

La Gazette

Avril 2025

N°42

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

La Méditerranée comme un lien entre les peuples et leurs cultures

Par Thierry SIMON

4-5

Carrière grecque antique de Marseille : La Corderie

Par Jean-Noël Beverini

6-7

Pirates dans la Méditerranée Antique - 2^{ème} partie

Par Joshua J. Mark pour worldhistory.org

8-12

Baptême des bateaux

Par Bruno Terrin

13

PORTRAIT

Portrait du mois : René d'Oliveira

Par Bruno Terrin

14-15

ACTUALITÉS

Communiqué de presse : Ariane sur la Lune : le Drassm et l'Ifremer associent leur compétence en robotique au service de la recherche archéologique sous-marine

Par Drassm et Ifremer

16-17

Un Hackathon pour le futur du maritime

Par Marie Anaïs Gatto

18-19

La tradition des œufs de pâques

Par la rédaction

20

RECETTE

Salade Pascale

Par eurojournal.net/salade-pascale/

21

SORTIES/ÉVÈNEMENTS LA NAVALE

Par Daniel Frot

22-23

LA GAZETTE

Soutenir l'Association la Navale

24

La Méditerranée, Grande Mer pour les Phéniciens, Mare Nostrum pour les Romains, Grande Verte pour les Egyptiens, Mer au milieu des terres pour les Grecs, la contemporaine Grande Bleue est un témoin du passé et du présent.

Paul Valéry écrivait : « la Méditerranée est une machine à faire de la civilisation ».

Témoin de la piraterie, comme le décrit Joshua J. Mark.

Témoin des échanges commerciaux, culturels, des migrations, avec son lot de malheur comme l'écrit Thierry Simon.

Témoin du naufrage de la Lune, survenu le 6 novembre 1664, au large de Toulon par 90 mètres de fond. Ce vaisseau royal de Louis XIV est aujourd'hui **un laboratoire pour la robotique et l'archéologie sous-marine, grâce aux compétences de l'Ifremer et du DRASSM.**

Témoin du passé, du présent, la Méditerranée sera témoin du futur avec le HACKATHON, défi lancé par L'ENSM (École Nationale Supérieure Maritime) aux universités, écoles d'ingénieurs.

Un témoin disparu est celui de la plus ancienne carrière de Gaule, de la plus ancienne et mieux conservée de Méditerranée, dont les traces remontent au VI^{ème} siècle av J-C.



Il s'agit de la carrière de la Corderie à Marseille, témoin majeur du travail des Grecs.

Jean-Noël Beverini, témoin de la destruction de ce patrimoine unique, décrit l'inhumation de ce lieu qui donna naissance à Marseille.

Témoin de l'évolution de l'aviation, résistant, pilote d'essais, formateur, René d'Oliveira fait partie des héros de l'ombre. Son fils Philippe, ami de longue date, avec lequel nous avons partagé le pensionnat mariste de la Seyne-sur-Mer, m'a envoyé les documents sur l'impressionnante et comblée Vie de son père, parti trop tôt. Son portrait est un très court résumé.

Témoin depuis l'Antiquité des traditions religieuses, des célébrations printanières, l'œuf est dans tous ses états et en voit de toutes les couleurs à Pâques.

Au nom de la rédaction, je vous souhaite à toutes et à tous de joyeuses fêtes pascales.

Bonne lecture.

LA MÉDITERRANÉE COMME UN LIEN ENTRE LES PEUPLES ET LEURS CULTURES



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

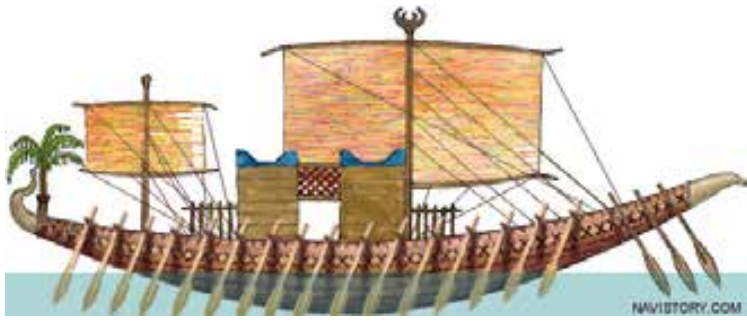
UNE MER AU CŒUR DES ÉCHANGES ET DES RENCONTRES

DEPUIS QUE L'HOMME A APPRIS À NAVIGUER, LA MER MÉDITERRANÉE S'EST IMPOSÉE COMME UN ESPACE D'ÉCHANGES, DE DÉCOUVERTES ET DE CONFRONTATIONS ENTRE DIFFÉRENTES CIVILISATIONS. DÈS LA PRÉHISTOIRE, L'HOMME A EU BESOIN DE TRAVERSER LES EAUX, D'ABORD POUR CHASSER, PÊCHER OU EXPLORER DE NOUVELLES TERRES, PUIS POUR COMMERCER ET ÉTABLIR DES CONTACTS AVEC D'AUTRES PEUPLES ET FAIRE DU COMMERCE.

Si l'on ne dispose pas de preuves concrètes d'une navigation méditerranéenne dès le Paléolithique, **les premières traces maritimes significatives remontent au Néolithique**, notamment avec la colonisation des îles comme Chypre, la Crète ou la Sicile. Ces voyages nécessitaient des embarcations rudimentaires, mais déjà capables de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en haute mer.

Ce fut le début d'un processus qui allait transformer la Méditerranée en un véritable carrefour des civilisations.

Dès l'Antiquité, **les grandes civilisations maritimes se développent autour de cette mer presque fermée**. Les Égyptiens utilisent le Nil et la mer Rouge, mais leur influence atteint également la Méditerranée orientale. **Les Phéniciens, considérés comme les premiers grands navigateurs de l'histoire, établissent des comptoirs tout autour du bassin méditerranéen**, de Tyr à Carthage, en passant par l'Espagne. Ils transmettent leur savoir-faire aux Grecs, qui fondent à leur tour des colonies comme Massalia (Marseille). **Les Romains, quant à eux, font de la Méditerranée leur « mare nostrum »**, leur mer intérieure, autour de laquelle s'étend leur empire.



Navires Phéniciens, ©Navistory.com

Les échanges culturels sont omniprésents : la Méditerranée permet la circulation des idées, des religions et des innovations. Les influences se croisent, notamment dans l'architecture, la philosophie et les traditions culinaires. **Ce brassage culturel se poursuit après l'Antiquité, avec la domination arabe sur une partie du bassin méditerranéen**, la prospérité des cités marchandes italiennes comme Venise et Gênes au Moyen Âge, ou encore l'Empire ottoman qui maintient cette dynamique d'échanges entre l'Europe, l'Afrique du Nord et le Proche-Orient.

