

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 58

Juillet août 2025

BONJOUR.....	1
Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur, la machine à cylindres oscillants par A. Foulonneau....	2
Le dieu de la mer, le culte de Neptune dans la Rome antique par G. Le Moing.....	15
Michel Nivelt architecte naval, un des pères de la plaisance populaire par A. Foulonneau.....	23
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	27
RUBRIQUE.....	35
COURRIER DES LECTEURS.....	36
SOMMAIRE DU PROCHAIN SILLAGES.....	36

BONJOUR

Savez-vous ce qu'est un taxon Saint Lazare ? C'est une espèce animale que l'on croit disparue et qui réapparaît. Comme Saint Lazare ressuscité par Jésus Christ. On pourrait peut-être qualifier la machine à cylindres oscillantes de ce terme. Car si ce type de machine a complètement disparu du monde maritime, il subsiste dans un autre domaine. Et aussi dans une autre dimension. C'est ce que je vous propose de découvrir.

Le culte du dieu Neptune a lui réellement disparu. On a oublié ses nombreux détails qui pourtant ont marqué fortement l'Antiquité. Heureusement Guy Le Moing est là pour nous rappeler cette mythologie riche d'anecdotes.

L'architecte naval Michel Nivelt est disparu en 1978, son fils raconte son rôle dans la création de la petite plaisance populaire.

Ensuite Guy Le Moing livre sa rubrique de l'histoire maritime au fil des jours. Que s'est-il passé au mois de juillet et août du passé ?

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



PETITE HISTOIRE ILLUSTRÉE DE LA NAVIGATION À VAPEUR

Tome 2 bis la machine à cylindres oscillants sur les bateaux à roues

Par Alain Foulonneau

Savez-vous ce qu'est un taxon Saint Lazare ? C'est une espèce animale que l'on croit disparue et qui réapparaît. Comme Saint Lazare ressuscité par Jésus Christ.

L'exemple le plus connu est celui du coelacanth. Les premiers fossiles de ce poisson ont été découverts en 1832. Longtemps les scientifiques ont pensé que ce poisson avait disparu à la fin de l'ère secondaire. Puis en 1938 à la grande surprise de tous un exemplaire vivant a été pêché près de l'Afrique du sud.

D'autres spécimens furent découverts par la suite. En 2013 Laurent Ballestas a effectué des plongées à plus de 120 m pour étudier et filmer ce que beaucoup appellent un fossile vivant. Si le coelacanth est passé inaperçu si longtemps c'est parce qu'il s'était réfugié dans des fosses mal connues des hommes mais favorables à sa survie.

Toutes proportions gardées il en est de même avec les bateaux à vapeur à machines oscillantes. Il n'en existe plus dans le monde maritime. Et cela pourrait laisser penser que ce genre de machine a complètement disparu. Pour voir ces machines à vapeur il faut s'immerger au large de nos côtes. C'est le rôle de l'archéologie sous marine.

Pourtant il n'en est rien. Dans un autre monde il existe des fossiles vivants de la navigation à vapeur à machine oscillante. Des survivants parfois fort anciens puisque comme vous pourrez le lire dans les pages qui suivent la plus vieille machine à vapeur de bateau encore en service date de 1841.

Comme pour le coelacanth ces survivants ont pu parvenir jusqu'à nos jours parce qu'ils naviguent dans un autre monde favorable à leur conservation ; il s'agit des plans d'eau intérieurs. Et si on les a un peu oubliés c'est parce que les marins ont le regard tourné vers le large. Alors je vous invite à découvrir ces fossiles vivants en vous tournant vers la terre. Bienvenue au coeur du XIXème siècle.

Hjejlen (1861)

Ce vapeur a été construit en 1861 par le chantier Baumgarten & Burmeister à Copenhague. Son nom signifie pluvier doré, un petit échassier des marais.

La machine possède deux cylindres oscillants à simple expansion dont l'alésage est de 10 cm et la course de 42 cm. Elle développe 40 cv qui permettent au bateau d'atteindre 8 noeuds. La machine a

été restaurée en 1979 par la société MAN qui a succédé à Baumgarten & Burmeister. La chaudière est alimentée au charbon.

Le Hjejlen sert au transport touristique sur le lac de Silkeborg au Danemark. Il est exploité par une société commerciale.



