de pour », une barque provençale dont le nom signifie « museau de cochon », présente à Marseille depuis le XVIII^e siècle. « Barquette » en provençal se dit comme en italien « barqueto » et signifie « petite embarcation ».





© Photographie Ange Lorente - Ville de Marseille

Tradition et modernité

Le parc de navires traditionnels en bois local serait estimé à 500 ou 600 embarcations. « *Des plaisanciers, toutes sortes de gens qui aiment pêcher et naviguer nous apportent leurs bateaux* » explique Denis Borg. Les fameuses barquettes marseillaises sont réparées ici. Surnommées « pointus » dans le Var, elles devraient d'ailleurs ce surnom à une déformation qui aurait enflé comme une galéjade...

Certaines embarcations ont droit à un lifting total, comme ce splendide bateau de la mer d'Oman, « El Lulouath » (signifiant « pêcheur de perles » en arabe) qui a échoué ici en attendant d'être réparé. Son parcours est significatif : construit autour des années 1940, malmené, revendu, il a finalement été racheté par un passionné. Ce savoir-faire extraordinaire a un coût : les réparations peuvent aller de 5 000 à 20 000 euros. « *Chaque bateau est unique et chaque bateau est un défi. Ils ont traversé le temps et nous les remettons à flots* », précise le charpentier.

Ce dernier souhaite aujourd'hui s'orienter davantage dans la formation, lui qui accueille déjà des stagiaires du Lycée Poinso-Chapuis. La transmission, la découverte, le partage sont au cœur de la nouvelle orientation que devrait prendre l'atelier, au-delà des missions quotidiennes de réparation.

« *S'organiser pour faire découvrir aux propriétaires de bateaux, mais aussi au grand public, ce que l'on peut et ce que l'on sait faire ici !* » précise Denis Borg. Une histoire à suivre, assurément.

www.chantiernavalborg.com

S'expriment aussi dans la réparation navale de voiliers :

→ **Carènes Service**, port de plaisance de la Pointe-Rouge
www.carenes-service.fr

→ **Chantier Sainte-Marie**, anse du Pharo.
(Il peut accueillir des bateaux de 30 mètres de long)



© Alliance

47

EMBARQUEMENT POUR LES CROISIÈRES

Par Bénédicte Jouve

Depuis plusieurs années, des amoureux de la mer développent avec succès des activités liées au tourisme de la voile, option découverte, farniente ou apéritif à la lueur du coucher de soleil en prime ! Catamaran ou gréement chargé d'histoire, il ne reste qu'à choisir.

Marseille constitue le site idéal pour voguer sur les flots bleus, profiter du soleil, de la mer et, pourquoi pas, déguster un apéritif ou un déjeuner selon les heures. Plusieurs sociétés se sont lancées dans ce défi et le succès est désormais au rendez-vous !

L'activité maritime de ces sociétés conjugue la privatisation du bateau pour les entreprises ou les particuliers – sur présentation d'un permis bateau - avec navigation en Méditerranée ou bien les croisières avec un équipage dédié. Le dénominateur commun ? Détente, plaisir de naviguer, animations nautiques diverses, organisation d'événements professionnels (séminaires) ou privés et festifs... Météo oblige, l'activité se concentre durant la saison estivale.

La « star » de ces propositions, c'est, bien sûr, le site des calanques. S'étendant sur plus de vingt kilomètres de côtes, le Parc national des Calanques est le dixième de France. Et – faut-il le rappeler – il offre des paysages uniques, entre grottes sous-marines, îles et falaises... D'autres explorations sont possibles, la Côte Bleue ou les sites historiques près du Vieux-Port : les forts Saint-Nicolas et Saint-Jean, le Mucem, la cathédrale de la Major, l'hôpital Caroline ou le château d'If.





Voguer en goélette

La société Goélette Alliance, pionnière en la matière, a débuté son activité en 1984. Cette vénérable goélette en bois est un ancien thonier construit à Brest en 1949. Dès les années 1980, il est possible de louer le navire avec un équipage. Depuis 2017, la proposition s'est élargie via un système de croisières partagées avec billetterie. La journée, les particuliers peuvent découvrir les calanques - de 10h à 17h au départ du Vieux-Port - avec un buffet froid pour déjeuner. Des formules cocktails dînatoires sont également prévues ! Depuis trente ans, cette proposition a fait école et d'autres entreprises se sont spécialisées dans cette activité.

Pour les mordus de voile qui ne possèdent pas de bateaux, la société SailEazy propose des voiliers en libre-service, amarrés en plein cœur de Marseille : loués à l'heure ou à la journée, également à la location « longue durée » ou avec skipper, ainsi que des sorties dans les calanques.

Apprendre à naviguer et préserver l'environnement

Autre variante : une initiation à la conduite et au matelotage avec Boudmer ! Cette association composée d'amoureux des voiliers, barquettes marseillaises et autres bateaux en bois offre aux amateurs de s'initier à la navigation sur des embarcations de pêche et des voiliers. Trois des navires sont labellisés Bateau d'Intérêt Patrimonial. Autre proposition : des journées écocitoyennes en faveur de l'environnement sont organisées par les adhérents bénévoles et volontaires civiques ou internationaux de l'association sur l'archipel du Frioul... Les participants s'impliquent dans le nettoyage des déchets collectés. Le but : sensibiliser le public au respect de l'environnement du littoral et des eaux marseillaises.







© Levantin

Anecdotes et bronzage

« Le Levantin », c'est son nom ! Ce catamaran de vingt-cinq mètres dispose d'un pont équipé de trampolines, qui n'attendent plus que les serviettes de bain des passagers ! Il est l'un des plus grands *day charter* au monde, pouvant accueillir jusqu'à cent-dix personnes en navigation. Là aussi, plusieurs formules existent : croisières à la journée, croisières-dîners face au coucher du soleil ou soirées résolument plus festives avec Dj. Des explorations de la rade sont proposées et les passagers invités à (re)découvrir des trésors du patrimoine marseillais depuis le bateau.

Des escales pour « piquer » une tête dans les eaux bleu-tées sont prévues, dans une petite crique « privée » des calanques. Les anecdotes diverses, sur les monuments et les dites calanques sont narrées par le capitaine lui-même. Connaissez-vous celle de la girafe Zarafa - ce mot signifie « girafe » en arabe - qui fut offerte au roi Charles X par le sultan Mehemet Ali ? L'animal, ramené d'Égypte en 1826, peu habitué aux froids de la capitale, dut passer son premier hiver à Marseille. La clientèle ? « Internationale » nous assure Sylvain Defrance, l'armateur.

Cet amoureux de la voile avoue volontiers en souriant avoir choisi de se spécialiser dans ce domaine pour vivre pleinement sa passion. Après s'être rodé en Guadeloupe, il collabore dès 2008 avec des établissements hôteliers marseillais, proposant des formules *package* avec nuitées couplées aux excursions en mer. Ainsi, après plusieurs années d'efforts, le succès est au rendez-vous : dix-mille passagers l'année dernière.

Simple balade entre ciel et mer, ou bien volonté de célébrer un événement, les passagers vivent à leurs manières et selon leurs goûts ces excursions face aux embruns. « *Il y a eu plusieurs demandes en mariage lors de nos croisières dont une où la réponse fut négative !* » explique Sylvain Defrance. « *Des fêtes mémorables à bord ont eu lieu le 14 juillet, lors des croisières-soirées. Une année où nous étions amarrés à la digue Sainte-Marie, le feu d'artifice faisait presque trembler le bateau !* »

www.lelevantin.fr

www.saileazy.com

www.goelette-alliance.com

www.boudmer.org



© Le Don du Vent

« LE DON DU VENT », *Une histoire d'amour*

Par Bénédicte Jouve

Les vieux gréements ont leur place dans la rade et dans le cœur des Marseillais. Véritables passeurs d'histoire, ils traversent le temps. Au prix de bien des efforts, certains d'entre eux naviguent toujours, offrant au public une expérience unique.



© Le Don du Vent

C'est un matin comme tant d'autres sur « Le Don du Vent ». Sagement amarré face à l'Hôtel de Ville, le splendide voilier repose sur le Vieux-Port . Un rayon de soleil bienvenu fait briller les cuivres et le bois couleur miel du pont. Des touristes le mitraillent, smartphone ou appareil photo en main ; les Marseillais déambulent jetant un coup d'oeil à sa silhouette familière. Sur le bateau, les propriétaires Philippe et Margo Derain s'affairent, accueillant chaleureusement les membres d'une association de soutien aux enfants greffés. But de la rencontre : peaufiner les derniers détails d'une journée de croisière dans les calanques . Les calicots des sponsors sont dépliés sur le pont, on consulte anxieusement la météo, plutôt capricieuse ces derniers jours. « *La grande question, c'est de s'adapter à la météo et d'ajuster notre proposition, c'est comme cela lorsque l'on navigue !* » s'exclame Margo Derain.

La photographe et archéologue sous-marine d'origine polonaise est tombée amoureuse de Marseille et de la mer il y a déjà longtemps. Son époux, Philippe Derain est le capitaine du « Don du Vent » depuis les débuts. Ensemble, ils ont oeuvré d'arrache-pied pour restaurer ce bateau. Un pari fou : quinze années de travail acharné pour rendre à ce ketch aurique (bâtiment de haute mer armé au commerce) des années 1930 son lustre d'antan. Quinze années d'efforts pour arriver à ce voilier de tradition, labellisé Bateau d'Intérêt Patrimonial, agréé et labellisé Parc national des Calanques.



Tradition et mutation

Nous sommes en 1976. Le Vieux-Port se vide de ses bateaux de pêche, qui investissent le port de Saumaty, à l'Estaque. Marseille est en pleine mutation : Saumaty, avec ses quatre hectares de bassins et quatre hectares de terre-pleins recevra désormais la petite flottille de pêche et le marché de gros du poisson, auparavant situé dans le bâtiment de « La Criée ». Ce dernier sera transformé en Théâtre national. Association de Sauvegarde et de Conservation des Anciens Navires Français et Étrangers, l'ASCANFE présidée alors par Bernard Tarrazi souhaite que Marseille devienne un port peuplé de gréements restaurés, un espace où le

public pourrait embarquer sur ces splendides navires de bois... « A l'époque, un monde disparaissait sous nos yeux » explique Philippe Derain. « Toute cette vie, les magasins de fournitures, les bistrotts fréquentés par les pêcheurs, toute cette activité grouillante liée à la pêche était en voie de disparition. » Le projet de l'ASCANFE – que Philippe rejoint en 1979 – lui parle droit au cœur : rendre Marseille attractive, avec des bateaux anciens restaurés, pour générer de l'activité touristique et commerciale liée à la mer. La Ville de Marseille offre un espace : près du Fort Saint-Jean, un chantier s'improvise dans une zone en friche, entre terre et ciel, où les passionnés s'affairent. Baptisé « Fatima » par ses anciens propriétaires, « Le Don du Vent » renaît littéralement de ses cendres, via les efforts de Philippe, épaulé par sa famille et son épouse.



Vers la renaissance

« Fatima » est fatiguée : sortie des chantiers allemands dans les années 1940, elle a vécu. Trop. Rachetée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale par un Allemand, elle devient un magnifique bateau de plaisance. La femme du capitaine d'alors occupe la fonction de concierge au Majestic de Cannes. Dès 1957, les starlettes de l'époque - et le milliardaire Aristote Onassis en personne - arpentent le pont, naviguant en Méditerranée et profitant des paillettes du Festival de Cannes.

A la fin des années 1960, les propriétaires se succèdent. Autres temps, autres mœurs. Le navire vendu, re-vendu, est finalement pillé et coulé. Il échoue misérablement dans le port de Saint-Raphaël. Avant d'être récupéré par l'ASCANFE et Philippe Derain. Une deuxième vie commence : « Fatima » devient « Le Don du Vent », en hommage à un autre navire, le « Gift of The Wind ».

En 1992, un beau baptême l'attend : le grand rassemblement « Brest Douarnenez ». Suivront d'autres belles traversées pour ce grément porteur d'espoir : en 2000, baptisé « Ambassadeur pour la Paix », il effectue un grand tour de la Méditerranée, en ouverture du colloque de la Croix Rouge et du Croissant Rouge. « *Nous sommes le résultat et la continuité de ce rêve, de ce projet d'amour pour Marseille, cette envie de transmettre notre amour des bateaux anciens, en le conjuguant à un projet de rayonnement du territoire* » résume Philippe Derain. « *Ce bateau doit continuer à naviguer, à proposer des croisières, rester dans cette dynamique !* » C'est dit.



© Le Don du Vent

UN KETCH AURIQUE DES ANNÉES QUARANTE

Construit en 1943 dans les Chantiers de Burmeister & Wain à Brême, destiné à la Kriegsmarine pour la surveillance côtière.

Voilier de haute mer armé au commerce (NUC)

Équipage professionnel

Long. : (ht) 32 m - Larg. : 6,40 m - Voiles (6) : 400 m² au total

Moteur : 260 CV - Annexe : 30 CV

CAPACITÉ D'ACCUEIL

En mer (*day charter*) : 30 personnes (équipage compris)

Croisière : 12 à 14 personnes - À quai : 100 personnes

« Le Don du Vent » propose de découvrir la navigation à l'ancienne au travers de manifestations diverses (séminaires, événements d'entreprise, fêtes familiales, spectacles...).

Il organise aussi des activités sociales ou scolaires, des séjours à la découverte de la nature et du milieu marin, du Parc national des Calanques à la Corse, les Baléares et même plus loin...

www.ledonduvent.com



—M—

PLAISANCE ET PRATIQUES

— LA VOILE À MARSEILLE —



— Régates au Second Empire, illustration d'après les dessins de Pierre Blanchet. © Archives Municipales de Marseille 79Fi262

LES PREMIÈRES RÉGATES MARSEILLAISES

—
Par Pierre Échinard,
de l'Académie de Marseille

Alors que le Congrès Scientifique de France doit tenir à Marseille sa quatorzième session en septembre 1846, la municipalité Reynard est à la recherche d'une attraction susceptible de divertir les congressistes venus de toute la France. Barthélemy Lapommeraye, directeur du Musée d'Histoire naturelle, suggère de leur offrir un spectacle nouveau mettant en valeur les atouts naturels de la ville, son climat, son ciel, son bord de mer : les régates.

Régates, vue prise des rochers du Pharo, d'après un croquis d'Alphonse Moutte.
© Musée d'Histoire de Marseille - MHM80_7_5

En 1839 et 1840, Louis Le Baudy avait organisé au Havre, à l'imitation de l'Angleterre, les premières courses françaises à l'aviron et la voile. D'autres ports océaniques suivirent avec succès. L'annonce de futures régates à Marseille souleva aussitôt un vif élan de curiosité dans la population de la ville.

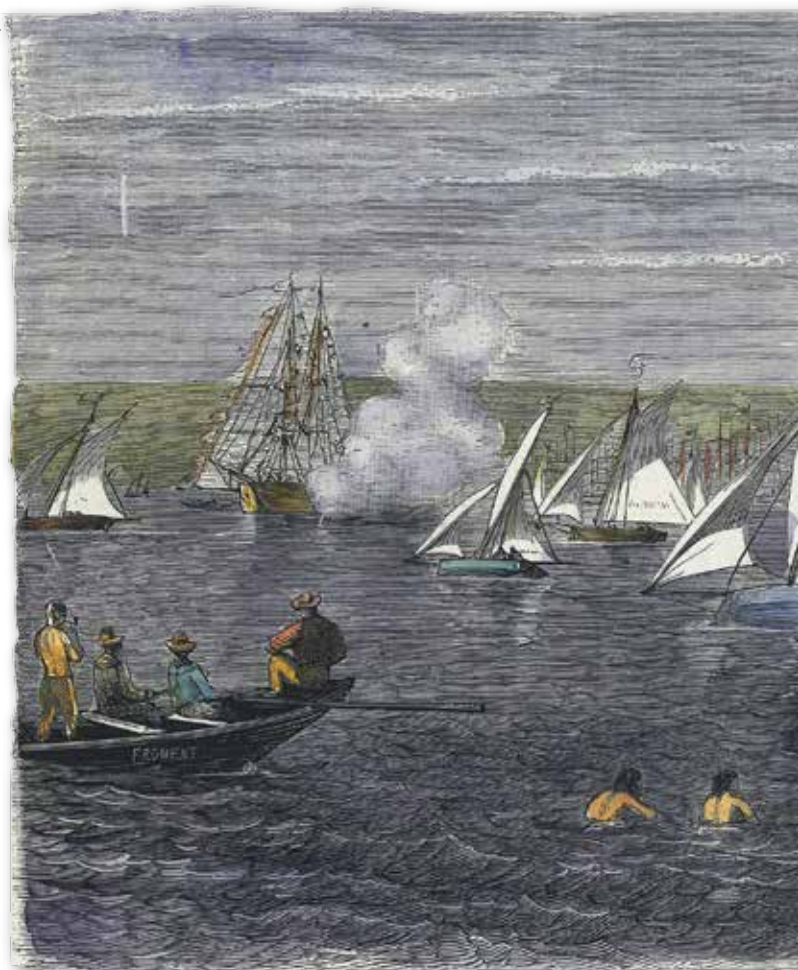
Le dimanche 13 septembre 1846

La foule prend d'assaut les hauteurs dominant la rade : les créneaux du fort Saint-Jean sont occupés par d'élégants spectateurs, dont les « belles dames » se sont installées sur les affûts des canons. Ailleurs, un public plus populaire envahit les aplombs rocheux du Pharo et de la Tourette, ainsi que les jetées du nouveau port... A midi, trois steamers de l'Etat, « Caire », « Oasis » et « Périclès », transformés en salons mondains flottants, transportent les invités officiels et les congressistes près des bouées délimitant la zone de course, tandis que des milliers de bateaux de toute taille, à rame ou à voile, sillonnent la rade ornés d'éclatantes banderoles.

Sous un soleil resplendissant, les épreuves commencent par une course d'un mille marin à la rame opposant les yoles de secours détachées des différents vapeurs stationnés dans le port. Ensuite, vient l'affrontement entre les mousses et les novices ; il est suivi par des courses de bateaux de pêche traditionnels, eyssaugues et barbets. Une épreuve de voile oppose entre eux des pilotes lamaneurs, mais celle prévue entre marins amateurs n'a pas lieu, faute de concurrents !

A l'issue des régates, les trente-deux ménétriers du *trin* du Prado donnent une sérénade sur la Canebière puis gagnent le rond-point du Prado, où l'on danse à la clarté de trois-mille verres de couleur suspendus à des ifs et à des guirlandes d'étoiles.

