

La Gazette

Janvier 2026

N°51

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Par Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Conte du nouvel an

Par Jean-Noël Beverini

4-7

Les Grands Navires et Mégastructures Maritimes chez Jules Verne

Par Stéphane Salord

8-15

Les bovins de la Méditerranée

Par Marie Josèphe Moncorgé

16-19

PORTRAIT

Marine JAOUEN et Luc LONG

Par Bruno Terrin

20-21

ACTUALITÉS

Le Mérite Maritime

Par la rédaction

22

Partenariat Imertium et l'Institut océanographique de Monaco

Par la rédaction

23

RECETTE

L'histoire de la daube

Par Magali Ancenay

24

La daube de bœuf à la provençale

Par Magali Ancenay - Quatre saisons au jardin

25

IMERTIUM

Un projet d'envergure, embarquez avec nous !

Par la rédaction

26-27

LA GAZETTE

Qui sommes-nous ?

28

Dans une conjoncture anxiogène, démarrons le premier article de la nouvelle année par ce « Conte du Nouvel An » de Jean-Noël Beverini.

Admirable de poésie, de rêve, de miracle et d'imagination, ce conte nous apporte une formidable lueur d'espoir et de gaieté.

Le comité de rédaction m'ayant demandé la véracité des faits, l'auteur m'a rapporté que c'était pure invention, hormis le sous-marin nucléaire d'attaque Suffren, dont beaucoup de nations nous envient.

Merci Jean-Noël de nous insuffler des alizés d'optimisme, ces vents doux, réguliers, constants, porteurs d'espoir, de confiance et d'énergie rassurante.

Pour certains d'entre nous, Jules Verne a bercé nos rêves éveillés d'enfant, d'adolescent. Qui n'a pas lu : *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, *Voyage au centre de la Terre*, *Cinq semaines en ballon*, *Michel Strogoff* ou *Vingt mille lieues sous les mers* ?

Cet auteur visionnaire, à l'imagination et à la curiosité débordantes, père de la science-fiction, dur écrid'aventure, aura marqué des générations, en anticipant des inventions du XXe siècle.

Dans *Cinq Semaines en ballon*, il écrit : « Cela sera peut-être une fort ennuyeuse époque que celle où l'industrie absorbera tout à son profit ! À force d'inventer des machines, les hommes se feront dévorer par elles ! Je me suis toujours figuré que le dernier jour du monde sera celui où quelque immense chaudière, chauffée à trois milliards d'atmosphères, fera sauter notre planète ! ».

Les liens de Jules Verne avec la Méditerranée sont à la fois biographiques, notamment la navigation sur ses propres navires, baptisés *Saint-Michel* et littéraires, où les romans sont liés aux enjeux géopolitiques, coloniaux du XIX siècle.

La mer y apparaît comme un espace privilégié de voyage scientifique, de complots politiques, de recomposition des frontières entre Orient et Occident. Dans *Vingt mille lieues sous les mers*, le capitaine Nemo intervient en Méditerranée pour aider financièrement les insurgés crétois contre l'Empire ottoman, ce qui a inscrit la mer dans les luttes nationales et anticoloniales de l'époque.

Stéphane Salord, admirateur et spécialiste de Jules Verne, nous décrit l'imaginaire de l'auteur dans l'univers maritime, sous-marin.

Cet article nous éclaire sur la vision de Jules Verne, tellement d'actualité aujourd'hui.

Marie-Josèphe Moncorgé nous rappelle l'origine des bovins en Méditerranée. Présents depuis 10.000 ans, les espèces ont évolué, se sont adaptées ou ont disparu pour certaines. Animaux mythiques, ils sont vénérés, à l'origine de symboliques et de croyances.

Magali Ancenay nous présente une variété qui peut être dégustée en daube et en habit provençal ! Ses recettes sont mythiques ... Merci Magali.

L'Expo de la Navale a eu l'honneur de recevoir la Fédération du Mérite Maritime, qui a souhaité les vœux de nouvel an et remis la distinction d'officier du Mérite maritime à Marine Jaouen et Luc Long, en présence de personnalités du monde maritime.

En attendant de s'amarrer à Marseille, Imertium poursuit son odyssée et a signé un partenariat culturel avec l'institut océanographique de Monaco, Fondation Albert Ier, prince de Monaco.

Au nom de la rédaction, je vous souhaite une excellente année, patrimoniale et maritime.



Je dédie ce conte à ma fille tant aimée Marie-Noëlle



©Image de freepik

Aux environs des mois de mars et d'avril de l'année 2020 se produisit en Atlantique Nord un phénomène étrange que les scientifiques n'arrivaient ni à comprendre, ni par voie de conséquence à expliquer à leurs interlocuteurs qui ne manquaient pas de les interroger.

Le phénomène en question débuta par la présence d'un couple de baleines qui fut aperçu par les pêcheurs de la Hague au large du Cotentin. Les pêcheurs du Cotentin, sans être particulièrement familiers de ce type de mammifères marins, savent toutefois reconnaître une baleine d'un cachalot, tout autant qu'un aileron de sardine de la queue de l'animal en cause !

Yann, jeune pêcheur, qui portait le nom du héros de Loti, était en pleine action de pêche à bord de son bateau baptisé *La Marie-Noëlle* quand il héla son matelot :

- « Que vois-tu à tribord ? »
- « À tribord je vois rien »
- « Regarde mieux. Tu vois toujours rien ? »
- « Dame, je vois mais je ne sais pas ce que c'est ! »

Yann donna un coup de barre. Les deux « ailes » qui planaient au dessus des eaux disparurent aussitôt dans un léger tournoiement engloutissant cette étrange vision maritime. Le matelot, penché sur le plat-bord, aperçut alors une gerbe d'une étonnante blancheur qui contrastait avec la grisaille des eaux.

- « C'est un souffleur, lança t-il bruyamment, c'est un souffleur »

- « Un souffleur, oui, un souffleur, mais pas n'importe lequel ! »

Quatre pales horizontales jaillirent alors dans un mouvement synchrone d'une stupéfiante beauté. Il s'agissait bien d'un couple de baleines franches. Leur proximité relative des côtes n'était pas en soi un événement exceptionnel mais leur présence en cette saison n'était pas courante. De retour à quai, l'annonce de cette apparition ne fut pas jugée digne de retenir particulièrement l'attention.

Ce ne fut pas le cas les jours et les semaines suivantes. D'un simple couple, la mer sembla se peupler de plusieurs mammifères qui apparaissaient régulièrement à la surface, lançant des gerbes d'eau de leurs événements. Lorsque leur nombre dépassa la dizaine, les questions commencèrent à se poser. Chaque matin les pêcheurs en dénombraient de plus en plus. Comme si les baleines franches avaient choisi les côtes normandes pour venir réchauffer leurs nageoires ! La Presse relatait cette étrange migration.

Des scientifiques, biologistes marins de renom, spécialistes des cétacés de toutes espèces se réunirent à Cherbourg pour constater de visu cet étrange pèlerinage. On savait le peuple des baleines coutumier chaque année de tels rassemblements à l'embouchure de la baie de Fundy et dans le golfe du Saint-Laurent, mais quelle pouvait donc être la raison pour laquelle leur agence de voyages les invitait à modifier ainsi leurs ancestrales traditions pour les inviter à se rassembler sur les côtes du Cotentin ?

Quel beau spécimen de baleine !

Les plus savants des scientifiques restaient sans réponses véritables. Tous avançaient des lapalissades :

- « Ce sont des Eubalaena, disaient les uns ; elles viennent dans nos eaux chaudes pour trouver abondance de plancton et se nourrir à volonté ».

C'était bien la première fois que l'on entendait parler d'« eaux chaudes » sur les plages du Cotentin !

D'autres biologistes marins affirmaient doctement :

- « C'était l'habitude, il y a bien longtemps, des Aspidochélons, les ancêtres de nos actuelles baleines, que l'on nommait ainsi (aspic-tortues). Elles retrouvent simplement un réflexe « préhistorique » qu'elles avaient oublié ! ».

Cela faisait penser aux médecins de Molière !

À les entendre, beaucoup ne se privaient pas de rire sous cape, pour ne pas dire qu'ils riaient franchement ... « comme des baleines ! ». Ce qui, parlant de baleines franches, était assez cohérent.

Quoiqu'il en soit, les jours s'écoulaient et nos baleines franches ne cessaient de se réunir et de s'égayer au large des côtes de la Hague. Il fallait les voir avec leurs jeunes baleineaux batifoler dans les vagues, s'approcher des plages, bondir souvent dans des sauts lumineux se terminant dans des « éclaboussissements » majestueux aussi sonores que gracieux. Comment de tels animaux longs d'une dizaine de mètres, et souvent davantage, pesant de 75 à 100 tonnes pouvaient-ils, tout à la fois, posséder dans l'eau, leur milieu naturel, mais aussi hors de l'eau, une telle grâce pour ne pas dire une telle légèreté ? Ces baleines que les Grecs antiques nommaient : « quelque chose qui se gonfle ». C'était un véritable festival. Un festival de couleurs : blanches, mouchetées, grises, bleues, noires ...

Yann déclara un matin à son épouse :

- « Demain je prends Yvon à bord. Je veux que notre fils voit le ballet des baleines »

Sa femme s'y opposa de toute la conviction de la bretonne qu'elle était :

- « Tu ne vas pas embarquer Yvon. Surtout en cette saison. Avec une telle mer ! Yvon restera avec moi ».

Le matin était à peine levé et Yvon courait de ses jeunes jambes derrière son père pour gagner le quai de granit au pied duquel dansait La Marie-Noëlle. Les mouettes riaient déjà de bonne heure en tournoyant au dessus des mâts de la coque bleue à liston blanc. Yann se mit aux commandes. Le sillage bouillonnait à la poupe comme l'eau d'une marmite surchauffée. Bientôt le matelot en ciré jaune et encapuchonné comme la tête d'un calamar, commençait à relever les casiers garnis de gros dormeurs jوفflus, sectionnant d'un coup rapide de couteau leurs tendons.

En longues ondulations grises, comme des lignes sur la page d'un livre, la mer secouait La Marie-Noëlle. Les casiers dégarnis de leurs trésors roulaient de bord à bord.