Les échanges culturels sont omniprésents : la Méditerranée permet la circulation des idées, des religions et des innovations.



Manuel de navigation. Bibliothèque nationale de France.

Sauvetage de quelques migrants tombés dans l'eau durant la traversée. ©AFP /ANDREAS SOLARO

• LA MÉDITERRANÉE AUJOURD'HUI : UNE MER D'ESPOIR ET DE DRAMES

Aujourd'hui encore, la Méditerranée reste un espace central des interactions entre les peuples. Elle continue d'être **un axe majeur du commerce mondial, mais elle est aussi marquée par des tensions et des inégalités économiques entre ses rives nord et sud**. L'un des phénomènes les plus marquants de notre époque est celui des migrations.

Depuis plusieurs décennies, **des milliers de personnes tentent de traverser la Méditerranée pour fuir la guerre, la pauvreté ou l'oppression**. Ces migrations, souvent périlleuses, se font à bord d'embarcations de fortune, mises à l'eau par des réseaux de passeurs qui exploitent la détresse humaine. Pour beaucoup, **la Méditerranée devient une route de l'espoir, mais aussi une tombe : chaque année, des centaines, voire des milliers de migrants périssent en mer**.

Ainsi, la Méditerranée, qui fut longtemps un symbole de rencontres et d'échanges prospères, est aujourd'hui aussi un théâtre de tragédies humaines. Pourtant, son rôle en tant que lien entre les peuples demeure indéniable. Son histoire prouve qu'elle est un espace de dialogue, où les cultures se sont toujours influencées mutuellement. **Peut-être que, dans l'avenir, elle pourra redevenir un lieu de passage sûr et d'échanges pacifiques, à l'image de ce qu'elle a été durant des millénaires.**



CARRIÈRE GRECQUE ANTIQUE DE MARSEILLE : LA CORDERIE



IL EST DES CORDES QUI SE
PERDENT ... SUR LA HARPE DE
L'HISTOIRE

LACARRIÈRE GRECQUE ANTIQUE
DEMARSEILLE(LACORDERIE,13007
MARSEILLE FRANCE) APRÈS UNE
INTERMINABLE AGONIE EST EN
COURS ACTUELLEMENT D'IN-
HUMATION ET DE DISPARITION.
DERNIER ACTE DU PLUS GRAND
MENSONGE CULTUREL ET AR-
CHÉOLOGIQUE DE L'HISTOIRE DE
MARSEILLE, DONT IL EST INUTILE
DE RAPPELER QUE LA VILLE DOIT,
EN TANT QUE CITÉ, SA NAIS-
SANCE À LA GRÈCE.

*Vue générale de la fouille du boulevard de
la Corderie, limitée au sud par le rempart
édifié sous Louis XIV.
Boulevard de la Corderie, Marseille
(Bouches-du-Rhône), 2017.*

© Bernard Sillano, Inrap

Au regard de la psychanalyse, **Marseille, en rayant de la carte sa Carrière-matrice-fondatrice, tue la mère, efface ses origines, ensevelit son passé, méprise son histoire**, insulte l'histoire méditerranéenne et l'Histoire elle-même dans son ensemble.

Une ville, rappelons-le aussi, qui fut capitale européenne de la Culture (culture) ! Une ville dont la devise est :

« Par ses actes immenses Marseille resplendit »

(Toustèmes per si grand fa resplendigue marsiho »)

Le blason municipal est entouré de branches d'olivier, l'arbre même de la Grèce !

Quelle honte ! Marseille ne resplendit aujourd'hui que par son inculture, son « wokisme » et ses actes actuels de culture ne sont qu'ignorance et mépris de ses origines.

Un mensonge de l'ancienne municipalité dont la nouvelle équipe, complice, accepte l'héritage sans ne rien démentir.

La mise au jour de la carrière en 2017 a été présentée comme une découverte. Une découverte ! J'ai pu étudier à nouveau ces jours derniers un remarquable document paru en 1821 sous le titre :

« STATISTIQUE DU DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE »



(Première de couverture du document)

Le document se présente sous la forme d'un registre de 56 cm de haut sur 43 de large, comportant feuilles de texte et atlas de planches en magnifiques dessins. **Il est dédié au Roi par M. le comte de Villeneuve, préfet des Bouches-du-Rhône.** La planche XI – Archéologie - traite des fouilles conduites dans le bassin de carénage alors en creusement « entre Saint-Victor, le fort Saint-Nicolas et le quai de Rive Neuve ». **Les fouilles ont mis à découvert trois niveaux d'occupations successives :**

Le premier : occupation médiévale,

Le second : occupation romaine,

Le troisième : à 8 mètres du sol primitif, une Nécropolis révélant « les restes de la population grecque de Marseille. Ils consistent en des urnes cinéraires en verre et en plomb contenant des cendres, ... des monnaies et des objets de toilette, ... des armes etc ».

« Enfin au dessous de toutes les terres de transport et des 3 cimetières, à 10 mètres de profondeur, gisait une carrière de pierres à bâtir, anciennement exploitée, où l'on a trouvé des tombeaux à moitié taillés et non encore détachés, des pierres et auges destinées à des pressoirs à huile, etc. Cette carrière était très peu élevée au dessus du niveau de la mer ».

On croirait lire la description de la Carrière dite de la Corderie !

Et l'on parle bien d'une « carrière de pierres à bâtir ». Évidemment, c'est la même.

C'est son prolongement. Alors, la Corderie : une découverte en 2017 ! Un mensonge éhonté.



Les travaux d'enfouissement de la carrière antique

© Radio France - Philippe Boccara

Le permis de construire accordé à Vinci a été signé en toute connaissance de cause. La volonté de détruire le site archéologique fondateur de Massalia a été tout à fait consciente. La richesse archéologique et culturelle ne pouvait avoir de prix face à celui d'un immeuble. Et **cette destruction est le choix et l'œuvre de la plus ancienne ville de France.**

Détruire en connaissance de cause un patrimoine archéologique et culturel n'est-il pas susceptible de relever des tribunaux ? Que Marseille n'ose plus parler de préservation de son patrimoine. Plus que les livres de Pagnol, elle ferait rire le monde.

Je propose au Directeur de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille, noble Académie héritière de l'antique Académie grecque de Massalia, selon la déclaration de son ancien et regretté Secrétaire Perpétuel, de décrocher le bas-relief grec antique d'Aristarché conservé dans la salle des séances.



Esclave évadé devant une reine.

