



Section Plongée Sous-marine
20-22 avenue des Pebrons 13008
Marseille



Numéro 237 - Novembre 2020



Marseille-Sports Loisirs
Culture
Siège Social
10 rue Girardin
13007 Marseille
www.mslc.fr

Les crêtes de Mouriès et les Caisses de Jean Jean

Geneviève Martin

Pour la randonnée du jour (25 octobre 2020), nous avons rendez-vous à Mouriès, village typiquement provençal entouré de collines, de crêtes... et de plus de 80 000 oliviers.

Depuis plus d'un millénaire, la commune produit toutes sortes d'olives et surtout des olives cassées, une spécialité de la Vallée des Baux. Aux début du XXe siècle, Mouriès comptait onze moulins à huile, aujourd'hui il y en a trois qui sont toujours en activité et ouverts au public.

Nous démarrons notre randonnée à partir d'un parking. Nous prenons à gauche la route d'Eygalières et la longeons sur 500m, puis nous empruntons une route en terre qui va, peu de temps après, longer une partie du magnifique et réputé golf de Servanes. Lors de sa construction, des «villae» de l'époque romaine ont été découvertes. Après des fouilles préventives, les vestiges ont été recouverts pour éviter qu'ils ne s'abîment.

Nous nous rapprochons des petites falaises qui sont sur notre gauche. Nous suivons un sentier non balisé qui grimpe sur les crêtes et atteignons un petit plat (petite borne N°10 avec plaque céramique bleue). Nous sommes au pied des falaises blanches dites des "Caisses de Jean Jean".



Les Caisses de Jean Jean, quel drôle de nom ! L'endroit appartenait à un propriétaire nommé Jehan. Quand son fils a hérité, on parlait des terres de Jehan, fils de Jehan....raccourci avec le temps en Jean-Jean.

Quant à l'origine toponymique de «Caisses», certains pensent à une origine pré-celtique (cal, car, cr = pierre), à moins qu'il ne s'agisse du provençal *caïs* (pluriel *caïsses*), la mâchoire, par analogie avec la forme du lieu, et les dents par rapport aux barres rocheuses découpées qui se font face comme les dents d'une mâchoire.

Cet oppidum qui remonte à l'époque protohistorique (VIe au Ier siècle av. J.-C.) a été classé Monument historique en 1937, avec des vestiges de maisons et un rempart. Des objets divers (fibules, lampes à huile, lion de Servanes) et des gravures remarquables de chevaux et de cavaliers sont aujourd'hui conservés au musée départemental de l'Arles antique.

Nous longeons les caisses de Jean Jean pendant près de deux kilomètres. Nous remarquons un immense pied de lierre en forme de cœur, des vestiges de maisons ainsi que les bases d'une construction allongée, de grande dimension. Sa localisation à l'écart du village et sa taille font penser qu'il s'agissait d'une salle de réunion. Elle aurait pu également avoir une fonction agricole (grange, bergerie ?).



Dix petites bornes réalisées par les élèves d'un collège de Tarascon ont été installées tout au long du sentier de découverte. Sur les bornes, les carreaux indiquent des numéros et des thématiques (faune, flore, paysage, patrimoine, activités humaines).

A la borne qui porte le numéro six, nous abandonnons le chemin principal et nous nous fauflons à travers une végétation dense pour nous rapprocher de la falaise. Nous découvrons alors une forme ronde à son pied. Il s'agit d'une tentative d'extraction d'une meule de moulin sur une strate verticale se trouvant dans une carrière datant probablement du XVII^{ème}. Son emplacement s'explique par le fait que la falaise est composée de plusieurs couches. La première strate est de l'épaisseur de la pierre. Cette dernière était donc assez facile à détacher du mur.



Pour la fabriquer, on pense que les hommes faisaient des trous autour de la pierre puis y mettaient de l'eau. Pendant l'hiver l'eau gelait et la roche cassait. C'est comme cela qu'ils parvenaient à lui donner une forme ronde.

