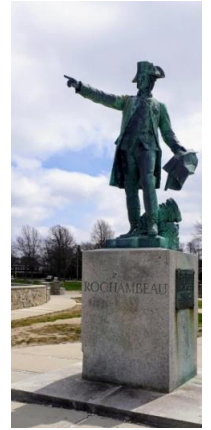


Meilleurs vœux pour 2024 de Madame l'Ambassadrice des Etats-Unis Denise Bauer et de Daisy ainsi que de toute l'Ambassade

Association (Loi de 1901) **FRANCE ETATS-UNIS TOULON VAR OUEST**
Siège: 33 Impasse Médicis, La Garde 83130
Courrier : Boite Postale 5095 - 83092 Toulon Cedex
SIRET: 431 462 621 00043 Secrétariat **Tel: 06 71 78 84 16** (L/V 9.00/12.00 et 14.00/18.00)
e-mail: contact@franceusatoulon.org
WEB SITE: <http://www.franceusatoulon.org>



MOT DU PRESIDENT



Chers adhérents, chers amis,

Tout d'abord, laissez –moi vous présenter tous nos vœux, en mon nom et celui de notre CA, pour cette nouvelle année 2024. Qu'elle soit prospère et vous maintienne tous en bonne santé. Qu'elle vous apporte succès, et bonheur pour vous et vos familles!

Nos activités ont déjà débutées: La Galette des Rois, le 17 janvier à l' IGESA du Pradet et Le Movie Club le 18 janvier avec " Hacksaw Ridge". Vous pourrez constater sur notre site web www.franceusatoulon.org toutes nos activités déjà programmées pour février à juin 2024.

Veillez noter qu'il vous faut un mot de passe pour accéder à la page «Coming Soon – Newsletter » et pour l'instant c'est « norfolk833 ». Ce mot de passe changera après l'AGO 2024, comme d'habitude.

Je vous demande également, de ne pas oublier, s'il vous plait, de mettre à jour votre cotisation pour 2024, si vous ne l'avez pas déjà fait.

Merci et à bientôt! HAPPY NEW YEAR 2024 !

See you soon, amicalement, Kevin L. Little, Président

COMING SOON

1) L'AGO 2024 sur l'année 2023 sera le samedi 17 février à la Salle Franck Arnal entre 14h00 et 17h00 suivie par un pot de l'amitié offert. La convocation a été envoyée le 17 janvier.

2) Saint Patrick's Day sera fêté le 17 mars à partir de 18h00 à la taverne «Chez le Brasseur », 20 rue Peiresc, Toulon, à côté de l'hôtel OKKO.

3) Memorial Day au cimetière américain de Draguignan le dimanche 26 mai.

4) « Save the Dates » Le prochain Congrès National se tiendra à Reims le 1er et 2 juin 2024. Tous les adhérents sont les bienvenus.

5) Soirée Jazz le 15 juin, lieu à confirmer.

Avez-vous des problèmes d'informatique? L'Association recommande Pierre-François SUMIEN, informaticien. Tél.06 51 28 79 70. Précisez-lui que vous êtes adhérent de France Etats-Unis Toulon.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	Kevin LITTLE
Vice-président	Jean-Marc MIGNEREY
Vice-président Honoraire	Claude ARATA
Secrétaire Générale	Jacqueline SANTI
Secrétaire adjoint	Gérard GACHOT
Trésorier	Patrick VON MEISS
Trésorière	Murielle OBER
Administrateurs	Michel HASENFORDER Jacqueline MARTIN LOMBARD Marie-Pierre de VILLARS

NEWSLETTER TEAM (Comité de Rédaction)

Editeur en chef	Marie-Noëlle LITTLE
Chroniqueurs	Anne GACHOT Gérard GACHOT Marie-Noëlle LITTLE Steve RANKIN Jacqueline SANTI et René FREZE
Remerciements photos	Ambassade des Etat-Unis à Paris Stéphane COLLANGE

Le phare de Boston et sa gardienne

par Gérard Gachot

Le 30 décembre 2023, Sally Snowman a pris sa retraite après avoir été pendant vingt années gardienne du phare de Boston sur la petite île de Little Brewster et première femme à occuper ce poste. Cette ancienne professeure d'université, docteur en neurolinguistique, avait abandonné sa carrière d'enseignante en 2003 pour travailler sur cette île d'un peu plus d'un hectare, qui rétrécit de moitié à marée haute. Elle ne devrait pas être remplacée.