©Mohawk Games

• ATTRAIT DE LA PIRATERIE ET LES ILLYRIENS

Les pirates qui n'étaient pas membres de navires de commerce légitimes étaient le plus souvent ceux qui ne pouvaient pas gagner décemment leur vie autrement. **Les pirates ciliciens**, par exemple, **étaient principalement composés de pêcheurs côtiers de Cilicia Trachea, où la terre n'était pas propice à l'agriculture.** Lorsque ces personnes estimaient que la mer ne leur permettait pas de gagner suffisamment leur vie, elles se tournaient vers la piraterie, soit en équipant leur propre petit bateau, soit en rejoignant l'équipage d'un bateau déjà établi.

Le bateau pirate typique était le lembus, une petite embarcation agile qui pouvait facilement naviguer dans les eaux côtières (là où se trouvaient les routes maritimes), intercepter et aborder d'autres navires et disparaître dans des criques et des ports inaccessibles aux plus gros navires. **Tout pêcheur savait comment gréer et diriger un lembus, voire en construire un s'il le fallait.**

Il n'était cependant pas nécessaire d'être un pêcheur en difficulté pour se tourner vers la piraterie. Le commerce maritime et les voyages pouvaient être attrayants, car ils offraient la possibilité d'une certaine forme de mobilité ascendante dont on était privé sur terre en tant qu'agriculteur, pêcheur ou artisan de classe inférieure. **Un membre de l'équipage aurait une part du butin, pourrait peut-être un jour s'offrir son propre navire et son propre équipage,** et pourrait au moins imaginer une vie plus prometteuse et plus excitante qu'un travail sur des terres ingrates.

La piraterie était également considérée comme une pratique parfaitement acceptable en temps de guerre, pour autant que l'action soit approuvée par l'État associé à l'équipage. Dans l'un de ses discours, **l'orateur grec Démosthène (384-322 av. J.-C.)** raconte comment, en 355 av. J.-C., trois ambassadeurs athéniens en route pour la Carie (l'actuelle Turquie) dans le cadre d'une mission diplomatique avaient demandé au capitaine de faire demi-tour pour poursuivre et intercepter un navire de commerce en provenance de Naucratis, en Égypte.

“ *Le bateau pirate typique était le lembus, une petite embarcation agile qui pouvait facilement naviguer dans les eaux côtières.* ”

Les ambassadeurs s'emparèrent de la cargaison des Égyptiens dans un acte de piraterie flagrant, puis reprirent leur mission. **Démosthène ne condamnait pas la piraterie** puisqu'Athènes était alors en guerre contre l'Égypte; il dénonçait les ambassadeurs parce qu'ils avaient gardé le butin au lieu de le remettre à l'État (Démosthène contre Timocrate, Discours 24.11). **Tant que l'on pouvait prouver que le vol de la cargaison visait un pays hostile, il n'était pas considéré comme de la "piraterie", mais comme un acte de guerre justifiable.**

La nation la plus connue pour avoir utilisé la piraterie comme tactique militaire était les **Illyriens de la péninsule balkanique**. Ce sont les Illyriens qui furent les premiers à construire le navire de type lembus utilisé pour la piraterie. **La reine Teuta des Ardéens (r. de 231 à 227 av. J.-C.) encourageait la piraterie** parmi ses sujets, à condition que leurs victimes soient d'autres nationalités. Les pirates de Teuta interféraient régulièrement avec les intérêts romains, mais Rome ne prit finalement des mesures que lorsqu'elle tua un envoyé romain qu'elle jugeait irrespectueux. **Le consul Lucius Postumius Albinus (+ 216 av. J.-C.) et sa flotte s'en prirent alors à Teuta.** Teuta fut vaincue lors de la première guerre d'Illyrie (229-228 av. J.-C.) et, selon la légende, se suicida ensuite en 227 av. J.-C.

Afin de mieux contrôler l'Illyrie et ses pirates, **Rome soutint le roi Démétrios de Pharos (r. vers 222-214 av. J.-C.)** (qui les avait aidés à vaincre Teuta) mais, dès que les Romains furent distraits, **Démétrios reconstruisit la flotte illyrienne et ramena son peuple à la piraterie, déclenchant ainsi la deuxième guerre d'Illyrie (220-219 av. J.-C.).** Après la mort de Démétrios, ses successeurs continuèrent à pratiquer la piraterie jusqu'au **dernier roi d'Illyrie, Gentius (r. de 181 à 168 av. J.-C.),** qui déclencha la **troisième guerre d'Illyrie contre Rome en 168 av. J.-C.** et dont la défaite entraîna ensuite la destruction de l'Illyrie par les Romains.

• RHODES ET CILICIE

Après l'Illyrie, les pirates les plus actifs venaient des ports de Cilicie et de Crète. La légende veut que le roi Minos de Crète ait été le premier souverain à former une flotte pour lutter contre la piraterie pendant la période minoenne (c. 2000 - c. 1500 av. J.-C.). Si tel fut le cas, ses descendants s'écartèrent nettement de cette politique puisque la Crète était un refuge populaire pour les pirates au troisième siècle avant notre ère. La ville crétoise de Hierapytna (aujourd'hui Ierápetra) était contrôlée par des pirates qui rôdaient régulièrement le long des côtes et des îles de la mer Égée et de la Méditerranée.



Carte de la Méditerranée en 218 av. JC
Megistias (Public Domain)

L'une de leurs principales cibles était l'île de Rhodes, dont le gouvernement finit par se lasser des pertes et prit des mesures directes contre la piraterie. Il arma ses navires marchands et construisit des navires de guerre pour patrouiller dans ses cinq ports très lucratifs. **L'initiative de Rhodes contre la piraterie fonctionna si bien que la piraterie dans la mer Égée devint presque inexistante et que Rhodes prospéra en tant que centre commercial riche.** En 200 avant notre ère, Rhodes avait tellement réduit la piraterie que Hierapytna devint une alliée, renonçant à la piraterie en faveur d'un commerce honnête et aida Rhodes à capturer les navires pirates.

En 167 avant notre ère, l'île de Délos était sous contrôle romain et Rome, en désaccord avec Rhodes, cherchait à réduire son monopole sur le commerce dans la région en faisant de Délos un port exempt de droits de douane. Rhodes put financer ses navires de guerre, ses navires armés et ses patrouilles grâce aux taxes portuaires sur les navires et à d'autres droits sur les cargaisons. Une fois Délos devenue un port franc, davantage de commerçants commencèrent à s'y rendre et Rhodes n'eut plus les moyens de maintenir ses patrouilles anti-piraterie. Naturellement, la piraterie reprit de plus belle en mer Égée et en Méditerranée, et plus encore lorsque les marchands romains firent de Délos l'un des plus tristement célèbres marchés aux esclaves de la région. Les navires pirates de Mélos, d'Égine, de Crète et de Cilicie venaient désormais à Délos avec des esclaves à vendre.