On pense qu'ils réussissaient à la faire rouler jusqu'au moulin grâce à des rondins de bois. Dans le moulin, cette grosse pierre dure servait à moudre les graines ou à écraser les olives.

Nous longeons la falaise et rencontrons plusieurs groupes de grimpeurs. En effet, les Caisses de Jean-Jean sont appréciées par les grimpeurs qui ont installé des voies d'escalade sur les falaises. Chaque voie a un nom, certains sont écrits sur la roche.



Un peu plus loin, une percée dans la roche nous permet d'admirer le paysage: à nos pieds, le golf de Servanne et des oliveraies.



Le sentier de terre qui longe la falaise se termine. Nous empruntons alors, entre deux pierres, une petite route goudronnée qui traverse de belles oliveraies, direction le Cagalou, la Herrero, le Gour Blanc. Nous rencontrons des cavaliers et des cueilleurs d'olives.



Au bout de 800m, nous atteignons le canal des Alpilles que nous suivons. Son parcours, d'une longueur de cinquante trois kilomètres comporte sept siphons, trois superbes aqueducs et sept tunnels dont celui des clapiers. Sans lui, il est probable que les agriculteurs auraient été ruinés, la sécheresse ayant sévi pendant plusieurs années. Mis en service en 1914, ce canal prend sa source à Eyguières, via le canal *Boisgelin Craponne* alimenté lui-même par les eaux de la Durance, et la transporte jusqu'à Fontvieille. Il peut servir aussi aux pompiers en cas d'incendie.



Le long du canal et dans les oliveraies, pousse du fenouil sauvage. Ses feuilles et ses tiges anisées parfumeront quelques unes de nos préparations culinaires et notamment le poisson grillé.

Après avoir longé le mur en pierres d'une grande maison, nous passons devant les ruines de la ferme du Cagalou, un ancien puits puis la belle propriété d'Entremonts.

Nous voilà revenus au départ de la boucle. Au croisement des chemins, nous prenons à droite celui qui borde le golf (passage canadien) et qui permet de longer par le bas et, d'un peu plus loin, les "Caisses de Jean Jean" versant Sud que l'on a sur notre droite. Nous faisons une halte à la source de l'Olivier. L'ancienne pompe est un peu difficile à amorcer. Nous suivons ce chemin sur deux kilomètres environ et rejoignons une route goudronnée que nous empruntons quelques minutes avant de prendre à gauche une petite sente qui permet de longer la route tout en marchant dans la garrigue. Plus loin, nous passons devant le portail d'entrée du Château de Servanne .



Un sentier nous permet de rejoindre la colline. Après une courte montée, nous suivons un chemin qui passe au bas d'une citerne réserve d'eau, puis, au bout d'un moment, nous rejoignons le parking et nos véhicules.

Geneviève MARTIN

Imagine : un tour de côte de la Calédonie ! (juin 2020)

Rémi Fritsch

Partie 3 : Plongées dans l'histoire du Caillou

Corvette de guerre et canons de bronze

La Calédonie a le don de mélanger des noms très exotiques à nos oreilles avec d'autres qui rappellent l'histoire de France. Nous empruntons ainsi l'étroit canal d'Harcourt, du nom du capitaine de la frégate Alcène qui avait pour mission de découvrir un passage permettant de relier les côtes Ouest et Est de la grande terre, sans avoir à contourner Bélep par le Nord. C'était en 1850. Nous laissons par bâbord le petit îlot qui porte le nom d'un de ses lieutenants, Saint-Phalle. Il serait décédé lors d'une escarmouche avec le chef Dindi, sabre à la main dans la chaloupe ayant pour mission d'hydrographier le canal.