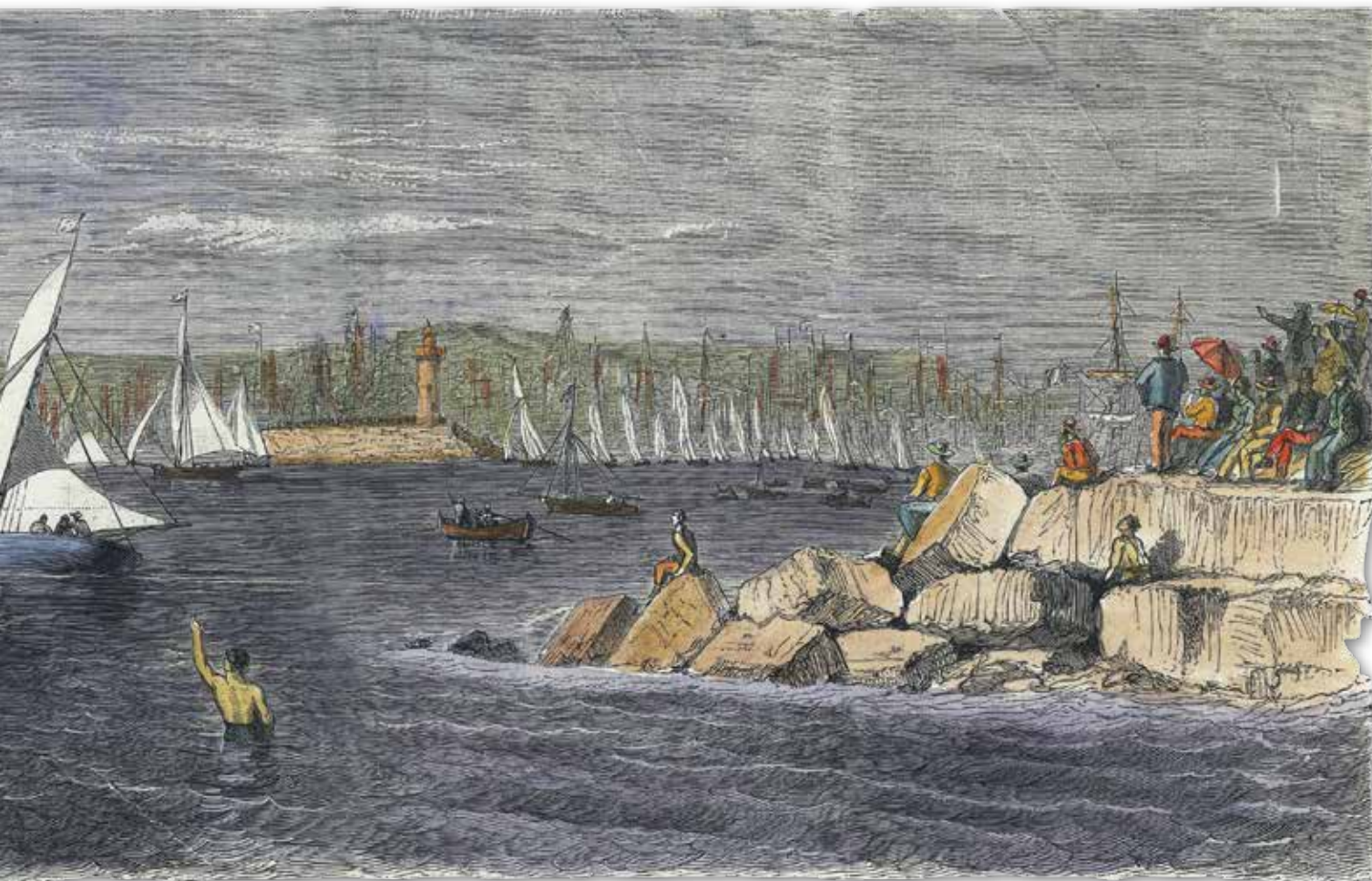
Marseille vient de vivre un beau spectacle nautique, mais quelques couacs se sont produits. « Désordre..., pêle-mêle..., enchevêtrement... », la presse n'aura pas assez de mots pour dénoncer l'irruption d'embarcations étrangères à la course qui n'hésitèrent pas à couper la route aux concurrents, quitte à les heurter. La victoire de la yole de l'« Osiris » est aussitôt contestée par les rameurs du



« Napoléon » gênés dans leurs évolutions. Percutant un bateau lesté, une petite barque chavire et ses passagers sont repêchés de justesse.

Après la fête, l'un des vapeurs officiels, qui avait déjà frôlé les îles, finit par se jeter sur le rivage de la Réserve. Plus grave, une autre barque chavire avec six ou sept personnes à bord, dont l'une se noie ! Ces accidents, ajoutés à la pagaille ambiante, provoquèrent une fâcheuse impression qui dissuada les autorités de renouveler l'expérience les années suivantes.

La conviction que les régates étaient par excellence un sport et un spectacle bien adaptés à Marseille restait pourtant bien ancrée dans les esprits les plus audacieux. L'effet de mode, qui favorisait la pratique de la plaisance sur nos côtes, joua aussi son rôle dans la naissance d'un réseau de riches amateurs résolus à en découdre à la première occasion. Ils durent attendre longtemps, car celle-ci ne se présenta que quinze ans plus tard, en mai 1861, à nouveau dans un cadre officiel : la tenue à Marseille du Concours régional agricole.



La relance de mai 1861

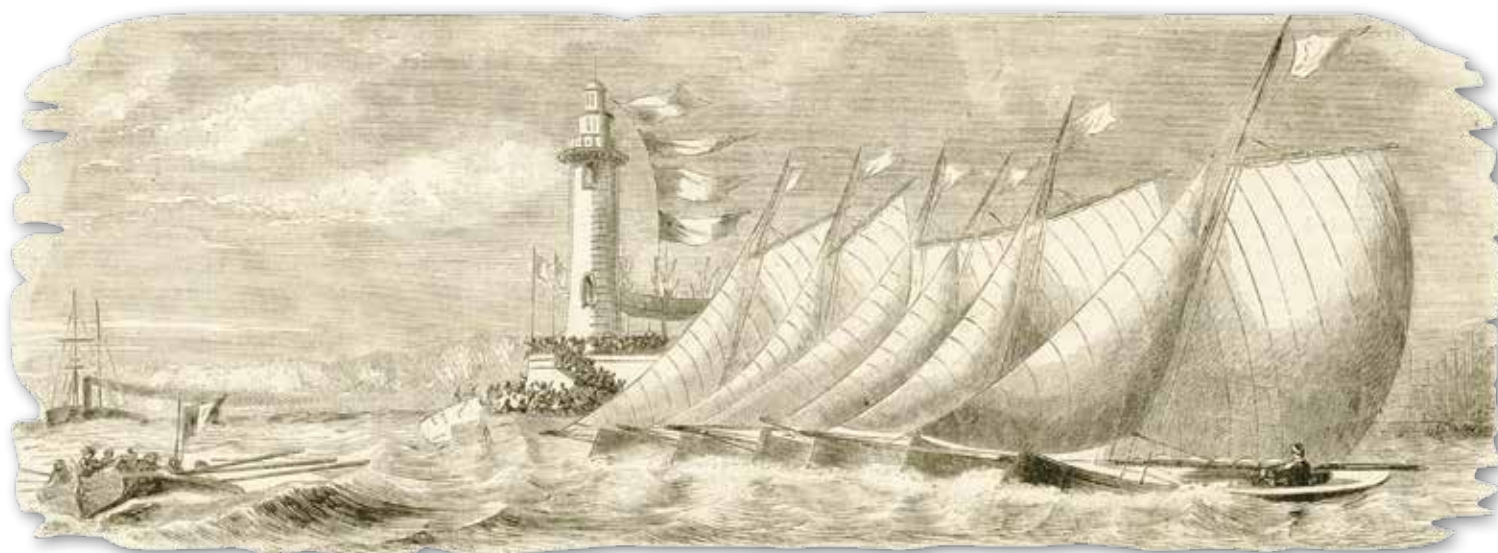
Cette fois-ci, la municipalité et le département doivent animer neuf journées ! Les régates prennent place dans un vaste programme aux côtés des concours de musique militaire et d'orphéons, des joutes, d'une exposition de peinture et des courses de chevaux à l'hippodrome Borély devenu quelques mois plus tôt, à deux pas des plages du Prado, le nouveau rendez-vous de la « bonne société » marseillaise qui trouve dans les beautés naturelles de la périphérie sud de la cité une alternative à l'agitation bouillonnante du centre-ville.

Les spécialistes du Havre avaient été consultés sur la façon d'organiser les épreuves. Des tribunes payantes sont dressées le long de la plage du Prado et la circulation interdite aux alentours. On exige des concurrents une tenue décente. On fait la chasse aux perturbateurs... Hélas ! vu le trop grand éloignement du public des courses, la presse est

incapable de décrire les péripéties, ni de publier le moindre classement. Cependant, contrairement à 1846, on n'avait pas abandonné les régates.

Les « régates inaugurales » du 27 octobre 1861

Elles apportent de nets changements par rapport aux premiers essais. Répartis en trois catégories qui courent sur vingt-deux milles, les voiliers en sont devenus les incontestables vedettes. Eyssaugues et barbets laissent place aux péniches et baleinières. Parmi les voiliers vainqueurs, « Figaro » de M. Brun et « Lumini » de Cyprien et Urbain Fabre amorcent une glorieuse carrière. Ils sont bientôt imités en 1862 par « Zéphyr » de Craviot et « Rosita » de Roque. Les régates désormais proposées par les clubs nautiques vont se disputer d'année en année dans la rade de Marseille.



— Départ de régates, gravure d'après un croquis de M. Maglioni. © Archives Municipales de Marseille 79Fi110

De nouveaux clubs, de nouvelles courses

| 62

En l'espace de quelques mois, fin 1861 et début 1862, deux sociétés rivales sont nées : le Cercle Nautique et la Société des Régates Marseillaises. Toutes deux vont organiser chaque année des compétitions en liaison avec les sociétés de Sète, Toulon, La Ciotat, Antibes, Cannes, Nice, Monte-Carlo et Saint-Tropez.

Au printemps 1862, la Société des Régates Marseillaises programme une course d'ensemble des voiliers avec bonifications de temps en fonction des tonnages. Les prix (de cent à cinq-cents francs selon les épreuves) sont offerts par divers partenaires publics et privés (Municipalité, Chambre de Commerce, Cercle des Phocéens, Cercle des sociétés de courses). Le ministère de la Marine distribue des médailles d'or.

En 1863 et 1864, apparaissent des courses de yachts avec la rencontre vedette entre le cotre « Amélia » de Turcat et la goélette « Reine des Iles ». Trente deux ans plus tard, en 1892, une compétition alignera à Marseille cinquante-deux yachts !

Dès juin 1863, le quotidien *Le Sémaphore* n'hésite pas à affirmer que les régates de Marseille sont les plus brillantes et les plus suivies grâce au grand nombre d'étrangers, aux avantages naturels de la mer et aux aménagements des nouveaux ports.

En 1864, débutent les premières courses de voiles latines avec les barques catalanes. Cinq ans plus tard arriveront les canots à vapeur. En 1866, un débat s'élève au sein du Conseil municipal. Certains critiquent le caractère trop spectaculaire et mondain des compétitions ; d'autres insistent au contraire sur leur impact économique favorable. Bordeaux ou Le Havre dépensent alors quatre-mille francs par an pour leurs courses. A Marseille, la Société des Régates Marseillaises et le Cercle Nautique en dépensent quatre fois moins. Pourtant, la cité, qui ne possédait à l'origine que trois ou quatre canots de luxe ou de plaisance, en a plus de soixante-dix, cinq ans plus tard ! Les régates ont donc abouti à la création d'emplois dans la construction navale. Déjà, le Cercle Nautique projette en 1867 d'envoyer quelques modèles d'embarcations à l'Exposition Universelle de Paris, avant d'y renoncer et de disparaître en 1869 au profit du Yacht Club Méditerranéen.

Dans les années 1870-1880, l'essentiel du travail de promotion et d'organisation de la navigation de plaisance à Marseille va reposer sur la Société des Régates Marseillaises. Mais des critiques et des rivalités internes ou extérieures provoquent une scission qui aboutit en février 1887 à la création de la Société Nautique qui, dix ans plus tard, au même titre que ses rivales de la Côte d'Azur, a l'honneur de recevoir la participation du « Britannia », le yacht du prince de Galles à l'une de ses régates. Marseille entra alors dans le grand mouvement du yachting international.



« ALCYON », témoin du yachting marseillais

Dénicher des plans dans les archives, trouver un charpentier de marine prêt à se lancer dans l'aventure d'une reconstruction à l'identique pour recréer un monstre des mers témoin d'une époque disparue et le faire naviguer... Était-ce bien raisonnable ?

Des weary aux houaris marseillais

De 1870 à 1890 environ, la « belle époque » du yachting dans les eaux bleues de la Méditerranée est à son apogée. Le public marseillais est enthousiaste, juché sur les digues du Pharo et du Large, pariant avec entrain sur les bateaux comme lors de courses hippiques.

« Alcyon », c'est le doux nom d'une « bête des mers » appartenant à Emilien Rocca, fondateur de la Société Nautique de Marseille. Ce bourgeois marseillais armateur de métier est un passionné. Il acquiert ce houari en 1885, bien décidé à le faire régater. « Alcyon » a été construit en 1872, totalisant 9 mètres de pont pour une longueur totale de 23 mètres, 150 mètres carrés de voile dont 100 pour la seule grand voile... Et c'est une bête de course : il a raflé vingt-sept premiers prix et rapporté plus de 42 000 francs en dix-huit années de régates ! Le nom de ces bateaux - aujourd'hui disparus - serait un avatar du mot anglais *weary* signifiant « habillé » et ferait allusion à leurs voiles immenses.

On le doit aux Anglais venus en masse dans le sud de la France, au tournant du XIX^e siècle et du XX^e siècle, notamment à l'époque de l'ouverture de la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille. Ces étrangers venus du Nord sont riches, amateurs de villégiature, ils promènent leur soif de soleil et de plaisirs le long d'une côte que l'on appellera très vite « d'Azur », de Cannes à Menton.



« Alcyon » peint par John Pendray. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

Ils font également escale à Marseille et c'est ainsi que les houaris méditerranéens disparaissent, concurrencés par l'importation de la jauge maritime britannique. Peu à peu surnommés les « Vieux Marseillais », les houaris s'effacent des régates et tombent dans l'oubli au seuil du siècle nouveau... Adieu « Alcyon » !

Une renaissance grâce au savoir-faire marseillais

La seconde vie d'« Alcyon » est due en grande partie, selon ses actuels propriétaires Edith et Marc Frilet au charpentier de marine Daniel Scotto di Perrotolo. C'est à lui que ces descendants des armateurs Fabre et Rocca ont confié en 2010 la délicate tâche de reconstruire à l'identique ce bateau disparu. Il n'existe aucun plan, c'est grâce aux photographies et dessins d'époque et à l'exploration des archives de la CCI Marseille Provence que le plan peut être ébauché par l'architecte naval Gilles Vaton.

Dans l'atelier de Daniel Scotto, ouvert rue Neuve Sainte-Catherine depuis quatre générations, le rêve prend forme peu à peu. La reconstitution historique fidèle se marie avec les impératifs de sécurité et de modernité. L'adaptation est le maître mot ; les houaris sont en effet difficiles à manœuvrer.

Après quelques tests au large de Marseille, le grand baptême se fait à destination de Porquerolles ! Cela faisait 130 ans qu'un houari de la sorte n'avait pas trempé son « cul marseillais » en bois verni dans les eaux...

Quelques ajustements nécessaires plus tard, « Alcyon » continue de régater. Actuellement sagement amarré, il vient de participer aux Voiles du Vieux-port, un événement dédié aux amoureux de bateaux anciens, inscrit au calendrier des régates de l'Association Française des Yachts de Tradition (AFYT).

B. J.



© Ville de Marseille

LES CLUBS MARSEILLAIS, ACTEURS DU NAUTISME

Par Franck Meynial

Sur le site qui accueillera les épreuves de voile des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, il n'est pas raisonnable d'avancer que l'effervescence a gagné les esprits. Normal, après tout, tant l'échéance semble lointaine ; mais il est en revanche acquis que la désignation de Marseille comme Capitale mondiale de la voile, dans six ans, a mis du vent dans les voiles des clubs nautiques et de leurs milliers de pratiquants qui naviguent tous les jours dans « la plus belle rade du monde ». Ainsi, de l'Estaque à la Pointe Rouge en passant par le Vieux-Port et le Stade nautique du Roucas Blanc, certains minots lorgnent déjà sur les RS:X, 470, Laser ou 49er, épreuves pour lesquelles le public s'enflamme alors que leurs moniteurs leur apprennent juste à tirer le meilleur de leur embarcation. En attendant, l'organisation est déjà en état de marche pour faire de cet été 2024 (du 26 juillet au 11 août) une période inoubliable. Les clubs poursuivent leurs multiples activités en offrant un gigantesque panel d'offres qui contribue à faire de Marseille une place unique de la voile en France. Visible très bientôt à l'échelle planétaire...

| 66 |

Grand bleu sur la Pointe Rouge

Site marseillais le plus fourni en clubs nautiques, la Pointe Rouge est un peu la Mecque de la voile légère avec des clubs emblématiques. Le Yachting Club (YCPR) propose 365 jours par an des activités pour tous. Née en 1937, cette association loi de 1901 est partie d'un cabanon de plage, réhabilité après la guerre par ses membres, pour devenir en 1972 le club que l'on connaît avec aujourd'hui 1 200 membres, des sections sportives, des écoles et des compétences dans les domaines de la voile, de la pêche et de la plongée.



Agréé Jeunesse et Sports, affilié aux Fédérations françaises de sports sous-marins, de voile et de pêche en mer, le YCPR figure dans le top 10 des clubs français et même parmi les plus grandes associations nautiques de Méditerranée. Enfin, cher à des champions comme Christopher Pratt, Marc Thiercelin ou Franck Cammas, il gère plus de sept cents places à flot, dix panes et une centaine de places à terre, avec vingt cinq salariés permanents, dont dix moniteurs brevetés.

Implanté depuis 1967, l'ASPTT Voile est également un club phare en termes de volume d'activités et de notoriété avec trois cents membres adhérents à l'année, sept cents stagiaires pendant les vacances scolaires... et une médaillée olympique en la personne d'Hélène Defrance avec Camille Lecointre (en 470) à Rio en 2016. « Nous avons vraiment une palette d'activités de voile complète, des entraînements de compétition, de la planche, des dériveurs et sept salariés pour s'occuper de tout ce monde avec l'idée principale de donner l'envie de faire de la voile », résume le chef de base Rudi Teillet. Notamment par le biais d'un service de location de paddles – catamarans – dériveurs qui offre à tous le loisir de prendre la mer à tout moment.

Premier club de planches à voile en France dès 1973, Pacific Palissade s'inscrit dans la même dynamique avec des cours, une école, huit cents adhérents, mille deux cents stagiaires



et dix salariés à l'année : « *Ce n'est pas un commerce, c'est une passion* », insiste Saït Nebiouglou, successeur de Charles Daher depuis une quinzaine d'années.

Outre ces clubs catalyseurs, de nombreuses autres structures ouvrent leurs portes au public. Citons ici le Club nautique provençal de la recherche scientifique, l'ATSCA voile, le Centre de voile MACIF, Sideral time's club, l'Eau large de Noé ou encore la Base nautique municipale proposant la découverte du milieu marin à des centaines d'enfants. Au service de la voile dans toutes ses composantes (dont l'environnement), ils se mettent à la disposition des pratiquants à la recherche de sensations sur la Grande Bleue.