« La mer s'enfle. Il est temps de rentrer, décida Yann.

« Et mes baleines ! » questionna Yvon.

« Tiens, les voilà, tes baleines ».

Effectivement une véritable « troupe » caracolait et, certainement intriguée, se rapprochait de la Marie-Noëlle. Le ciel était devenu d'un noir d'encre et une fine pluie, froide, inondait maintenant le pont, sans pour autant arriver à calmer la houle de plus en plus violente. La Marie-Noëlle tanguait de plus en plus, quand une brusque embardée provoqua le drame.

Sous un violent coup de boutoir, le jeune Yvon, soulevé du pont, bascula à la mer. Yann vit son fils disparaître dans les eaux avant même d'avoir pu faire le moindre geste. La vague s'était refermée comme une porte de prison sur un condamné, mais là la porte ne s'ouvrirait plus jamais.

Ainsi avait disparu un 13 juin 1998, en mer d'Irlande, peu après minuit, Éric. Éric que la mer avait ensuite rendu à la Terre.

Yann avait engagé un boutakoff mais la mer restait de marbre, comme la dalle d'un tombeau.

- « Mon Dieu, mon Dieu » s'écria le père déjà en pleurs. De lourdes larmes au goût plus salé que les vagues qui engloutissaient son fils creusaient ses joues.

Soudain, une énorme nageoire caudale surgit des eaux, à tribord du navire. Deux pales gigantesques comme deux immenses galettes de blé noir accolées, échanrées sur leur pourtour. Et, au centre, dans cette échancre bien marquée, comme allongé dans un berceau, Yvon était là, tout immobile et souriant. Comme un nouveau Moïse sauvé des eaux.

Les deux immenses pales s'approchèrent de la *Marie-Noëlle* et s'élevaient comme à ne plus vouloir arrêter leur ascension. Le dos de la baleine était maintenant à couple de la coque. Un dos énorme. Une des nageoires pectorales s'était repliée sur le plat-bord comme pour s'immobiliser et immobiliser le bateau. Alors la nageoire caudale se pencha avec la délicatesse d'une mère qui remet son enfant dans les bras de son père. Yann saisit son fils. Le colosse dégagea sa nageoire, large comme une spatule de géant et de son évent lâcha une gerbe d'écume à faire pâlir d'envie le plus majestueux des geysers d'Australie. Et disparut dans les eaux. Une oreille attentive aurait alors entendu naître du creux des vagues un chant rauque, modulé, repris par des centaines de poumons ... Un chant. Le chant des baleines. Personne ne le sut, mais cette baleine était une femelle allaitant son baleineau.

Le lendemain, la Presse de la Manche, le Télégramme et tous les organes de presse titraient en première page le sauvetage miraculeux de l'enfant.

27 avril 2020

Sous le ciel blanc laiteux du Cotentin, il était là, dressé majestueux sur la large plateforme s'ouvrant devant le chantier baptisé au prestigieux nom de l'ingénieur Laubeuf. Il était là sur son haut dispositif de mise à l'eau. C'était un nouveau sous-marin, un sous-marin d'attaque de nouvelle génération prêt à être lancé.



© Naval Group

Sur sa coque noire, sept lettres : *SUFFREN*.

Suffren, l'unique. Le Bailli surnommé le Napoléon des mers. Le plus grand marin que la France ait jamais connu. Celui qui remporta les plus belles victoires en Océan Indien face à la blanche Albion. Lui, le héros des mers, de l'Ordre de Malte, un provençal, qui révolutionna la marine de France. Son nom inscrit sur la coque noire du premier SNA de la classe Barracuda.

99 mètres de puissance sur 8,8 mètres de diamètre. 46 000 tonnes s'élevant dans les hauteurs de la technologie et de la science navale française. Ce n'est pas un sous-marin ; ce n'est plus un sous-marin ; C'est la France qui s'apprête à être lancée sur les mers.

Pierre-André, certainement à la barre des plus grandes des galaxies du firmament, le regard dressé sur les étoiles qui guidaient ses navigations, avec ses hommes, ses marins glorieux tout autour de lui, ceux qui ne voulaient pas le quitter, quitter son bord pour un autre bâtiment que le sien, devait regarder ce matin là ce sous-marin portant son nom. Le premier d'une série de six. Le premier, évidemment. Qui mettre avant lui ?

Le SNA *Suffren* trône donc, je l'ai déjà dit, avec ses ailerons sur sa coque et, non plus, sur le massif. Il va connaître, ce jour, le baptême des flots. Avec ses 700 000 composants. Une centrale nucléaire dans un cylindre de 9 mètres de diamètre.

Yann, pour ce lancement, a voulu prendre la mer à bord de la *Marie-Noëlle*. Avec son fils Yvon. Tous deux ont briqué le bateau jusqu'au dernier boulon. Ses cuivres resplendissent comme de l'or. Quand on s'apprête à voir *Suffren*, il faut se mettre en tenue de sortie ! Pavillons sur les haubans avec flammes qui claquent au vent. Yvon est habillé en costume de marin : tricot rayé et bonnet à pompon rouge. Sa mère a accepté de prendre pied à bord ; châle sur les épaules et longue jupe noire.

- « Pourquoi noire ? »

- « Pour être à l'unisson de la coque du Suffren ».

Depuis la veille au soir, la cohorte des baleines qui croisait au large de Cherbourg, a disparu. Au grand désespoir d'Yvon.

- « Dis, papa, où sont passées les baleines ? »

- « Je n'en sais rien, mon fils ».

CONTE DU NOUVEL AN

Les 46 000 tonnes d'acier et d'intelligence viennent d'entrer pour la toute première fois sur les flots, sous les applaudissements, l'admiration et l'émotion des présents au lancement. Alors sous les yeux émerveillés du jeune Yvon se produisit un événement inqualifiable. Du dessous des eaux surgirent d'un seul et même mouvement une multitude de baleines entourant le *Suffren* dans sa première mise à l'eau.

Elles étaient là, autour de lui, par centaines, de tous côtés, les unes claquant l'eau de leur aileron caudal, les autres dansant sur les vagues, certaines s'élevant avant de retomber en faisant jaillir des écumes par milliers. Il paraît qu'un avion de patrouille maritime qui survolait la mise à l'eau a compté 635 baleines et baleineaux. 635, allez savoir pourquoi ?

- « Je la reconnais, papa ; je la reconnais ! C'est la mienne ! Elle vient me dire bonjour ».

Et l'enfant, regarda son père :

- « Papa, quand je serai grand, je veux être marin. Je veux être sous-marinier. Et je veux commander un sous-marin. Je veux commander le *Suffren* ».

Le 31 décembre 2025



Image réalisée à partir de L'IA.

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE



VERNE, LE MYSTÈRE DE LA MER ET LE GIGANTISME

JULES VERNE EST SANS DOUTE L'UN DES ÉCRIVAINS QUI ONT LE PLUS PUISSAMMENT CONTRIBUÉ À FAÇONNER NOTRE IMAGINAIRE DE LA MER ET DES GRANDES MACHINES. AU CŒUR DE SES VOYAGES EXTRAORDINAIRES, LES OCÉANS NE SONT PAS SEULEMENT UN DÉCOR D'AVENTURES : ILS DEVIENNENT L'ESPACE PRIVILÉGIÉ OÙ SE DÉPLOIE LE RÊVE D'UN XIX SIÈCLE FASCINÉ PAR LA TECHNIQUE, LE GIGANTISME INDUSTRIEL ET LA CONQUÊTE DU GLOBE.

Dans ce vaste théâtre liquide, **Verne met en scène des navires d'un genre nouveau**, qu'ils soient inspirés de réalisations bien réelles, comme les grands paquebots transatlantiques, ou qu'ils relèvent de la pure invention romanesque.

Car chez Verne, **le bateau n'est pas un simple moyen de transport. Il se transforme en microcosme social**, en laboratoire politique et moral, voire en personnage à part entière. Le paquebot géant, le sous-marin colossal ou la cité flottante condensent les espoirs et les angoisses d'une époque qui voit naître les mégastructures : ponts de fer, grandes gares, usines, mais aussi navires toujours plus vastes sillonnant les mers.

En agrandissant les proportions du bateau jusqu'à en faire une « ville flottante », une île artificielle mobile, Verne interroge la capacité de l'homme à dominer la nature – et les dangers de cette domination lorsqu'elle se retourne contre lui.

Cet article propose d'explorer **ces grands navires et mégastructures maritimes dans trois œuvres majeures de Jules Verne** : *Une ville flottante*, qui transpose sur l'Atlantique le gigantisme du Great Eastern, paquebot réel transformé en décor romanesque ; *Vingt Mille Lieues sous les mers*, où le Nautilus apparaît comme un véritable palais sous-marin, autonome et fermé sur lui-même ; et *L'Île à hélice*, qui pousse encore plus loin le

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

rêve – ou le cauchemar – d'une cité flottante réservée à une élite de riches résidents. À travers l'étude de ces engins hors norme, il s'agit de comprendre comment Verne met en scène la puissance technique de son temps, mais aussi comment il en révèle les limites, les dérives possibles et les fractures sociales qu'elle peut engendrer.

Dans ces trois œuvres, les géants des mers jouent ainsi un double rôle : ils prolongent le fantasme d'un contrôle total de l'espace maritime, tout en devenant le miroir critique d'une société lancée dans une course au progrès qu'elle ne maîtrise pas toujours.

Entre admiration émerveillée pour l'ingéniosité humaine et inquiétude face aux excès de la modernité, les grands navires et mégastructures maritimes chez Jules Verne dessinent une géographie imaginaire où la mer, loin d'être domptée, reste le lieu par excellence de l'incertitude, du risque et de l'aventure intérieure autant qu'extérieure.



Portrait de Jules Verne. Félix Nadar, vers 1878.