Le Hjejlen naviguant



La chaudière au charbon du Hjejlen



<http://www.steamesteem.com>

Photo © Lars Josefsson

La machine à cylindres oscillants du Hjejlen, le villebrequin est en haut les cylindres en dessous

Vidéo

Il existe plusieurs vidéos you tube présentant la machine du Hjejlen en fonctionnement. Celle que vous pouvez voir en cliquant sur ce mot **HJEJLEN** (1mn 22) a été réalisée par la société MAN qui a restauré la machine. Elle est particulièrement intéressante.

Gisela (1870)



Le Gisela sur le lac de Traunsee. Photo Olivier Bachmann

Ce bateau est entré en service en 1872. Il porte le nom de la fille aînée de l'empereur François Joseph 1^{er} et l'impératrice Elisabeth plus connue sous le nom de Sissi. Il a été construit près de Vienne par le chantier Josef John Ruston. Sa machine a été construite à Prague par Prager Maschinenfabrik AG en 1870. Cette machine a deux cylindres oscillants qui à 36 tours minute développent 135 cv. La chauffe au charbon a été remplacée en 1992 par une chauffe au fuel léger.

Le Gisela est exploité comme navire de transport sur le lac Traunsee en Haute Autriche au sein d'une flotte de navires plus modernes.



Vue générale de la machine du Gisela
Au milieu la pompe à air et les excentriques de distribution, aux extrémités les cylindres
Photo Gordon Stewart Paddle Stewart Lis

Vidéo

Celle que vous pouvez voir en cliquant sur ce mot [GISELA](#) (8mn 47) est très instructive. Elle montre le fonctionnement de la machine. Des indications surajoutées aux images indiquent les principales pièces et leur fonction. On peut voir les cylindres osciller, mais aussi la distribution Penn avec ses excentriques, la pompe à air avec sa bielle en fourreau, etc. En outre elle offre une agréable croisière virtuelle sur le lac Traunsee Un bonus pour celui qui arrivera à prononcer le nom de l'officier mécanicien autrichien qui apparaît à la fin de la vidéo.

La flotte de la Compagnie Saxonne de Navigation à Vapeur de Dresde sur l'Elbe

Cette compagnie possède une flotte de navires à roues anciens. Sept d'entre eux sont équipés de machines à cylindres oscillants.

Diesbar (1884) machine de 1841



Le Diesbar naviguant sur l'Elbe (Photo : Saxon Steamship)



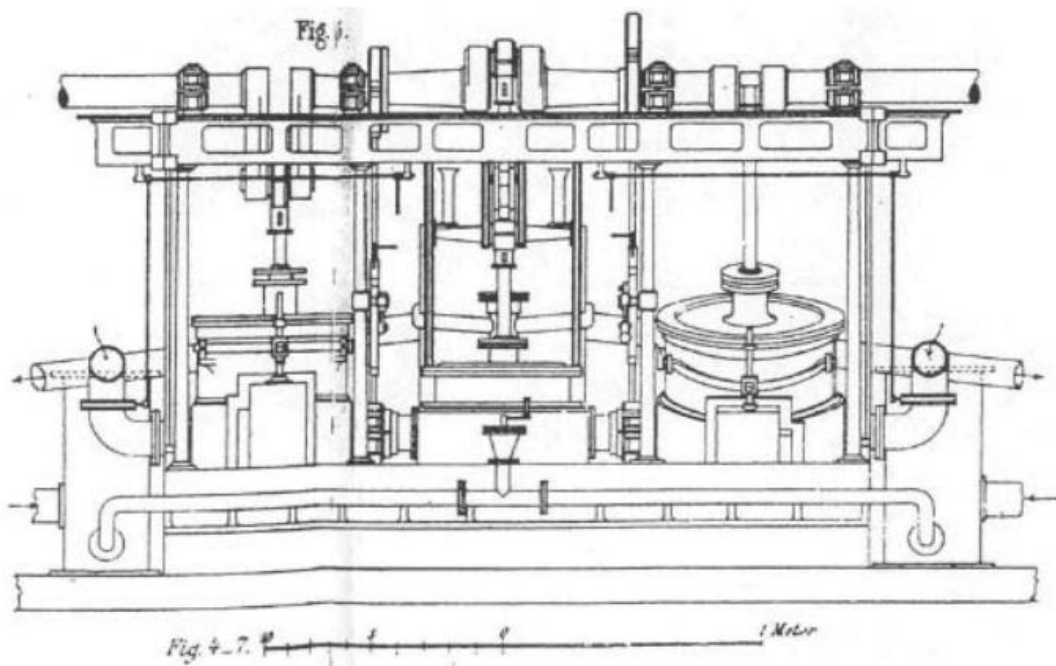
Le Diesbar à quai à Dresde (photo AF)

