



Coll. Hervé Thomas

La Nièvre brisée en deux

1 480 tonnes. Des turbines à engrenages Bréguet de 1 000 chevaux, couplées à deux chaudières du Temple, lui conféraient une vitesse maximale de 11 nœuds. Son équipage était constitué d'une cinquantaine de marins et de trois officiers. Il pouvait transporter jusqu'à 1 500 tonnes de mazout et était armé d'un canon de 75 mm et de mitrailleuses.

Il appartenait à la classe Durance, qui comptait trois autres sister-ships : l'*Aube*, la *Durance* et la *Rance*.

Début avril 1922, la *Nièvre* rejoint Brest, son port d'attache. À la fin de cette même année, le pétrolier doit être secouru par le remorqueur *Infatigable*, qui le ramène à Brest suite à la rupture d'un arbre de turbine; avarie qui se répétera malheureusement souvent au cours de la carrière du navire.

On retrouve sa trace en janvier 1932, lorsqu'il participe à un exercice de simulation d'attaque de convoi avec les 2^e et 6^e divisions de torpilleurs, le pétrolier faisant partie des cibles.

Le navire reste ensuite sans activité à Brest jusqu'en mars 1937, où il rallie les côtes espagnoles afin de ravitailler la 4^e division de torpilleurs de la Marine nationale (*Orage*, *Ouragan*, *Bourrasque*) assurant la surveillance des côtes de Galice. Il appareille



Coll. Hervé Thomas

La Nièvre échouée subissant l'assaut des vagues



Coll. Amiral Adam

La Nièvre à son coffre d'amarrage

sous le commandement du lieutenant de vaisseau Eyries le 20 mai 1937 de La Corogne, à destination de Brest, pour y remplir à nouveau ses citernes.

Dans la nuit du 21 au 22 mai, la *Nièvre* se trouve en baie d'Audierne par gros temps et avec une visibilité plus que réduite : il talonne les roches de Pors-Tarz et s'échoue entre la pointe de Lervily et le port (maintenant abandonné) du Loch. L'alerte est rapidement donnée, l'évacuation des 59 membres d'équipage, bien que difficile à cause de la perte d'une vedette à moteur et d'une baleinière, se déroule sans panique, avec l'assistance des pêcheurs locaux. Seul un blessé léger est à déplorer. Le naufrage provoque une petite marée noire. Les remorqueurs *Faisan* et *Mastodonte* se rendent rapidement sur les lieux, rejoints plus tard par le *Provençal* et le *Tourlinguet*.

Le 24 mai, la météo, plus clémente, permet de procéder à l'allègement du navire et à la vérification de l'état de la coque par des scaphandriers : la proue et la poupe de la *Nièvre* reposent sur les rochers. Des pompes sont amenées à bord, ainsi que tout le matériel de calfeutrage : les opérations de renflouement se poursuivent jusqu'au 2 juin, date à laquelle le navire est déclaré « perte totale ». L'épave a depuis été ferraillée.