Fidèle à sa devise, « la mer, la liberté », et à un regard tourné depuis son enfance nantaise vers le large, **Jules Verne**, lui-même navigateur et propriétaire plus ou moins heureux de bateaux (les « Saint Michel »), **rend omniprésent le monde maritime dans son travail**. A cœur de son œuvre, **le monde marin représente clairement la plus forte abondance de référence dans son travail**, son terrain de jeu et d'imaginaire privilégié, et finalement la partie la plus mystérieuse du vivant pour lui, comme pour la science encore à ce jour. La mer, qui par l'engloutissement des continents joue en rôle puissant dans la géologie du globe, la succession des civilisations, tient aussi le mystère de la vie et de ses origines. Et il reste plus simple encore à ce jour d'aller dans notre espace aérien environnant qu'au fin fond des abysses...

CONTEXTE HISTORIQUE : LE XIX SIÈCLE DU COMMERCE ET DES CONQUÊTES

Au milieu du XIX siècle, l'époque de Jules Verne est marquée par une accélération sans précédent des échanges et des conquêtes. Le commerce mondial se développe rapidement : les grandes puissances européennes multiplient les lignes maritimes, les ports se modernisent, et la vapeur remplace progressivement la voile sur les grandes routes, réduisant les temps de traversée et intensifiant la circulation des marchandises et des hommes. Parallèlement, **la colonisation connaît un nouvel essor** : l'Angleterre, la France et d'autres empires européens étendent ou consolident leurs possessions en Afrique, en Asie et dans le Pacifique, ce qui suppose une présence navale constante, de plus en plus performante, à la fois militaire et marchande, pour protéger les routes, approvisionner les colonies et affirmer leur puissance. **Les avancées techniques transforment profondément la navigation** : apparition et perfectionnement des paquebots transatlantiques, généralisation du fer puis de l'acier dans la construction navale, développement des hélices, du télégraphe et, en toile de fond, premières réflexions sur la propulsion électrique et les sous-marins (piles à combustibles du Nautilus). Dans ce contexte, **la mer devient le symbole d'un monde en voie d'unification par le commerce et l'empire, mais aussi le lieu où se jouent les rivalités entre nations et où se projettent les rêves** – parfois inquiétants – d'un progrès technique sans limite.^[1]

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

UNE VILLE FLOTTANTE : LE GREAT EASTERN, PAQUEBOT-MONDE

Publié en 1871, *Une ville flottante* s'inspire directement du voyage que Jules Verne effectue en 1867 à bord du *Great Eastern*, gigantesque paquebot transatlantique reliant Liverpool à New York.^[2] Le roman suit un narrateur anonyme qui embarque sur ce navire hors norme et observe à la fois les prouesses techniques du bâtiment et la petite société qui se constitue durant la traversée.^{[2][3]}

Le *Great Eastern* n'est pas un simple décor : il donne son titre au roman et devient son véritable centre de gravité.^{[2][4]} Verne le décrit comme un paquebot colossal capable d'embarquer plusieurs milliers de personnes, si vaste qu'il ressemble davantage à une ville en mouvement qu'à un navire traditionnel.^{[2][3]} **Cette démesure n'est pas inventée de toutes pièces : le vrai *Great Eastern*, lancé en 1858, est alors le plus grand navire du monde**, long d'un peu plus de 200 mètres, large d'environ 25 mètres et conçu pour transporter environ 4 000 passagers.^{[5][6][7]}

Sur le plan narratif, le paquebot fonctionne comme un microcosme : Verne insiste sur le fait que ce n'est « pas seulement une machine nautique », mais un monde en réduction où se retrouvent « tous les instincts, tous les ridicules, toutes les passions des hommes ».^{[3][8]} La diversité des salons, ponts, cabines, zones techniques et espaces de promenade permet de faire coexister différentes classes sociales, des ingénieurs fascinés par la technique aux riches touristes en quête de confort, en passant par l'équipage et les passagers anonymes.^{[2][3][9]} Le lecteur assiste ainsi à la naissance d'une société flottante, avec ses conflits, ses alliances, ses rumeurs et ses drames.^{[2][9]}

En même temps, **Verne ne se contente pas de célébrer le progrès : il souligne la fragilité de ce géant des mers et les risques de la démesure technique.**

^{[2][3][9]} Le voyage est émaillé d'incidents spectaculaires (accidents au départ, tempête, cyclone, voie d'eau) qui rappellent que, malgré sa taille et ses innovations, le paquebot reste soumis à la violence de l'océan.^{[2][3]} Le capitaine, obsédé par la vitesse et le prestige de son navire, tarde parfois à reconnaître le danger, ce qui permet à Verne de critiquer l'orgueil technicien et la course aux records qui mettent en péril passagers et équipage.^{[3][9]}



Illustration d'*Une ville flottante* de Jules Verne.
Hetzel, Paris, 1870

Avec *Une ville flottante*, Verne fait donc du *Great Eastern* une première figure de « mégastructure maritime » réaliste : un navire réellement existant, mais romanesquement amplifié jusqu'à devenir un personnage à part entière.^{[2][9]} **Cette expérience du paquebot-monde prépare déjà les grandes inventions plus franchement imaginaires** que sont le *Nautilus* ou *L'île à hélice*, qui pousseront encore plus loin le fantasme d'un monde autonome flottant sur les mers.

Bien avant le Titanic et son naufrage, le *Great Eastern* est installé par Verne comme géant vulnérable tenu par une nature imprévisible, et face à laquelle l'orgueil humain n'a pas de prise.

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

LE NAUTILUS : PALAIS SOUS-MARIN ET MACHINE TOTALE

Au centre de *Vingt Mille Lieues sous les mers* (1869-1870), **le Nautilus apparaît comme une véritable mégastructure sous-marine**, conçue et commandée par le mystérieux capitaine Nemo.^{[10][11]} Long d'environ 70 mètres pour 8 mètres de largeur, déplaçant près de 1 500 tonnes, ce sous-marin en forme de cigare dépasse de très loin les possibilités techniques réelles de son époque.^{[12][13][11]} Propulsé et éclairé par l'électricité, qu'il tire de l'eau de mer, il peut parcourir près de 20 000 lieues, soit environ 80 000 kilomètres, en restant de longues périodes sous la surface sans dépendre d'aucun port ni d'aucune nation.^{[10][12][14]}

L'intérieur du Nautilus est décrit comme un véritable palais : bibliothèque richement fournie, salon orné de tableaux et de trésors issus d'épaves, salle à manger, orgue, cabines confortables, réserves de nourriture tirée de la mer.^{[10][15][11]} **Le sous-marin devient ainsi un monde clos et autosuffisant, à la fois laboratoire scientifique, musée, arsenal et lieu de vie** pour Nemo et son équipage.^{[10][16][17]}



De larges hublots permettent d'observer directement les fonds marins, transformant l'océan en spectacle permanent et faisant du navire une sorte d'observatoire mobile des profondeurs.^{[12][11]}

Sur le plan symbolique, **le Nautilus fonctionne comme une « machine totale »** : il offre à Nemo la possibilité de se retirer de la société, de refuser les nations et leurs conflits, tout en lui donnant une puissance de frappe considérable.^{[10][15][14]} Le vaisseau sert en effet à la fois d'abri et d'arme, notamment lorsque Nemo utilise son éperon d'acier pour éventrer des navires d'une « nation maudite », transformant la mégastructure technique en instrument de vengeance politique.^{[10][12][14][11]} **Le sous-marin incarne ainsi l'ambivalence du progrès : merveille d'ingénierie et promesse d'exploration pacifique des océans, il peut aussi devenir une forteresse isolée, coupée du monde, où s'enferme un homme brisé qui détourne la technique au service de sa haine.**^{[10][18]}

La mort de Nemo par suicide provoquant également l'explosion et la destruction de « L'île mystérieuse », sa base secrète de conception et de réparation, est de ce point vue un cadeau fait par Verne à Nemo de mourir avec le mystère entier de sa machine pour ne pas le partager avec le monde et le doter d'une technologie qui changera la physionomie des conflits.

Plus encore, mu non pas par du charbon mais des piles électriques, la révolution clairvoyante de Verne dans ce roman majeur, se conjugue avec le secret et le désespoir de Nemo qui cessera son combat.

Rappelons que le Nautilus est construit par des pièces venant du monde entier, assemblées dans l'atelier secret de l'île, pièces ne devant éveiller le soupçon de personne quant à leur destin final... Ingénierie secrète s'apparentant aux plus grands et actuels secrets d'Etat sur l'armement et les stratégies supportées, **le Nautilus s'érige ainsi comme point culminant de la machine totale au service d'un homme, sa cruauté, sa logique ou sa curiosité, qui en détient le droit de vie et de mort.**