Le Stade nautique du Roucas bleu blanc rouge

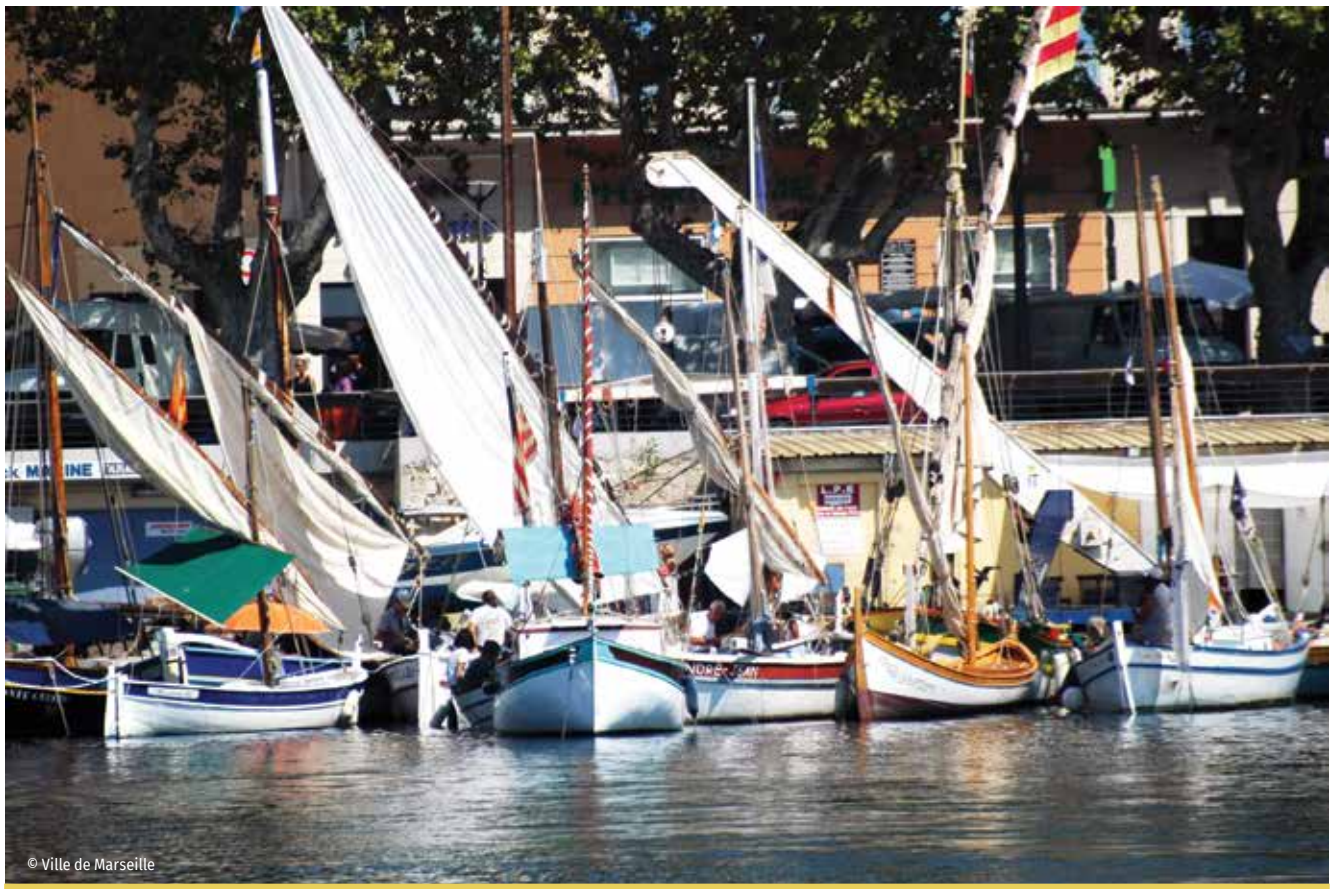
Avec Corbière et la Pointe Rouge, le Stade nautique du Roucas Blanc constitue le troisième chaînon des bases nautiques municipales dédiées à l'apprentissage et à la pratique des sports nautiques : Optimists, dériveurs, planches à voile, catamarans, habitables... Mais si des milliers de pratiquants s'y pressent chaque année, il seront bien davantage à vouloir s'y retrouver dans six ans ; c'est ici-même que se dérouleront les épreuves de voile des Jeux Olympiques, sous les regards de millions de spectateurs et de téléspectateurs.

Devançant en France des ports aussi importants que Brest, Hyères, La Rochelle, Le Havre ou Lorient-Morbihan pour l'organisation des épreuves de voile des J.O. 2024, le Stade nautique du Roucas Blanc a séduit grâce à sa capacité à accueillir de grandes compétitions comme la Snim Dériveurs ou le Marseille One Design.

Il faut savoir qu'outre sa base municipale et son emplacement de rêve donnant sur un plan d'eau aux caractéristiques sportives connues et reconnues à l'échelle internationale, le site compte également plusieurs structures de choix comme le Club de La Pelle, une véritable institution marseillaise. Avec pour objet principal de pratiquer, développer et encourager les sports nautiques, ce club privé fondé en 1923 séduit aujourd'hui mille sept cents membres regroupés en six cent trente et une familles, compte une école de voile et organise de nombreuses régates.

Le Roucas Blanc porte aussi des valeurs fondamentales telles que la mixité, la solidarité et le partage. À ce titre, Voiles au large Marseille est exemplaire : « *Nous accueillons tous les publics, avec une majorité de personnes en situation de handicap* », indique Camille de Noblens, la présidente de l'association qui compte quatorze embarcations dont des dériveurs « *inchavirables et insubmersibles* », destinés à naviguer en autonomie. Initiation, progression et pratique sportive pouvant aller jusqu'à la compétition en régates font de ce club une structure au cœur large comme les voiles.





La métaphore s'applique également pour Mixi Voile, une association fondée voici quatre ans pour utiliser la voile comme moyen d'intégration en favorisant les rencontres de milieux sociaux différents sur le bateau. Arthur Kampmann, à l'origine du projet avec Matthieu Van Nek, a ainsi accueilli l'an passé mille cinq cents personnes en deux cents sorties : « Centres sociaux, foyers d'enfants, personnes handicapées ou patients d'hôpitaux sont concernés par nos sorties dont le but vise la transmission d'une passion, le plaisir », explique-t-il. Grâce au succès rencontré et aux valeurs transmises, Mixi Voile va même acquérir en juillet un nouveau bateau, un ECHO 90 que l'équipe souhaite amarrer « de préférence au Vieux-Port ». À bon entendre...

Outre le sport adapté et la compétition avec le Pôle France de voile, qui ont communément posé leur empreinte sur le Roucas Blanc, le Stade nautique attire aussi un nombreux public grâce

à des attractions originales comme « La Flâneuse ». Bateau d'intérêt patrimonial, cette réplique d'une authentique tartane malonnaise autorise d'originales excursions maritimes. Dans un autre genre, l'UCPA est présente avec un voilier, tandis que les kite-surfeurs urbains s'adonnent librement à leur pratique grâce à la Massilia Kiteschool, implantée depuis 2005.

Régates : le Vieux-Port fait toujours des vagues

« *Ecrivez-le bien, il y a un véritable haut niveau de pratique sportive à Marseille* ». Responsable de la commission sportive de l'Union nautique marseillaise (UNM), le doyen des clubs nautiques fondé en 1882 quelques décennies après celui du Havre en 1838, Frédéric Forestier

évoque avec passion les clubs du Vieux-Port résolument tournés vers les régates : « *Il y en a des dizaines, mais la voile est plurielle. Il y a surtout une vraie vie sociale avec peu de grosses unités et surtout des petites coques qui effectuent souvent des sorties à la journée. Par ailleurs, nous créons des événements pour attirer des régatiers* », détaille-t-il encore en rappelant que Franck Cammas a tiré ses premiers bords ici. Lieu de convivialité et de rencontres, l'UNM, créatrice de la première école de voile locale, est à l'origine de dix rendez-vous sportifs d'ampleur parmi lesquels les Dames à la barre, le Trophée Sémac, la Solidaire, le challenge Florence-Arthaud ou encore celui des Châtaignes. Organisations de régates et de manifestations nautiques, gestion de places de port, ainsi que de l'école de voile caractérisent les activités de la Société Nautique de Marseille (SNM), autre institution du Vieux-Port créé en 1887 et jumelé depuis avec de prestigieux clubs aux quatre coins de



L'Estaque entretient la tradition

Un plan d'eau à l'incomparable luminosité immortalisée par des peintres aussi célèbres que Cézanne, Dufy ou Marquet, plus de trois mille cinq cents bateaux de tous genres réunis et des clubs aux activités empreintes de tradition : bienvenue à l'Estaque où la voile honore Marseille. « Ici, c'est la rade nord qui est différente car la profondeur (15 à 70 mètres, Ndlr) y est plus importante et offre la possibilité de plusieurs types de pêche. Nous avons d'ailleurs encore deux pêcheurs professionnels et un club de joute provençale, la Fine lance estaquénne, dont les résultats sportifs sont brillants », décrit le président de l'association des clubs nautiques. Et Richard Volpe, par ailleurs président de Leï Pescadou de l'Estaco (Les pêcheurs de l'Estaque) de poursuivre sa description d'un site auquel il est très attaché : « En résumé, je dirais que nous sommes ici plus modestes qu'ailleurs, notamment par le fait que nous n'organisons pas encore de grands événements, mais que nous sommes orientés vers nos sociétaires pour leur faire vivre la mer. Les clubs sont complémentaires et heureux d'être ensemble ». Avec entre autres une section de voile latine chargée de restaurer de vieux bateaux, une école de voile, des rameurs et « Voile Impulsion », qui permet depuis 38 ans à des personnes handicapées de naviguer. Leï Pescadou de l'Estaco illustre cette diversité maritime que l'on retrouve dans l'ensemble des huit autres associations Loi de 1901 qui forment l'entité des clubs nautiques. À commencer par la Société nautique Espace Mourepiane (SNEM), le plus grand club local avec 600 plaisanciers, créée en 1922 par un groupe de bénévoles et qui multiplie les activités (écoles de voile, de croisière et de plongée, pêche...). Mais du plus petit (70 sociétaires) au plus grand, tous apportent ici leur pierre à un solide édifice. Des sociétés nautiques du Stade et du Saran au Yachting club Méditerranéen, en passant par le Cercle d'aviron de Marseille ou le Sporting club, tous ont à cœur de proposer le meilleur de la voile aux amateurs. Il en va naturellement de même pour la Base nautique municipale de Corbière.

Ces idées de qualité mêlées à la convivialité sont appliquées à la lettre. Au point que treize années auront été nécessaires pour obtenir la certification AFAQ « Ports Propres ». La seule certification européenne spécifique. Grâce à cette reconnaissance obtenue de manière objective auprès d'un organisme tiers indépendant, les clubs de l'Estaque peuvent désormais afficher aux yeux du grand public leur excellence environnementale.

la planète. Si elle gère cinq cent soixante quatre anneaux en tant que délégataire de service public, la « Nautique » contribue aussi à nourrir le calendrier de grandes régates. Avec, pour ne citer qu'elles, la SNIM, les Voiles du Vieux-Port ou la Seventy Cup. « Nous avons été les premiers dans ce domaine » avance-t-on ici en n'oubliant pas de rappeler que le club dont le pôle course compte plus de trente unités, et qui a abrité des champions comme Jean-Paul Mouren ou Florence Arthaud, soutient aujourd'hui des espoirs tels que Pierre Quiroga, Sandro Lacan, Athony Munos, Lili Sebesi, Gabriel Shoczek et Melchior Treillet.

Dernier poids lourd du secteur, le Cercle nautique, touristique du Lacydon (CNTL) compte pour sa part 600 membres, propose d'encourager, de faciliter la navigation de plaisance et sportive, développer le tourisme nautique par l'accueil de passagers, donner de l'ampleur aux activités nautiques et touristiques. Il n'est pour cela pas avare en manifestations. Massilia Cup, Duo Cup, Merskibeaucoup, Massilia monocup, Duo Max, Juris'Cup figurent parmi tant d'autres lors des grands rendez-vous annuels du club jumelé avec Sidi Bou Saïd (Tunisie), le Reial club de Masnou (Espagne) et le Reial club maritim de Barcelone. Également membre du groupement des clubs de Marseille (UNM, SNM, YCPR, La Pelle et CNTL) et de l'association Vieux-Port cœur de Marseille, le CNTL compte bien entendu une école de voile ouverte à tous et organise toutes sortes de navigations collectives ou individuelles.



© Ville de Marseille

MARSEILLE, TERRE DE RÉGATES

Par Franck Meynial

Si ses clubs proposent une palette complète d'activités nautiques, Marseille offre dans le même temps au public des régates de grande qualité qui contribuent à faire de la ville un haut-lieu de la voile en Europe. Rapide tour d'horizon.

Le choix est immense. Chaque année, à Marseille, des dizaines de manifestations diverses, mais complémentaires attirent sur l'eau des centaines de bateaux et des milliers d'amateurs ou de professionnels de la voile. On ne parle pas ici de la Grande Parade maritime qui embellit la rade depuis 2014 pour le plus grand plaisir d'un public conquis, mais bien des régates si chères au cœur des clubs nautiques. À commencer bien évidemment par celles du Vieux-Port dont les qualités d'organisation et la chaleur de l'accueil sont vantées par l'ensemble des participants.

Il en va ainsi pour la Société nautique de Marseille qui propose un programme complet de régates et de compétitions pour un grand nombre de voiliers. 150 unités ont, par exemple, pris part à la 53^e édition de la Snim en solo et en duo entre la fin mars et le début avril, avec un parrain de choix en la personne du navigateur Marc Pajot.

Avec les Voiles de l'énergie et de l'environnement, la Seventy cup ou encore la Quadrosolo, la Nautique brasse large. C'est aussi le cas avec les Voiles du Vieux-Port organisées à la mi-juin. Trois jours durant, des bateaux d'un autre temps venus de tout le bassin méditerranéen trouvent là l'occasion de disputer des régates prestigieuses dans un cadre des plus propices.

Au CNTL non plus, on ne plaisante pas avec le cadre compétitif. À ce titre, on songe en premier lieu à la Massilia cup qui a réuni, pour sa 37^e édition, 600 régatiers à la mi-avril, parfaitement reçus par le club, son équipe d'organisation et ses nombreux bénévoles. Juris'Cup, Mini Med, Duo Cup complètent entre autres le dispositif de la structure qui contribue largement à la très bonne réputation marseillaise en matière d'accueil des engagés.

Le plus ancien club nautique apporte lui aussi son lot de dynamisme à l'ensemble. Entre le Challenge Florence-Artaud, les Dames à la barre, le Trophée Sémac et, entre autres, La Solidaire, qui associe des équipiers valides et handicapés, la liste des épreuves de l'Union nautique marseillaise (UNM) témoigne du dynamisme de la doyenne des sociétés locales.

Enfin à la Pointe Rouge, le calendrier des régates de l'YCPR est bien rempli et densifie l'activité globale de la rade. Avec la Snim dériveurs, le championnat de Méditerranée Laser ou le retour des séries olympiques cet été (du 26 août au 1^{er} septembre) - avec le championnat du monde jeunes 49er, 49er FX et Nacra 17 -. les régates sont à la fête.









CHARLES DAHER

La planche comme salut

Importateur des premières planches à voile sur le sol français, ancien compétiteur fêtu de sports nautiques, Charles Daher est à l'origine de ce sport à Marseille, puis en France au milieu des années soixante-dix.

C'est à croire que le temps n'a guère d'emprise sur certains véliplanhistes. Ou que les embruns et l'iode ont eu les effets d'un bain de jouvence sur Charles Daher. « *Je fais toujours du sport et de la planche lorsque le temps le permet du côté de La Ciotat* » s'amuse-t-il, alors qu'il revient d'un voyage en Islande, après avoir foulé les allées des salons nautiques de La Ciotat et Paris.

Finalement la mer ne l'a guère abandonné, la réciproque vaut tout autant pour ce Marseillais qui restera dans les mémoires comme le tout premier importateur dans sa ville, par ricochet en France, des planches à voile. Nous sommes alors en 1972, l'aventure ne fait que commencer : « *J'avais 35 ans, j'étais à cette époque ingénieur en automatisme industriel. J'ai tout arrêté* », se souvient-il avant de revenir sur cette

folle période précédant le développement d'une nouvelle forme de loisir nautique : « *Je faisais à l'époque de la location de voiliers, j'avais créé une société, Daher yachting. La navigation au large me passionnait, mais comme, je suis curieux de nature, je me suis vite intéressé à la planche à voile lorsqu'un ami journaliste qui couvrait les grandes régates de voile en a ramené une sur le toit de sa voiture. J'ai ensuite commencé dans le Vieux-Port au cours d'une régates en proposant aux grands marins de la tester* ».



© Ville de Marseille

Visionnaire

La suite n'est qu'une succession de bons souvenirs : « *J'ai fait venir un conteneur avec 50 planches et les clubs locaux ont joué le jeu. Les moniteurs se sont rapidement passionnés pour cet engin hybride qui offrait de la liberté en ce sens qu'on est debout et qu'il est gréé en 10 minutes* ».

Inventée en 1965 par les Américains Hoyle Schweitzer (informaticien) et Jim Drake (ingénieur en aéronautique), qui développeront la marque mythique « Windsurfer », cette petite révolution dont le succès repose sur le joint universel permettant d'orienter le gréement à 360 degrés, la planche à voile a très rapidement été adoptée par le grand public : « *Bien que la fédération ne voulait pas en entendre parler, les clubs ont soutenu ce nouveau sport de*

glisse et les premières compétitions sont arrivées », se remémore encore le fondateur de Pacific Palissades*, première école de voile créée à Marseille, tandis que son fondateur participait au championnat d'Europe, puis au championnat du monde. L'occasion de décrocher une honorifique 13^e place aux mondiaux (« *Dans le petit temps, j'étais très bon !* »), mais aussi de rencontrer Hoyle Schweitzer pour le convaincre de lui vendre des planches.

« Un sport de liberté »

Avec la coproduction d'un film et des pérégrinations dans le monde entier, Charles Daher a longtemps surfé sur la vague avant de voir le matériel évoluer. Sport olympique en 1984, la planche a ensuite explosé grâce au funboard, popularisé par le fantasque Robby Naish

et les compétitions *indoor* comme celle de 1998 au Parc Chanot. Dans le même temps, notre touche-à-tout a rencontré Saït Nebioglu, un saisonnier pas comme les autres à qui il allait transmettre le *leash* du club nautique : « *D'abord confidentiel, ouvert de mai à septembre, il est ensuite ouvert au grand public avec la location et la qualité que nous avons souhaité apporter avec l'aval de Charles* », précise le patron de Pacific Palissades sous le regard bienveillant de son aîné qui continue de venir au club « *quand il fait beau* ».

Son regard vif sur l'évolution de l'objet culte n'a cependant pas pris une ride : « *Aujourd'hui, la pratique s'est diversifiée avec le kitesurf et le paddle, le principe reste le même : c'est avant tout un sport de grande liberté* ».

F. M.

* Depuis, Saït Nebioglu a pris le relais de Charles Daher à Pacific Palissades et son regard sur son aîné demeure admiratif.

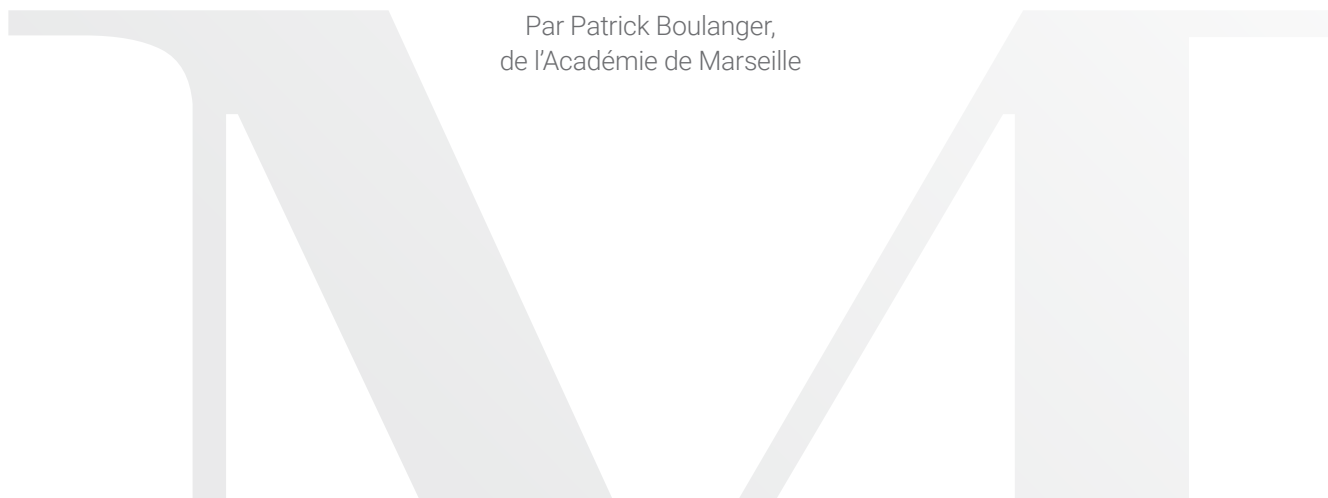


└ L'artiste devant l'une de ses toiles. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

JOHN PENDRAY

Un Peintre de la Marine marseillais

Par Patrick Boulanger,
de l'Académie de Marseille





« Mignon » et « Jour de fête » durant les « Voiles du Vieux-Port ». © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

Pour ceux qui ne le connaissent pas encore, il peut sembler pour le moins étrange qu'un ressortissant britannique installé à Marseille pour y exercer ses talents ait été admis dans l'un des cénacles les plus fermés qui puissent se trouver en France, celui des « Peintres de la Marine ».