L'affiche de la vente de l'épave



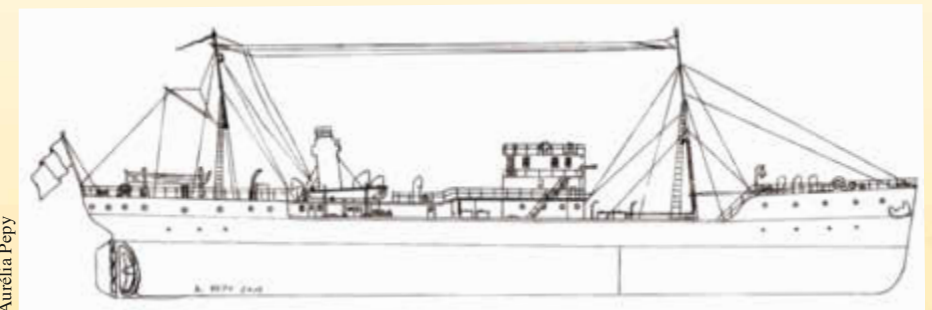
Coll. Hervé Thomas

La Nièvre échouée, une visite dominicale



Coll. Hervé Thomas

Profil de la Nièvre



Aurélia Pepy



Corne de brume portative, début XX^e siècle

La chaudière en position verticale



La quatrième pale est restée intacte



Une bitte d'amarrage

d'écume. Il double sans le savoir l'île de Saint-Nicolas et atterrit aux abords de l'île des Moutons. Le gardien du phare, alerté depuis plusieurs dizaines de minutes par la corne de brume, repère soudain l'embarcation. Il leur jette une remorque et, quelques minutes plus tard, l'équipage met pied à terre. Épuisés, transis de froid dans leurs vêtements trempés, les hommes gagnent le phare où le gardien leur procure vêtements secs et boissons chaudes. Ce dernier a avisé le port de Concarneau du drame qui s'est déroulé et, le 8 au soir, la vedette de police maritime le *Moros*, accompagnée du ravitailleur des Ponts et Chaussées *Moëllez*, débarque les 21 hommes de l'*Adour* à l'hôtel du Commerce en attendant leur rapatriement. Quelques matelots légèrement blessés sont soignés par le docteur Le Strat. Les jours suivants, les forts vents de sud-ouest ne permettent pas au capitaine,

à ses officiers et au représentant de l'assurance de reconnaître immédiatement l'épave. Ce n'est que le 15 décembre qu'ils parviennent jusqu'au lieu du naufrage. Ils se rendent compte que le cargo est brisé en deux et que toute tentative de renflouement serait vouée à l'échec. De ses cales s'échappent les poteaux de mines, qui commencent à s'échouer à la côte. Ce seront les seuls éléments qui pourront être récupérés.

LA PLONGÉE

Les éléments issus des archives laissent à penser que le navire s'est perdu entre les Glénan et les Moutons; l'épave, vaincue par les tempêtes hivernales, disparaît alors de la mémoire des marins de la région. Dans les années 1990, des pêcheurs signalent aux plongeurs locaux qu'ils remontent des « crabes ferraille » dans les roches, à l'est de Men-Cren. C'est-à-dire des crabes dont la couleur indique qu'ils ont été en contact prolongé avec un environnement métallique.

Des plongeurs explorent les environs et trouvent rapidement une épave. Une plaque en bronze du constructeur remontée à la même période atteste que l'épave découverte est bien celle de l'*Adour*.

Juillet 2002, Jean-Michel m'attend au port du Guilvinec pour plonger dans l'archipel des Glénan. Nous avons rendez-vous avec un pêcheur de Concarneau qui doit nous donner le point de la fameuse épave.

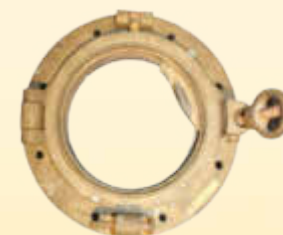
Arrivés sur zone, les coordonnées étant assez approximatives, il nous faut plus de quinze minutes de recherches sous-marines pour trouver l'épave. Je découvre alors les restes du cargo : une ligne d'arbres, les restes d'une chaudière, un enchevêtrement de poutrelles et de tôles. La découverte d'une brique de chaudière sur laquelle il est inscrit « BELGIQUE » confirme que je suis bien en présence de l'*Adour*. Au cours des années suivantes, le cargo retombe dans l'oubli, l'épave n'étant visitée que par de rares plongeurs. Mai 2012, je lui rends à nouveau visite;



Les restes d'un piston de la machine



Un habitant de la chaudière



Hublot de l'Adour

8 décembre 1962

le Théodore Botrel

NOUVELLE DISPARITION D'UN CHALUTIER
DANS LE SECTEUR DE BASSE-ROUGE

Il aura fallu plus d'un demi-siècle pour localiser et identifier
l'épave du *Théodore Botrel*...



Coll. Musée de la pêche de Concarneau

Le Théodore Botrel le jour de son lancement

Type : chalutier
Nationalité : française
Profondeur moyenne : 10 à 15 m

Bouée de Basse-Rouge
47° 45' 945 N / 04° 03' 470 O
(WGS 84)

LA PERTE D'UN FLEURON DE LA COMPAGNIE

Le *Théodore Botrel* est un chalutier en acier de 32 mètres. Son nom est un hommage au fameux chansonnier breton. Il est construit en Hollande entre les années 1961 et 1962, pour le compte de l'armement Aubert-Jan. Son baptême officiel a eu lieu le 14 août 1962, en présence de la veuve du barde.