Le Nautilus vu par Neuville et Riou

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

L'ÎLE À HÉLICE : LA CITÉ FLOTTANTE DES MILLIARDAIRES

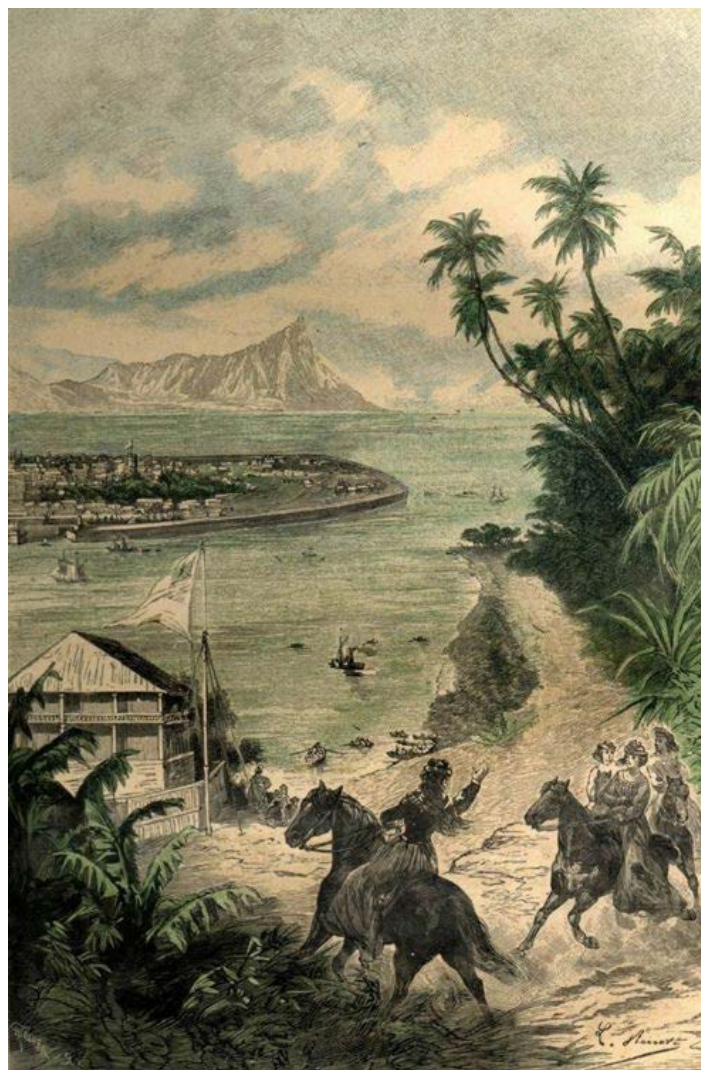
Paru en 1895, *L'île à hélice* met en scène Standard-Island, une île artificielle gigantesque qui se déplace à travers le Pacifique grâce à un système d'hélices et de moteurs puissants, entièrement dédiée au confort d'une élite de milliardaires, en vue de bénéficier à chaque époque de l'année du meilleur climat et d'échapper aux encombrements urbains.^{[19][20]} Le roman suit un quatuor de musiciens français qui, « invités » à donner des concerts, découvrent cette construction démesurée : une plate-forme flottante où ont été bâties avenues, jardins, villas, équipements de loisirs et une capitale significativement nommée Milliard City.^{[21][22][23]}

Verne prend soin de donner à Standard-Island des caractéristiques quasi techniques, qui en font une véritable mégastructure : l'île est composée de centaines de milliers de caissons métalliques assemblés, pour une surface d'environ vingt-sept kilomètres carrés, soit sept kilomètres de long sur cinq de large, avec un pourtour d'environ dix-huit kilomètres.^[23] Propulsée par l'énergie électrique et guidée par un poste de pilotage central, elle peut choisir ses routes, suivre les saisons les plus favorables et éviter les zones dangereuses, comme si une ville entière s'était affranchie des contraintes géographiques.^{[21][24][20]}



Sur le plan social et symbolique, Standard-Island est une utopie réalisée aujourd'hui dans une époque où les appendices de territoires au service des privilégiés se multiplient sur Terre... mais réservée aux ultra-riches : ses dix mille habitants sont presque tous des locataires milliardaires américains, vivant dans un luxe ostentatoire à l'écart du reste du monde.^{[21][23][25]}

Cette société de privilégiés, divisée en deux factions rivales (bâbordais et tribordais), finit par se déchirer au point de provoquer la destruction de l'île, littéralement déchirée par des ordres de navigation contradictoires.^{[23][26]} **Comme souvent chez Verne, la grande machine imaginaire est donc vouée à l'échec** : en faisant sombrer cette cité flottante, l'écrivain suggère que la mégastructure technique ne peut compenser les failles morales et politiques de ceux qui la gouvernent.^{[21][23]}



Illustrations tirées du roman de Jules Verne « *L'île à hélice* » (également publié sous le titre « *L'île flottante ou la Perle du Pacifique* », 1895), dessinée par Léon Benett.

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE



Juché sur le Nautilus, le capitaine Nemo calcule la latitude grâce à son sextant. Gravure d'après un dessin d'Alphonse de Neuville.

LA FONCTION SYMBOLIQUE DES GÉANTS DES MERS

Dans ces trois œuvres, Verne fait des grands navires et mégastructures maritimes des laboratoires où se concentre tout un monde social, politique et moral. Le Great Eastern d'Une ville flottante réunit sur un même paquebot des passagers de toutes classes, observés comme à la loupe durant la traversée ; Standard-Island, dans *L'île à hélice*, enferme au contraire une élite de milliardaires dans une cité flottante fermée, pendant que le Nautilus se réduit à la communauté réduite et rigoriste que Nemo s'est choisie.^{[2][3][19][12][23]} Chaque géant des mers devient ainsi un microcosme où Verne teste des formes de société : démocratique en miniature sur le paquebot, oligarchique sur l'île artificielle, quasi dictatorial dans le sous-marin.^{[3][9][21][23]}

Ces mégastructures marines incarnent aussi l'ambivalence du progrès technique au XIX siècle. Le Great Eastern et Standard-Island magnifient la puissance industrielle, la maîtrise de l'énergie et le rêve de vaincre les distances, mais leurs avaries et leur destruction rappellent les limites de cette démesure.^{[2][21][9][20]}

Le Nautilus, merveille d'ingénierie et d'autonomie, permet une exploration scientifique inédite tout en se transformant en arme de vengeance et en refuge obsessionnel, montrant comment la technique peut libérer l'homme ou l'enfermer dans ses propres passions.

^{[10][12][14][11]}

Enfin, ces géants des mers redessinent l'imaginaire maritime de Verne en transformant la mer en véritable espace architectural. Avec le Great Eastern, l'océan devient une route régulière pour une ville en marche ; avec le Nautilus, il se mue en domaine intérieur, presque domestiqué par le regard humain ; avec Standard-Island, la mer apparaît comme un territoire à coloniser par des villes mobiles.^{[2][19][12][27]} Pourtant, à chaque fois, la mer finit par rappeler sa puissance : tempêtes, cyclones, naufrages ou engloutissements montrent que, malgré les mégastructures, l'océan conserve son statut de force indomptable, cadre ultime de l'aventure mais aussi correctif aux illusions de toute-puissance technique.^{[2][3][21][26]}

NAVIGATION MARCHANDE ET DE LOISIR

Chez Verne, la navigation marchande et de loisir sert de cadre réaliste, de support de base, aux grands rêves techniques, mais aussi de contrepoint aux mégastructures imaginaires.

NAVIGATION MARCHANDE

Dans plusieurs romans, Verne met en scène de grands navires de commerce : bricks, goélettes, vapeurs transportant marchandises, passagers et parfois migrants, dans la lignée des vraies routes atlantiques du XIX siècle.^{[9][28]} Un capitaine de quinze ans montre par exemple un brick goélette engagé dans la chasse à la baleine, avec tout un fonctionnement de marine marchande (équipage, fret, hiérarchie), que Verne transforme en aventure après la disparition du capitaine.^{[9][29]} L'arrière-plan historique est celui de l'explosion du trafic transatlantique : le passage de la voile à la vapeur réduit peu à peu la traversée de près de deux mois à environ deux semaines, ce qui favorise l'essor des grandes compagnies et des paquebots de plus en plus vastes.^[30]

LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

NAVIGATION DE LOISIR

Verne insiste aussi sur la naissance d'une navigation de plaisance, réservée aux élites : le yacht Duncan, dans *Les Enfants du capitaine Grant*, est un navire privé rapide et confortable qui n'a pas de fonction marchande, mais sert de support à un tour du monde aventureux.^{[9][31]} Dans *Une ville flottante*, le **Great Eastern transporte des passagers en quête de confort et de prestige autant que de déplacement**, annonçant le paquebot de croisière où l'expérience à bord compte presque plus que la destination.^{[2][31][32]} Dans la vie de Verne lui-même, ses trois yachts successifs baptisés Saint-Michel incarnent cette navigation de loisir : l'écrivain y fait des croisières en Manche et en Atlantique, mêlant observation concrète de la mer et travail d'écriture.^{[33][34][35]}

ARTICULATION ENTRE COMMERCE, LOISIR ET IMAGINAIRE

Les paquebots transatlantiques et les cargos forment le socle réaliste : ils appartiennent à la marine marchande qui transporte à la fois fret et passagers, et dont Verne s'inspire pour ses décors et ses intrigues.^{[9][30]} Les yachts et « villes flottantes » prolongent ce modèle vers le loisir : **le navire n'est plus seulement un outil de travail, mais un lieu de confort, de sociabilité et de spectacle**, ce que Verne pousse à l'extrême avec le *Great Eastern* ou *Standard-Island*.^{[2][21][27]} Cette double base – commerce et loisir – lui permet de rendre crédibles ses mégastructures imaginaires (*Nautilus*, *île à hélice*), qui apparaissent alors comme l'aboutissement fantasmatique de tendances bien réelles de la navigation au XIX^e siècle.^{[10][19][12]}

RÔLE DU CLIMAT : LIMITE ET MOTEUR DU RÉCIT

Le climat joue un rôle décisif dans les récits maritimes de Verne, à la fois comme moteur d'action et comme révélateur des limites des grandes machines.

CLIMAT COMME MOTEUR DU RÉCIT

Tempêtes, brouillards, cyclones, calmes plats et courants structurent les péripéties : retardent les traversées, menacent les navires, forcent des détours ou des escales imprévues.^{[9][2]} Les orages atlantiques dans *Une ville flottante*, les tempêtes polaires chez le

capitaine Hatteras ou les typhons du Pacifique mettent en crise la navigation « rationnelle » et font basculer les romans dans l'aventure.^{[36][2][37]}

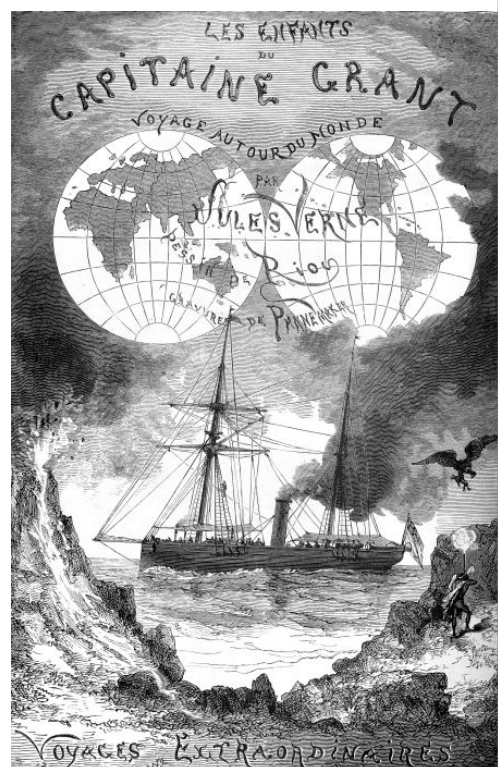
CLIMAT CONTRE MÉGASTRUCTURES

Verne insiste sur le fait que, malgré leur taille, les grands navires restent vulnérables au climat : le *Great Eastern* subit coups de vent, houle croisée et cyclones qui rappellent la fragilité de la « ville flottante » face à l'océan.^{[2][3]} *Standard-Island*, dans *L'île à hélice*, doit sans cesse composer avec les saisons, les vents dominants et les zones de cyclones, **preuve qu'une cité flottante ne peut ignorer les régimes climatiques du Pacifique**.^[21]^{[19][20]} Même le *Nautilus*, pourtant maître des profondeurs, est obligé de tenir compte des glaces polaires, des dérivées de banquise et des tempêtes de surface, montrant que la technique ne supprime pas la contrainte climatique, elle la contourne seulement.^{[10][36][14]}