Si Marseille compta par le passé neuf de ses enfants ainsi officiellement reconnus depuis François Roux en 1875, d'autres artistes nés ailleurs choisirent de vivre non loin du Vieux-Port, à l'instar de Fernand Salkin, de Paul Perraudin et désormais de John Pendray.

La reconnaissance de ces artistes par le ministère de la Défense ne donne droit à aucune solde, mais au rang de capitaine de corvette bénéficiant de facilités pour embarquer

sur des unités en mission, ou à terre dans les arsenaux, ainsi que le privilège d'ajouter une ancre stylisée à leur signature.

Chez John Pendray, le goût de la mer, suivi du désir de la peindre, remonte à son enfance. Durant la Seconde Guerre mondiale, alors que Londres était bombardée, son père le mit à l'abri en Cornouailles. Là, il découvrit de grandes plages, le plaisir des promenades en barque.

Un jour, on l'emmena chez un vieux pêcheur qui construisait des modèles réduits, visite dont John Pendray a gardé un souvenir ému... et le deux-mâts qu'on lui offrit alors ; d'ailleurs, la précieuse maquette du lougre, un « chasseur de maquereaux » comme il l'appelle, figure en bonne place dans son atelier d'aujourd'hui.

« Optimists » à la base nautique du Roucas Blanc. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille



« Moonbeam of Fife » et « Mariska » régatant. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille





— « Nan » au large du Frioul.

© John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

Une vocation naissait. A seize ans, avec l'accord de ses parents, il intègre le prestigieux Saint Martin's College of art. Diplômé de l'Université de Londres, il enseigne ensuite la sculpture, la peinture et la céramique dans une banlieue. C'est là qu'il fera la connaissance d'une jeune assistante née à Marseille. « *Michèle, ma belle, sont des mots qui vont très bien ensemble...* », comme le rappelait à l'époque la mélodie des Beatles.

John épouse sa muse et la suit à Marseille. Il devient dessinateur d'architecture, livrant des projets de salons de coiffure, de parfumeries et autres magasins. La commande de la perspective de la salle des turbines de la Centrale nucléaire du Tricastin déclenche celle de 8000 m² de peintures murales ! Il travaille également pour trois stations du métro marseillais (Prado, Noailles, Saint-Charles), et ainsi, chaque jour, des milliers de voyageurs passent devant ses compositions sur tôle émaillée sans savoir qu'il s'agit de graphismes signés « John Pendray ». Le mobilier de distribution des billets est aussi de lui. Notre artiste a également décoré une station du métro de Singapour.

Il travaille pour de grands groupes de BTP (Bouygues, Kaufman & Broad, Sari, Sormae, GTM), mais le cœur n'y est plus. La création purement artistique le taraude. Il se retire un été dans le village de Quinson où il peint à son gré des tableaux que la librairie Les Arcenaulx expose à son retour. Le succès est au rendez-vous, et il n'est pas seulement d'estime. Lorsqu'il ranime la tradition des portraits de navires, ses qualités sont reconnues, des commandes passées dans sa nouvelle patrie dont il a pris la nationalité. John Pendray est bientôt nommé peintre agréé de la Marine en 2001, membre titulaire en 2008,

Accueilli à bord de navires de guerre... qui le mènent au bout du monde, porteur d'un uniforme d'officier, mais sans les galons, ce Londonien de naissance reconnaît qu'avec son accent resté « british » il a parfois du mal à passer au prime abord pour un membre de la Marine française. Cela ne lui suffit pas ! Peintre « au long cours », ses déplacements en famille le conduisent régulièrement en Extrême-Orient, mais aussi en Angleterre où réside sa fille Marianne.



« Rainbow III » et « Nagaina » devant le Château d'If. © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

Les voiliers que Pendray représente appartiennent aux flottes d'hier et d'aujourd'hui. Lorsqu'il vous reçoit dans son atelier de la rue Dragon, cet homme souriant sait vous entraîner avec ses œuvres, ainsi à la recherche des bâtiments naufragés de Jean-François de Lapérouse à Vanikoro, comme il le fit en 2005 avec le bâtiment de transport léger « Jacques Cartier » basé à Nouméa.

D'autres toiles portant sa signature vous entraînent dans le passé : une galère royale passant devant le fort Saint-Jean ou un brick négrier s'en revenant des Caraïbes. Les cargos, les porte-conteneurs et pétroliers contemporains ne l'effraient pas. Tout au contraire ! Sans les magnifier, il sait les montrer avec les couches de peintures arrachées par les frottements, les coulures de rouille ou les enfoncements des coques ; même les navires abandonnés sur les littoraux sont pour lui une source d'inspiration teintée de mélancolie.

Ce que Pendray avoue cependant préférer, ce sont les yachts classiques en régates à Saint-Tropez ou Marseille, en lutte contre les éléments, les courants et les concurrents. Fin observateur, il a analysé avec minutie le mouvement des vagues et de l'écume du moment, le vent qui fait onduler la mer à loisir. Sur les murs de son atelier, en une imaginaire parade, se côtoient aussi les bateaux de pêche de Bali,

les dhows de Djibouti, les lougres de Cornouailles et les barquettes marseillaises.

Sa palette se compose principalement d'outremer, de terre de Sienne, d'ocre jaune, d'un peu d'orange et naturellement d'un vert... anglais. Sensible aux détails, il fait précéder ses toiles de plusieurs esquisses jusqu'à ce qu'il trouve la situation juste. Pour mieux être en corrélation avec la réalité, l'horizon apparaît quelque peu penché, comme vu d'un bateau dans la houle. « Ses » ciels sont peints plus lentement que les flots. Parfois la couche picturale s'épaissit pour installer un effet de lumière particulier.

Pendray admire la noblesse des hommes au travail dans leurs embarcations ou l'équipage à la manœuvre, avouant la difficulté de restituer le réalisme du geste à la bonne échelle. Ses tableaux s'animent de personnages en mouvement qui nous renvoient à Albert Brenet, un autre peintre de la Marine disparu en 2005 et que John Pendray n'a malheureusement pas connu.

Un peintre « fidèle au motif » comme l'avait noté l'amiral François Bellec de l'Académie de Marine, un créateur consciencieux et passionné, attaché à l'observation directe... Et ainsi, croquis après croquis, tableau après tableau, John Pendray est devenu l'un de nos grands artistes marseillais !

— *Départ en régate devant le fort Saint-Jean.* © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille



— *La réplique du voilier du peintre Caillebotte.* © John Pendray / Photographie Anthony Carayol - Ville de Marseille

Bases nautiques municipales A L'ÉCOLE DE LA MER

Par Jean-François Cauquil



© Ville de Marseille

Installé sur la base nautique du Roucas Blanc, le Centre municipal de voile accueille tous les publics qu'il accompagne dans l'apprentissage ou le perfectionnement de la pratique de la voile.

Casquette vissée sur le crâne, visière à l'arrière pour protéger la nuque, lunettes de soleil de rigueur et le visage enduit d'une généreuse couche de crème solaire, les stagiaires entourent leur moniteur le long des quais.

Sanglés dans leur gilet de sauvetage, ils se familiarisent avec les appellations étranges qui désignent chaque composante du dériveur.

Le mât, la voile, la barre, passe encore. La dérive, le safran, la bôme ou l'écoute sont nettement moins parlant !

« *Les enfants, nous allons commencer par gréer le bateau* », annonce le formateur. Suivant ses directives, un ballet de porteurs se met en place entre le hangar et la grève. Si les gestes techniques ne sont pas encore assurés, la bonne volonté, elle, est évidente.

Quelques séances plus tard, ces « moussaillons » ont fait des progrès fulgurants. Ils tirent sur l'écoute pour border leur voile et filent vers la passe qui ouvre le bassin sur la pleine mer. Ils sont capables d'effectuer des virements de bord... L'appréhension des premiers jours a laissé place, pour la plupart, à une incomparable sensation de liberté. Seul maître à bord, après Dieu... Sous la surveillance de l'instructeur, jamais bien loin, qui ne les quitte pas des yeux depuis son bateau à moteur.

Des débutants aux futurs moniteurs

Les scènes comme celle-ci se répètent, tout au long de l'année, au sein de la base nautique du Roucas Blanc. Un équipement municipal voué à l'apprentissage et au perfectionnement de la pratique de la voile, destiné aux enfants, aux adolescents et même aux adultes. Du débutant au pratiquant confirmé (niveaux 4 et 5 de la formation validée par l'Ecole Française de Voile à laquelle il est affilié), le Centre municipal de voile (C.M.V.) accompagne ses élèves jusqu'à la préparation et la formation au diplôme de moniteur, pour ceux qui le souhaitent.



Il s'agit de l'une des deux bases nautiques de Marseille, la seconde, située à Corbières, étant davantage tournée vers l'initiation, l'accueil de groupes et l'organisation d'activités sportives estivales.

Le C.M.V. propose à ses élèves divers types de supports, du dériveur (optimist, bug, laser) au voilier habitable, en passant par le catamaran, la planche à voile ou le stand up paddle, pour des formations encadrées par des moniteurs diplômés de la Fédération Française de Voile.

Régulièrement, la base reçoit des groupes d'écoliers accompagnés de leurs enseignants, mais c'est avec les inscriptions individuelles à des séances hebdomadaires ou des stages à la semaine qu'elle forme ses plus forts contingents.



© Ville de Marseille

Des créneaux quasiment sur mesure

A l'année, deux sessions saisonnières sont accessibles au public, de la mi-mars à la mi-juin et de la mi-septembre à la mi-décembre. Les mercredis, matin ou après-midi, sont réservés aux enfants à partir de huit ans et aux adolescents, alors que les samedis après-midi sont destinés aux adolescents et aux adultes.

A ces créneaux de demi-journée s'ajoutent des stages d'une semaine organisés lors des vacances de Toussaint, de Pâques et d'été (juillet et août). Les enfants sont cette fois accueillis dès six ans avec un programme de multi-activités adapté à leur âge.

Dans un souci de s'adapter à la disponibilité du public, la base nautique du Roucas Blanc propose aussi un programme intitulé « Voile Plaisir » qui permet de pratiquer une demi-journée sur l'embarcation de son choix. Ces activités « à la carte » sont accessibles à tous pendant les vacances d'été, les samedis matin ou après-midi, ainsi que les soirs de semaine (de 17h30 à 20h30) pour une pause détente à l'heure où le soleil décline et les températures deviennent plus douces.

Les formations du C.M.V. rencontrent un tel succès que les inscriptions relevaient, il y a peu, d'un véritable parcours du combattant. Certains n'hésitant pas à faire la queue, dès quatre heures du matin, thermo de café et plaid sous le bras, devant le bâtiment d'accueil de la base nautique, afin de réserver leur place. Depuis l'instauration de préinscriptions sur internet, la situation s'est considérablement améliorée. Les aménagements du futur stade nautique devraient permettre d'étendre largement l'offre de pratique, répondant aux besoins que ne manquera pas de susciter l'engouement des J.O. 2024. Les grands gagnants de cette situation seront les Marseillais, invités à découvrir, de plus en plus nombreux, les plaisirs de la voile.





« Belem » sera de retour à Marseille le 2 septembre, à l'occasion de la « Grande Parade 2018 ». © Helios images

Construire une culture de la voile avec **L'OFFICE DE LA MER**

Par Paul d'Ortoli, Président de l'Office de la mer

Avec les JO 2024 en ligne de mire pour lesquels il joue déjà le rôle de fédérateur, l'Office de la mer Marseille Provence contribue à sensibiliser le grand public au monde de la voile

L'Office de la mer Marseille Provence a vu le jour en 1988. Cette association d'intérêt général rassemble des acteurs maritimes et économiques, des clubs sportifs et des associations de plaisanciers, des organismes professionnels, consulaires, ainsi que de nombreux bénévoles passionnés de mer, autour de projets fédérateurs.

L'Office a ainsi participé ou initié plusieurs événements exceptionnels qui ont contribué à unifier le territoire métropolitain autour de Marseille, du 26e Centenaire de la Ville

aux Jeux mondiaux de la Voile, en passant par *The Race*, la course dite du millénaire...

Aujourd'hui, l'Office de la mer Marseille Provence organise trois événements emblématiques chaque année qui participent au rayonnement du territoire : Régate en vue, Septembre en mer et la Grande Parade.

Ces temps forts contribuent à la construction d'une culture du monde maritime et notamment de la voile à Marseille.



L'année culmine en septembre

Septembre en Mer attire plus de 270 000 personnes qui participent à quelque trois cents activités échelonnées tout au long du mois de septembre. Avec son programme aussi éclectique que pléthorique, cette manifestation rapproche le grand public d'un univers maritime qui ne lui est pas forcément familier, même si Marseille est le premier port de France !

La mer est ici approchée sous toutes ses facettes, déclinée à travers six thèmes : la culture, les gourmandises, la nature et l'environnement, le patrimoine maritime et industriel, les métiers de la mer et enfin les sports et activités nautiques.

C'est particulièrement dans ce dernier thème que la voile est mise en valeur. L'Office de la Mer propose ainsi un agenda de plus en plus complet et varié avec de nombreuses activités axées sur la voile. Le public peut bénéficier d'une initiation nautique, découvrir ce sport en prenant part à des sorties gratuites à bord d'un voilier ou en profitant de tarifs préférentiels durant ce mois exceptionnel.

Au plus près des compétiteurs

L'événement Régate en vue permet à 3 000 personnes, chaque année, d'assister, au plus près des concurrents, aux compétitions majeures de voile organisées dans la rade. Chacun peut monter



© Ville de Marseille

à bord d'un bateau et suivre les courses moyennant un euro symbolique. Ce dispositif permet à tous, sans limite d'âge, ni de mobilité, de comprendre la voile de haut niveau sous un angle inhabituel, de s'immerger au cœur d'une régata pour vivre pleinement la course. À bord, toutes les épreuves sont commentées : conditions météorologiques, options des skippers, règles de la compétition... Il suffit de s'inscrire sur le site de l'Office de la mer pour y participer.

Événement fédérateur par excellence, la Grande parade mobilise chaque année les plaisanciers et le monde maritime de la métropole. Cette année encore, le 2 septembre 2018, des centaines d'embarcations, petits bateaux à moteur comme grands voiliers, se rassembleront pour naviguer au côté du « Belem ». Classé au titre des Monuments historiques, ce trois-mâts barque à coque acier, construit en 1896, est l'un des plus anciens trois-mâts européens encore en navigation. Cet événement spectaculaire réunit à chaque édition plus de dix mille spectateurs à terre et 6 000 sur l'eau ! L'univers de la voile est central lors de cette journée exceptionnelle de partage de la mer avec les Marseillais.

Dans l'objectif des J.O. 2024...

Depuis l'annonce du choix de Paris pour accueillir les J.O., avec pour corollaire l'organisation des épreuves nautiques à Marseille, la Ville et le monde maritime sont en ébullition. L'impatience grandit.

Organisme fédérateur unique, détenteur d'un savoir-faire historique, l'Office de la mer est à l'évidence une organisation « relais » indispensable au succès de ces futurs Jeux. Aussi, il se propose de mobiliser, dès à présent, l'ensemble des acteurs du territoire et notamment les décideurs économiques qui sont invités à rejoindre le Business Club O' nouvellement créé.

Ces initiatives et bien d'autres encore qui ponctuent le calendrier chargé de l'Office sont à retrouver sur le site Officedelamer.com. Une mine de renseignements pour s'associer, en tant qu'acteur ou spectateur, aux prochains événements qui animeront le monde de la mer et particulièrement celui de la voile, dans les mois et les années à venir.



— M —

EN ROUTE VERS LES J.O. 2024

— LA VOILE À MARSEILLE —



© Ville de Marseille

Marseille, LE SOUFFLE OLYMPIQUE

Par Patrick Fancello,
Journaliste

Il aura fallu l'impact de grands événements pour que la cité phocéenne obtienne la reconnaissance au plus haut niveau de ses exceptionnelles conditions de navigation et de son savoir-faire en terme d'organisation. C'est pourtant au quotidien, toute l'année et depuis des décennies, que la voile se vit pleinement au sein des sociétés nautiques où l'esprit de compétition s'aiguise.

Les perfides prétendent que les voiles les plus connues à Marseille sont celles déployées par les supporters de l'OM dans les virages du stade Orange Vélodrome les soirs de grands matches. Ça, c'était avant.

Au demeurant et inconsciemment, les supporters de l'OM ont contribué à donner le coup d'envoi d'un nouveau souffle à la voile en célébrant de manière spectaculaire et à grand renfort de fumigènes l'arrivée des maxi-catamarans de *The Race*, la course autour du monde sans escale et en équipage imaginée par Bruno Peyron. En ce mois de mars 2001, des milliers de Marseillais sont alors réunis autour du Vieux-Port pour accueillir « Club Med » de Grant Dalton après 62 jours, 6 heures et 56 minutes de mer, devant les objectifs des caméras de 450 chaînes de télévision.

Pour Marseille, le retentissement est phénoménal et ne doit pas rester sans lendemain. En septembre 2004, les Class America de la Coupe Louis Vuitton viennent livrer bataille dans la rade, dont la beauté et les caractéristiques enchantent tout à la fois les concurrents et les observateurs. L'espace d'une semaine, les Suisses du Team Alinghi, les Kiwis de l'Emirates Team New Zealand et les Américains du BMW Oracle Racing se posent en favoris des épreuves préparatoires à la Coupe de l'America 2007, face notamment aux deux équipes françaises K-Challenge et Le Défi. Un spectacle unique.

Le grand public découvre le top niveau international. La voile à Marseille ne saurait se résumer aux apparitions des géants des mers. L'activité nautique, ce sont aussi et surtout des dizaines de régates organisées tout au long de l'année, un pôle France performant, des navigateurs présents sur tous les océans du globe, des représentants réguliers dans les disciplines olympiques et bien entendu un plan d'eau de grande qualité, doté d'un balcon grandiose avec la promenade de la Corniche pour favoriser la présence d'un public aux premières loges. La réalité marseillaise est là, exprimée sans discontinuer.

Pourquoi les marins méditerranéens ne bénéficient-ils donc pas de la réputation des Bretons ? Sans doute parce qu'ils ne tirent pas forcément des bords dans la même catégorie, celle des courses transocéaniques, des tours du monde en solitaire prisés du public français. Ici, le sportif prend le pas sur l'aventure, on pratique plus volontiers la voile fine, on se mesure en match racing. C'est là, le plus souvent sans bruit, que les Méridionaux s'illustrent, à l'image d'un Thierry Fouchier, champion du monde de match racing en 2000 et



médaillé d'or en quillard des Jeux mondiaux de la voile à Marseille en 2002, équipier dans la Coupe de l'America comme d'autres Marseillais avant lui, Paul Ayasse avec Bruno Troublé ou Michel Gaune avec Yves Pajot.

Un pôle France compétitif

Il manquait toutefois le poids médiatique des manifestations de prestige pour mettre en lumière les atouts de Marseille et de son peuple marin, dignes d'accueillir la voile des J.O. Paris 2024. C'est fait à l'orée des années 2000. L'élan est donné.

Une reconnaissance bienvenue qui vient conforter la renommée des navigateurs marseillais tels Marc Emig, Christopher Pratt, Jean-Paul Mouren, Alain Fédensieu, sans oublier l'Aixois Franck Cammas qui a tiré ses premiers bords en Optimist à l'UNM, puis en 420 au YCPR dans la rade de Marseille et y revient toujours volontiers comme en 2016 pour remporter le Marseille One Design à bord de « Norauto » et s'offrir ainsi la victoire finale du GC32 Racing Tour. A cette occasion, l'habileté des organisateurs est une nouvelle fois unanimement saluée.