Boston Lighthouse



Sally Snowman

Le phare de Boston est le plus ancien phare des Etats-Unis et a été le dernier à ne pas être automatisé. Il a été construit pendant la guerre d'Indépendance (1775-1783) et très endommagé pendant cette période. Il succédait à une structure en bois de forme circulaire, construite par l'Etat de Massachusetts en 1716 et éclairé à la bougie. Reconstruit en 1783 en moellons de mortier, son éclairage est alors fourni par quatre lampes à huile de poisson.

Il subira plusieurs travaux de remise à niveau, tant sur sa structure architecturale que sur ses installations techniques. Un mécanisme rotatif est mis en place en 1811 pour créer une lumière clignotante, puis une lentille de Fresnel installée en 1859 après que la tour ait été rehaussée à un peu moins de 30 mètres (89 pieds). Et en 1913 les anciennes lampes à mèche sont remplacées par une lampe à incandescence à vapeur d'huile.

En 1948 le phare est électrifié grâce à un générateur et à des batteries, puis en 1957 il est alimenté depuis le continent par un câble sous-marin. Puis le mécanisme rotatif de la lentille de Fresnel, jusqu'alors remonté manuellement toutes les quatre heures par le gardien, est électrifié.

Le phare devient monument historique national en 1964, avant d'être inscrit au Registre national des lieux historiques en 1987.

En novembre 1989 l'automatisation du fonctionnement du phare est décidée, mais, sur proposition du sénateur Edward « Ted » Kennedy, le Sénat adopte une loi qui exige qu'il soit armé par un personnel permanent et que son accès au public soit facilité. Le phare de Boston devient alors le seul phare habité des Etats-Unis.

Sally Snowman aura été la première gardienne civile depuis 1941 et la première femme gardienne de la longue histoire du phare de Boston.

Priorités maritimes des États-Unis pour une nouvelle ère de concurrence

Robert C. O'Brien, US National Security Advisor, 2019-2021

Nous vivons une période unique dans l'histoire du monde. L'optimisme du début de la période de l'après-guerre froide a été remplacé par une compréhension renouvelée du fait que les conflits entre grandes puissances sont revenus en force pour façonner la géopolitique du XXI^e siècle. Les guerres en Europe et au Moyen-Orient requièrent l'attention des États-Unis et ont un impact sur leurs intérêts importants.



Pendant ce temps, la Chine - la plus grande menace que l'Amérique ait connue depuis au moins la Seconde Guerre mondiale - s'arme à un rythme effréné et cherche à affirmer agressivement sa primauté dans l'Indo-Pacifique et, de plus en plus, dans le monde entier. Le Parti communiste chinois ("PCC") représente une menace existentielle pour la liberté et le mode de vie américain. Les États-Unis devront utiliser tous les outils disponibles de leur puissance nationale pour protéger les États-Unis et leurs partenaires dans le monde. La marine américaine est l'un de ces outils clés.

La montée en puissance de la marine de l'Armée populaire de libération ("PLAN") éclipse la puissance maritime des États-Unis et, par extension, la puissance nationale des États-Unis, ainsi que l'incapacité concomitante des États-Unis à investir de manière appropriée dans l'avenir de leur puissance maritime. Les États-Unis disposent d'une marine en diminution adaptée aux trois dernières décennies, et non aux trois prochaines. La puissance maritime nécessite des soins et des investissements constants. Si l'on n'y remédie pas dès maintenant, les conséquences négatives pour la sécurité nationale des États-Unis seront considérables dans les années à venir si les investissements nécessaires ne sont pas réalisés.

La diminution de la taille et de l'état de préparation de la flotte américaine est le reflet de la façon dont les bureaucrates de Washington négligent les besoins et les budgets de la marine. Pendant trop longtemps, ils ont tenu pour acquise la primauté maritime américaine et ont supposé que les États-Unis n'auraient pas à faire face à un concurrent comme la PLAN. Il est grand temps de se défaire de ces dangereuses illusions.

Les États-Unis doivent se doter d'une marine capable de dissuader les adversaires et, si nécessaire, de les vaincre de manière décisive au combat. La marine déclare officiellement qu'elle a besoin d'au moins 381 navires pour remplir correctement sa mission et défendre les intérêts américains dans le monde. Un ancien chef des opérations navales a même déclaré que le nombre exact était plus proche de 500 navires. Atteindre 381 navires n'est pas un objectif inaccessible. Il s'agit du strict minimum pour défendre les intérêts nationaux fondamentaux des États-Unis. Pourtant, c'est un objectif que les États-Unis ne parviennent pas à atteindre, année après année, alors même que les menaces qui pèsent sur les intérêts et la suprématie maritime des États-Unis s'aggravent.