Pianotant sur Wikipédia et sur les cartes marines de Navionics, mon imagination vogue au gré des noms de récifs qui s'affichent sur la carte marine ... Tiens, voici justement le récif de la Seine qui délimite la passe de Pouébo. Se pourrait-il que ce soit sur ce récif qu'ait sombré la Seine, un des tous premiers navires de guerre français à avoir navigué en Calédonie ? Sans trop y croire, mais poussé par mes fantasmes, je suggère à Thierry d'aller voir.

« Il est immense ce récif, il y a vraiment peu de chance de tomber dessus ... et en admettant que ce soit le bon récif ! »

Mais le courant est rentrant et c'est l'heure de plonger. Il se laisse convaincre. Nous avons tôt fait de nous mettre à l'eau sur le côté extérieur du récif et de nous laisser entraîner par la marée vers le lagon. L'eau est transparente, la plongée est une nouvelle fois pleine de promesses en termes de faune et de flore, quand subitement j'aperçois à flanc de récif une ancre à jas de deux mètres de haut.

Je fais signe à Serge de s'arrêter pendant que le reste de la troupe continue de se laisser porter par le courant. Là mon imagination s'emballe à nouveau ... Serait-ce une ancre de la Seine ? Je n'ose toujours pas y croire tout en faisant le tour de l'ancre. Tiens, elle est rattachée à une chaîne. Les maillons sont gigantesques, à l'échelle de l'ancre. Chaque anneau fait près de vingt centimètres et je n'arrive pas à faire le tour avec le pouce et l'index de la section métallique. Alors que pour mon petit voilier de douze mètres il me fallait de la chaîne de 12 mm. Cela pourrait bien correspondre à un navire d'environ 50 mètres au bout de ce fil d'Ariane ... je me prend à rêver qu'une corvette de guerre avec d'antiques canons de bronze pourrait bien se trouver à l'autre bout.

De plus en plus excité, je fais signe à Serge de me suivre et nous voilà pistant, maillon par maillon, une chaîne qui en semble plus vouloir en finir. Mi-bouteille déjà, il ne faudrait quand même pas que nous arrivions à court d'air avant d'avoir trouvé l'épave, si épave il y a ! J'accélère encore tout en jetant un coup d'œil de temps en temps vers l'arrière, par en dessous entre mes jambes et sans même me retourner pour ne pas perdre une seconde. Serge suit toujours, ouf ! Alors je ne mollis pas. Brusquement le récif s'interrompt. Mais la chaîne poursuit son chemin 20 mètres plus bas, se détachant de manière nette sur un fonds de sable. Et puis apparaît sur notre droite une seconde ancre de la même taille imposante, reliée à une chaîne qui converge clairement vers la nôtre. 80 bars, le but est proche, allez encore un effort, Serge.

Soudain une forme indistincte se détache sur le sable. Je devine ce qui pourrait bien être des canons éparpillés. Au fur et à mesure que nous nous approchons plus de doute. Ce sont bien des dizaines de canons éparpillés sur le sable, encore une ancre de même taille, la poupée d'un énorme cabestan qui a perdu ses bras depuis bien longtemps : c'est la Seine ! En grand nombre, des clous d'une vingtaine de centimètres, seuls restes d'une coque en bois, laissent imaginer la forme et la taille du navire de guerre. Ce qui a survécu du cabestan et les multiples ancres dispersées tout autour de l'épave laissent imaginer le combat titanesque de l'équipage pour tenter de déhaler la corvette du récif. Tout en épuisant le fond de ma bouteille à contempler les restes de cette tragédie, je songe à tous ces efforts déployés. En vain.



Une vraie épave avec des canons de bronze, des ancres énormes et un cabestan !