Aux J.O., la cité phocéenne sait également répondre présent, notamment depuis 2000 avec le sourire de Lise Vidal à Sydney en planche Mistral, après une médaille de bronze mondiale. En yachting, on retrouve régulièrement les athlètes de haut niveau du pôle France installé au Roucas Blanc, pour bon nombre licenciés dans les clubs du Vieux-Port ou à la Pointe Rouge. Un quartier qui avait adopté Florence Arthaud, l'une des meilleures femmes skippers de la planète, avant qu'elle ne disparaisse tragiquement.

La dernière médaillée en date se nomme Hélène Defrance, licenciée à l'ASPTT Marseille, revenue des Jeux de Rio 2016 avec du bronze autour du cou, six mois après avoir été sacrée championne du monde de 470 en Argentine, associée à la Brestoise Camille Lecointre.

Des J.O. de Rio exceptionnels pour le pôle France de Marseille avec huit athlètes sélectionnés, dont le duo Julien d'Ortoli - Noé Delpech (YCPR), qualifié en 49^e. Une première en 20 ans d'existence. Avant eux, le Yachting Club de la Pointe-Rouge s'illustrait avec Dimitri Deruelle, sélectionné olympique à Barcelone 1992 et Sydney 2000, ou Olivier Backes à Athènes 2004. Une tradition.

Hélène Defrance, elle, a été précédée en dériveur 470 par Nadège Duroux et Ingrid Petitjean, collectionneuses de médailles internationales, tout comme Xavier Rohart, double champion du monde en catégorie Star (2003, 2005), médaillé de bronze aux J.O. d'Athènes.

Des sociétés nautiques très actives

La voile à Marseille, c'est donc une rade exceptionnelle, la capacité à présenter de grands événements, des navigateurs performants. C'est aussi l'activité de 32 clubs qui animent la rade et au-delà. Plus de 10 000 régatiers se retrouvent en courses chaque année, en marge des compétitions officielles (championnat Orma des multicoques, séries mondiales, étapes du Tour de France à la voile...), à l'appui d'institutions comme la Semaine Nautique Internationale de la Méditerranée qui accueille depuis 1966 des skippers de premier plan parmi lesquels Marc Pajot, Michel Desjoyeaux, Bertrand de Broc ou Lionel Péan qui ne tarit pas d'éloges sur ses séjours marseillais.

La plupart des rendez-vous rivalisent volontiers d'originalité et de générosité, mêlant opportunément le festif et le sportif. Il en est ainsi avec les Voiles du Vieux-Port accordant la part belle aux embarcations d'époque ; la Juris' Cup, sans doute la plus importante épreuve corporative au monde, réunissant des juristes de tous bords sur une centaine de bateaux ; la toute nouvelle Cooking Cup entre Marseille et Cassis, mêlant talents culinaires et art de la navigation ; Les Dames à la barre, épreuve exclusivement féminine ; le Vire-vire, dont le manège tourne de la rade sud à la rade nord...





La navigation sert alors de support à la mise en lumière de toutes sortes de talents, de métiers, de causes chères aux membres de l'UNM, du CNTL, de la Pelle, du Yachting Club de la Pointe Rouge ou de la Société Nautique sacrée championne de France des clubs IRC sans discontinuer de 2011 à 2016, preuve d'une grande activité et d'une remarquable régularité dans les résultats. Sans oublier l'attachement aux racines avec un pôle "Voiles de tradition".

Comme le souhaitent les instances internationales, il reste à séduire le grand public, généralement trop éloigné des lieux de courses pour apprécier des disciplines très techniques. Pour cela, il est impératif de réduire les distances entre acteurs et spectateurs. Une difficulté sur laquelle les Marseillais se sont penchés depuis quelques années, forts de plusieurs initiatives.

Il y a eu l'expérience de la Route des îles, entre Marseille et la Corse, avec des voiliers manœuvrant autour d'un ferry

rempli d'observateurs. On retient aujourd'hui le brillant dispositif « Régate en vue » développé par l'Office de la mer qui transporte des centaines de personnes au plus près des compétitions, sur des bateaux transformés en tribunes flottantes. L'accès est possible aux personnes à mobilité réduite et les commentaires avisés de spécialistes en voile comme en biodiversité sont dispensés en français et en anglais.

En 2024, des gradins provisoires installés sur la Corniche simplifieront encore l'équation. On pourra aussi miser sur l'ingéniosité des membres de l'organisation de ces Jeux, dont une certaine Hélène Defrance, désormais engagée dans la commission des athlètes. D'ici là, pendant six ans, les épreuves vont se succéder dans la rade sud. Premier grand rendez-vous, la finale de la Coupe du monde disputée du 3 au 10 juin 2018 avec 350 compétiteurs, représentant 40 nations. Le rythme olympique demande du souffle. Marseille n'en manque pas.



© Ville de Marseille

FLORENCE ARTHAUD

Ambassadrice de Marseille

96

L'enfance les pieds dans l'eau

Marseille, « *la ville au plus beau port du monde* » comme elle aimait la qualifier, fut son premier et son ultime port d'attache.

Née à Paris d'un père éditeur des récits de grands marins, c'est au club marseillais « La Nautique » où le bateau familial est amarré que Florence Arthaud découvre la navigation. En 1974, un grave accident de voiture lui fait frôler la mort. Deux années de convalescence douloureuse suivent. En 1978, elle effectue la traversée de l'Atlantique lors de la première édition de la Route du Rhum. Durant dix ans, sans sponsor, elle s'obstine et participe à toutes les courses... Avant la consécration.

Une sirène nommée Florence

En août 1990, le public la découvre boucles dorées au vent, pieds nus sur son trimaran « Pierre 1^{er} », qui bat le record de la traversée de l'Atlantique Nord à la voile en solitaire. En novembre de la même année, elle remporte la Route du Rhum, la plus prestigieuse des courses

au large en solitaire, face à un plateau exclusivement masculin, à la barre d'un voilier physiquement très exigeant. Un record : quatorze jours, dix heures et dix minutes seule en mer. Les médias s'emparent avec délice du « phénomène Florence ». Élu « Championne des champions français » par *L'Équipe* en 1990, Florence Arthaud est la seule sportive avec Marielle Goitschel à recevoir à deux reprises (1978 et 1990) le Prix Monique Berlioux de l'Académie des sports, récompensant la meilleure performance féminine sportive de l'année écoulée.

La foi chevillée au corps

Le quartier de la Madrague Montredon constitue le dernier refuge de « *la petite fiancée de l'Atlantique* ». Elle aimait ce quartier, son atmosphère authentique. Après y avoir tenu une galerie d'art, elle incarnait une figure familière qui déambulait nez au vent avec son chien ou soignait son petit voilier. Amoureuse de l'entrée du port, « *majestueuse, directement dans la ville* » s'émerveillait-elle, elle aimait aussi Notre-Dame de la Garde. Elle connaissait son histoire, son

importance pour les marins, comme en témoignent les peintures de navires ornant les murs de la basilique. Elle conservait une foi profonde, issue de son éducation religieuse. « *Lorsque l'on vit la solitude intense en mer, on est plus près de Dieu que n'importe où ailleurs. Lorsque je navigue seule, à qui vais-je parler à part Dieu ?* » disait-elle.

Un dernier grand projet au service des femmes

« L'Odyssée des femmes » aurait été une grande course rassemblant des compétences venues de tout le pourtour méditerranéen « *dans un esprit de liberté et de paix* » avec le soutien de la Ville de Marseille. C'était juste avant que la mort ne la rattrape, en mars 2015. Le départ de cette course aurait été à Marseille. Évidemment.

Depuis, une place à son nom a été inaugurée le 7 avril 2017 à la Madrague Montredon, hommage à celle qui avait adopté Marseille, comme Marseille l'avait adoptée.

B. J.



© Ville de Marseille

COMMENT MARSEILLE EST DEVENUE SITE OLYMPIQUE

Par Jean-François Cauquil

Associée à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, Marseille a arraché de haute lutte le droit d'accueillir les épreuves de voile. Retour sur un itinéraire semé d'embûches.



Un large sourire illumine le visage de tous les passionnés de voile en ce soir du 13 septembre 2017 ! Une joie contenue car l'issue laissait peu de place à la surprise. Annoncée depuis Lima, au Pérou, la décision du Comité International Olympique est cette fois officielle. Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 sont attribués à Paris ; Marseille accueillera les épreuves nautiques, ainsi qu'une partie du tournoi olympique de football.

Depuis quelques semaines déjà, le suspens n'en était plus vraiment un. Alors que Marseille et Los Angeles restaient seules en lice, la métropole californienne a choisi, durant l'été, de conclure un accord avec le CIO pour accueillir les Jeux en 2028.

Un boulevard s'ouvre alors devant la candidature parisienne. En ce 13 septembre, l'hôtel de ville de Marseille peut changer de pavage. Exit les bannières annonçant « Marseille candidate », place désormais à un prometteur « A nous les Jeux » !

Une issue en apparence facile, mais avant d'en arriver là, la candidature française a dû faire ses preuves et convaincre un jury du CIO extrêmement pointilleux. Pour la troisième fois et cent ans après sa dernière édition qui remontait à 1924, Paris se voit confier l'organisation du premier événement sportif planétaire.

Rome et Budapest se sont successivement désistées, confrontées à des difficultés économiques et à des opinions publiques majoritairement hostiles au projet. La joute finale oppose Paris à Los Angeles, dans un combat sans merci, argument contre argument, jusqu'à l'issue que l'on vient d'évoquer.

© Ville de Marseille

© Ville de Marseille

Paris-Marseille, le ticket gagnant

Petit retour en arrière, nous sommes en 2015, la candidature française portée par l'association « Ambition olympique 2024 » lance un appel à candidature pour accueillir les épreuves de voile. Rompue à l'exercice depuis la Coupe du monde de football de 1998, celle de rugby en 2007, la Capitale européenne de la culture 2013 ou encore l'Euro 2016, Marseille rend sa copie trois mois après. Elle est alors en concurrence avec Brest, Le Havre, La Rochelle, Quiberon et Hyères.

Aux qualités objectives du site marseillais et de son plan d'eau, à l'expérience accumulée dans l'organisation de grands événements, la ville va devoir ajouter une vaste campagne de lobbying et de mobilisation du grand public jusqu'ici moins sensibilisé à l'attrait des régates qu'on ne l'est, culturellement, sur les côtes bretonnes ou dans les grands ports du littoral atlantique.

Les visites de délégations à Marseille s'enchaînent, à commencer par la Maire de Paris, Anne Hidalgo, qui goûte avec plaisir la douceur provençale. On vient inspecter les installations, jauger le potentiel des sites. Les auditions des candidats se succèdent. Les dossiers s'étoffent et les argumentaires s'affinent. Dossier technique, montage financier, projet social et sociétal accompagnent la candidature. Dans le même temps, le territoire se mobilise.

Au printemps 2015, Marseille est retenue par le jury de sélection pour apporter à la candidature de Paris ce petit plus, qui fera – on l'espère – pencher la balance en sa faveur.

Portée par les élus derrière Jean-Claude Gaudin, son premier adjoint Dominique Tian, grand amateur de voile et skipper de talent, Didier Réault, adjoint à la mer et président du Parc national des Calanques, Frédérick Bousquet, ancien champion olympique de natation, conseiller municipal aux grands événements et Richard Miron, adjoint au sport, la candidature engage l'ensemble du mouvement sportif local et régional. Le monde économique est lui aussi mobilisé, à commencer par les membres du club « M Ambassadeurs » qui posent pour une première photo, au Pharo, dès le mois de juillet 2015.

Pour marquer le J -365 du choix du CIO, le 13 septembre 2016, le comité de candidature lance une « campagne nationale de mobilisation » depuis Marseille. Ce jour-là, Marseille court pour Paris 2024. Tony Estanguet, champion olympique de canoë et co-président du comité de candidature participe à la course, aux côtés des élus, sportifs de haut niveau comme le champion olympique marseillais Denis Gargaud-Chanut et personnalités dont Denis Masseglia, président du Comité olympique français (CNOSF).



Le compte à rebours est lancé

Au niveau national, le dispositif d'organisation se met en place. Sa mise en œuvre va s'appuyer sur un triptyque, avec au centre le Comité d'Organisation pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, le COJO, présidé par Tony Estanguet. Cette structure succède au Groupement d'intérêt public (GIP) de la phase de candidature.

Le deuxième élément du triptyque est la Société de livraison des équipements olympiques, la Solidéo, dont la fonction est de coordonner les maîtres d'ouvrages et en cas de manquement grave de l'un d'entre eux de s'y substituer. Enfin, la troisième entité, baptisée « Héritage Paris 2024 », est chargée comme son nom l'indique de l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques, c'est à dire de leurs retombées directes et indirectes.



© Ville de Marseille



© Ville de Marseille



© Ville de Marseille



Dans cette course contre la montre, qui vise à ce que l'ensemble des équipements soient livrés en 2023, les organisateurs marseillais ont initié des séances de travail hebdomadaires avec la Solidéo, établi un rétroplanning réaliste et lancé l'ensemble des études sur le projet de réaménagement du Stade nautique du Roucas Blanc. Un équipement destiné à développer la pratique de la voile auprès du plus grand nombre de Marseillais qui s'inscrit parfaitement dans la logique d'un héritage laissé par les Jeux.

Le 21 septembre 2018, le Président de la République Emmanuel Macron vient visiter les installations du Roucas Blanc à l'invitation de Jean-Claude Gaudin. Accompagné de la ministre de la Jeunesse et des Sports Laura Flessel et du Président du CIO Thomas Bach, qui qualifie le site marseillais de « spectaculaire », le Président rencontre des athlètes de haut niveau, valides et handicapés, ainsi que des enfants auxquels il s'adresse, souriant : « Dans sept ans il y aura les Jeux ici, vous avez intérêt à être prêts ! ».

Le plus dur commence...

Voile olympique QUELLES ÉPREUVES EN 2024 ?

Il est encore un peu tôt, à sept ans du grand rendez-vous olympique, pour annoncer avec certitude les épreuves qui seront disputées en rade de Marseille. Les supports ne seront connus qu'en 2019, mais a priori une dizaine de titres devraient être mis en jeu.

La Fédération internationale de voile, World Sailing, s'est penchée en mai 2018 sur la refonte des catégories admises aux J.O. 2024.

Au-delà d'une nomenclature technique réservée aux initiés, la tendance qui se dégage des préconisations de World Sailing va dans le sens d'un rajeunissement des épreuves, marqué par l'arrivée du Kite surf, et le développement de la mixité, avec notamment la transformation des épreuves de 470 en séries mixtes.

Voici, à ce jour, les dix séries qui devraient être disputées.

Cinq séries maintenues :

- Dériveur solitaire hommes : Laser hommes
- Dériveur solitaire femmes : Laser radial
- Skiff femmes : 94er FX
- Skiff hommes : 49er
- Catamaran double mixte: Nacra 17 (à foils)

Cinq nouvelles séries :

- Windsurf hommes (remplacement du modèle RS:X)
- Windsurf femmes (remplacement du modèle RS:X)
- Dériveur solitaire mixte (équipe) : Finn maintenu pour les hommes, support à déterminer pour les femmes,
- Dériveur double mixte : 470 maintenu
- Kite surf: kite mixte (équipe) sur équipement à déterminer.

Pour l'instant, la proposition de Nicolas Hénard d'intégrer une épreuve de course au large, en double mixte et sur un format de 48 heures, disputée sur un bateau monotype, ne figure pas dans les plans de World Sailing. Le Président de la Fédération Française de Voile n'aurait pas pour autant renoncé à ce projet qui lui tient particulièrement à cœur.

J.-F. C.



© Ville de Marseille

PÔLE FRANCE VOILE

Ils porteront les espoirs marseillais aux J.O.

Par Jean-François Cauquil

Créé pour concilier entraînement de haut niveau, compétition et poursuite d'études, le Pôle France Voile Marseille est devenu une véritable pépinière de champions. Sur la base du Roucas Blanc, la génération 2024 est déjà en gestation.



— Le 21 septembre 2017, une partie des athlètes marseillais entoure le Président de la République, Emmanuel Macron, la ministre des Sports, Laura Flessel, le président du CIO, Thomas Bach, le président du Comité d'organisation des J.O., Tony Estanguet et le Président du Pôle France Voile Marseille, Jean-Bernard Constant. © Pôle France Voile Marseille

Tous ne rêvent que d'une chose : entendre résonner la Marseillaise, en 2024, depuis la plus haute marche du podium et voir hisser le drapeau tricolore sur le stade nautique du Roucas Blanc.

C'est pourquoi ils s'entraînent dur, jour après jour, sous le soleil, mais aussi dans le froid et par mauvais temps, prêts à consentir autant de sacrifices pour se hisser au plus haut niveau.

Membres du Pôle France Voile, une cinquantaine de sportifs de haut niveau bénéficient de conditions optimales d'entraînement, de préparation physique et de suivi médical, tout en poursuivant des études ou un début de carrière professionnelle.

Créé en 1996, par la volonté du ministère des Sports, le Pôle France Voile Marseille est le seul de la façade méditerranéenne, les trois autres structures du même type se trouvant implantées à Brest, La Rochelle et La Baule.

Par le passé, vingt-trois athlètes du Pôle marseillais furent sélectionnés aux Jeux Olympiques. Deux ont décroché une médaille de bronze, Xavier Rohart à Athènes en 2004 et Hélène Defrance à Rio en 2016, suscitant des vocations. Car le palmarès du Pôle marseillais ne s'arrête pas là : des titres aux championnats du monde (huit médailles d'or, quatorze d'argent et onze de bronze), aux championnats d'Europe (huit médailles d'or, six d'argent et huit de bronze), aux Jeux Méditerranéens (trois médailles d'or et deux d'argent), trente-quatre médailles d'or aux championnats de France.



© Ville de Marseille



© Ville de Marseille

Une hiérarchie à bousculer

Les sportifs qui s'entraînent sur la base du Roucas Blanc préparent les J.O. de Tokyo 2020, mais la perspective de disputer les olympiades suivantes, dans la rade de Marseille, incite les « plus âgés » à ne pas raccrocher avant ce rendez-vous immanquable à leurs yeux.

Sixième aux derniers Jeux de Rio, Jean-Baptiste Bernaz, en laser, devrait en être ; tout comme l'équipage composé d'Hyppolite Machetti et de Sidoine Dantès, champions du monde jeunes en 2017 sur 470 masculin. Kevin Péponnet et Jérémie Mion en 470 masculin ou Mathieu Frei et Noé Delpech en 49er, ont également le vent en poupe.

Côté féminin, Marina Lefort et Lara Granier portent les espoirs marseillais en 470, tandis que Bérénice Mège qui fait partie des quinze meilleures véliplanchistes mondiales devrait courir en RSX.

A condition que les séries olympiques, définitivement connues qu'en novembre 2018, ne changent pas. La route qui mène à 2024 est encore longue et les champions le savent mieux que personne : la hiérarchie sportive est faite pour être bousculée.

Le fait d'évoluer « à domicile » en 2024 aiguise plus encore les ambitions. « *En termes de motivation et de connaissance du plan d'eau, c'est un sacré avantage, à condition que cela ne se transforme pas en pression supplémentaire* », confie Patrice Guadagnin, le Directeur du Pôle France Voile Marseille. « *Et puis il faut savoir que toutes les équipes étrangères vont venir étudier le plan d'eau à partir de 2020. A nous de ne pas tout dévoiler...* »



— L'élite mondiale de la voile se mesurera dans la rade sud pour décrocher l'or olympique. © Photographie Camille Moirenc

UN STADE NAUTIQUE POUR LES JEUX

Par Jean-François Cauquil

Le projet de marina olympique est en cours d'élaboration. D'ici l'été 2023, au plus tard, la base du Roucas Blanc laissera place à un stade nautique destiné à organiser les épreuves de voile des JO. Cet héritage olympique permettra ensuite au plus grand nombre de découvrir la pratique des sports nautiques.

Scénario, non encore définitif, des futurs aménagements de la marina olympique.
© Ville de Marseille © Pixxim

Incontestablement, le centre névralgique des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 se situera au niveau de l'actuelle base nautique du Roucas Blanc, en contrebas de la corniche Kennedy, où débute l'avenue Georges-Pompidou.