Selon l'évaluation du Congressional Budget Office du plan de construction navale de la marine pour 2024, dans le scénario le plus optimiste, "si la marine respectait le calendrier des achats et des retraits de navires prévu dans son plan pour 2024, le nombre de navires de la force de combat passerait de 290 aujourd'hui à 367 d'ici 2053". Ce calendrier a vingt ans de retard et reste en deçà des exigences minimales, même dans le scénario le plus optimiste. Au cours de la prochaine décennie, la flotte sera moins importante qu'elle ne l'est aujourd'hui. La supériorité technologique des sous-marins américains était autrefois un élément clé de la dissuasion. Aujourd'hui, près de 40 % des sous-marins d'attaque américains sont hors service pour cause de réparations. Cette situation est tout à fait inacceptable.

De son côté, la marine chinoise compte plus de 370 navires et sous-marins et est en passe d'atteindre 435 navires de combat d'ici à 2030. Il est temps que les dirigeants politiques américains reconnaissent cette réalité. Le plus grand adversaire de l'Amérique tourne en rond autour des États-Unis en matière de construction navale, et il n'existe aucun plan crédible permettant à l'Amérique de rattraper son retard. Des options existent, et l'échec n'en fait pas partie. Les dirigeants de la marine et de Washington doivent sortir des sentiers battus pour remédier à ce problème, en commençant par une législation bipartite visant à entreprendre un programme national d'expansion de la construction navale qui augmente le nombre de chantiers de construction et de réparation disponibles.

En outre, notre marine a longtemps été construite autour de notre force de transport. Il est vrai qu'en cas de crise, le président demande "où sont les porte-avions". Mais comme l'a souligné Jerry Hendrix, membre du Sagamore Institute, les porte-avions américains perdent de leur pertinence à mesure qu'ils deviennent plus vulnérables aux missiles modernes. Pour que notre plateforme la plus puissante le reste, les États-Unis doivent investir dans les escadres aériennes de leurs porte-avions afin d'augmenter leur rayon d'action et de pouvoir frapper des cibles en dehors des zones d'interdiction d'accès et de zone de l'Armée populaire de libération (APL).

D'après l'histoire et l'actualité, la capacité de projeter la puissance par la mer, de défendre l'Amérique, de protéger nos intérêts économiques et d'assurer la sécurité des citoyens américains est indispensable à la sécurité nationale des États-Unis. Les États-Unis assistent à un déclin significatif de leur puissance maritime et, avec elle, de leur puissance nationale fondamentale. Sous l'administration Trump, le défi de la diminution de la puissance navale des États-Unis était une question de premier plan. Le président lui-même a même exigé que les architectes navals et les entrepreneurs viennent dans le bureau ovale pour expliquer pourquoi des programmes clés étaient retardés et dépassaient le budget. Aujourd'hui, pour trouver et mettre en œuvre des solutions à cette crise, il faudra que les dirigeants du Congrès, de la Maison Blanche et du Pentagone soient lucides sur les menaces auxquelles l'Amérique est confrontée, mais aussi prêts à prendre les mesures innovantes et sans précédent qui sont nécessaires pour redresser le navire. (Version abrégée traduite de l'anglais par DeepL et Steve Rankin)

Notes :

O'Brien, Robert C., "US Maritime Strategies for a New Era of Competition," Center for Maritime Strategy, Arlington Virginia, 21 December 2023.

Hudson Institute, "Rebuilding American Dominance," (discussion, 55mins, en anglais).

www.youtube.com/watch?v=qjFXnnf9ykc&t=2s

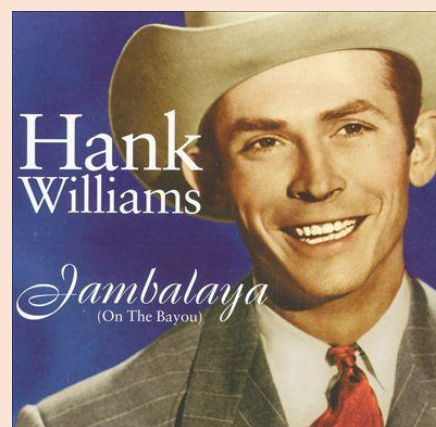
Council on Foreign Relations, "A Conversation with Robert O'Brien," entretien, 2 December 2022.