• PIRATES CILICIENS ET ROME

Parmi les vendeurs d'esclaves se trouvaient les pirates ciliciens, les plus connus de nos jours et les plus notoires à leur époque. Tous les "pirates ciliciens" n'étaient pas originaires de Cilicie, car la côte sud rocheuse de la région et ses nombreux bras de mer la rendaient naturellement attrayante pour les petits navires pirates de toutes les nations qui cherchaient un accès facile à des ports dans lesquels ils pouvaient disparaître pour se réapprovisionner ou se cacher. Les pirates ciliciens gagnèrent en puissance lorsque l'empire séleucide, qui contrôlait la côte de Cilicie, commença à s'affaiblir progressivement après 110 avant notre ère.

Rome s'impliqua pour la première fois en Cilicie en 190 avant notre ère, lorsqu'elle prit la région aux Séleucides, mais permit aux rois clients de continuer à gouverner et ignora le problème de la piraterie, car il n'affectait pas les intérêts romains. En 103 avant notre ère, cependant, le problème s'aggrava et Rome envoya Marcus Antonius (143-87 av. J.-C., grand-père de Marc-Antoine) qui conquiert la Cilicie dite lisse, puis, entre 78 et 74



Buste en marbre de Pompée.
© Carole Raddato (CC BY-SA)

avant notre ère, le consul Publius Servilius Vatia (qui servit en 79 av. J.-C.) qui conquiert la Cilicie rugueuse, mais ni l'un ni l'autre ne fit quoi que ce soit pour mettre fin à la piraterie. En 67 avant notre ère, Pompée le Grand se trouvait dans la région pour faire campagne contre Mithridate VI du Pont lorsqu'il découvrit que ce dernier employait des pirates ciliciens pour interférer avec l'effort de guerre romain.

Pompée divisa la Méditerranée en 13 districts, assignant à chacun d'eux une flotte et un commandant. Au fur et à mesure qu'un district était débarrassé des pirates (qui étaient capturés ou tués), cette flotte rejoignait une autre dans le district suivant et, grâce à ce processus, **Pompée chassa les pirates ciliciens jusqu'au dernier district**, au large de la côte de Coracesium de Cilicie, où il les vainquit en 67 avant notre ère. **Les pirates étaient généralement crucifiés, décapités ou vendus comme esclaves, mais Pompée choisit la voie de la réhabilitation** et fit déplacer un grand nombre des pirates les plus prometteurs vers le centre de la Cilicie, où ils devinrent des agriculteurs productifs et des membres de leur communauté.

• ROME, LES PIRATES ET LA TRAITE DES ESCLAVES

Cet événement est souvent considéré par les historiens comme la fin de la piraterie en Méditerranée, mais il s'agit simplement d'une erreur commode perpétuée par les écrivains reprenant

les récits de la Rome antique ou les récits pro-romains. **Après la victoire de Pompée sur les pirates** (et plus tard sur Mithridate VI en 63 av. J.-C.), **Rome avait toujours besoin d'esclaves et les pirates étaient toujours les principaux agents de la traite des esclaves**. Le propre fils de Pompée, Sextus Pompée (67-35 av. J.-C.), devint pirate et commanda une flotte de pirates. **La victoire de Pompée en 67 avant notre ère n'avait été qu'un palliatif temporaire** qui avait permis de remporter les guerres mithridatiques, et ne marqua en rien la fin de la piraterie en Méditerranée. **En 31 avant notre ère, le général romain Octave vainquit les forces de Marc-Antoine et de Cléopâtre VII à Actium pour devenir Auguste César** (r. de 27 av. J.-C. - 14 de notre ère), le premier empereur romain. **L'empire avait besoin d'encore plus d'esclaves que la République romaine n'en avait, et les pirates ciliciens reprirent donc leurs activités.**



Nymphée, Sidé - © Fredrik Boulund (CC BY-NC-SA)

La ville cilicienne de Side (aujourd'hui Sidé en Turquie) était le centre administratif du commerce des esclaves en Méditerranée et devint l'une des plus riches grâce à lui. Les marchands d'esclaves romains offrirent à la ville des cadeaux et de l'argent qui servirent à la construction de la porte monumentale, du temple d'Apolon, du nymphée et des thermes, ainsi que du grand théâtre qui pouvait accueillir plus de 15 000 personnes. Les ruines de toutes ces structures et d'autres encore sont visibles à Sidé aujourd'hui, mais **on oublie souvent qu'elles furent construites avec des fonds provenant de la traite des esclaves.**

À l'époque de l'écrivain Pausanias (110-180 de notre ère), les pirates ciliciens exerçaient toujours leur métier de la même manière, en **se faisant passer pour des marchands légitimes** afin d'attirer des citoyens sans méfiance vers leurs navires. Les pirates annonçaient une certaine quantité de marchandises à vendre, attendaient qu'un grand nombre de personnes soient montées à bord du navire ou se soient rassemblées à proximité, puis embarquaient le plus grand nombre possible de personnes et s'éloignaient. Contrairement à ce qui s'était passé auparavant, **Rome ne fit rien pour mettre fin à cette pratique** ou pour réduire la piraterie de quelque manière que ce soit, **car elle en tirait désormais profit. Les pirates ciliciens travaillaient en effet pour l'Empire romain.**

• CONCLUSION

La piraterie se poursuivait en Méditerranée après la chute de Rome en 476 de notre ère. Les pirates continuèrent à fournir des esclaves à l'Empire byzantin, puis des flottes arabes de pirates musulmans apparurent après le VII^e siècle, enlevant des citoyens grecs et romains pour les vendre sur les marchés aux esclaves de leurs propres villes.

Au cours de la première croisade (1096-1099), les pirates européens aidaient les croisés à dévaster les côtes de la Terre sainte et les pirates musulmans attaquaient les navires européens qui arrivaient avec des provisions. Les Frisiens (des Pays-Bas actuels) jouèrent le rôle de pirates lors de la cinquième croisade (1217-1221), et d'autres nations firent de même.

La piraterie se poursuivait en Méditerranée pour les mêmes raisons que par le passé : parce qu'elle permettait de gagner beaucoup d'argent et offrait la possibilité d'une mobilité ascendante, de voyages et d'émotions fortes, le tout aux dépens de quelqu'un d'autre. Dans la mentalité des pirates, il n'y a aucune raison de lutter pour gagner sa vie quand on peut plus facilement la voler à d'autres ; et c'est la même raison pour laquelle la piraterie - quelle qu'elle soit - continue de prospérer à l'heure actuelle.