Tout à l'euphorie de cette redécouverte, nous sommes contraints, faute d'air, d'arrêter notre plongée pour rejoindre la surface. Mais il en faudrait plus pour supprimer le sourire qui s'étend jusqu'à nos oreilles, et peut être même un peu plus haut encore. J'ai une pensée pour mes amis de l'association Fortune de mer qui ont dû connaître cette même joie lors de la découverte de l'épave en 1997. Et je me promets de retourner au Musée maritime de Nouméa, à la recherche de la vitrine abritant les objets qu'ils ont remonté pour y être exposés. Il me faudra aussi relire soigneusement les pages du livre des cinquante naufrages en Nouvelle Calédonie consacré à ce qui est une des plus anciennes épaves du territoire, pour continuer de donner vie à cette collection de vestiges.



Maquette de la Seine au Musée de Nouméa : observez les 22 canons,

le cabestan entre le mat d'artimon et le grand mat et quelques-unes des ancres

A l'abri d'une étrange formation rocheuse, la fameuse poule de Hienghène, que les premiers marins français sembleraient avoir baptisé de « tour de Notre Dame », nous revivons cette journée historique autour de petits punchs généreusement préparés par mon binôme. C'est tout un rituel pour Serge. Il prépare ainsi six petits verres qu'il amène partout avec lui, dans un petit panier destiné à transporter des œufs. Il sort chacun des petits récipients avec précaution, les aligne pour y verser généreusement une large cuillère de sucre de canne non raffiné, puis y exprimer le jus d'un morceau de citron vert qu'il abandonne et recouvre de ce nouveau rhum calédonien.

« Il faut faire tourner l'industrie locale », s'excuse-t-il. « Les gars, c'est la dernière tournée ... la bouteille est finie ! »

L'alcool aidant, je partage ma réflexion de l'instant :

« Tu sais Serge, c'est quand même incroyable le pouvoir qu'une photo satellite, une carte marine ou encore un vulgaire clou en bronze ont d'enflammer l'imagination. »

Le temps des cap-horniers

Plus nous descendons vers le Sud, plus la barrière de récif de la côte Est est immergée. Elle n'apparaît plus que par endroit. C'est sans doute moins efficace pour développer la force des courant dans les passes et concentrer la faune. Aussi les plongées me paraissent moins spectaculaires. Mais comme piège pour les navires, il semble difficile de faire mieux que ces coraux qui affleurent presque.

Quand je demande à mes camarades de l'association Fortunes de mer quel est l'épave la plus spectaculaire de Calédonie, ils sont presque unanimes pour citer le Saint-Nazaire. C'est eux qui l'ont découverte lors d'une campagne de recherche en 2006. Plusieurs fois lors de nos sympathique réunion du jeudi soir, j'ai suggéré d'organiser une expédition pour aller la visiter. Mais du fait de sa localisation sur la côte oubliée, la logistique est complexe. Et cela n'a jamais été réalisé. De plus, ils gardent jalousement leurs points GPS, ce qui se comprend aisément.

Mais l'idée de plonger sur cette épave continue de me trotter dans la tête. A l'abri de notre mouillage de Port Bouquet, l'apéritif aidant à visualiser et croire à ses fantasmes, je suggère de tenter notre chance. Et après le succès de la Seine, j'y crois. Les indices dont nous disposons pour la localisation sont pourtant bien maigres : j'ai juste pris en photo les pages relatives au Saint-Nazaire du livre des Naufrages publié par l'association. Autant dire pas grand-chose pour entamer une chasse au trésor. Et le souci du secret de mes camarades est tel que je n'obtiendrai rien de plus. Thierry n'est pas très enthousiaste à l'idée d'organiser le programme des plongées avec si peu d'information. Je ne peux que lui donner raison. Mais après quelques verres, je lui arrache quand même l'idée d'une troisième et dernière plongée sur un récif qui me semble prometteur, pour « finir les bouteilles ».



Imagine entre deux pins colonnaires

Ainsi donc nous voilà le lendemain en fin d'après-midi sous le vent d'un petit récif qui me semble prometteur. Il ne reste plus grand monde, car Thierry n'autorise la plongée qu'à ceux qui ont conservé plus de cent bars dans leur bouteille. De quoi constituer deux petites palanquées tout de même. La première est emmenée par Thierry, elle partira dans le sens des aiguilles d'une montre. Et la seconde est constituée par moi-même et Serge bien entendu. Nous optons pour le sens inverse : le but n'est-il pas de remonter le temps ?