www.cfr.org/event/conversation-robert-obrien

LES CHANSONS CELEBRES par Jacqueline SANTI et René FREZE

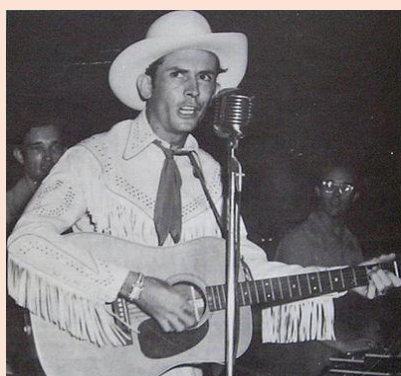
1) JAMBALAYA (ON THE BAYOU)

Cette chanson, qui nous rappelle nos amis Cajuns, fut enregistrée pour la première fois à Nashville en 1952 par Hank Williams, le « père de la musique country ». Elle s'inspire d'un air traditionnel de musique cadienne enregistré en 1937 par le chanteur Papa Cairo ; cet air deviendra ensuite « Big Texas » qui sera enregistré plusieurs fois de 1948 à 1951, dont une avec Papa Cairo, qui accusera Hank Williams de plagiat.



Les paroles, attribuées à Hank Williams, auraient été coécrites avec un certain Moon Mullican.

C'est l'histoire d'un homme qui va rejoindre sa petite amie Yvonne à un fête données dans le Bayou. En voici un extrait :



Goodbye, Joe, he gotta go, me oh my oh

He gotta go pole the pirogue go down the Bayou

His Yvonne the sweetest one, me oh my oh

Son of a gun, we'll have big fun on the Bayou.

Ensuite viendront les noms de plats de cuisine cadienne : Jambalaya, crawfish pie (tourte aux écrevisses), filé gombo (gombo sauce filé.)

La chanson remporta un gros succès : elle fut en tête du Billboard Hot Country Singles pendant quatorze semaines. On ne compte plus les reprises faites par des chanteurs célèbres : Fats Domino, les Carpenters, Hugues Aufray, Dick Rivers, Eddy Mitchell.

Je vais vous parler maintenant d'une autre chanson tout aussi célèbre, surtout en Europe.

2) COUNTRY ROADS

Le thème musical de cette chanson est celui de « Carry me back to old Virginny » de 1870, que nous retrouverons dans la version de Ray Charles. Remarquons aussi que Dick Rivers chantera « Faire un Pont » sur ce thème.

Mais revenons à la chanson enregistrée par John Denver en 1971. En voici l'histoire : Bill Danoff et Taffy Nivert étaient en voiture dans le Maryland sur Clopper Road pour retrouver leur famille près de Gaithersburg. Ils se sont mis à fredonner une chanson qui évoquait la beauté des collines ; il y avait la mélodie, les mots, mais elle n'était pas finie.



John Denver chantait dans un night club à Washington. Avec sa femme Annie il va chez le couple cité plus haut. Ils partagent la chanson et finissent entre trois et six heures du matin. Le soir suivant ils jouent la chanson dans le night club. Tonnerre d'applaudissements. Le disque est enregistré à New York la semaine suivante, et en 1999 ce sera « country song of the century. » John Denver a chanté d'autres chansons, toujours inspirées par la nature. Il est mort à cinquante-trois ans dans un accident d'avion.

Voyons le premier couplet :

Take me home Country Roads

Almost heaven, West Virginia

Blue Ridge Mountains, Shenandoah River.

Life is old there, older than the trees

Younger than the mountains, blowing like a breeze. Et voici le refrain:

Country Roads, take me home

To the place I belong

West Virginia, Mountain Mama

Take me home, Country Roads.



Maintenant, je vous laisse écouter les chansons sur You Tube. Je vous parlerai une prochaine fois d'une autre chanson culte, « Cotton Eyed Joe ».

L'Américain qui « inventa » Juan-les-Pins

par Anne Gachot

Après la guerre de 14-18, le milliardaire américain Franck-Jay Gould, qui a hérité de l'empire ferroviaire bâti par son père Jay Gould, s'est installé en France où il vit entre Paris et Cannes. En 1923 il épouse une jeune chanteuse française née à San Francisco, Florence Lacaze, et le couple décide de descendre dans le midi en voyage de noces. Ils ont le coup de foudre pour une vaste pinède baignée par les flots de la Méditerranée, dans un village proche d'Antibes. Juan les Pins.