Bibliographie

- Bryce, T. The Kingdom of the Hittites. Oxford University Press, 2006.
- Demosthenes. Demosthenes' Speeches. Harvard University Press, 1939.
- Grant, M. Readings in the Classical Historians. Scribner, 1993.
- Grant, M. The Climax of Rome. Weidenfeld, 1993.
- Mellor, R. The Historians of Ancient Rome. Routledge, 2012.
- Peters, F. E. The Harvest of Hellenism. Barnes & Noble Books, 1996.
- Stiebing Jr, W. H. Ancient Near Eastern History and Culture. Routledge, 2017.
- Strabo. Strabo's Geography. Harvard University Press, 1930.
- Toner, J. The Roman Guide to Slave Management. The Overlook Press, NY, 2016.
- Wise Bauer, S. The History of the Ancient World. W. W. Norton & Company, 2007.

BAPTÊME DES BATEAUX

CETTE PRATIQUE REMONTE À L'ANTIQUITÉ, OÙ LES GRECS ET LES ROMAINS OFFRAIENT DES SACRIFICES AUX DIEUX DES MERS POUR OBTENIR LEUR PROTECTION.

LE SANG D'UN TAUREAU OU D'UNE VICTIME HUMAINE ÉTAIT VERSÉ SUR LA PROUE POUR APAISER LES DIVINITÉS MARINES.

Le sang a été remplacé par du vin rouge, puis du champagne.

Un proverbe anglais illustre cet héritage
« Un navire qui n'a pas goûté au vin goûtera au sang ».

Aujourd'hui, on projette une bouteille de champagne sur la coque.

Une bouteille qui ne se brise pas est considérée comme un mauvais présage. De nos jours, les bouteilles de champagne sont légèrement sciées avant de frapper la coque.

En 1912, la White Star Line, qui ne baptise aucun de ses navires, met à l'eau le Titanic...

*Claude Pompidou
le « Var » mai 1964*



*Le « Touraine » 20
septembre 1963*



*4 mars 1961 - Lancement du « Velay » à La crotta
avec Jean-Marie Terrin et la marraine Anémone
Giscard d'Estaing, future 1ère dame de France*

Lors du baptême du Costa Concordia, en 2005, la bouteille ne s'est pas brisée sur la coque. Sept ans plus tard, le navire faisait naufrage, alimentant les croyances dans ces présages.

Le parrain ou la marraine, personnalité ou un proche de l'armateur est désigné pour prononcer les mots rituels **« Je te baptise et te souhaite bonne navigation »**, avant de briser la bouteille.

Dans certaines manifestations, un prêtre bénit le navire avec de l'eau bénite et récite des prières pour placer le navire sous la protection divine.

Le baptême d'un bateau reste une cérémonie riche en symbolisme, mêlant respect des traditions anciennes et festivités modernes. Il incarne à la fois l'espoir d'un voyage sûr et l'attachement émotionnel entre l'armateur et son navire.

RENÉ MANUEL D'OLIVEIRA FUT UN PILOTE FRANÇAIS REMARQUABLE, DONT LA CARRIÈRE S'ÉTENDIT DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE AUX ANNÉES 1960.

NÉ À CALAIS LE 10 FÉVRIER 1920, IL DÉBUTA SA FORMATION AÉRONAUTIQUE EN 1937 AU SEIN DE LA SECTION D'AVIATION POPULAIRE (SAP) DE CHERBOURG, OÙ IL OBTINT SON BREVET DE PILOTE DE TOURISME.

En 1939, il s'engagea dans l'Armée de l'air et poursuivit sa formation à l'École Élémentaire de Pilotage de Saint-Brieuc.

Après l'armistice de 1940, il tenta plusieurs évasions vers l'Angleterre avant de réussir à rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) en août 1941.

En mars 1941, il est embauché par la Compagnie Générale Transatlantique et embarque le mois suivant sur le cargo mixte de 9 800 tonnes S/S Winnipeg (ex Jacques Cartier) en qualité de second maître mécanicien. Ce navire assure la ligne entre Marseille et les Antilles françaises.

Un mois plus tard, le navire quitte Marseille pour les Antilles via Oran avec 730 passagers environ et 1 600 tonnes de fret. Au cours de la traversée, le bâtiment est arraisonné le 6 juin par l'avisio néerlandais HNLMS Van Kinsbergen, qui a rejoint le camp des alliés, au large de la Martinique et conduit à Port of Spain à Trinidad (Caraïbes) où il est saisi.



De Havilland DH-82 C "Tiger Moth" (© DR)

Les officiers du Winnipeg, à leur demande, sont rapatriés sur la Martinique et **René d'Oliveira est commissionné Officier Mécanicien de la Marine anglaise. Les promotions sont rapides, les Anglais ayant besoin de navires marchands mais aussi d'équipages.**



Cargo mixte S/S City of Winnipeg

Ce ralliement lui vaut une sanction de six mois de prison et, un an plus tard, sa condamnation à mort par le Gouvernement de Vichy. Ces deux sentences feront l'objet, en 1945, d'une mesure d'amnistie.

Après avoir traversé l'Atlantique, René d'Oliveira arrive en Grande-Bretagne, le 6 août 1941, au Centre d'Instruction de l'Aviation de Camberley, dans le Surrey, où il y reste environ six mois jusqu'en février 1942.

Pendant la guerre, René d'Oliveira servit comme pilote de bombardement au sein du groupe "Lorraine", réalisant 80 missions périlleuses entre mars 1944 et mai 1945, notamment lors du débarquement en Normandie et au-dessus de l'Allemagne.

Après la guerre, il pilota des avions commerciaux pour des compagnies françaises avant de retourner dans l'armée pour des missions en Indochine, où il accumula 62 missions dangereuses.



Jacqueline Auriol et René d'Oliveira (1954) (© Philippe d'Oliveira)

En 1950, il entama une carrière prolifique comme pilote d'essais.

Affecté au Centre d'Essais en Vol (CEV), il testa divers avions civils et militaires, notamment le Dassault MD-450 "Ouragan".

Breveté pilote d'essais en 1953, il devint moniteur et directeur adjoint à l'École du Personnel Navigant d'Essais et Réception (EPNER).

En 1956, il rejoignit Snecma pour tester les moteurs Atar sur des avions emblématiques comme le Mirage III.

Chef pilote à partir de 1960, il supervisa plusieurs programmes majeurs jusqu'à sa retraite en raison de problèmes de santé.

René d'Oliveira accumula plus de 6.500 heures de vol sur 113 aéronefs différents.

Décoré officier de la Légion d'honneur et titulaire de nombreuses distinctions militaires françaises et américaines, il décéda le 30 janvier 1977 à l'âge de 56 ans.

Sa carrière exemplaire a marqué l'histoire aéronautique française.