Ce navire a été construit en 1884 près de Dresde. Mais sa particularité est d'être propulsé par une machine à cylindres oscillants datant de 1841 construite par J Penn & Son à Greenwich, un des pères de ce type de machine. C'est donc la plus ancienne machine marine à vapeur encore en service. Elle n'a jamais été modernisée, en particulier elle fonctionne toujours en simple expansion. A l'origine cette machine équipait un autre navire le Bohémia qui avait une coque en

bois. Cette machine a deux cylindres oscillants égaux qui ont une course de 686 mm pour un alésage de 622 mm. A 38 tours minute la machine fournit 110 ch. La chauffe se fait toujours au charbon.



La machine du Diesbar (photo Albert Gieseler) La chaudière du Diesbar (Photo Saxon Steamship)
Entre les cylindres, la pompe à air qui extrait la vapeur utilisée pour la diriger vers le condenseur.
Les grands leviers servent à inverser la marche de la machine (renverser la vapeur), les petits leviers commandent l'admission de la vapeur (registres).



Dessin de la machine du Diesbar (ASME, Association Américaine des Ingénieurs en Mécanique)

Stadt Wehlen (1879) machine de 1857

Ce bateau construit en 1879 dans la banlieue de Dresde est équipé d'une machine à deux cylindres oscillants fabriquée en 1857 par Ruston & Co à Prague (comme celle du Gisela). Elle provenait d'un autre bateau, le Dresden. Cette machine a été adaptée à la double expansion en 1915.

La puissance est de 180 cv. La chaudière a été changée plusieurs fois la dernière date de 1981. Elle a été convertie au fuel léger en 1994.



le Stadt Wehlen naviguant sur l'Elbe



**La machine du Stadt Wehlen
Photos : Saxon Steamship**

Vidéo

Un petit film (14mn 28) sur le Stadt Wehlen et sur sa machine en fonctionnement est visible en cliquant sur le mot suivant : [STADT WEHLEN \(14mn 28\)](#) Il y a même les explications du mécanicien Michael Kaiser, hélas en allemand.

Pillnitz (1885), Meissen (1886)

Ces deux navires jumeaux ont été construits à Blasewitz dans la banlieue de Dresde. Ils sont équipés de machines compound à 2 cylindres oscillants de 230 ch. La transformation en machines à double expansion a été effectuée en 1911 et 1912. La chauffe a été convertie au fuel léger vers 1990.



Le Pillnitz sur l'Elbe (en haut)

Machine du Pillnitz (en bas)

Photos : Saxon Steamship



Le Meissen naviguant (Photo : Saxon Steamship)

Vidéo

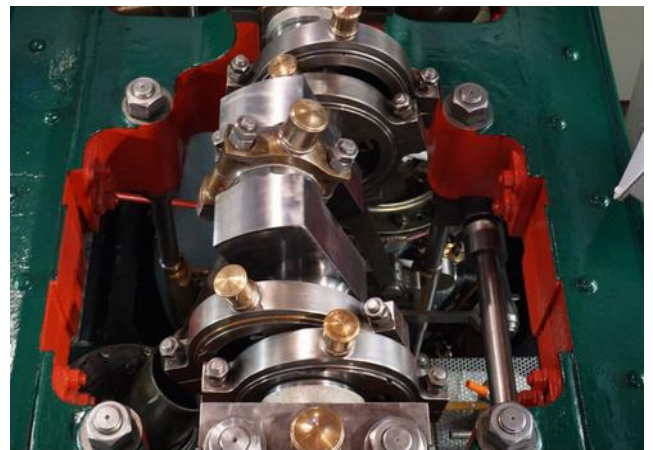
Une vidéo montrant la machine du Meissen en action est visible en cliquant sur le mot suivant : [MEISSEN](#) (9mn 43). Cylindres oscillants, pompe à air à bielle en fourreau, excentriques et distribution sont en mouvement.

Kurort Rathen (1896), Pirna (1896)

Ces deux navires jumeaux ont été construits à Blasewitz dans la banlieue de Dresde. Ils sont équipés de machines compound à 2 cylindres oscillants de 140 ch. La chauffe a été convertie au fuel léger vers 1990.