Créé dans les années 1970, avant d'être successivement réaménagé, cet équipement municipal qui jouxte le Pôle France de voile faisait l'objet, depuis quelques années, de projets de requalification.

L'organisation des J.O. vient à point nommé pour accélérer cette réalisation, offrant une belle opportunité assortie de crédits de l'Etat et des collectivités territoriales.

Pour répondre au cahier des charges du Comité International Olympique, les infrastructures actuelles nécessitent, en effet, d'être complétées et modernisées pour accueillir l'ensemble des athlètes qui disputeront la dizaine d'épreuves nautiques organisées dans le cadre des Jeux.

Le principe est d'en faire un lieu emblématique d'apprentissage et de pratique de la voile sous toutes ses formes. Un investissement pour le futur. Un vrai projet d'héritage olympique qui a du sens et s'inscrit dans la philosophie du comité d'organisation de Paris 2024.

Passés les Jeux, une fois que seront éteints les projecteurs braqués à cette occasion sur Marseille, subsistera un équipement au service des habitants de la métropole allant des tout premiers niveaux de pratique à la haute performance, incarnée par le Pôle France mitoyen, lui même réaménagé. L'objectif est clairement d'élargir l'offre auprès du grand public, de permettre au plus grand nombre de découvrir la pratique des sports de voile.



Comme le présentait l'adjoint à la Mer et au Nautisme, Didier Réault, lors de la visite du site par le Président de la République Emmanuel Macron : « Ce sera un stade nautique mondial, le deuxième stade de Marseille après l'Orange Vélodrome ». C'est à dire, à la fois l'équipement destiné à l'apprentissage et à la pratique, mais aussi l'écrin qui accueillera de façon récurrente les grandes compétitions internationales de voile, comme ce fut le cas des World Cup Series, la coupe du monde organisée du 3 au 10 juin dernier dans la rade sud.

Un aménagement visuellement ouvert

Une étude programmatique de modernisation de la marina a été lancée en 2017, associant tous les partenaires concernés par le projet, des services municipaux de la Direction de la mer à la Fédération française de voile, en passant par le Pôle France et l'ensemble des associations qui travaillent sur le site.



Préfiguration d'un espace d'accueil du public : un balcon sur la mer, au plus près des épreuves. © Ville de Marseille © Pixxim

L'ambition affichée est de disposer de cet équipement en 2022, sachant que la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo) a fixé septembre 2023 comme date butoir d'achèvement des travaux.

Aujourd'hui, le site se caractérise par un éparpillement des infrastructures, avec la Direction de la Mer enserrée entre deux parcelles privées qui abritent, d'une part l'hôtel nhow Marseille Palm Beach et d'autre part le club historique de La Pelle, plus loin, le bâtiment d'accueil de la base nautique, ses hangars à matériel et ses vestiaires aménagés dans des Algéco, enfin les structures du Pôle France, de l'autre côté du bassin.

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment central qui permette de concentrer toutes ces fonctions, du stockage

du matériel aux salles de formation, en passant par les locaux administratifs et les vestiaires... des parties fixes et des espaces modulables permettant de s'adapter à l'accueil des grandes compétitions dans ce futur stade nautique. Le pari proposé aux concepteurs est d'imaginer une construction prioritairement fonctionnelle, dotée d'un esthétisme qui lui permette de bien s'intégrer à son environnement. Un geste architectural qui proposera un aménagement visuellement plus ouvert.

L'entrée dans le site sera également repensée, dans un souci de rendre la circulation et les accès plus fluides au niveau du carrefour promenade Georges-Pompidou et rue du Commandant-Rolland.

Des répétitions... à répétition.

A ces équipements durables viendront s'ajouter des aménagements purement temporaires comme les espaces pour spectateurs, des tribunes positionnées au plus près des zones des finales, au niveau de l'hélice de César sur la Corniche, qui permettront au public de vivre les régates depuis ce balcon exceptionnel sur la rade.

De son côté, l'esplanade du Mucem et sa jauge avoisinant les 15 000 personnes devrait accueillir le « life site » des Jeux Olympiques et Paralympiques, un espace festif d'animation et de retransmission de l'ensemble des épreuves sur grand écran.



En attendant que les infrastructures sortent de terre, un premier test a été passé avec succès, du 3 au 10 juin 2018 avec l'accueil des World Cup Series. Une organisation sur l'eau qui préfigure les contraintes auxquelles il faudra faire face lors des Jeux, avec plusieurs zones de course positionnées dans toute la rade sud qui nécessite de travailler avec l'ensemble des partenaires issus de la société civile comme les usagers ou les professionnels, ainsi que les services de l'État.

Chaque année qui nous sépare de 2024, la marina marseillaise va accueillir une grande épreuve internationale, la finale des World Cup Series qui reviendra à Marseille en 2019 et sans doute en 2020, puis en 2021 et 2022 les « Test events ».

Autant de répétitions qui réunissent globalement le même nombre d'athlètes, embarqués sur des supports identiques et qui mobilisent une organisation en tout point comparable, tant sur terre que sur l'eau. Il n'y a plus qu'à monter en puissance.



© Ville de Marseille © Pixim



—M—

ÇA S'EST PASSÉ À MARSEILLE



« L'HERMIONE » AMARRÉE QUAI DE LA FRATERNITÉ, TOUT UN SYMBOLE !

Par Jean-François Cauquil

La reconstitution fidèle de la frégate de La Fayette était en escale dans le Vieux-Port, du 12 au 16 avril, à l'invitation de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

C'est un sacré trois-mâts... qui a fait son entrée dans le Vieux-Port, le 12 avril sous un ciel gris, pour s'amarrer au bien nommé Quai de la Fraternité.

« L'Hermione », c'est d'elle dont il s'agit, est en effet le symbole de la fraternité entre les peuples français et américain, scellée lors de la Guerre d'Indépendance des colonies britanniques (avril 1775 - novembre 1782).

Tout juste âgé de 21 ans, Gilbert du Motier, marquis de La Fayette, se porte volontaire au service de la cause américaine. Le gentilhomme français déclare sa flamme au nouvel état né le 4 juillet 1776 de la scission de treize colonies d'Amérique du Nord avec la Grande-Bretagne : « *Du premier moment où j'ai entendu prononcer le nom de l'Amérique, je l'ai aimée ; dès l'instant où j'ai su qu'elle combattait pour la liberté, j'ai brûlé du désir de verser mon sang pour elle ; les jours où je pourrai la servir seront comptés par moi, dans tous les temps et dans tous les lieux, parmi les plus heureux de ma vie* ».

De retour en France, en janvier 1779, il n'aura de cesse d'obtenir de Louis XVI le soutien militaire et financier de la France aux insurgés américains.

Le 21 mars 1780, il embarque à bord de la frégate « L'Hermione ». Après



© Ville de Marseille

trente-huit jours de traversée, le voilà à Boston. Il court annoncer au général Washington l'arrivée imminente des renforts français.

Conduites par Rochambeau et de Grasse, les troupes françaises participèrent, aux côtés des insurgés et du marquis de La Fayette, aux victoires décisives de la baie de Chesapeake, sur

mer, et de Yorktown, sur terre. Parmi les vaisseaux participant au siège l'un d'eux se nommait « Marseillois ».

Mise en chantier en 1778 dans l'arsenal de Rochefort, « L'Hermione » participa à cette épopée. Construite sur les plans de l'ingénieur Chevillard Aîné, il s'agissait d'une frégate de la classe Concorde, dite légère, caractérisée par



© David Girard



© Justine Gabriel

sa vitesse et sa maniabilité. Un navire de plus de 65 mètres de longueur, doté d'une voilure de 1 500 m² répartie sur trois mâts et équipée de vingt-six canons tirant des boulets de douze livres, d'où son nom de « frégate de douze ». Un bâtiment destiné à être utilisé en éclaireur et pour faire la guerre aux navires marchands ennemis.

Un patrimoine maritime ressuscité

Deux siècles ont passé. En France la mémoire de cette épopée historique a tendance à s'effacer. Jusqu'à cette année 1992 où quelques membres du Centre international de la mer, installé dans la Corderie royale de Rochefort réhabilitée et divers élus locaux créent l'association Hermione-La Fayette pour la faire revivre.

Leur projet – insensé ?- est ni plus, ni moins de reconstruire le plus fidèlement possible la frégate d'origine. Un chantier titanique engagé en 1997 qui se termine en 2014.

Deux mille chênes ont été sélectionnés dans les forêts françaises pour construire la coque de ce navire de 1 166 tonnes. Le grand mât culmine à 54 mètres au-dessus de la quille. Un immense puzzle de quatre cent mille pièces de bois et de métal, ainsi que mille poulies, se met en place. Une tonne d'étoupe sera nécessaire au calfatage... Le tout

sans disposer de la main-d'œuvre originelle, les bagnards qui au XVIII^e siècle avaient largement contribué aux 35 000 journées de travail !

En 2015, le voyage inaugural de « L'Hermione » l'entraîne dans le sillage du périple de La Fayette. Le bâtiment reçoit un accueil triomphal dans les principaux ports de la Côte est des Etats-Unis, ainsi qu'au Canada, puis à Brest et à Bordeaux.

En ce printemps 2018, il sillonne la Méditerranée. A chaque escale, le public se presse pour visiter la frégate, découvrir les manœuvres, les conditions de vie à bord et s'imprégner du message de La Fayette : « *Pour que vive la liberté, il faudra toujours que des hommes se lèvent et secouent l'indifférence ou la résignation* ».

Au côté d'une quinzaine d'officiers professionnels, soixante jeunes gabiers volontaires, de tous horizons, complètent l'équipage. Engagés dans une formidable aventure humaine, ils viennent apprendre les manœuvres à bord d'un vieux gréement et se mesurer aux contraintes de la vie à bord d'une frégate, comme la nécessité d'assurer deux quarts par vingt-quatre heures. L'association Hermione-La Fayette a ainsi accueilli plus de deux cent trente jeunes, venus se former à l'école de la mer, depuis son voyage inaugural.

EN 2020, LE CONGRÈS MONDIAL DE LA NATURE SE TIENDRA À MARSEILLE

Par Jean-François Cauquil



« Je lance un plan biodiversité pour refuser la résignation », a annoncé, solennel, le ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot, qui avait choisi le cadre approprié du Parc national des Calanques pour présenter, le 18 mai dernier, sa stratégie nationale de mobilisation relative à la préservation des espèces.

En visite sur les îles du Frioul, le ministre a notamment annoncé une "grande consultation" sur le sujet et « le lancement d'un calendrier diplomatique international qui devrait jalonner les trois prochaines années ».

« Nous allons accueillir, l'an prochain, un G7 en France dont le sujet principal sera la biodiversité : c'est un changement d'échelle » a martelé Nicolas Hulot avec conviction.

L'autre annonce de cette visite, en lien direct avec Marseille, concernait l'accueil en France du Congrès mondial de la Nature de l'International Union of Conservation of Nature (UICN), en 2020. En posant sa candidature, la France a souhaité que ce grand rendez-vous mondial se déroule à Marseille. Tous les quatre ans, il rassemble plusieurs milliers de leaders et décideurs issus de gouvernements, de la société civile et du milieu universitaire. En 2016, le dernier congrès de l'UICN a réuni quelque 10 000 participants venus de 192 pays à Honolulu (Hawaï).

Des initiatives marseillaises

L'enjeu de ce rendez-vous sera essentiel prédit Nicolas Hulot pour mobiliser la communauté internationale en amont des décisions capitales qui devront être

prises, au niveau mondial, pour lutter contre l'appauvrissement de la biodiversité et le changement climatique.

Engagée dès 2008 dans une politique de développement durable, Marseille a notamment adopté un plan Mer et Littoral 2010-2020 et un plan Climat Energie Territorial 2012-2020 pour répondre, à l'échelle locale, aux enjeux climatiques globaux énoncés lors des Conférences internationales (COP) ou du Grenelle de l'environnement.

La Ville a également engagé une stratégie en faveur de la biodiversité terrestre et marine, dont l'immersion des récifs Prado qui fêtent leurs dix ans, l'élaboration du Contrat de baie ou encore la création du Parc national des Calanques constituent les premières concrétisations.



© Ville de Marseille

Olympique de Marseille

UNE NOUVELLE ÉPOPÉE EUROPÉENNE

Par Franck Meynial

La fibre de l'Olympique de Marseille ne quitte jamais le cœur des Marseillais. La saison 2017-2018 de l'OM aura rappelé cette devise à l'ensemble des supporters, d'ici ou d'ailleurs puisque leur parcours a été suivi par l'ensemble de la « planète foot ».

Débutée contre Ostende dans la chaleur estivale à domicile, devant 46 500 spectateurs, l'aventure européenne olympienne s'est ensuite étirée pendant près de dix mois, achevée dans la douleur face à un ténor espagnol.

Seuls survivants français d'une compétition continentale, les « bleu et blanc » dirigés par Rudy Garcia ont fait montre d'abnégation, de courage et d'exemplarité pour dompter un à un leurs adversaires (Braga, Bilbao, Leipzig) et faire monter progressivement la ferveur populaire. Celle-ci a

atteint son paroxysme le 26 avril avec la qualification pour la finale, obtenue de haute lutte sur le terrain de Salzburg (défaite 2-1) après une inoubliable victoire à l'aller (2-0) devant 67 000 spectateurs en fusion.

Pour répondre à l'engouement de ce printemps gagnant, la municipalité a proposé aux « aficionados » qui ne pouvaient suivre leur équipe en déplacement de regarder gratuitement la retransmission de la demi-finale sur un écran géant dans l'enceinte de l'Orange Vélodrome. Ambiance garantie avec 22 500 spectateurs massés dans la tribune Ganay. Affluence identique, quinze jours plus tard, face à l'Athletico Madrid pour un résultat, hélas, défavorable (défaite 3-0).

Déjà détenteur à l'échelle nationale de la seule coupe d'Europe des clubs champions (1993), cinq fois finaliste d'une compétition européenne, l'OM a en tout cas marqué les esprits et réussi une campagne de haute volée conclue par une quatrième place en Ligue 1, au terme d'une saison riche en émotions. À l'image d'un club et d'une ville éternellement indissociables.



—M—

LA CULTURE À MARSEILLE



Trésors des Musées marseillais

BEC DE L'AIGLE EN VUE

par Pierre Murat, historien de l'art



Fig. 1 : Vincent Courdouan, *Bec de l'Aigle*, 1863. © Leclere

Deux tableaux, fort dissemblables, l'un de Vincent Courdouan, l'autre d'Othon Friesz, exposés par le Musée Regards de Provence représentent La Ciotat. Entre 1860 et 1907, alors que le site et son port changeaient fort peu, la perception de ce paysage par les peintres a évolué jusqu'à une véritable révolution.

L'invention d'un point de vue

Dès l'arrivée du train à La Ciotat avec sa gare distante du port, c'est une vue panoramique sur la baie jusqu'aux « Trois Secs », derniers rebonds des falaises Soubeyranes, qu'adopte Baldus dans ses photographies en 1859-1860, comme si c'était celle que découvrent les voyageurs depuis la route côtière.

Est-ce à cette date que Félix Ziem (Fig.2) fait papilloter les façades du port, miroiter la mer et fantômer en rose le cap ? Avec lui, La Ciotat se rêve vénitienne. Quant au Toulonnais Courdouan en 1863 (Fig.1), il prend à la lettre la dénomination de « Bec de l'Aigle » : aplanissant les courbes qui clôturent le paysage, il fait prédominer en l'hypertrophiant un pic arqué, certes visible depuis cette plage des Lecques mais dont l'aspect outrancier semble plutôt dû au désir de faire écho à l'élan des roches sombres du premier plan. Dans cette étendue distendue, entre ocre blond du sable, vert-bleu de la mer et lointaines collines mauves, se joue une première scène balnéaire.

De retour sur place en 1882, la vue (Fig.3) se rapproche du port pour détailler la paisible activité des pêcheurs. Les bleus sereins du ciel et de l'eau s'éclaircissent vers le bas et, au centre du tableau, enfin réaliste, trône la masse en rebonds placides du massif. Ce n'est pas cette belle

Fig. 2 : Félix Ziem La Ciotat. © Leclere



transparence que retenait en 1880 le Hollandais Johan Barthold Jongkind. Son voyage dans le Sud l'a conduit les 8 et 9 octobre à La Ciotat (Hôtel de l'Amirauté)^[1]. Le 8, une aquarelle gouachée le situe sur la route à la hauteur du petit port des Capucins dont il figure la maison aujourd'hui disparue, avec deux barques échouées sur le rivage et une promeneuse s'abritant du soleil. La gouache blanche strie le ciel de nuages et souligne d'écume les vagues. Les formes du Bec sont rigoureusement respectées. Le lendemain, ce sont deux autres aquarelles saisies un peu plus en arrière^[2], puis se rapprochant^[3] pour mettre au centre les formes du promontoire. De la première esquisse, assez tumultueuse, il s'inspirera pour le seul tableau sur La Ciotat qu'on ait conservé (Fig.4). L'effet de pittoresque l'emporte avec les barques posées au centre ; les détails sont sacrifiés à la luminosité de l'ensemble et le Bec réduit à une vague motte terreuse.

On s'en rapproche

Ami de Garibaldi, peut-être invité par celui-ci chez son ami Antoine Lumière^[4], l'Avignonnais Paul Sain (Fig.5) est lui aussi sensible aux mauves et aux bruns qui lui permettent, sous un ciel automnal, d'espacer le lointain

Fig. 3 : Vincent Courdouan, *La Ciotat*, 1882. © Regards de Provence © A. Rabczuk



Fig. 4 : Johan Barthold Jongkind, *La Ciotat*, 1889.
© Musée Boymans, Rotterdam, photographie René Jacques

[1] Précisions extraites de son carnet de voyage et données par Lucienne Collard in *Marseille* n° 80, janvier 1970 p. 23-28. [2] Aquarelle et gouache, 17x46 cm, Artcurial 11-12-2007. [3] Aquarelle, 15 x47 cm, Cabinet des dessins du Louvre, RMN RF 11 148. [4] Le père des frères Lumière fut le témoin de Garibaldi pour son mariage en 1903.

(l'extrémité du Mugel au rendu fort exact et en léger saillant la Tête du Capucin) et les pans inclinés des roches au pied de la propriété. Là encore une barque, mais qui pointe vers le Bec, en harmonie avec les couleurs du rivage où elle a été tirée.

C'est en 1907 que les Lumière commercialisent leur procédé de l'autochrome. Garibaldi s'en empare aussitôt mais ne tire des deux photos retrouvées aucune toile^[5]. Sans doute parce que, outre leur qualité hautement picturale, s'y retrouvent les thèmes et tons habituels du peintre. Dans l'un (Fig.6) où s'avance son épouse sur une carriole que tire un âne, premier plan dégarni, perspective allongée, douceur des beiges roux et fraîcheur des bleus et verts s'associent pour mettre en valeur au centre sa femme et son amour des bêtes. Dans l'autre (Fig.7), depuis l'arrière de Saint-Jean, passé le portant de l'arbre à gauche, au bout de la cavalcade des pins à droite et surmontant le moutonnement des oliviers, il saisit les lourdes formes mauves du Bec. Son ami Théophile Decanis, dans une pochade fort enlevée (Fig.8), reprend ce cadrage en se rapprochant du motif. La variété de verts permet au Bec de surgir avec évidence, ses formes rimant avec l'arbre le plus sombre et sa couleur répondant aux roses, carmins et bruns qui parsèment ombres et troncs.