Franck-Jay, homme d'affaires éclectique et avisé, déjà familier de l'industrie hôtelière où il a investi à New-York ou en Floride, perçoit tout l'intérêt d'un site pratiquement vierge et achète la Vigie, villa qui sera peinte par Picasso en 1924, puis acquiert des terrains avec pour objectif la création d'une station balnéaire. La pinède est aménagée et, dès 1927, il inaugure le Provençal, hôtel qui sera réputé le plus élégant d'Europe.

Et tandis que son époux bâtit, Florence investit dans le Gotha de l'époque. Elle va recevoir, à la Vigie ou dans les salons du Provençal, les grands noms de la littérature et du spectacle : Ernest Hemingway, Francis Scott Fitzgerald, Charlie Chaplin, Francis Carco, André Gide, Louise de Vilmorin, Paul Morand, Henri de Montherlant, Jean Cocteau, André Giraudoux, Maurice Chevalier et tant d'autres.

Frank-Jay va également innover en ouvrant le casino au printemps, mais surtout le couple va lancer la mode du jazz en accueillant les grandes vedettes de l'époque, Louis Armstrong, Errol Garner, Sydney Bechet ou encore Count Basie. La station, reconnue pour ses animations inédites, ne va dès lors cesser de prospérer.

Mais la guerre de 39-45 va bouleverser la région et Juan-les-Pins est durement touchée. Le couple Gould va offrir 3 millions de francs à la ville pour aider à sa reconstruction et relancer la station pour lui redonner toute sa superbe.

Florence reprend ses activités et les célébrités défilent de nouveau : Mistinguett, Estée Lauder, le baron de Rothschild, le boxeur Georges Carpentier ou encore Suzanne Lenglen, la légende du tennis féminin.



Paysage de Juan les Pins par Picasso (1924)



La Vigie en 2023

La présence régulière des Gould et leur affection pour Juan-les-Pins en font une des plus prestigieuses stations balnéaires de la Côte d'Azur mais aussi un des rendez-vous incontournable du jazz international.

Franck-Jay, qui ne quitte plus guère sa résidence de la Vigie, va s'éteindre en avril 1956. Florence s'installe dans sa villa cannoise Le Patio et continuera à recevoir, jusqu'à sa disparition en février 1983 à l'âge de 88 ans. Elle lègue son immense fortune à la Fondation Florence Gould, qui contribue au renforcement des liens entre les Etats-Unis et la France.



Franck-Jay et Florence Gould

La Nouvelle-Angoulême, 1er nom de New York, passe sous pavillon hollandais.



Il y a 500 ans, en 1524 en effet, le navigateur d'origine florentine Giovanni da Verrazzano a découvert la baie de New York pour le compte de François Ier.

Il nomme l'endroit « Baie de Ste Marguerite » et « Terre d'Angoulesme » en l'honneur de Marguerite de Valois, sœur du Roi et du Roi lui-même, titré comte d'Angoulême avant son accession au trône de France et cartographié comme tel sur les cartes de l'époque,

Si Verrazzano prend possession des lieux au nom de François Ier, aucun projet de peuplement occidental n'est encore envisagé et c'est bien pourquoi, le nom de « Nouvelle Angoulême » comme 1^{er} nom de New York est parfois disputé. Après avoir fait connaissance avec les Amérindiens vivant sur le site, les Français se retirent pour poursuivre leur exploration de la côte est américaine.

Le rapport de Verrazzano, daté du jour de son retour, est envoyé au roi qui prépare l'expédition en Italie qui va aboutir au désastre de Pavie. S'en suivra l'emprisonnement de François 1^{er} en Italie. Le rapport qui rend compte d'un vaste territoire revendiqué comme *Francescane* ou *Nova-Gallia* (Nouvelle-France) s'en trouvera égaré et malheureusement jamais vraiment reconnu par le Roi.

Ce sera donc en 1625 que les Hollandais décident sans aucune opposition de la France d'un projet de colonisation de l'île de Manhattan.

Ils construisent un fort le 2 février 1625 puis fondent la ville de la Nouvelle-Amsterdam un an plus tard, le 24 mai 1626.

Cent deux ans après avoir été baptisé « Nouvelle Angoulême », le site est désormais cartographié sous son nom hollandais.

Ceci dans le contexte de la guerre de Trente Ans (1618-1648) qui fait rage en Europe entre les catholiques et les réformés, dont les Hollandais font partis en tant que République protestante.