CLIMAT, GÉOGRAPHIE ET IMAGINAIRE

Le climat permet à Verne de différencier les « mers du monde » : zones tropicales calmes ou cycloniques, mers froides riches en glaces, latitudes tempérées plus fréquentées par la navigation marchande.^{[36][30][35]} **Il sert aussi de cadre aux réflexions scientifiques intégrées au récit** : explications sur les alizés, les moussons, les courants (comme le Gulf Stream), les variations de température et leurs effets sur la vie marine.^{[14][11]} En arrière-plan, ces descriptions climatiques soulignent que **la mer reste un milieu fondamentalement instable** : quelle que soit la taille du navire ou de la mégastructure, l'homme demeure exposé à des forces atmosphériques qui dépassent sa maîtrise.^{[2][21][37]}

Illustration
d'Édouard Riou.



LES GRANDS NAVIRES ET MÉGASTRUCTURES MARITIMES CHEZ JULES VERNE

CONCLUSION : LA MER, LES MACHINES ET L'AVENTURE

À travers ces trois grandes œuvres – *Une ville flottante*, *Vingt Mille Lieues sous les mers* et *L'Île à hélice* – Jules Verne construit une géographie imaginaire où les grands navires et les mégastructures maritimes incarnent à la fois le rêve et l'inquiétude du XIX^e siècle face au progrès technique. Ces géants des mers sont des microcosmes où se rejoue perpétuellement le conflit entre l'ambition humaine et les forces indomptables de la nature. Chez Verne, la mer ne sera jamais complètement domptée : elle reste le lieu de l'aventure, du risque et de la révélation des failles humaines. C'est pourquoi ces mégastructures, si impressionnantes soient-elles, ne sont jamais des mondes fermés ou parfaits. Le *Great Eastern* subit tempêtes et accidents, le *Nautilus* porte en lui la vengeance et la folie de son maître, *Standard-Island* se déchire et sombre.

La technique vernienne n'est donc jamais triomphante : elle est interrogée, mise à l'épreuve, finalement subordonnée à une vision plus sage où l'océan demeure le grand témoin de l'hubris humaine et le garant ultime de l'équilibre du monde.

Enfin, et pour finir, n'oublions pas la mythologie marine, monstres, sirènes et autres chimères. Verne, quoique rationaliste, n'oublie jamais le mystère non percé des profondeurs extrêmes. Dans son petit roman un peu oublié « Les aventures de Jean Marie Cabidoulin maître tonnelier à Brest »^[38], Verne met en scène un tonnelier superstitieux qui ne veut plus embarquer sur un baleinier ayant le pressentiment de la destruction du bateau s'il le faisait. Devant remplacer un autre tonnelier malade, il doit pour tant s'exécuter, et le bateau finit écrasé sur les glaces des pôles, lui donnant ainsi raison ! Seul le lecteur saura que le fautif en est le *Nautilus* qui devait réaliser en urgence une remontée en surface, percutant le bateau de Cabidoulin...

Références

[1] Contexte historique du XIX^e siècle : développement du commerce mondial, colonisation européenne, avancées techniques en navigation. Histoire générale de la navigation et du transport maritime, diverses sources.

[2] Verne, J. (1871). *Une ville flottante*. Paris : Éditions Hetzel.

[3] Analyse détaillée du *Great Eastern* et de son rôle microcosme social dans *Une ville flottante*.

[4] Wikipédia (2004). « Une ville flottante ». Consulté le 23 décembre 2025.

[5] Wikipédia (2005). « SS *Great Eastern* ». Consulté le 23 décembre 2025.

[6] Specifications du *Great Eastern*, paquebot réel lancé en 1858.

[7] Caractéristiques techniques du *Great Eastern* : longueur, largeur, capacité de passagers.

[8] Descriptions textuelles de Verne du paquebot comme « monde en réduction ».

[9] Analyse de la navigation marchande chez Jules Verne. Bateaux et aventures maritimes chez Jules Verne (blog de Dasola, 2024).

[10] Verne, J. (1869-1870). *Vingt Mille Lieues sous les mers*. Paris : Éditions Hetzel.

[11] Wikipédia (2005). « *Nautilus* (Jules Verne) ». Consulté le 23 décembre 2025.

[12] Description technique du *Nautilus* : dimensions, propulsion électrique, autonomie.

[13] Specifications du *Nautilus* dans le texte de Verne.

[14] Analyse symbolique du *Nautilus* comme « machine totale » et arme de vengeance.

[15] Description de l'intérieur du *Nautilus* : bibliothèque, salon, équipements.

[16] Statut du *Nautilus* comme laboratoire scientifique et refuge.

[17] Rôle des hublots et de l'observation marine.

[18] Ambivalence morale du *Nautilus* dans *Vingt Mille Lieues sous les mers*.

[19] Verne, J. (1895). *L'Île à hélice*. Paris : Éditions Hetzel.

[20] Wikipédia (2004). « *L'Île à hélice* ». Consulté le 23 décembre 2025.

[21] Analyse de *Standard-Island* comme cité flottante de milliardaires. *L'Île à hélice*, de l'imaginaire vernien à la conquête des océans (revue *Análisis cualitativa*, 2002).

[22] Description de *Standard-Island* et *Milliard City* dans le roman.

[23] Sociogramme de la richesse et structure sociale dans *L'Île à hélice*. Chapitre 19, ENS Éditions (2019).

[24] Caractéristiques techniques de *Standard-Island* : caissons métalliques, dimensions, propulsion.

[25] Composition sociale et mode de vie des habitants de *Standard-Island*.

[26] Destruction finale de *L'Île à hélice* et symbolique de l'échec.

[27] « Cités flottantes ou immergées : les villes rêvées de la littérature » (journal *Autogéographie et environnement*, OpenEdition).

[28] Utilisation de navires dans les aventures de Jules Verne (blog de Dasola, 2024).

[29] Verne, J. (1878). *Un capitaine de quinze ans*. Paris : Éditions Hetzel.

[30] Histoire des paquebots transatlantiques et du commerce maritime du XIX^e siècle. Les paquebots transatlantiques (site *Historia Asia*, 2024).

[31] Rôle du yacht *Duncan* dans *Les Enfants du capitaine Grant*.

[32] Verne, J. (1867-1868). *Les Enfants du capitaine Grant*. Paris : Éditions Hetzel.

[33] Les yachts *Saint-Michel* de Jules Verne et leur rôle autobiographique. *Les Saint-Michel : des bateaux au service de l'imagination de Jules Verne* (Bateaux.com, 2024).

[34] Croisières et observations maritimes de Jules Verne à bord de ses navires.

[35] Lien entre navigation personnelle et travail littéraire chez Jules Verne. *Jules Verne et la mer* (blog personnel, 2019).

[36] Les voyages polaires de Jules Verne et le rôle du climat. Les voyages polaires de Jules Verne (journal *Cybergéo*, OpenEdition).

[37] Tempêtes et cyclones comme éléments structurants des récits maritimes.

[38] Les aventures de Jean Marie Cabidoulin maître tonnelier à Brest, 1901

DU MINOTAURE À LA BUFFLONNE LES BOVINS DE LA MÉDITERRANÉE



Fresque du taureau et de l'acrobate de Cnossos, Musée du Louvre, J.P. Dalbéra

BIEN QUE L'ÉLEVAGE DES BOVINS SOIT PLUS LIMITÉ QUE CELUI DES CHÈVRES ET DES MOUTONS DANS LES PAYS DE LA MÉDITERRANÉE, LES BOVINS SONT PRÉSENTS DEPUIS 10 000 ANS. LAIT DE VACHE OU DE BUFFLONNE, VACHES ET BŒUFS POUR LA VIANDE, POUR LE LABOUR OU LE TRANSPORT, IMPORTANCE DU TAUREAU DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF, DEPUIS LE NÉOLITHIQUE OU L'ANTIQUITÉ, LES BOVINS ONT TOUJOURS ÉTÉ TRÈS PRÉSENTS DANS LA VIE SOCIALE ET LES REPRÉSENTATIONS SYMBOLIQUES DES MÉDITERRANÉENS.

LA DOMESTICATION

On a longtemps pensé que la vache est née de la domestication, au néolithique, de l'aurochs européen ou urus (*Bos primigenius*). Ce grand bovidé sauvage largement répandu depuis l'Europe occidentale jusqu'au Proche-Orient et au sous-continent indien, comme en Afrique du Nord depuis deux millions d'années, a été exterminé : la dernière femelle a disparu en 1627 en Pologne. De taille imposante, il présentait un fort dimorphisme sexuel, des cornes longues et recourbées, et une grande capacité d'adaptation à des environnements variés, allant des steppes ouvertes aux zones boisées et humides. Les aurochs actuels sont nés, au milieu du 20^e siècle, de croisements de vaches domestiques qui ressemblaient à l'idée qu'on se faisait de l'aurochs.