René d'Oliveira aux commandes d'un Dassault Mystère II C (© Espace Patrimoine Safran)

ARIANE SUR LA LUNE : LE DRASSM ET L'IFREMER ASSOCIENT LEUR COMPÉTENCE EN ROBOTIQUE

LE DRASSM ET L'IFREMER ASSOCIENT LEUR COMPÉTENCE EN ROBOTIQUE AU SERVICE DE LA RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE SOUS-MARINE.

EN RADE DE TOULON, À PLUS DE 90 MÈTRES DE FOND, GÎT LA LUNE, VAISSEAU ROYAL DE LOUIS XIV NAUFRAGÉ LE 6 NOVEMBRE 1664. DÉCOUVERTE EN 1993 LORS D'UNE PLONGÉE D'ESSAI DU SOUS-MARIN NAUTILE DE L'IFREMER, CETTE ÉPAVE FAIT L'OBJET D'UN PROGRAMME PLURIANNUEL DE RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES MENÉ PAR LE DRASSM DEPUIS LES ANNÉES 2010 ET ACTUELLEMENT CO-DIRIGÉ PAR OLIVIA HULOT (DRASSM) ET MICHEL L'HOUE (ACADÉMIE DE MARINE). EN 2025, LE DRASSM ET L'IFREMER ASSOCIENT LEUR COMPÉTENCE ET, POUR LA PREMIÈRE FOIS, LE HROV (ROBOT SOUS-MARIN HYBRIDE TÉLÉOPÉRÉ) ARIANE DE LA FLOTTE OCÉANOGRAPHIQUE FRANÇAISE OPÉRÉE PAR L'IFREMER PLONGE SUR CE SITE ARCHÉOLOGIQUE EXCEPTIONNEL.

• LA LUNE, UNE CAPSULE TEMPORELLE

De retour d'une désastreuse expédition militaire à Djidjelli (dans l'actuelle Algérie) qui visait à établir localement une base maritime française afin de contrecarrer les actions des corsaires Barbaresques, danger permanent pour le commerce européen en Méditerranée, la Lune se voit contrainte de subir une période de quarantaine dans les îles d'Hyères. Le navire, déjà en piètre état, ne résiste pas à l'énorme tempête qui balaye le 6 novembre 1664 les côtes provençales. La Lune coule en un instant emportant avec elle plus de 900 personnes, marins et passagers, ainsi que tout leur équipement.

Depuis 2012, au fil de plusieurs campagnes archéologiques, la richesse du mobilier archéologique conservé sur l'épave peu à peu se dévoile :

céramiques décorées, vaisselle en verre, nombreuses pièces d'artillerie, -dont des canons et plusieurs armes ainsi que la cloche du navire et une ancre. « Tous ces artefacts sont les témoins matériels de l'histoire maritime, militaire, sociale et technique de cette époque. Ils font de la Lune l'un des plus grands musées immergés de l'histoire du XVII^e siècle européen » (Olivia Hulot).

• LA LUNE, UN LABORATOIRE POUR LA ROBOTIQUE

Les archéologues du Drassm étant naturellement limités en profondeur pour leurs interventions, c'est grâce au développement de la robotique que le site est étudié. « Véritable laboratoire expérimental, l'épave de la Lune s'est imposée comme le site idéal pour tester des technologies innovantes adaptées à l'archéologie sous-marine des grandes profondeurs » (Michel L'Houé).



Parmi les mobiliers archéologiques prélevés par Ariane, trois assiettes d'origine pisane présentent le même motif ornemental figurant un oiseau attestant de l'appartenance à un même service.

© Teddy Seguin-Drassm, Ifremer

De nombreux robots ont ainsi été développés en partenariat avec des ingénieurs et des roboticiens et trois ROV (remotely operated underwater vehicle – robot téléopéré) ont été conçus en collaboration avec le Laboratoire d'Informatique, de Robotique et de Microélectronique de Montpellier (LIRMM-CNRS).



Poste de pilotage du robot Ariane dans le poste de contrôle robotique de l'Alfred Merlin.

© Teddy Seguin-Drassm, Ifremer

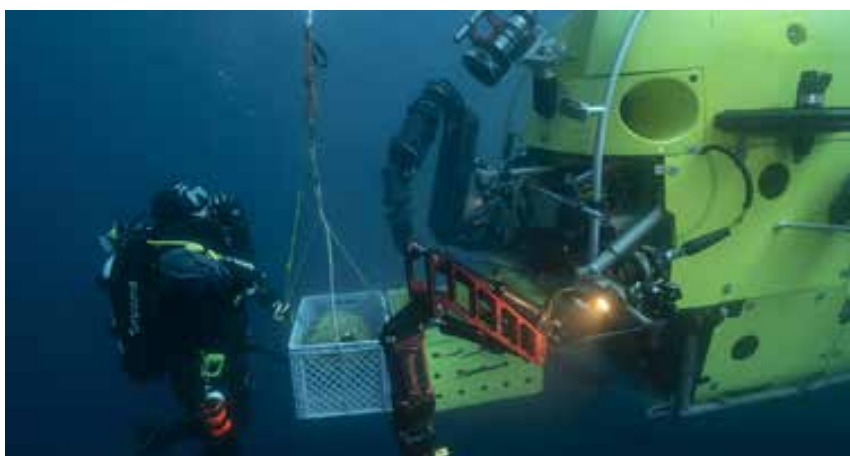
La mission 2025 sera l'occasion d'expérimenter de nouvelles méthodes de travail, en mettant tout particulièrement en œuvre le robot Ariane, qui devrait permettre d'acquérir des données inédites.

Mis en service en 2017, Ariane est un robot sous-marin hybride téléopéré, alimenté par des batteries lithium-ion et connecté à la surface via une fibre optique. Ariane rend possible des plongées dites « à la journée », jusqu'à 2 500 mètres de profondeur, pour des missions d'intervention, de prélèvement, d'inspection ou de cartographie optique et acoustique, même dans des zones très accidentées. La gestion horizontale

de la fibre optique permet de naviguer, sans être gêné par un câble porteur, sur le flanc de falaises et même sous les surplombs. Ariane contribue à des avancées importantes en vision 3D et en cartographie optique des reliefs complexes.

• LA LUNE ACCUEILLE ARIANE

Avec le support technique de l'Alfred Merlin, navire scientifique du ministère de la Culture administré par le Drassm, le HROV Ariane a pu être déployé sur 8 jours d'opération. « L'un des enjeux majeurs de cette mission était d'expérimenter un vaste panel de gestes techniques d'Ariane, dans un contexte archéologique inédit » (Laurent Artzner, responsable pour l'Ifremer de la mission HROV Ariane sur la Lune). « Nous avons ainsi validé un treuil petit fond et de nouveaux systèmes de préhension délicate. Le logiciel de nouvelle génération pour la gestion de plongée Mimosa 3 a été utilisé en routine. Le dispositif de télé-présence avec la nouvelle Halle numérique virtuelle sur le centre Ifremer de Méditerranée à La Seyne, a également été testé. Ces différents essais ont permis de dégager le filet de pêche contemporain venu se crocher sur le flanc bâbord de l'épave, de désensouiller une jarre à eau, de rechercher un canon perdu et d'en nettoyer un autre, et enfin de réaliser une couverture 3D photogrammétrique complète de l'épave ».