Alors je palme, je palme en veillant à rester le plus proche de la surface, pour consommer le moins d'air possible. Serge suit. Les minutes passent et la pression de nos bouteilles diminue de manière inexorable. Nous approchons de la réserve et je commence à me faire une raison. Dommage, un petit rêve de chasseur d'épave qui s'enfuit ... quand soudain, il me semble apercevoir une tôle carrée ... mon cœur s'accélère brusquement et sans même faire signe à Serge, je sonde immédiatement.

Victoire ! Plusieurs mats en acier de grande section s'enchevêtrent les uns sur les autres. Ils nous conduisent droit à la proue du navire. Brisée nette, séparée du reste du navire, elle est renversée sur elle-même, le pont à même le fond et l'étrave vers la surface. Je me glisse sans peine dans cette nef subaquatique et savoure mon plaisir. C'est inespéré : se retrouver par vingt mètres de fonds à l'intérieur d'un trois de ces trois mats barques en acier qui ont fait la navette entre la France et la Calédonie aux alentours des années 1900, un de ces mythiques cap-hornier ... Nous remontons en survolant le reste de l'épave. Et quelle épave, l'acier de la coque a définitivement mieux résisté au temps que le bois de la Seine. Les dimensions du navire sont également surprenantes: plus de quatre-vingt mètres de long, pour une dizaine de large seulement. Ces trois mats étaient vraiment conçus pour filer avec le vent. Décidément, quelle chance !