Puis la paléogénétique a permis de déterminer que les vaches actuelles ne sont originaires ni de la domestication de l'aurochs européen ni du zébu de la basse vallée de l'Indus, mais de l'aurochs du Proche Orient. Le berceau des bovins domestiqués est situé en Anatolie vers - 8500 et en Syrie (vallée de l'Euphrate) vers - 7500 et - 7000. À cette époque, la taille des aurochs mâles de la région a diminué, les animaux semblent avoir été moins agressifs, tandis qu'en Europe, ces animaux sauvages étaient plus grands et dangereux, animaux de prestige pour la chasse. C'est probablement pourquoi il a été plus simple de domestiquer les aurochs du Levant.

DU MINOTAURE À LA BUFFLONNE LES BOVINS DE LA MÉDITERRANÉE

Au fil du temps et des lieux, une forte diversité génétique a permis des races locales qui se sont développées dans chaque région, adaptées au climat, aux objectifs économiques (labour, transport, race à viande ou à lait) avant que d'autres impératifs économiques ne réduisent cette diversité à quelques races phares pour des objectifs plus restreints (viande ou lait).

Les bovins se sont diffusés de la Méditerranée orientale à la Méditerranée occidentale par mer et par terre sur les mêmes itinéraires que les céréales et légumineuses, en longeant les côtes, de l'Anatolie, la mer Égée et la Grèce à l'Espagne, via l'Italie et la Côte d'Azur et du Languedoc.

Leur progression a été plus lente que celle des moutons et des chèvres : l'élevage des bovins est plus contraignant. Il nécessite de grands pâturages, des ressources en eau plus importantes et plus de monde pour s'en occuper.

Mais, à partir du 3^e millénaire avant notre ère, bœufs et vaches sont attelés, pour le labour ou pour le transport de chariots, ce qui facilite l'intensification des cultures et leur extension. Leur peau est tannée, leurs cornes sont utilisées pour la fabrication d'outils.



Pendant longtemps, les bovins ont eu un rôle économique plus important que pour l'alimentation. Posséder des bovins est devenu un capital indicateur de richesse, signe de différenciation sociale.

LE BUFFLE

Les bovins actuels (Boss taurus) ne sont pas les seuls mammifères de la famille des bovins en Méditerranée. Le buffle domestique méditerranéen ou buffle du Levant (*Bubalus bubalis*) y est aussi présent depuis 4 à 5000 ans. Il est originaire d'Asie, où il a été domestiqué en Inde, il y a environ 6300 ans. Habitué des zones humides, il est attesté en Perse et Mésopotamie à l'âge de Bronze, mais absent d'Égypte avant la conquête arabe. Il aurait été introduit en Italie et dans les Balkans entre le 7^e et le 11^e siècle.

Le buffle est bien adapté aux zones marécageuses d'Italie du Sud, et en particulier à la Campanie. La bufflonne produit un lait riche en matières grasses, idéal pour fabriquer la mozzarella di bufala campana (AOP).



REPRÉSENTATIONS SYMBOLIQUES

Dans l'imaginaire des peuples de la Méditerranée, le taureau est symbole de force physique, de fertilité et de puissance sexuelle. Il peut également être considéré comme une incarnation terrestre d'une divinité.

On retrouve donc des gravures rupestres d'aurochs ou de taureaux dès la préhistoire dans les grottes de Lascaux ou d'Altamira en Espagne ou dans la Vallée des Merveilles.

En Mésopotamie, entre 3500 et 600 avant notre ère, des taureaux ailés, parfois de plus de 4 m de haut, gardent ziggourats et palais. Ces créatures hybrides et bienveillantes, corps de taureau, ailes d'oiseaux et tête humaine, sont chargées de protéger les palais des forces maléfiques.

DU MINOTAURE À LA BUFFLONNE LES BOVINS DE LA MÉDITERRANÉE

En Crète, vers 2000/1400 avant notre ère, on voue un véritable culte au taureau. Dans le palais de Knossos, des fresques représentent des scènes de tauromachie. Ces jeux du cirque sont probablement rituels.

Le mythe du Minotaure (le taureau de Minos) est une autre manifestation de cet imaginaire fertile et plus ou moins religieux, centré sur le taureau. À l'origine, Poséidon a permis à Minos de devenir roi en échange d'un taureau blanc offert au dieu. Minos sacrifie une autre bête et, pour se venger, le dieu rend Pasiphaé, la femme de Minos, amoureuse du taureau. Le fruit de cette union est le minotaure, moitié homme, moitié taureau. Il est enfermé dans un labyrinthe construit par Dédale sur l'île de Crète, et se nourrit de chair humaine à l'occasion de sacrifices annuels de jeunes Athéniens. Thésée, héros athénien, tue le minotaure avec l'aide d'Ariane, fille de Minos, qui lui donne une pelote de fil pour sortir du labyrinthe.

Ce mythe grec très connu, fait référence au labyrinthe palais de Knossos, au parcours initiatique, aux pulsions instinctives et à la bestialité humaine, au pouvoir royal, etc. L'histoire est régulièrement reprise dans la statuaire et la céramique grecque. Zeus se métamorphose lui-même en taureau blanc pour séduire Europe, une princesse phénicienne.

En Égypte pharaonique, le taureau est un animal



Apis, musée du Louvre

sacré, incarnation vivante de la puissance divine sur terre (le ba), et on lui attribue force, fertilité et pouvoir sexuel. Il est vénéré, sous diverses formes et noms dans plusieurs sanctuaires. Le plus célèbre est le taureau-dieu Apis, incarnation du dieu Ptah à Memphis, symbolisant la force, la fertilité et l'éternité.

Dans la Bible, pendant l'Exode des Hébreux qui fuient l'Égypte vers la terre promise, Aaron, le frère de Moïse, construit un veau d'or que les Hébreux vénèrent, à l'image des dieux taureaux, Apis l'Égyptien ou Bal le cananéen. Moïse, quand il descend du Sinaï, brise les tables de la loi, de rage devant cette idole.



Corrida à Arles, 2009 - Jean-François Le Falher

Pendant l'Empire romain, le taureau, symbole de la force vitale ou de la régénération cosmique, est associé à la virilité, la fertilité et la victoire sur la mort, dans les cultes orientaux de la divinité solaire perse, Mithra (tauroctonie) et les mystères de la déesse mère phrygienne de la nature, Cybèle (taurobole). On retrouve encore, en France et dans de nombreux autres pays de l'Empire romain, des sortes d'autel en plein air appelés tauroboles, où l'on pratiquait le culte du taureau qui était sacrifié sur cet autel et son sang servait à purifier et régénérer les fidèles.

La tauromachie serait-elle une survivance plus moderne de cette vision fantasmée du taureau et des pratiques rituelles méditerranéennes de l'Antiquité ?

DU MINOTAURE À LA BUFFLONNE LES BOVINS DE LA MÉDITERRANÉE

L'histoire semble commencer aux sauts de taureau de Knossos, en Crète et des jeux du cirque à Rome. Puis l'évolution se concentre en Espagne où les nobles castillans combattent le taureau à cheval à partir de la Reconquista : un moyen de montrer sa force et sa virilité face à une bête réputée dangereuse et virile ?

La tauromachie se professionnalise et se codifie à partir du 18^e siècle et s'exporte en Occitanie et en Provence au 19^e siècle. Les courses de vachettes semblent une version édulcorée de la confrontation de l'homme viril et du taureau. Les toreros ou femmes toreros sont rares dans ce milieu très codifié.

Désormais, la contestation de la corrida s'est généralisée au nom de la protection animale et les arguments de protection des traditions culturelles populaires semblent moins audibles en Espagne comme en France.

DES BOVINS EN CUISINE

Avant l'invention du tracteur, les bovins sont des animaux de trait, utilisés pour tirer les charrues et les charrettes. **La viande des animaux de trait réformés est jugée trop dure pour être consommée** et les élevages intensifs de bœufs à viande se développent seulement à partir du 18^e siècle dans les pays de la Méditerranée, plus tardivement qu'en Europe du Nord. Pendant longtemps, dans le Bassin Méditerranéen, agneau, chevreau, cochon (sauf chez les juifs et les musulmans),



Brune de l'Atlas tunisienne

gibier et volailles sont les seules viandes consommées. Les bovins ne font pas partie des recettes gastronomiques de la cuisine romaine antique. On trouve des recettes médiévales à base de veau ou de bœuf, dans les livres de cuisine arabe ou européenne, mais elles sont très minoritaires par rapport aux autres viandes de boucherie. La gastronomie italienne du 16^e siècle met à la mode les préparations à base de veau, de bœuf, la cuisine des abats. Rappelons que le **beefsteak** (tranche de bœuf), comme son nom l'indique, est d'origine britannique et apparaît au 17^e siècle.

Actuellement, l'élevage bovin industriel est surtout développé en France, Espagne, Italie et Turquie, mais il existe des races locales rustiques dans des élevages traditionnels de la plupart des pays méditerranéens. Ces races locales sont parfois menacées de disparition au profit des races laitières ou à viande les plus productives.

En raison du climat méditerranéen, **la production de fromage est traditionnellement et majoritairement à base de lait de chèvre et de brebis dans la plupart des pays méditerranéens**. Feta grecque, roquefort français, pecorino italien, manchego espagnol, halloumi chypriote ont acquis une audience internationale. Le yaourt, originaire des peuples turcophones d'Asie centrale, est traditionnellement préparé à base de lait de chèvre ou de brebis. Le lait et le fromage de vache, comme la crème fraîche, ne sont donc pas dominant dans la cuisine méditerranéenne. En France, le pays aux mille fromages, les fromages sont majoritairement au lait de vache. Mais la mozzarella italienne, traditionnellement au lait de bufflonne, est actuellement fabriquée à 90 % au lait de vache et le parmesan, célèbre depuis le Moyen Âge, est aussi un fromage au lait de vache.

Les pays de la Méditerranée ont abandonné la symbolique sexuelle du taureau mais ils ont modifié leurs habitudes culinaires et la place de la viande de bœuf et du fromage de vache augmente, au détriment de la santé des consommateurs.

NÉE LE 9 AVRIL 1977, MARINE JAOUEN EST UNE ARCHÉOLOGUE SOUS-MARINE FRANÇAISE, SPÉCIALISTE RECONNUE DE L'ARCHÉOLOGIE NAVALE MODERNE ET DU CABOTAGE MÉDITERRANÉEN AU XVIII SIÈCLE.