Récupération d'une jarre sous la surface (-10m), remontée par Ariane assisté d'un plongeur du Drassm, dans son panier jaune

© Teddy Seguin-Drassm, Ifremer

Navire d'opération : Alfred Merlin (Drassm)

Lieu d'opération : Toulon (83)

Date d'opération : du 10 au 21 mars 2025

Responsables d'opération : Olivia Hulot (Drassm), Michel

L'Hour (Académie de marine), Laurent Artzner (Ifremer)

Expertise archéologique : Drassm

UN HACKATHON POUR LE FUTUR DU MARITIME



HYDROCONTEST BY ENSM LANCE UN DÉFI D'INNOVATION À TOUTES LES ÉCOLES D'INGÉNIEURS ET UNIVERSITÉS DE SCIENCES APPLIQUÉES

Dans la continuité de son engagement pour une navigation plus respectueuse de l'environnement, HydroContest By ENSM 2025 innove avec le lancement d'un Hackathon d'envergure internationale, ouvert à toutes les écoles d'ingénieurs et universités scientifiques, bien au-delà des seules académies maritimes. Objectif : imaginer des solutions concrètes et disruptives pour accélérer la transition écologique du transport maritime.

• UN DÉFI ANCRÉ DANS LE RÉEL

À l'heure où la mer Méditerranée, et l'Océan en général, sont au cœur de mutations écologiques, économiques et énergétiques, ce Hackathon propose aux étudiants de se confronter à un cas pratique : le rétrofit complet d'un navire existant. Une situation concrète, appuyée par des données réelles, qui permettra de transformer des idées en projets applicables, évalués par un jury de professionnels du secteur maritime.

Les équipes participantes, composées d'étudiants aux profils variés (énergie, data science, mécanique, IA, environnement, etc.), travailleront en synergie pendant plusieurs semaines, accompagnées par leurs référents académiques et les experts d'HydroContest. Leur mission : optimiser la performance énergétique d'un bateau, intégrer des technologies numériques innovantes, et proposer des solutions qui respectent les objectifs climatiques internationaux.

• UNE AVENTURE HUMAINE ET TECHNIQUE

Bien plus qu'un concours, ce Hackathon se veut une aventure collective, où l'émulation intellectuelle croise les réalités industrielles. Les projets finalistes seront mis en lumière devant les représentants de grandes compagnies maritimes françaises (CMA CGM, MARFRET, PONANT...), des chantiers navals, des start-ups innovantes et des acteurs publics engagés dans la décarbonation du secteur.



Un prix total de 10 000 euros, offert par l'armateur MARFRET, récompensera les trois meilleures équipes (5 000 € pour les vainqueurs). Surtout, le projet lauréat pourra être étudié pour un déploiement réel à bord d'un navire, marquant une passerelle directe entre innovation étudiante et application industrielle.

• CALENDRIER ET INSCRIPTION

Les candidatures sont ouvertes jusqu'au **15 avril 2025**. Les pitches finaux auront lieu à Marseille les **24 et 25 septembre**, en parallèle de la grande finale d'HydroContest By ENSM, sur la base nautique de Marseille- **le Stade Florence Artaud**. La remise des prix se tiendra le **26 septembre**.

• POUR PARTICIPER :

www.supmaritime.fr/hydrocontest/

et : hackathonhydrocontest@supmaritime.fr

« Le Hackathon est une opportunité rare de relier enseignement supérieur, innovation et enjeux concrets de la transition énergétique maritime. Une démarche qui place les étudiants au cœur des grandes mutations du secteur. »

— **Olivier Daniel**, enseignant-chercheur, initiateur du projet

Souvent perçus comme l'apanage des ingénieurs navals, les défis liés au futur du transport maritime appellent aujourd'hui une intelligence collective interdisciplinaire. Ce Hackathon en est l'illustration parfaite, et confirme la vocation d'HydroContest : former et révéler les talents qui feront voguer demain les navires du XXI^e siècle.



LA TRADITION DES ŒUFS DE PÂQUES

LA COUTUME D'OFFRIR DES ŒUFS EXISTAIT DÉJÀ DANS L'ANTIQUITÉ, HÉRITAGE DES TRADITIONS PAÏENNES. LES ŒUFS SYMBOLISENT LA FÉCONDITÉ, LE RENOUVEAU ET LA CRÉATION.

Dans l'Antiquité, les œufs décorés étaient un symbole de renouveau et de fertilité ; les Perses, les Égyptiens et les Romains, offraient les œufs peints comme porte-bonheur.

Au Moyen Âge, l'Église interdisait la consommation de produits d'origine animale pendant le Carême. Les œufs pondus durant cette période étaient conservés pour être consommés après Pâques.

Dans la tradition chrétienne, il est associé à la résurrection du Christ, célébrée lors de Pâques.

Dans le passé, les œufs étaient décorés, utilisés dans des jeux populaires, les courses d'œufs ou les chasses aux œufs.

La coutume d'offrir des œufs décorés est bien antérieure au christianisme. Des œufs d'autruche décorés datant de 60 000 ans ont été découverts en Afrique australe.



Carte postale illustrée d'un œuf de Pâques et des poulets dans une basse-cour. Début XXe.

À partir du XVIIIe siècle les œufs frais sont vidés pour les remplir de chocolat liquide.

Au fil du temps, les œufs naturels ont été remplacés par des œufs au chocolat.



Le premier chapitre du Livre de la Genèse écrit sur un œuf. © Musée d'Israël à Jérusalem.

La démocratisation du chocolat date en France de la fin du Second Empire avec le développement du moulage, le plus ancien moule attesté étant un moule en fer blanc étamé de 1870 réalisé par la maison Létang et Rémy à Paris.



Une collection d'anciens moules à chocolat en métal étamé.

Aujourd'hui, ces gourmandises sont incontournables à Pâques. Les chocolatiers rivalisent d'imagination pour créer des œufs artistiques et savoureux, cachés dans les jardins, où leur chasse reste une activité prisée par les familles à Pâques.

La tradition des œufs de Pâques est un mélange d'histoire religieuse, de symbolisme universel et de plaisir sucré qui continue d'enchanter toutes les générations à chaque printemps.