Changement à vue

1907, année décisive. De mai à septembre, Georges Braque et Othon Friesz séjournent à l'auberge Cytharista, chemin de l'Homme Rouge. Tous deux délaissent la vue traditionnelle : Braque se tourne vers le port et l'arrière-pays, Friesz, lui, s'attache aux reliefs fantasques de Figuerolles, la calanque fauve (Fig.9). Au cœur enfin du site, contours colorés et arabesques baroques font s'amollir en fleurs les pins et s'avachir les poudingues. La Ciotat était devenu paysage qui s'était dépouillé de personnages ; le voici pur motif pour que s'enlacent des formes rondes et que roses, jaunes et verts ensèrent du bleu. Abandonner le panorama de la baie était sans doute nécessaire pour délivrer la peinture du réel et la confier au jeu formel où s'exalte la couleur. Mais, paradoxe, pour une telle révolution, il aura fallu s'inspirer d'un lieu à l'exceptionnelle étrangeté.

Fig. 5 : Paul Sain, *La Ciotat*. © Leclere



Fig. 6 : Joseph Garibaldi, autochrome, *Célestine à La Ciotat*. © Collection particulière



Fig. 7 : Joseph Garibaldi, autochrome, *Vers le Bec de l'Aigle*. © Collection particulière

[5] Ses tableaux sur La Ciotat sont recensés dans le catalogue *Garibaldi, le Midi paisible* (Regards de Provence, 2012) sous les n° F8 à 11 et F18, F20.

Fig. 8 : Théophile Decanis, *La Ciotat*. © Galerie Marina

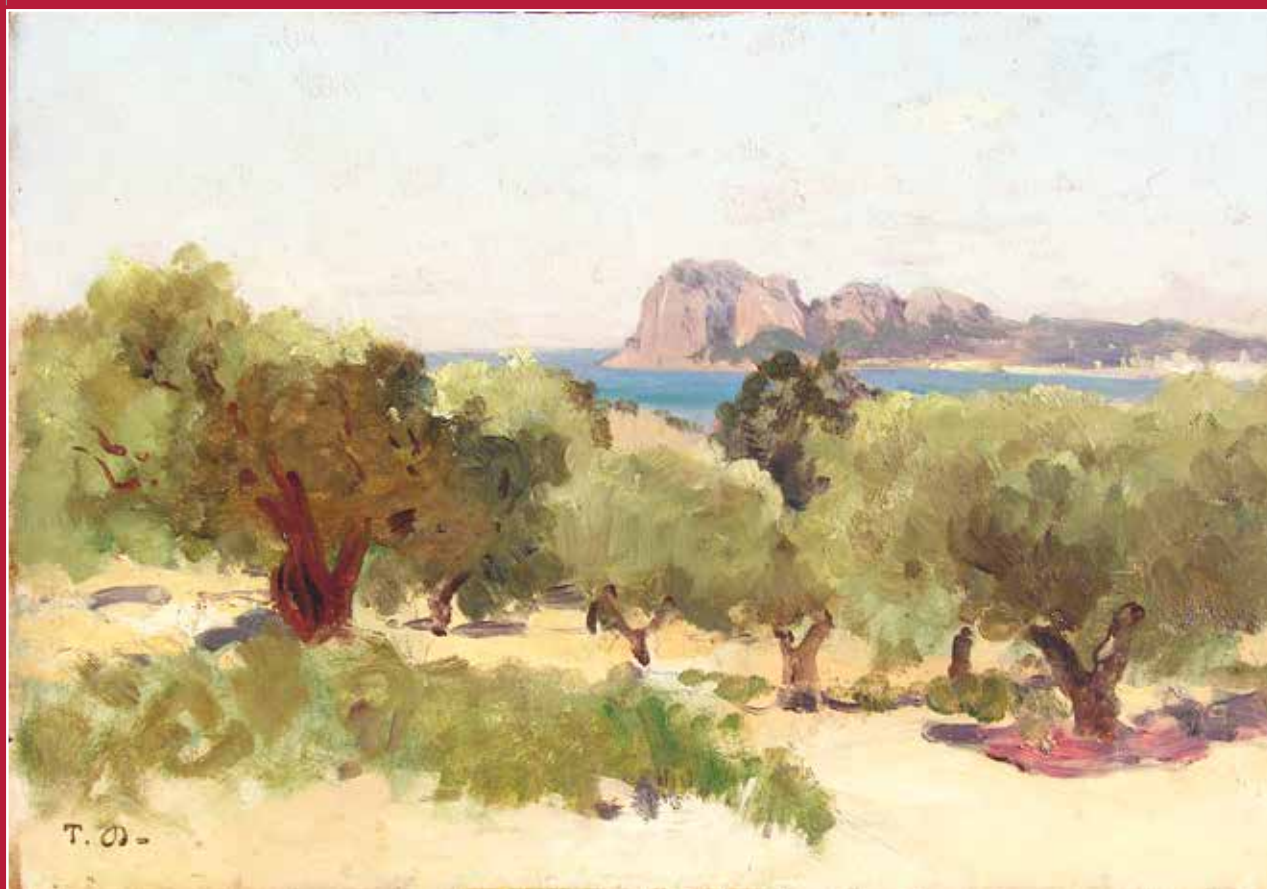


Fig. 9 : Othon Friesz, *La Calanque de Figuerolles*. © Regards de Provence ©A. Rabczuk

UN ÉTÉ AU J1

par Jeanne Baumberger, journaliste

Rendez-vous avec un chaman 3.0

Après *Le Monde tel qu'il va* – spectacle condensé (et prolongement) des Rencontres photographiques d'Arles 2017, donnant à voir, sur 4000 m², les interrogations de huit grands photographes internationaux sur l'état de la planète – le J1 est devenu un point névralgique de MP 2018, avec l'accueil de nombreux ateliers de pratique artistique pour les enfants et surtout deux cartes blanches à des artistes prêts à relever un défi complètement fou : une création spécifique pour ce lieu démesuré.

Le premier invité, au printemps, n'était autre que le photographe et *street artist* JR. Celui-ci a pris possession du J1 de façon poétique, via une gigantesque installation-déambulation baptisée *Amor fati*, toute en passerelles, plans d'eau et « p'tits bateaux » de papier, qui impliquait la participation active des visiteurs.

La seconde carte blanche, en cours, a été proposée au Thaïlandais Korakrit Arunanondchai par Emmanuelle Luciani et Charlotte Cosson, deux jeunes historiennes de l'art qui dirigent la revue *Code South Way* et interviennent souvent comme curatrices. Établies à Marseille, mais fort bien intégrées aux grands réseaux mondiaux, elles avaient déjà travaillé avec ce plasticien qui, dès son arrivée aux USA en 2009, s'est très vite taillé une réputation internationale en exposant dans des lieux aussi prestigieux que le Moma de New York ou le Palais de Tokyo à Paris.

Pour la circonstance, celui que l'on qualifie souvent de *chaman 3.0* a imaginé une installation « immersive » de 5000 m²,

un incroyable paysage constitué de coquillages, de terre, d'algues et de latex dans lequel se mêlent sculptures, sons et vidéos grand format. On y retrouve, en « sous-texte », une interrogation chez lui lancinante : la place de la spiritualité dans notre monde globalisé, avec toujours ce même le frottement entre animisme et technologies modernes. Un drone du nom de Chantri nous convie même à prendre de la hauteur !

Reprenant - sous un autre angle - le questionnement de l'artiste, Charlotte Cosson et Emmanuelle Luciani proposent, parallèlement à l'expo, un cycle de réflexion avec des invités prestigieux : Marcel Gauchet, Bernard Stiegler, Nicolas Bourriaud, Claudine Cohen, Eric Malbos ou encore Chloé Maillet.

→ Exposition Korakrit Arunanondchai

- Dans le J1, jusqu'au 29 juillet ; de 15h à 20h tous les jours sauf les lundis et mardis. Nocturne le mercredi jusqu'à 22h.
- Tarif unique : 3 €. Gratuit pour les bénéficiaires de minima sociaux et les enfants de moins de 12 ans.
- Calendrier du cycle de réflexion sur www.mp2018.com

Art-o-rama et paréidolie, « by the sea »

MP 2018 se termine, en principe, le 1^{er} septembre, mais le J1 jouera les prolongations en accueillant Art-O-Rama, le salon d'art contemporain de Marseille.

Créé par l'association Art Plus, il y a douze ans, à la Friche, ce salon s'est voulu d'emblée « différent » : intimiste par

sa taille, exigeant dans sa sélection des exposants, et particulièrement attentif aux œuvres (Les stands traditionnels y ont tout de suite cédé la place à de véritables espaces d'exposition). Cela ne l'a nullement empêché de devenir une référence. Bien au contraire !

L'édition 2018 restera fidèle à ces principes fondateurs. Venus de Londres, Berlin, Turin, Milan, Zurich, Cologne, Los Angeles... ou Marseille, 29 galeristes à l'avant-garde de la création internationale présenteront le meilleur de leurs artistes.

Seul changement, mais notable : Art-O-Rama quitte la Friche pour s'installer « *By the sea* », dans le J1, où les œuvres rassemblées pour le Salon resteront en place huit jours de plus afin que le public ait davantage de temps pour les découvrir.

Il y voisinerà pour la première fois avec Paréidolie, salon international du dessin contemporain initié par l'équipe du Château de Servières il y a cinq ans, jusqu'ici installé dans ses murs boulevard Boisson. À noter que les organisateurs ont couplé la tenue du salon avec le démarrage de la Saison du dessin, une série d'expositions à travers la ville dont on trouvera le détail sur le site www.pareidolie.net.

→ Salon Art-O-Rama

- Dans le J1 du 31 août au 2 septembre de 12h à 20h.
- À noter que la journée du 31 est réservée aux professionnels et que les œuvres exposées continueront à être présentées au public, après la fin du salon, jusqu'au 9 septembre inclus.
- Salon Paréidolie au J1, les 1^{er} et 2 sept. de 12h à 20h
- Tarif : 3 €



Au fil de la Culture

BRÈVES DE CULTURE

par Jeanne Baumberger, journaliste

Rodrigo García s'installe à Marseille

Après quatre années agitées à la tête du Centre Dramatique National de Montpellier, le metteur en scène hispano-argentin Rodrigo García a jeté l'ancre à Marseille en mars dernier. Ce turbulent adepte d'un théâtre proche de la performance, souvent cru et provocateur, a élu domicile au Montévidéo, haut lieu d'expérimentation artistique qui abrite déjà la compagnie Hubert Colas et le Festival Actoral. C'est d'ailleurs dans le cadre d'Actoral 2018 que Rodrigo García présentera sa nouvelle création : *Pippo y Ricardo*.

Que nous a concocté cette fois l'enfant terrible ? Pour le savoir, rendez-vous les 27 et le 28 septembre au Théâtre Joliette !

À noter que la billetterie pour ce spectacle, ainsi que pour l'ensemble des programmations du Festival Actoral est d'ores et déjà ouverte sur www.actoral.org.

Les Variétés entament leur mue

Une fois le FID terminé, après le 16 juillet donc, les Variétés ne devraient pas tarder à tirer le rideau. Mais provisoirement et pour la bonne cause ! Des travaux de grande ampleur, prévus pour durer jusqu'en novembre, vont en effet permettre de rénover le cinéma de fond en comble et même, de compléter l'équipement existant - cinq écrans - par la création de deux salles supplémentaires.

Cette ambitieuse restructuration vient confirmer que l'exploitation cinématographique marseillaise a bien entamé une série de « grandes manœuvres » pour se renouveler en profondeur. Lorsque tous les projets en cours seront réalisés, d'ici 12 à 18 mois, l'offre, tenue aujourd'hui pour insuffisante, devrait se trouver considérablement élargie. Plus de détails dans notre prochain numéro !



Pipo et Ricardo @ Rodrigo Garcia

Bonnes nouvelles pour le Gymnase et le Toursky

En préambule à la présentation de la saison 2018-2019, Richard Martin a annoncé, avec un visible soulagement, que le Toursky était « sorti du rouge ». C'est essentiellement grâce aux galas de soutien qui ont émaillé la saison dernière que le théâtre a pu se refaire une santé financière. Signe qui ne trompe pas : la saison à venir est dense et riche en propositions de toutes sortes. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Dominique Bluzet est tout aussi ravi : le Gymnase a enregistré une fréquentation en hausse de 10% au cours de la saison écoulée ! Quant au réaménagement tant attendu de ses abords - pavement de la rue, réfection en résidence d'artistes de l'immeuble Ubaud mitoyen, et ouverture d'un café culturel dans l'ex-brasserie La Palmeraie, fermée depuis des lustres - il s'annonce désormais imminent.

Une HLM signée Ricciotti

Après le Mucem, Rudy Ricciotti pose de nouveau sa griffe dans le périmètre Euroméditerranée. Mais cette fois, l'architecte s'attelle au logement social... Sans renoncer pour autant à son habituel non-conformisme ! Donc pas de sinistres « cage à lapins » ici, mais un majestueux bâtiment de 2 000 m² prenant hardiment la forme... d'un paquebot ! L'ensemble a d'ailleurs été baptisé Argo, en référence au navire du mythique Jason. On peut d'ores et déjà en admirer l'allure générale et l'éclatante blancheur entre gare Saint-Charles et Porte d'Aix, précisément à l'angle des rues Fauchier et Malaval.

La livraison de ces soixante-quatorze « habitations à loyer modéré » est prévue fin 2018.

Écran(s) total #6 à l'Alcazar

Jusqu'au 24 août, et pour la sixième année consécutive, l'Alcazar propose un programme de vingt-huit films, tout à fait passionnant et, ce qui ne gâche rien, entièrement gratuit !

Placé sous la bannière de MP 2018, il fait la part belle à la thématique de l'amour. Téchiné, Frears, Huston, Hitchcock, Ford, Argento, Naruse, Bergman : il y en a vraiment pour tous les goûts !

→ **Écran(s) total #6**

- Jusqu'au 24 août, Bibliothèque de l'Alcazar. Entrée libre dans la mesure des places disponibles.
- Programme détaillé sur www.bmvr.marseille.fr.



Vieux-Port, tonneaux à quai, vers 1930, par Fernand Detaille. © Fond Gérard Detaille



Gérard Detaille.
© Photographie Richard Belleudy - Ville de Marseille

Les métamorphoses de Marseille dans l'objectif des Detaille

Quel dommage que l'exposition *Métamorphoses, Canebière et au delà* n'ait duré « que » trois petites semaines ! Inaugurée le 27 mai dernier, à l'occasion du cinquième *Dimanche de la Canebière 2018*, dans les nouveaux locaux de la Mairie du 1^{er}/7^e – l'ancienne Maison de la Région – elle donnait à voir, en quelques 160 clichés, les transformations de l'artère-reine de Marseille au fil du siècle écoulé. Cela grâce à Fernand, Albert et Gérard Detaille qui, sur trois générations, ont capturé avec leurs objectifs l'image d'une ville à la fois éternelle et sans cesse mouvante. Les photos les plus récentes, joyeuses et bigarrées, ont été prises durant les festivités de MP 2018. Mais, ce sont incontestablement les plus anciennes qui ont attisé, encore et encore, la curiosité des visiteurs : La Marseille de la Belle Époque, du canal de la Douane à la splendeur du Café Riche, les banderoles chargées d'espoir des manifestants de 1936, la bibliothèque de la Faculté des sciences qui se dressait fièrement en haut des allées de Meilhan avant qu'un bombardement ne la détruise pendant la guerre, la criée aux poissons dans les années 1950, les filets de pêcheurs serpentant sur les quais du port jusque dans les années 1970... Que de nostalgie ! Que de pincements au cœur ! Et quel « œil » chez ces photographes de père en fils !

TROIS EXPOS DANS LA CHALEUR DE L'ÉTÉ

par Jeanne Baumberger, journaliste

Gustave Courbet, *L'Aumône d'un mendiant à Ornans*, 1868. —
© CSG CIC Glasgow museums collection

Les chefs-d'œuvre de la collection Burrell à Cantini

Avec sa nouvelle exposition, *Chefs-d'œuvre réalistes et impressionnistes de la collection Burrell*, le Musée Cantini nous régale d'une première en France ! Mais d'abord, qui était William Burrell ? Un riche armateur écossais doublé d'un collectionneur d'art impénitent, qui, en 1944, légua à sa bonne ville de Glasgow les quelques 9 000 pièces, de très grande valeur, qu'il avait patiemment réunies tout au long de sa vie. Et il y ajouta un don de 250 000 livres pour qu'elles soient abritées dans un musée dédié, en périphérie de la cité !

L'homme avait des goûts très éclectiques - art religieux médiéval, antiquités romaines, chinoises ou égyptiennes - avec, toutefois, une inclination marquée pour les peintres français de la fin du XIX^e siècle, les impressionnistes bien sûr - Degas, Cézanne, Manet, Monet, Sisley - et aussi les réalistes tels Daumier ou Millet. Dans ce domaine, son flair ne l'a guère trompé : il a acquis des œuvres vraiment essentielles. Qui pourtant restent assez mal connues... Parce que, de par sa volonté, aucune pièce de son legs ne peut quitter le territoire britannique !

Un heureux alignement de planètes - la fermeture du musée Burrell pour d'importants travaux de réfection, la récente décision du Parlement écossais d'autoriser la sortie à l'étranger de certaines pièces de la collection « pour circonstances exceptionnelles », l'Année Européenne du Patrimoine Culturel et, *last but not least*, le jumelage entre la cité phocéenne et Glasgow - a permis de faire une exception. Marseille se retrouve ainsi à être la première ville (non britannique) à accueillir quelques soixante tableaux ayant appartenu à Burrell !



Parmi ces « must » : *Le Château de Zola à Médan* de Cézanne, la monumentale *Aumône d'un mendiant à Ornans* qui valut à Courbet des critiques particulièrement féroces, *Le Jambon* de Manet, qui inspira Gauguin, ou encore *La Répétition*, un Degas de toute beauté. Un bonheur ne venant jamais seul, le musée Cantini présente, en regard, les tableaux et sculptures de ces mêmes artistes appartenant à ses propres collections. À ne pas rater !

→ *Chefs-d'œuvre de la collection Burrell*

- Musée Cantini, 19 rue Grignan, jusqu'au 23 septembre de 10h à 19h tous les jours, sauf le lundi.
- Tarifs : 9 & 5 €



— Ossip Zadkine, *L'Oiseau d'or*, 1924.
© Adagp Paris 2018 © Fr. Cochenec et E. Emo Musée Zadkine Roger Viollet

La magie de l'or au Mucem

Quelle superbe idée pour un musée de civilisation que de proposer une exposition sur l'or ! Sujet de toutes les convoitises, symbole absolu de tous les pouvoirs, matériau de toutes les métamorphoses, métal hautement sacré et pourtant si souvent tâché de sang, l'or inspire aux hommes d'indicibles fantasmes et les fascine parfois jusqu'à la folie. Et cela depuis les temps les plus anciens... Avant même de pénétrer dans l'exposition, le visiteur aura donc en tête, qui Harpagon, qui la *Ruée vers l'or*, qui Blaise Cendrars, qui les alchimistes ou les chasseurs de trésor. Et ce qu'il découvrira au fil du parcours et des 600 pièces exposées ne fera que stimuler davantage son imaginaire et sa réflexion ! Car pour dire la puissance éternelle, inaltérable, de l'or, cette exposition établit un formidable et surprenant dialogue entre mondes antique et contemporain, majesté hiératique des rituels et folles visions d'artistes, parures profanes et objets de culte. Pour restituer les visages si contradictoires du « fabuleux métal » - avidité, cupidité, éclat, recherche du sacré et de la pureté – le Mucem a du faire appel à des prêteurs bien différents : le Département d'archéologie sous-marine aussi bien que le Louvre ou le Centre Pompidou, le Musée national de Géorgie et le

Musée d'histoire de Bucarest, le Conservatoire des Arts et Métiers de Sèvres ou les divers Fonds Régionaux d'Art Contemporain. Et on en oublie !

À « l'or des modestes », petits bijoux collectés dans les Monts-de-piété par Gethan&myles répondent ainsi d'antiques objets d'apparat, masques funéraires ou tiaras, brillant de mille feux. « L'or maudit » - symbolisé, entre autres, par une bouleversante photo de Sebastião Salgado – voisine avec les recherches d'artistes modernes et contemporains – tels Yves Klein, Louise Bourgeois ou César - fascinés par sa plasticité. Quelques œuvres attirent particulièrement l'attention : *Les Damnés* de Liza Lou, *The Treasure room* de Gilles Barbier, *L'Oiseau d'or* d'Ossip Zadkine. Mais, à vrai dire, chaque pièce mérite qu'on s'y attarde longuement.