Dès la fin des années 1990, elle multiplie les chantiers subaquatiques, du Bronze à l'époque moderne, avant de réussir le concours d'adjointe technique et de travailler au Louvre, puis au MUCEM, ce qui lui donne une connaissance fine des collections et des enjeux muséographiques.

Formée à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne en archéologie navale, elle s'inscrit, en 2019, en thèse à l'Université Bretagne Sud, sur une « archéologie du cabotage lointain en Europe au milieu du XVIII siècle » à partir de l'exemple de la Jeanne-Elisabeth, navire de commerce suédois naufragé en 1755 au large du Languedoc, chargé notamment de 24.360 piastres d'argent espagnoles entre Cadix et Marseille.

Co-responsable de la fouille de 2012 à 2019, elle en fait un véritable laboratoire pour l'histoire de l'architecture navale baltique, des circulations monétaires et des cultures matérielles européennes du XVIII siècle.

Depuis 2007, elle exerce sa recherche en archéologie au Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM), où elle est chargée d'expertises, de fouilles et de l'alimentation de la carte archéologique nationale.



*Marine Jaouen, archéologue maritime au Drassm.
Photo : ©Drassm*

Production scientifique abondante, conférencière régulière dans des séminaires universitaires, colloques, journées d'étude, en France, à l'étranger, tutrices de masters, jurée de prix de film archéologique, agente assermentée pour la protection du patrimoine immergé, elle intervient également sur des études d'impact (câble de télécommunication BlueRaman, parc éolien de Saint-Nazaire), montrant une capacité à inscrire l'archéologie sous-marine dans les enjeux contemporains d'aménagement du littoral et des fonds marins.

Marine Jaouen incarne une figure de chercheuse-praticienne engagée : à la fois sur les chantiers, dans les laboratoires, dans les salles de cours et dans les musées, au service d'une archéologie maritime exigeante et accessible.



LUC LONG SUIT DES ÉTUDES EN HISTOIRE DE L'ART ET D'ARCHÉOLOGIE À L'UNIVERSITÉ D'AIX-EN-PROVENCE. IL REJOINT LE DRASSM EN 1979, OÙ IL MÈNE UNE CARRIÈRE DE PIONNIER, ALLIANT FOUILLES SOUS-MARINES, DÉVELOPPEMENT DE LA PHOTOGRAMMÉTRIE, USAGE DE ROBOTS ET SOUS-MARINS JUSQU'À 700 M DE PROFONDEUR.

Reçu major au concours de conservateur du patrimoine en 1981, il se spécialise très tôt dans l'étude des épaves antiques méditerranéennes.

Après avoir été directeur adjoint de service au DRASSM entre 1995 et 1999, il est nommé conservateur en chef du patrimoine, avec la responsabilité scientifique du littoral de la région SUD PACA.

Chercheur rattaché au CNRS (UMR 5140, Université Paul-Valéry Montpellier III), il est également enseignant en archéologie sous-marine à Nîmes et Montpellier.

Connu comme « l'homme aux 220 épaves », il a dirigé l'expertise et la fouille de plusieurs centaines de gisements.

Il s'est fait mondialement connaître par la découverte du chaland Arles-Rhône 3, en 2004 et du buste de Jules César, mis au jour dans le Rhône en 2007.



Luc Long le 6 octobre 2009 avec une tête de Neptune retrouvée dans le Rhône à Arles © (GERARD JULIEN AFP/Archives)

Auteur de près de 300 articles et commissaire de grandes expositions comme « César, le Rhône pour mémoire », il contribue activement à la valorisation du patrimoine subaquatique, notamment en Camargue et à Arles, où ses travaux ont inspiré l'agrandissement du musée d'Arles antique.

Il conduit depuis plus de trente ans la carte archéologique des épaves de Camargue et du Rhône, mettant en évidence le rôle d'Arles comme port fluvio-maritime de premier plan.

Il a participé au musée d'archéologie maritime des Saintes-Maries-de-la-Mer.

Médaillé de la ville d'Arles, citoyen d'honneur des Saintes-Maries-de-la-Mer et membre de l'Académie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille, il incarne une figure majeure de l'archéologie sous-marine française contemporaine.

Luc Long recevant le Mérite maritime par Michel Goury à La Navale. Photo : ©La Navale



LE MÉRITE MARITIME EST UN ORDRE HONORIFIQUE FRANÇAIS QUI RÉCOMPENSE LA VALEUR PROFESSIONNELLE DES MARINS ET LE MÉRITE DE TOUTES LES PERSONNES AYANT RENDU DES SERVICES PARTICULIERS AU DÉVELOPPEMENT ET AU RAYONNEMENT DES ACTIVITÉS MARITIMES.

IL CONSTITUE AUJOURD'HUI LA GRANDE DISTINCTION CIVILE DE RÉFÉRENCE POUR LE MONDE DE LA MER, AUX CÔTÉS DE LA LÉGION D'HONNEUR ET DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE.



Médaille du Mérite Maritime Chevalier.

ORIGINE ET FINALITÉ

L'Ordre du Mérite maritime est institué par la loi du 9 février 1930 pour distinguer les marins et citoyens œuvrant pour la marine marchande, les ports, les pêches et les sports nautiques.

Le décret du 17 janvier 2002, modifié en 2021, précise que l'ordre récompense la valeur professionnelle des marins et le mérite des femmes et des hommes contribuant au développement et au rayonnement de l'ensemble des activités maritimes.

DOMAINES D'ACTIVITÉ CONCERNÉS

Le champ couvre la marine marchande, la pêche, les cultures marines, la plaisance, les sports nautiques, les activités portuaires, la construction navale, les services de transport maritime et logistique, la défense et le sauvetage en mer.

Sont aussi concernés l'environnement littoral et marin, la recherche et l'enseignement maritimes, la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime, le tourisme maritime et la diplomatie maritime.

GRADES, CONDITIONS ET BÉNÉFICIAIRES

L'ordre comprend trois grades : chevalier, officier et commandeur, avec des conditions de durée de services et de mérites nouveaux à chaque promotion, pouvant être abrégées en cas d'actes d'héroïsme ou de dévouement en mer.

Les décorations sont réparties en trois contingents :

A : personnel navigant civil (commerce, pêche, plaisance), sauveteurs en mer, acteurs des sports nautiques.

B : personnel militaire relevant du ministère des armées.

C : autres personnes œuvrant pour les activités maritimes (industries, élus, associations, recherche, culture, etc.).

INSIGNE ET SYMBOLIQUE

L'insigne reprend des symboles marins : une étoile en forme de rose des vents à seize branches avec une ancre centrale, les branches principales émaillées de blanc.

L'envers porte l'effigie de la République française avec la mention « République française » sur fond d'émail bleu et le revers les mots « Mérite maritime » avec la mention « Marine marchande », l'ensemble suspendu à un ruban bleu outremer bordé de liserés verts (avec rosette pour les officiers).

RÔLE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

La Fédération nationale du Mérite maritime et de la Médaille d'Honneur des marins, créée en 1954, veille au prestige de l'ordre et de la médaille d'honneur, et regroupe aujourd'hui plusieurs milliers d'adhérents en 21 sections régionales.

Elle entretient des liens entre les titulaires, soutient les adhérents en difficulté, encourage les jeunes, contribue à la sauvegarde du patrimoine maritime et accompagne les candidatures et promotions dans l'ordre.

PARTENARIAT IMERTIUM ET L'INSTITUT OCÉANOGRAPHIQUE DE MONACO



NOUS SOMMES FIERS DE VOUS ANNONCER QUE L'INSTITUT OCÉANOGRAPHIQUE DE MONACO, FONDATION ALBERT IER, PRINCE DE MONACO ET IMERTIUM ONT SIGNÉ UN PARTENARIAT CULTUREL.

Ce partenariat vise à sensibiliser et valoriser le patrimoine maritime en Méditerranée, avec un lien fort et des échanges entre Monaco et Marseille.

IMERTIUM centre culturel immersif, est un projet ambitieux, pédagogique, scientifique, touristique, dédié au patrimoine maritime en Méditerranée, dont le fil conducteur est le génie humain.

Porté par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), il place l'intérêt général au cœur de sa mission et permet aux citoyen(nes), entreprises, associations, collectivités d'être associés coopérateur.

Situé sur le mythique Rocher de Monaco, le Musée océanographique de Monaco, fondé par le prince Albert Ier, sensibilise depuis 1910 des visiteurs du monde entier.

Au-delà de son architecture remarquable, il se distingue par son aquarium de renommée mondiale, ses expositions événements alliant l'Art et la Science.

Lieu de culture et de dialogue, le Musée océanographique accueille aussi bien le grand public que des scientifiques, des chefs d'État et de gouvernement, ainsi que des acteurs du secteur privé, offrant un cadre privilégié d'échanges et de réflexion autour des grands enjeux liés à l'océan.

Depuis mars 2025, il braque les projecteurs sur la Méditerranée avec son exposition immersive « Méditerranée 2050 », conçue pour éveiller les consciences et inspirer l'action.

Une coopération riche de sens pour éveiller les consciences et partager des savoirs autour de la Méditerranée.

© Photo : Institut océanographique de Monaco

QUELLE EST L'ORIGINE DE LA DAUBE DE BOEUF ?

La Daube de boeuf est une recette originaire de Provence composée de bœuf mariné dans du vin rouge, de carottes et d'aromates. Originellement cuite dans une daubière*, la daube est un plat traditionnel et emblématique de cette région. Autrefois on plaçait la daubière dans un nid de braise et l'on recouvrait de cendres. Ainsi le plat mijotait toute la nuit.

LES ORIGINES EXACTES DE LA DAUBE DE BOEUF À LA PROVENÇALE SONT QUELQUE PEU OBSCURES...

En fait, les grands plats traditionnels ont toujours plusieurs histoires et ils naissent rarement du néant sur une idée de génie.

Leur histoire est le plus souvent une suite d'évolutions et de hasards qui finissent par être codifiés dans une première recette par un cuisinier au 18e ou 19e siècle.