Port boisé

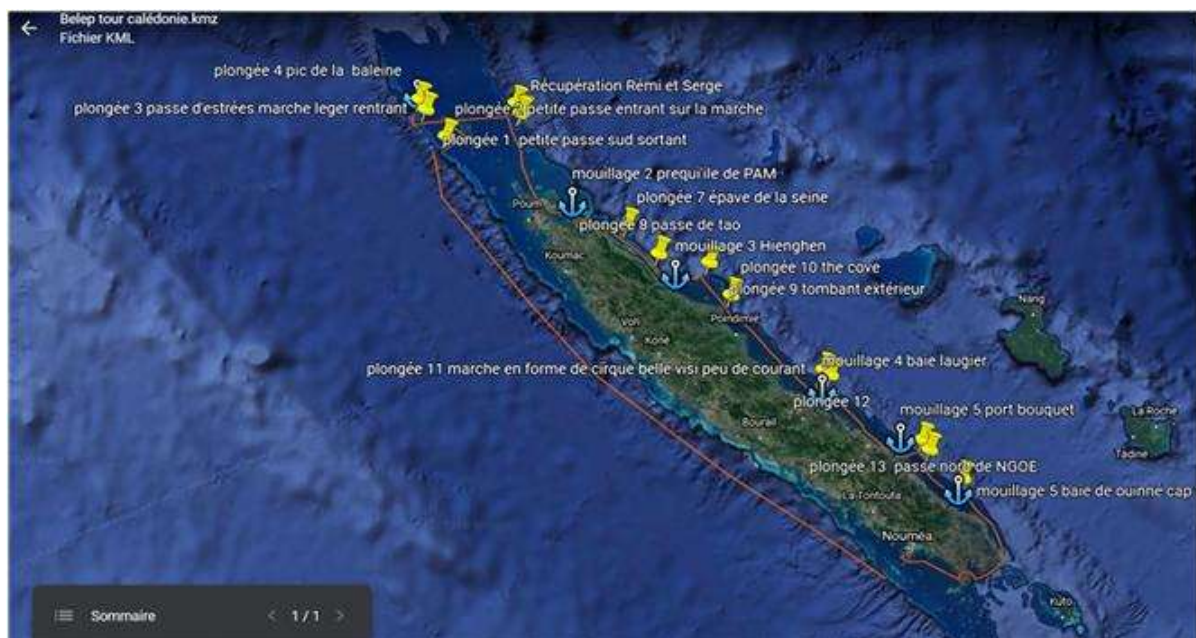
Dernier mouillage sur la côte oubliée

Nous voilà savourant un dernier apéritif bien abrité dans un de ces mouillages si sauvages de la côte oubliée. Son nom vient du fait qu'elle est inaccessible, sauf en bateau, et donc quasiment vierge de toute habitation. C'est un peu le moment de faire le point sur ce « tour de côte » si extraordinaire. Cette expression mérite une explication. Jusqu'à vers 1950, soit pendant presque un siècle après le rattachement de la Calédonie à la France, les liens des habitants avec Nouméa, et donc le reste du monde, se faisaient principalement grâce à des navires omnibus. Ceux-ci faisaient le tour de l'île apportant le courrier, colportant marchandises et passagers. Ils portaient le nom de tour de côte. Ce trafic maritime a aujourd'hui complètement disparu, avec la construction des routes et l'avènement de la voiture. Et compte tenu des 400 km de long de la grande terre, les bateaux réalisant un tour de l'île pourraient sans doute se compter sur les doigts d'une main certaines années. Notre périple est donc vraiment une performance.



**Comme Charcot sur la banquise,
savourons quelques coupes de Mumm cordon rouge !**

Alors champagne pour cette croisière. C'est pour moi presque la fin de mon séjour en Nouvelle-Calédonie. Impossible de nier que cette perspective me rend triste. Aussi autant la noyer dans quelques bulles et se focaliser sur le bilan incroyable de ces dix jours inoubliables : face à face mouvementé avec la tribu de Waala à Bélep, première baleine de l'année sur le récif des Français, exploration d'une dizaine de nouvelles passes dont la passe du Jeune cadet, redécouverte de l'épave de Seine corvette de guerre de 22 canons, puis de celle du cap-hornier Saint-Nazaire sur la côte oubliée ... Si ce n'est le moment de déboucher quelques bouteilles !



Confinement des Demousseau

Philippe Demousseau

Travaux

Lol, que de mésaventures, je voulais poser une cuvette suspendue dans mon WC !

À la première livraison elle arrive complètement cassée à la deuxième elle arrive bien fêlée j'attends la troisième ...

Rassurez-vous j'ai heureusement 2 WC dans ma maison ... mais bon si je ne peux reprendre mon chantier que lorsque les plongées reprendront !



Activité Physique

Promenade de confinement dans les vignes à côté de chez moi ...



Oisiveté

La minette de mon fils essaie de tuer le temps pendant le confinement ... pfff pas grand chose pour moi à la télé !



Re promenade dans re les vignes à côté de chez moi ... grrrr c'est loin la mer !

Les choses avancent pendant le confinement !

Geneviève Martin

Hervé Menchon, adjoint à la mer de la ville de Marseille s'est rendu à Callelongue le 12 novembre pour se rendre compte de la situation particulière de notre calanque. Il a rencontré les responsables du CIQ, du groupe nautique et de MSLC.

Notre club était représenté par Geneviève, François et Luc qui lui ont fait visiter nos locaux. Les perspectives d'évolution de notre section ainsi que les différentes difficultés rencontrées lui ont été exposées. Son écoute a été attentive et bienveillante. Espérons que ce contact facilitera nos prochaines démarches.



Publication: Marseille Sports Loisirs Culture - Section Plongée
Directeur de la publication et de la rédaction: Jean-Pierre Parcy
Dépôt légal: www.mslc.fr - Numéro ISSN : 1629-3444

Reproduction totale ou partielle et diffusion interdite sans accord écrit du bureau

Vous désabonner du mailing Le Morse

Le Morse est également disponible en pdf: <https://www.mslc.fr/telechargement-documents/Le-Morse/>