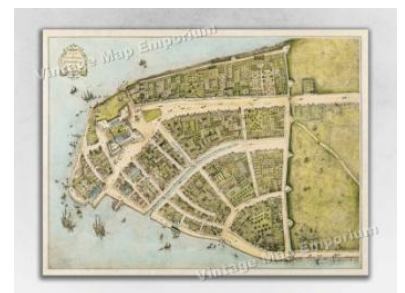
Vingt ans après la fin de la guerre de Trente Ans, les Hollandais et les Britanniques deviennent rivaux en Amérique du Nord.

La Nouvelle-Amsterdam se rend aux Anglais en 1664, puis est cédée à ces derniers en 1667 par le traité de Bréda. Peter Stuyvesant ayant été le dernier administrateur de la Nouvelle-Néerlande.

La même année, la Nouvelle-Amsterdam est baptisée New-York, en l'honneur du duc d'York, futur Jacques II d'Angleterre.



Trajets de Verrazzano en 1524



La ville de New-York a adopté en 1915 le drapeau tricolore comme étendard municipal, sur le modèle des drapeaux s'inspirant du tricolore français, les couleurs en sont le bleu, blanc et orange, cette dernière étant la couleur traditionnelle des Hollandais.

3ème illustration : Carte de la Nouvelle Amsterdam, sur ce plan de 1660, on distingue des artères comme Breedweg (future Broadway) et des fortifications pour se protéger des Indiens et des Anglais. Source : Wikimedia.

Marie-Noelle LITTLE, d'après le Professeur d'Histoire au Lycée français de New York, Jacques HABERT, Encycloedia Universalis, Wikipedia, Wikimedia, Ouest-France, Les Echos, Medanus.

Pour aller plus loin : Jacques Cartier, « Le voyage de Giovanni da Verrazzano à la Francesca (1524) », dans « Voyages au Canada avec les relations des voyages en Amérique de Gonneville, Verrazzano et Roberval », Paris, éditions La Découverte, 1989.

L'ANGLAIS, c'est facile



Casser sa pipe, avaler son bulletin de naissance ou encore manger les pissenlits par la racine, sont des expressions bien connues en français pour parler de là d'où on ne revient pas. Mais les anglo saxons, comment en parle t-ils pour eux aussi casser le sérieux de la situation? Parmi les plus connues:

Bite the bullet



Kick the bucket



Bite the dust

Go to a better place



American	British
Apartment	Flat
Candy	Sweets
Cookie	Biscuit
Angry	Mad
Diaper	Nappy
Elevator	Lift
Movie	Film
Sidewalk	Pavement
Sneakers	Trainers
Vacation	Holiday(s)

IDIOMS ABOUT FRUITS



To go bananas

To go crazy



A plum job

An easy, pleasant job that also pays well



A bite at the cherry

An opportunity to achieve something



Two peas in a pod

Exactly the same as someone else



Go pear-shaped

To fail; to go wrong



The cherry on the cake

The final thing that makes something perfect



Bad apple

Bad person



Banana republic

A weak or corrupt country



Second banana

A person in a subservient position



Peaches and cream

A situation that has no trouble or problems



To have a pea brain

Unintelligent or stupid



Cool as a cucumber

Calm even in difficult or frustrating situations



A bowl of cherries

Life is easy and beautiful



Full of beans

Full of energy and excitement



Les bonnes recettes de Tante Octavie



Oyster soup

Ingrédients

(pour 6 à 8 personnes)

1 litre d'huitres sans leur coquille, avec leur eau
2 tasses de crème fraîche épaisse – 1 tasse de lait
1 ou 2 trait de Tabasco – Sel et poivre du moulin
6 cuillérées à soupe de beurre
2 cuillérées à soupe de ciboulette, pour décorer

Préparation

(environ 20 minutes)

- 1 – Egoutter les huitres en réservant leur eau
- 2 – Dans une petite casserole, mélanger l'eau réservée, le lait, et la crème. Porter à ébullition et assaisonner (Tabasco, sel et poivre)
- 3 – Dans une sauteuse, faire fondre le beurre à feu doux
- 4 – Ajouter les huitres et cuire 2 à 4 minutes, jusqu'à ce que les bords frisent
- 5 – Ajouter à la sauce et rectifier l'assaisonnement
- 6 – Verser dans des bols individuels et servir immédiatement décoré de ciboulette



Remarques

Les huitres n° 3 conviennent parfaitement
Cette soupe se sert en Nouvelle Angleterre, sur la côte est des Etats-Unis, pour Noël et Thanksgiving