En vérité, la daube n'échappe pas à cette règle. En effet, la plupart des historiens de la gastronomie s'accordent qu'elle est née au bord des routes et des canaux provençaux au 19e siècle.

A première vue, les rouliers ou charretiers (les ancêtres des routiers d'aujourd'hui) assuraient un trafic de marchandises alimentaires ou non. Ils partaient depuis les villages de la Haute-Provence jusqu'aux grandes villes comme Aix ou Marseille.

De même, les mariniers qui traînaient avec leurs chevaux les lourdes péniches sur les canaux près d'Arles, devaient s'alimenter avec des plats qui « tiennent au corps ».

BOEUF, VIN, AROMATES

Ces hommes solides et de bon appétit raffolaient de plats roboratifs arrosés d'un bon vin rouge local. Notamment un ragoût de bœuf localement appelé « daube », plat de pauvre qui était cependant un vrai festin pour ces gens des campagnes qui ne mangeaient du bœuf que lors des grandes occasions.

En effet, ces voyages étaient appréciés pour le changement apporté aux routines alimentaires de leur quotidien.

Par conséquent, le génie des cuisiniers fut de mettre en place une technique permettant d'élaborer un plat goûteux avec des matières premières de qualité médiocre (« l'adobo » en provençal contient l'idée d'une préparation qui améliore).

C'est ainsi qu'au 19e siècle en Provence, et ce jusqu'à que les moteurs remplacent les chevaux, chaque relais de poste, chaque auberge gardait une marmite de daube au chaud. Effectivement, pour nourrir à discrétion ces voyageurs affamés.

LES VARIANTES DE LA DAUBE DE BŒUF

Au fil du temps, la daube de bœuf à la provençale a donné naissance à de nombreuses variantes, chacune reflétant les goûts et les traditions d'une région ou d'un cuisinier.

La daube de sanglier : Le sanglier, une viande plus sauvage, apporte une saveur plus prononcée à la daube.

La daube de chevreuil : Cette variante plus raffinée est souvent servie lors de grandes occasions.

La daube végétarienne : Pour les végétariens, il existe des versions à base de légumes, de tofu ou de seitan.

La daube rapide : Pour les plus pressés, il est possible de préparer une daube en cocotte-minute ou à la mijoteuse.



Véritable daubière en terre cuite
© Magali Ancenay

DAUBE DE BŒUF À LA PROVENÇALE

PAR MAGALI ANCENAY



IL N'Y A QU'UNE SEULE DAUBE, ELLE EST FORCÉMENT DE BŒUF ET OBLIGATOIREMENT PROVENÇALE, QU'ON SE LE DISE !

LA DAUBE DE BŒUF EST À L'ORIGINE UN PLAT DE PAUVRE. CUISINÉ À PARTIR DE BAS MORCEAUX, C'EST UN FESTIN POUR CEUX QUI NE MANGEAIENT ALORS PAS SOUVENT DE VIANDE. UNE BELLE HISTOIRE ET UNE RECETTE QUI APPRÉCIE LES GRANDS VINS PUISSANTS DU SUD.

COMME BEAUCOUP DE PLATS TRADITIONNELS, ELLE S'EST TRANSMISE DE GÉNÉRATION EN GÉNÉRATION.



QUANTITÉ

Pour 6 personnes



PRÉPARATION

30 mn



CUISSON

4 à 6h



©Photo : Magali Ancenay - www.quatresaisonsaujardin.com

INGRÉDIENTS

Ingrédients pour la marinade :

1 kg de paleron, ou gîte, ou joue de bœuf, ou jarret de bœuf
1 carotte
1 oignon
2 gousses d'ail

1 bouteille de bon vin rouge (corsé de préférence)
5 clous de girofle
thym
2 feuilles de laurier
2 morceaux d'écorce d'orange
sel et poivre

Ingrédients pour la cuisson de la daube :

3 carottes
2 oignons
1 tranche de poitrine salée et découpée
80 g d'olives noirs dénoyautées
1 cuill. à soupe de concentré de tomates
1 cuill. à soupe de farine
huile d'olive
sel et poivre

PRÉPARATION

Préparation de la marinade :

La veille au soir, mettre le paleron coupé en morceaux dans un grand saladier. Ajouter un oignon coupé en 4 piqué de clous de girofle. Mettre la carotte coupée en tronçons puis les gousses d'ail en chemise légèrement aplaties avec le plat d'un couteau. Ajouter le thym, les feuilles de laurier et les écorces d'orange. Assaisonner de sel et de poivre. Verser le vin rouge à hauteur. Recouvrir de film alimentaire et laisser reposer toute une nuit au réfrigérateur.

Cuisson de la daube :

1 - Le lendemain, égoutter les morceaux de viande à l'aide d'une écumoire et les disposer sur du papier absorbant. Réserver la marinade.

2 - Dans une cocotte, faire chauffer l'huile d'olive puis faire suer les 2 oignons restants hachés finement.

3 - Ajouter la poitrine salée détaillée en lardons et faire revenir 2 à 3 minutes.

4 - Saisir les morceaux de paleron de chaque côté.

5 - Verser en pluie la farine et remuer à l'aide d'une cuillère en bois.

6 - Incorporer le concentré de tomates, assaisonner de sel et de poivre puis mélanger de nouveau.

7 - Filtrer et verser la marinade, couvrir la cocotte et laisser mijoter sur feu doux pendant 4 à 6h.

8 - A mi-cuisson, ajouter les carottes coupées en fines rondelles et les olives noires.

Veiller tout au long de la cuisson à ce que la sauce ne s'évapore pas complètement.

Servir avec des pommes de terre vapeur ou des pâtes.

Bon appétit !

La daube de bœuf à la provençale est bien plus qu'un simple plat. C'est un héritage culinaire qui se transmet de génération en génération, un voyage gustatif à travers les saveurs de la Provence.

IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

UNE TRAVERSÉE AU COEUR DE L'INGÉNIOSITÉ MARITIME



SE RASSEMBLER



S'ÉMERVEILLER



EXPLORER

UN FUTUR LIEU POUR PLONGER AU COEUR DU PATRIMOINE MARITIME

D'une surface globale de **5000 m²** d'exploration dans l'univers maritime méditerranéen dont 3600m² de parcours culturel et d'expérimentation et 1400m² de découvertes scientifiques et techniques.

Un véritable centre culturel d'immersion où la mer Méditerranée se raconte et se vit à travers ses patrimoines, ses cultures et ses savoirs.

Ici, l'expérience passe par la découverte et l'expérimentation :

- Un parcours de visite immersif mettant en scène l'ingéniosité maritime Méditerranéenne à travers des collections remarquables
- Un lieu de découvertes et d'expérimentations pour le public jeune avec des ateliers pédagogiques
- Des expositions permanentes et temporaires

UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET PROFESSIONNEL

IMERTIUM est aussi un espace de réflexion et d'innovation, pensé pour les chercheurs, les entreprises :

- Une offre conférence de **1 400m²** à disposition des acteurs économiques
- Un auditorium (200 places assises, 400 debouts)
- **400m²** de salles de réunion et espaces de coworking
- Espace événementiel en liaison directe avec le Centre Culturel immersif

UN PÔLE SCIENTIFIQUE spécialisé dans les thématiques cruciales de notre temps :

- l'environnement méditerranéen,
- la santé à travers le monde marin et sous-marin, l'impact des activités humaines sur les écosystèmes.

*Un lieu vivant, ouvert à tous,
où la Méditerranée
devient un terrain
d'exploration collective.*





REJOIGNEZ-NOUS DANS UN PROJET VISIONNAIRE ET COOPÉRATIF POUR LA MÉDITERRANÉE

Bien plus qu'un espace culturel, **IMERTIUM est un projet ambitieux** porté par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC).

En investissant dans IMERTIUM, vous participez à un projet porteur de retombées économiques et culturelles majeures.

Implanté dans le port de Marseille, **IMERTIUM attirera plus de 300.000 visiteurs chaque année.**

Les premières étapes sont lancées : études, parcours culturel, partenariats...
Et maintenant, **LE PROJET A BESOIN DE VOUS** :

Professionnels, associations, citoyens, partenaires culturels...

*Votre contribution compte.
Votre regard enrichit le cap.
Votre engagement fait exister ce lieu.*

ENSEMBLE, FAISONS NAVIGUER CE LIEU COOPÉRATIF !

IMERTIUM a choisi la plateforme sécurisée COOPHUB pour les SOUSCRIPTIONS :

> PERSONNE MORALE

PATRIMOINE CULTUREL (musées, associations culturelles...) : 5 parts x 50€ = 250€

PATRIMOINE VIVANT (entreprises) :
25 parts x 50€ = 1250€

PATRIMOINE DES SAVOIRS (formation, R&D...) :
25 parts x 50 = 1250€

> PERSONNE PHYSIQUE

CITOYENS, CITOYENNES (particuliers)

1 part = 50€



**BIENVENUE À BORD DE LA SCIC DU PATRIMOINE
MARITIME EN MÉDITERRANÉE.**



La Gazette

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

LA GAZETTE d'IMERTIUM est éditée chaque mois par des bénévoles, elle est soutenue par l'**association LA NAVALE**, seul lieu dédié à la réparation navale à Marseille.

Pour vous abonner à La Gazette et la recevoir gratuitement chaque mois par mail, inscrivez-vous sur notre site :



www.imertium.fr/la-gazette

POUR NOUS CONTACTER

lagazette@imertium.fr

POUR SUIVRE TOUTES NOS ACTUALITÉS

www.imertium.fr



IMERTIUM

LA MÉDITERRANÉE EN HÉRITAGE

Direction éditoriale : Bruno Terrin

Direction artistique & maquette : Géraldine Gévaudan

Avec la participation de : Jean-Noël Beverini, Stéphane Salord, Marie Josèphe Moncorgé, Bruno Terrin et Magali Ancenay.

Crédit photo couverture : Photo 1 : Photo faite avec IA, représentant le sous-marin SA Suffren entouré de baleines, pour illustrer le Conte du nouvel an de J-N Beverini.

Photo 2 : © Association La Navale

Photo 3 : © Magali Ancenay - Quatre saisons au jardin