LA SALADE PASCALE FAIT PARTIE INTÉGRANTE DES TRADITIONS CULINAIRES DE PÂQUES EN PROVENCE DEPUIS DES SIÈCLES. ELLE TROUVE SES ORIGINES DANS DES COUTUMES ANCESTRALES REMONTANT AU 4^{ÈME} SIÈCLE. LA SALADE PASCALE PEUT SE DÉCLINER À L'INFINI SELON LES RÉGIONS ET LES FAMILLES. VOICI NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE, LA RECETTE TRADITIONNELLE DE LA SALADE PASCALE À LA MARSEILLAISE.



QUANTITÉ

Pour 4 personnes



PRÉPARATION

10 mn



CUISSON

20 mn



Recette : © <https://www.eurojournal.net/salade-pascale/>

INGRÉDIENTS

- 1 belle salade romaine
- 4 œufs durs
- 200g de pois chiches cuits
- 1 boîte d'anchois à l'huile
- 12 tomates cerises
- 1 concombre
- 1 oignon rouge
- Olives noires dénoyautées
- Ciboulette – Huile d'olive
- Vinaigre de vin
- Moutarde
- Ail

PRÉPARATION

- 1 - Commencez par cuire les œufs durant 10 minutes dans de l'eau bouillante salée. Réservez-les dans un bol d'eau froide pour stopper la cuisson.
- 2 - Lavez et essorez la salade. Lavez et coupez les tomates cerises en deux, le concombre et l'oignon en fines rondelles. Egouttez les anchois et les pois chiches.
- 3 - Dans un grand saladier, mélangez la salade, les tomates, le concombre et l'oignon. Ajoutez les anchois et les pois chiches.
- 4 - Préparez la vinaigrette en émulsionnant à la fourchette l'huile d'olive, le vinaigre, la moutarde, du sel, du poivre et de l'ail pressé. Assaisonnez la salade et mélangez délicatement.
- 5 - Coupez les œufs dur en quartiers. Dressez la salade dans chaque assiette, décorez avec les œufs, les olives noires et la ciboulette ciselée.

Dégustez cette savoureuse salade pascale bien fraîche, avec un vin blanc sec de Provence tel qu'un Cassis ou un Côtes de Provence !

Bon appétit !

La Navale vous emmène en Camargue le 28 et 30 mai et le 1^{er} juin 2025

pour le 17^{ème} Festival de la Camargue !



Cette année les mers et les océans sont à l'honneur

Le mercredi 28 mai :

SORTIE EN MER : DÉCOUVERTE DE LA PERLE DE CAMARGUE ET DU PORT DE MARSEILLE FOS

- Vernissage expo regard Satellitaire, rencontre avec l'Académicien et écrivain Erik Orsenna.

- Embarquez pour une sortie en bateau à la découverte des parcs à huîtres, véritables trésors de la Camargue. Accompagnés de conchyliculteurs et des équipes du port de Marseille Fos.

- Une dégustation sera offerte aux visiteurs.

- Village de l'oiseau – visite libre

Tout public - Réservation possible en fonction des places disponibles.

TARIF PUBLIC : 70 €

ADHÉRENTS : 60 €
(repas non compris)

Le dimanche 1er juin :

JOURNÉE DES PRODUCTEURS

- **11h30** : Atelier du goût créatifs et gustatifs : avec Vincent Rouzaud - Tataki de taureau AOP Camargue sur son pain maison à la farine de riz de Camargue et olives.

- **12h/13h** : pique-nique dans village de l'oiseau ou bar à huîtres, food truck.

- **BOITE REPAS** : 22€ Entrée/plat/fromage/dessert (non compris)

- Village de l'oiseau – visite libre

- **16h30** : Course camarguaise. Venez admirer les raseteurs et les taureaux dans une ambiance festive et conviviale.

Tout public

TARIF PUBLIC : 50 €

ADHÉRENTS : 40 €
(repas non compris)

POUR TOUTES QUESTIONS ET RÉSERVATION :

Appelez-nous au : **07 57 77 95 55** ou écrivez-nous à : contact@lanavale.fr

Les CONFÉRENCES de 2025

LUNDI 19/05/2025

*Découvertes exceptionnelles
dans le Rhône à Arles*

LUC LONG

Archéologue sous-marin

HORAIRES : 14 h.

LIEUX DE LA CONFÉRENCE :

Domaine de l'étang des Aulnes

Chemin d'Istres, voie communale 26
13310 Saint Martin de Crau

TARIF ADHÉRENT

LA NAVALE : 10€

NON ADHÉRENT

LA NAVALE : : 15€



MERCREDI 28/05/2025

*Marseille sous les fastes du Second
Empire*

GABRIEL CHAKRA

Historien et journaliste

HORAIRES : 14 h.

LIEUX DES CONFÉRENCE :

Pôle loisirs Marx d'Ormay

33 rue marx d'Ormay - 13004 Marseille



POUR TOUTES QUESTIONS ET RÉSERVATION :

Appelez-nous au : 07 57 77 95 55 ou écrivez-nous à : contact@lanavale.fr

La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

LA GAZETTE est éditée par des bénévoles, elle est soutenue par l'association **LA NAVALE**, dont les ressources sont les adhésions et les dons.

Devenir adhérent de LA NAVALE, c'est soutenir et collaborer aux divers événements que nous organisons tout au long de l'année, apporter force et légitimité à nos actions.

Créée en 1982, LA NAVALE est une association culturelle autour de l'industrie navale en Provence. Elle dispose de maquettes animées, créées par les compagnons, d'outils du temps des galères à aujourd'hui, de documents, photos, d'un moteur à vapeur fabriqué en 1932. Ce fonds, unique, est visible à Marseille.

COMMENT SOUTENIR LA NAVALE :

PAR LE BIAIS D'UNE ADHÉSION : Vous devenez membre de l'association, vous avez un accès gratuit à l'Expo, au fonds (bibliothèque , archives...)

PAR UN DON FINANCIER : Si vous êtes redevable de l'Impôt sur le Revenu (IR) vous bénéficiez d'une réduction d'impôts à hauteur de 66% dans la limite de 20 % du revenu imposable (un don de 100€ vous coûte 34€).

POUR NOUS CONTACTER lagazette@imertium.fr

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

www.lanavale.com

www.imertium.fr



Direction éditoriale : Bruno Terrin

Graphisme & maquette : Géraldine Gévaudan

Ont participé à ce numéro : Thierry Simon, Jean-Noël Bévérini, Bruno Terrin, Daniel Frot.

Crédits photos - Couverture : Photo 1 : Nymphée, Sidé - © Fredrik Boulund (CC BY-NC-SA)

Photo 2 : Collection privée Philippe d'OLIVEIRA

Photo 3 : © <https://fr.freepik.com/images-ia-gratuites>