→ Or

- Au Mucem jusqu'au 10 septembre, tous les jours sauf le mardi, de 10 h à 20h jusqu'au 2 septembre, de 11h à 19h ensuite.
- Tarifs plein : 9,50€ réduit : 5 €. Tarif famille (2 adultes + 5 enfants maxi) 14 €.
- Infos sur les visites guidées et les nombreuses manifestations autour de l'expo (projections, animations pour enfants, conférences, etc..) sur www.mucem.org ou au 04 84 35 13 13.



— Liza Lou, *Les Damnés* de, 2004.
© François Deladerrière



— Jean Cocteau, *Autoportrait à la veste jaune*
© Musée Regards de Provence

Louis-Mathieu Verdilhan, *Pont ombragé sur la rivière*
© Musée Regards de Provence



Une exposition rétrospective pour les 20 ans de la Fondation Regards de Provence

Pierre Dumon est déjà un fervent collectionneur d'art lorsqu'en 1998, en accord avec son épouse Michèle, il décide de créer une fondation dédiée à leur passion commune : la peinture provençale du XIX^e siècle à nos jours.

Baptisée *Regards de Provence*, cette fondation est, dans un premier temps, sans port d'attache. Elle organise donc ses manifestations d'abord au Château Borély, au Palais des Beaux-Arts ensuite. Puis, à l'occasion de l'Année Capitale, elle fait l'acquisition de l'ancienne station sanitaire maritime, alors à l'abandon. Face à la Villa Méditerranée et au Mucem, le bâtiment va devenir, à partir de mars 2013, un formidable écrin pour abriter et valoriser ses collections, désormais fortes d'un millier d'œuvres.

Placé sous la direction d'Adeline Granereau, le Musée Regards de Provence tourne désormais au rythme de

deux à trois expositions annuelles et constitue une escale incontournable pour l'amateur d'art, autochtone ou de passage.

Une exposition rétrospective permet aujourd'hui de mesurer le travail accompli depuis 1998. Elle regroupe les œuvres-clés des vingt expositions les plus marquantes de la Fondation. D'une peinture provençale classique, souvent marquée par le félibrige ou l'orientalisme, à la plus audacieuse modernité, le parcours est stimulant. Il révèle à quel point la Fondation permet, depuis vingt ans, de conserver une visibilité et une pérennité à des peintres tels que Chabaud, Seyssaud, les frères Verdilhan, Ambrogiani et tant d'autres... Et, ce qui ne gêne rien, l'humour et la dérision, y trouvent aussi leur place !

→ **Exposition rétrospective 20 ans de Regards de Provence**

▪ Musée Regards de Provence, jusqu'au 17 février 2019, tous les jours du mardi au dimanche de 10h à 18h.

▪ 04 96 17 40 40 ou info@museeregardsdeprovence.com

Teun Hocks, *Sans titre*
© Musée Regards de Provence



Emile Loubon, *Jeune pâtre jouant de la bombarde*
© Musée Regards de Provence



Pierre Ambrogiani, *le Cap Canaille à Cassis*
© Musée Regards de Provence



Claude Vialat, *Sans titre bleu*
© Musée Regards de Provence

« LES PLUS BEAUX TABLEAUX DE MA VIE »

par Patrick Boulanger, de l'Académie de Marseille

Nicolas de Staël, *Marseille*, 1954. —
 © Collection privée/ Courtesy Applicat-Prazan, Paris
 © Adagp, Paris, 2018, photo : © Comité Nicolas de Staël



L'Hôtel de Caumont Centre d'Art d'Aix-en-Provence accueille jusqu'au 23 septembre une exposition consacrée aux œuvres réalisées par Nicolas de Staël durant ses séjours dans le Vaucluse en 1953-1954. Au fil des trésors disséminés en neuf salles, une pépite retient les visiteurs. Intitulée sobrement *Marseille*, cette huile sur toile mesurant 80,5 par 60 cm fut réalisée en une période difficile de la vie de l'artiste.

Nicolas de Staël rencontre pourtant un vif succès outre-Atlantique grâce à son marchand Paul Rosenberg qu'il doit approvisionner avec de nouveaux tableaux. En France, il est partagé entre l'amour qu'il porte à son épouse et celui enflammé pour une jeune femme devenue son modèle.

Depuis peu propriétaire du Castellet à Ménerbes, il s'échappe de cette austère demeure en direction de Marseille ou de Martigues. Comme à son habitude, il va dessiner au stylo-feutre, avant de réinterpréter ces croquis dans son atelier vaclusien. Il est passé de l'abstraction à la figuration, posant désormais la matière en des aplats aux coloris contrastés. Sa pâte jusqu'alors épaisse s'affine.

Lors d'une nuit de tourment, des pinceaux surgit une lumière irréaliste dont l'intensité s'accorde à ses sentiments.

En quelques coups de brosse, des formes apparaissent : deux barquettes au premier plan sur des eaux bleu de Prusse, le château d'If, puis les îles du Frioul à l'horizon. Vision fantastique, le ciel s'embrase. La tension intérieure de Nicolas de Staël a déstructuré un paysage serein jusqu'à le rendre grave, sinon inquiétant ; elle pousse comme jamais son geste créateur.

Lui-même l'avouera a posteriori : « *Les bateaux, jamais je n'ai peint comme cela. [...] La couleur claque, dure, juste, formidablement vibrante, simple, primaire [...], j'ai fait en une nuit de détresse, une après-midi et au retour de Marseille les plus beaux tableaux de ma vie* ». Le malheur s'est réinstallé en lui... Sa passion le submerge. Le 16 mars 1955, l'artiste s'envolera à tout jamais depuis une terrasse d'Antibes.

ENTRE JAZZ ET CINÉMA, NE CHOISISSEZ PAS !

par Jeanne Baumberger, journaliste

Le Festival de Marseille à peine terminé, deux autres grandes manifestations prennent le relais : le Festival de Jazz des Cinq Continents et le FID. Pour un été culturel et joyeux.

Place aux notes bleues

Le Festival Marseille Jazz des Cinq Continents - alias MJ5C - n'aura jamais mieux mérité son nom que cette année ! Bien sûr, du 18 au 27 juillet, les « notes bleues » viendront, comme toujours, des deux Amériques, d'Europe et d'Afrique. On attend ainsi de pied ferme le vétéran Jack Dejohnette, qui, pour ses 75 printemps, a réuni ses acolytes John Scofield, Scott Colley et John Medeski au sein d'un groupe baptisé *Hudson*, sacrément créatif. Également à l'affiche : l'inoxydable Henri Texier, ou encore Chick Corea, qui revient au MJ5C avec une nouvelle et alléchante proposition : une prestation en trio avec John Patitucci et Dave Weckl ! Chez les plus jeunes, on note la présence du voluptueux Avishai Cohen, du flamboyant Roy Hargrove et du duo Jeff Mills/Emile Parisien réuni pour un hommage à Coltrane.

Mais la très insolite affiche du festival - un délicat dessin de la Bonne Mère à l'encre de Chine - nous avertit qu'en cet été 2018 il entend aussi faire un tour du côté... du jazz asiatique ! Pour preuve, la présence du Chinois Luo Ning, du Japonais Yoshichika Tarue et surtout, de la Coréenne Youn Sun Nah, celle-là même qui avait complètement « bluffé » le public de l'édition 2011. On attend sa nouvelle prestation avec d'autant plus d'impatience que la chanteuse se produit cette fois en compagnie de trois adeptes des collaborations enthousiasmantes : le oudiste tunisien Dhafer Youssef, le trompettiste suisse Eric Truffaz et la chanteuse-violoniste cubaine Yilian Cañizares. Quatre continents réunis en un même concert !

Autre ouverture - d'ores et déjà plébiscitée par le public - la programmation d'artistes qui ne sont pas « jazz », au sens



strict, mais qui en restent très proches : des super-stars du *funk* comme Fred Wesley, Kool and the gang ou Cory Henry, le grand « *ambassadeur de l'âme africaine* » Youssou NDour ou encore la Belge Selah Sue qui se produira en acoustique.

Comme les années précédentes, le Festival pèrègrinera du Théâtre Sylvain au Parc Longchamp, en passant par le Mucem. En ouverture, il investira pour la première fois l'esplanade du Vélodrome pour un grand concert gratuit. Et ça devrait déménager ! Dans le cadre de MP2018, l'exubérant Thomas de Pourquery, Victoire du jazz l'an dernier, a en effet imaginé de rassembler tout ce que la ville compte de *brass bands* et de chœurs *gospel*, soit une centaine d'artistes, pour constituer les *Sons of love XXL* !

À noter aussi, parallèlement aux concerts, la pléthore de projections, rencontres et expos disséminées un peu partout dans la ville (Vieille Charité, Mucem, Alcazar, Alhambra...) Après avoir attiré 40 000 spectateurs en 2017, parions - sans grand risque - qu'entre le jazz et Marseille, l'histoire d'amour va se poursuivre avec la même intensité !

→ **Festival Marseille Jazz des 5 continents**

- Du 18 au 27 juillet dans divers lieux de la ville
- Informations, programme complet & tarifs sur www.marseillejazz.com.



© Dessin Stéphanie Nava 2018

128

Le FID : 150 films, un hommage à Isabelle Huppert, une escapade à la Factory et Prince sur grand écran

Autre incontournable des festivités de juillet : le FID. Intrigante et poétique, l'affiche 2018 résume bien l'esprit de ce festival défricheur, à la curiosité perpétuellement en éveil. Jusqu'au 16 juillet, le programme proposé est copieux : pas moins de 150 films ! Documentaires aussi bien que fictions, de toutes durées, en provenance de trente-sept pays différents, ils se répartissent entre les trois sections compétitives - internationale, française, premiers films - et les divers écrans parallèles.

Les sélections sont autant de découvertes absolues puisqu'elles n'incluent que des premières mondiales. On aura un œil attentif sur deux candidats de la compétition internationale, *Mitra* et *Segunda Vez*, qui sont, l'un et l'autre, de nouveaux « bébés » du FIDLab, cette plateforme internationale que le Festival a créée il y a dix ans pour mettre en relation des producteurs et des réalisateurs autour de projets de films et qui, année après année, a superbement rempli son objectif puisque 70% de ces projets « FIDLab » se sont concrétisés.

Pour leur part, les écrans parallèles et leurs thématiques très variées permettront au cinéophile de visionner des tas de films au gré de son humeur. Chaudement recommandé : l'hommage à Isabelle Huppert en treize titres. L'actrice, présente pour l'occasion, en profitera pour donner une *master class*. Autre délice cinéphilique : l'ensemble des films qu'Andy Warhol a consacré, au milieu des années 1960, à sa muse d'un moment, *la poor little rich girl* Edie Sedgwick. La Factory dans toute sa folie !



— Andy Warhol et Edie Sedgwick. © DR

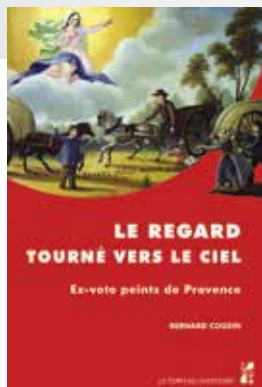
Citons aussi, sous l'appellation *Livre d'images*, dix films singuliers réunis pour saluer la mémoire de Paul Otchakovsky-Laurens, fondateur des éditions POL et président du FID jusqu'à sa disparition brutale en janvier dernier, une programmation pour petits et grands incluant une version merveilleusement restaurée du *Livre de la Jungle* (pas le Walt Disney, mais le Zoltan Korda de 1952 !), une thématique intitulée *Histoire(s) de portrait* dans laquelle on trouve *Les âmes mortes*, le nouveau film-fleuve (8 heures !!) du grand documentariste chinois Wang Bing, et treize films autour de la musique, parmi lesquels le légendaire *Sign o' the times*, de et avec Prince, alors à son zénith, en 1987. Une séance unique, gratuite, proposée en plein air le 15 juillet au Théâtre Sylvain qui devrait attirer la foule des grands soirs !

→ FID

- Du 10 au 16 juillet : Trois lieux essentiels de projection : Mucem, Villa Méditerranée et Variétés, mais aussi dans de nombreux points de la ville.
- Informations détaillées, programme complet et tarifs sur www.fidmarseille.org.

LIVRES

par Pierre Échinard



Bontés divines !

Essentiellement peints aux XVIII^e et XIX^e siècles sur commande en remerciement d'une protection céleste reçue lors d'un accident ou d'une grave maladie, des centaines d'ex-voto accrochés dans nos chapelles provençales témoignent des attitudes populaires de jadis, reliant volontiers le sacré aux aléas de la vie quotidienne. Témoins de la foi profonde des gens les plus simples jusqu'aux plus huppés, naïvement exprimée dans la mise en scène du miracle, ces murs d'images nous livrent de précieuses informations sur les costumes, les métiers, les outils, l'environnement rural ou urbain, les us et coutumes du temps jadis.

C'est à croiser ce « *regard tourné vers le ciel* » avec les représentations terre à terre du quotidien que nous invite l'historien Bernard Cousin, spécialiste reconnu des ex-voto. Dans cet ouvrage, il commente quelque 200 photos d'un corpus partiellement inédit, regroupé par type d'événements et analysé aussi sur le temps long pour mieux en faire ressortir l'évolution jusqu'à nos jours.

Bernard Cousin,

Le regard tourné vers le ciel – Ex-voto peints de Provence

Presses universitaires de Provence, 2017, 222 P., **21 €.**



Aux armes citoyens !

Restée à l'état de manuscrit, l'*Histoire de Marseille sous la Révolution* de Paul Gaffarel (1843-1920) fit l'objet dans les années 1930 d'une publication partielle dans le *Bulletin officiel du Musée du Vieux-Marseille*. Georges Reynaud, revenant à l'original, conservé aux Archives municipales nous en restitue aujourd'hui le texte intégral. Cette transcription, augmentée de nouvelles notes (signées GR pour les distinguer de celles rédigées par Gaffarel), permet aussi d'apporter des corrections aux extraits déjà publiés. Un index des noms de personnes complète ce travail de longue haleine. Ainsi est mis à notre disposition une importante monographie qui, au-delà de son ancienneté et son parti-pris avant tout événementiel, a le mérite de couvrir toute la période allant de 1789 à 1794. L'ouvrage comporte également un avant-propos de l'éditeur qui retrace la carrière de Paul Gaffarel, historien de la colonisation, de la Révolution et l'Empire, suivie de sa bibliographie établie par G. Reynaud. Un cahier d'illustrations est aussi le bienvenu.

Paul Gaffarel,

La Révolution à Marseille (1789-1794)

Présenté et annoté par Georges Reynaud,
Editions Gausson, 2018, 431 p., **24 €.**

M

PROCHAIN NUMÉRO

MARSEILLE ET L'EGYPTE

n°260

N°259
REVUE TRIMESTRIELLE
ISSN 2607-1967

Directeur de la Publication
Patrice VANELLE

Directeur de la Revue
et Responsable de la Rédaction
Patrick Boulanger

Direction Artistique
Emmanuel LAUGIER

Direction Administrative et Financière
Jean-François CAUQUIL

Régie et secrétariat
Nathalie SIMON
Muriel SERRA

Directeur honoraire de la Revue
Pierre Échinard

Conseiller iconographie
Michel SCHEFER

COMITÉ DE DIRECTION

Président
Patrice VANELLE

Vice-Président
Jean-Robert CAIN

Daniel ARMOGATHE
Jeanne BAUMBERGER
Jean-Noël BRET
Christian BRUNNER
Sylvie CLAIR

Danièle GIRAUDY
Jacqueline MAGNE
Georges REYNAUD
Jean-Louis VISSIÈRE

Mise en pages
Léonardo Communication
22, avenue de Corinthe, 13006 Marseille

Impression
Azur Offset
80, chemin de la Parrette
13012 Marseille

MAIRIE DE MARSEILLE

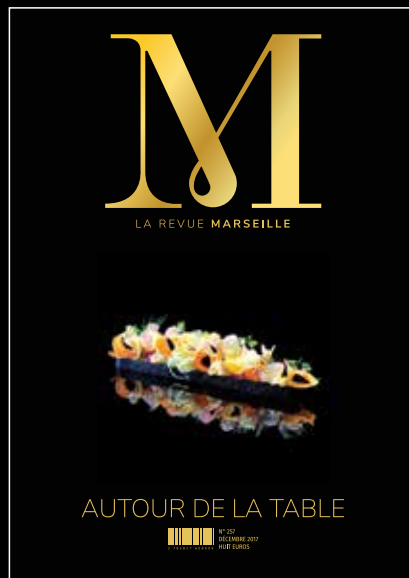
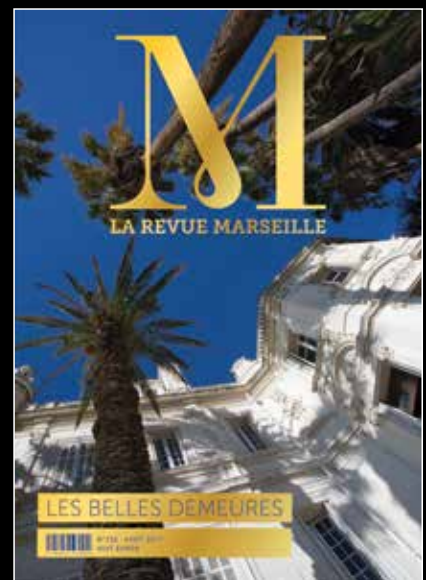
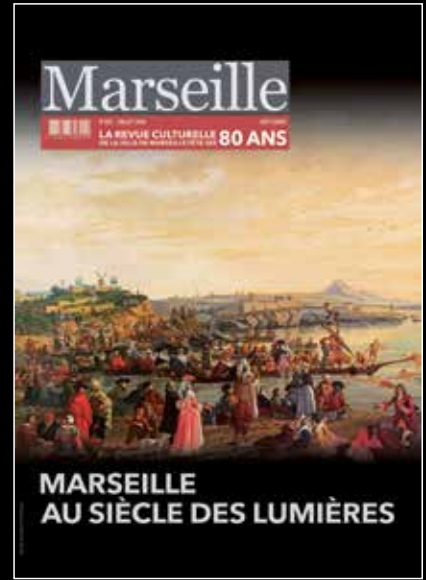
Direction Générale Adjointe de l'Attractivité
et de la Promotion de Marseille
Maison Diamantée
2, rue de la Prison
13002 Marseille
Téléphone : 04 91 14 64 16
Courriel :
revuemarseille@marseille.fr
www.marseille.fr

Abonnement par courrier
4 numéros : 26 euros
8 numéros : 48 euros
à l'ordre du « Trésor public ».


Retrouvez la *Revue Marseille*
et abonnez-vous en ligne sur
Marseille.fr

Culture
Accès rapides - Revue Marseille

Toute reproduction des textes et des illustrations
est interdite sans autorisation préalable de
la revue et de l'auteur. La *Revue Marseille* n'est
pas responsable des textes, dessins, photos
et illustrations qui sont envoyés sous la seule
responsabilité de leurs auteurs.



Direction Générale Adjointe de l'Attractivité et de la Promotion de Marseille
Maison Diamantée - 2, rue de la Prison 13002 Marseille
Téléphone : 04 91 14 64 16 - Courriel : revuemarseille@marseille.fr
Retrouvez la Revue Marseille et abonnez-vous en ligne sur Marseille.fr/culture > "Accès rapide Revue Marseille"



Un site internet et un agenda gratuit
pour toutes vos sorties

À SORTIR
MARSEILLE
JUILLET ◉ AOÛT
sortiramarseille.fr

 @sortiramarseille

 @sortiramarseille

Nous sommes  Marseille

 VILLE DE
MARSEILLE
www.marseille.fr