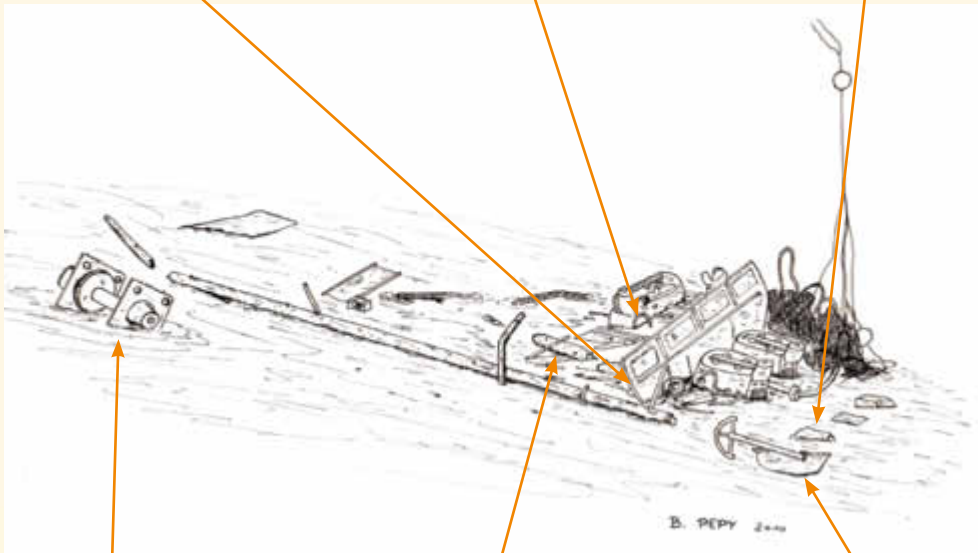
Congre dans l'épave



Le moteur



La bride de l'arbre d'hélice



Le treuil



Une bouteille d'air
comprimé



Le secteur de barre

Castric, chercheuse en biologie marine au Laboratoire du collège de France à Concarneau (aujourd'hui MNHN). Une fiche de suivi du peuplement de l'épave fut rédigée par Annie Castric et Annie Girard puis soumise à l'armateur, qui en accepta l'idée et fit donc la demande d'immersion auprès des autorités maritimes.

« Entre-temps, le navire était débarrassé de son moteur et de tous les appareils récupérables, dépollué et mis au mouillage dans le port du Rosmeur. Ce qui n'était pas prévu, c'est que l'autorisation d'immerger se fit attendre... sept ans! A priori, la préfecture maritime de l'Atlantique ne voyait pas d'un bon œil que la baie de Douarnenez, où avaient lieu de nombreux exercices sous-marins (dragueurs de mines, submersibles divers...), soit encombrée d'une nouvelle épave près de celle, ancienne, de *La Meuse*. Mais rien d'officiel... Juste une " non-réponse " favorable...

« Début 1984, l'autorisation finit par être obtenue et, le 17 mai, le *Castel Meur*, dont la coque s'était entre-temps garnie de plusieurs tonnes de moules et autres organismes encroûtants, était prêt à rejoindre le site choisi. Remorqué par le *Pors Piron*, son sister-ship, patron Joël Perrot, il gagna lentement le voisinage de *La Meuse*, escorté par de nombreux bateaux, le canot de

la SNSM, la vedette de la gendarmerie et une dizaine de plaisanciers. Plusieurs blocs de béton avaient été placés dans la coque vide pour en augmenter la stabilité et permettre à l'épave de rester droite lors de sa descente.

« Alors responsable de la station de sécurité Bombard à Concarneau, j'avais installé sur le pont deux radeaux de survie pour tester en situation les systèmes de largage hydrostatiques Berwyn qui devenaient obligatoires sur les navires professionnels. Les prises d'eau ouvertes, le *Castel Meur* commença doucement, très doucement, à s'enfoncer dans l'eau. Pour accélérer la descente, la vedette SNSM utilisa sa lance à incendie, sans grand effet, il faut le dire! L'arrière s'enfonça, tandis que le bateau prenait de la gîte sur tribord et, d'un coup, les blocs de béton ripèrent et vinrent augmenter le poids de l'arrière tandis que l'avant se soulevait hors de l'eau.



Lentement, la corrosion fait son œuvre

Armoiries de la compagnie



Le portique toujours en place



Détail du toit de la timonerie