Le Kurort Rathen et sa machine



(Photos : Saxon Steamship)

Krippen (1892)

Ce navire a été construit à Blasewitz en 1892. Il est propulsé par une machine à deux cylindres oscillants à simple expansion basse pression développant 110 ch. La chauffe a été convertie au fuel léger en 1994.



**Le Krippen naviguant sur l'Elbe
Photo : Saxon Steamship**



La machine du Krippen (photo AF)



Une autre vue de la machine du Krippen. Cette machine est très semblable à celle du Diesbar. Entre les cylindres oscillants on distingue la pompe à air qui extrait la vapeur utilisée pour la diriger vers le condenseur. Le petit robinet au pied de cette dernière assure la jonction avec le condenseur. Les grands leviers servent à inverser la marche de la machine (renverser la vapeur), les petits leviers commandent l'admission de la vapeur (registres). La distribution de la vapeur alternativement de chaque côté des pistons est assurée par les tiroirs rectangulaires accolés aux cylindres. Pour bien comprendre le fonctionnement de cette machine, visionner le vidéo indiquée ci-dessous. Photo Albert Gieseler.

Vidéo

Une vidéo très détaillée (10 mn 07) de la machine du Krippen en marche est visible en cliquant sur le mot suivant : [KRIPPEN](#). On retrouve Michael Kaiser aux commandes, mettant en route la machine, l'arrêtant, renversant la vapeur, etc.

Le modélisme naval

J'ai annoncé que l'on peut retrouver la machine à cylindre oscillant dans un autre monde, dans une autre dimension. C'est tout simple, il s'agit du monde des maquettes. Dès son invention la machine à cylindre oscillant a été utilisée pour animer des jouets, principalement des trains et bateaux. Sa simplicité permettait une construction facile et robuste. En effet outre l'absence d'articulation sur la bielle, la distribution s'effectuait sans tiroir mais simplement avec des lumières que l'oscillation du cylindre vient obturer ou mettre en communication. Pour les mêmes raisons elle demeure d'actualité dans le monde du modélisme. Sa réalisation est à la portée des amateurs. Elle est très répandue.

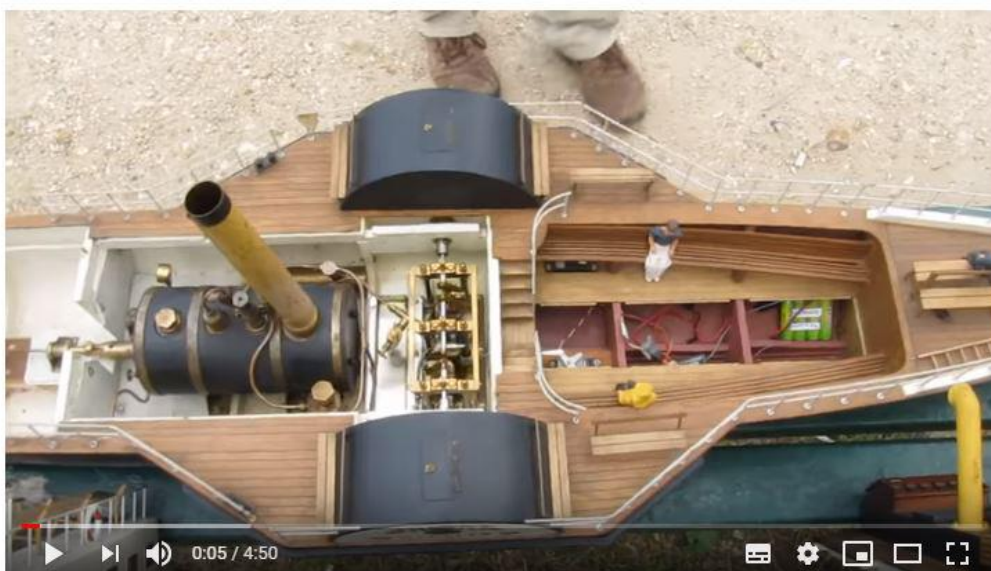
En cherchant avec les mots « moteur oscillant », on peut trouver sur internet de nombreux exemples, vidéos et tutoriels.

En cliquant sur ce mot : [vapeur 45](#) il est possible de voir un catalogue de moteurs à cylindre oscillant.



Moteur à vapeur miniature avec deux cylindres oscillants

A la page suivante vous trouverez un exemple d'une belle réalisation. Il s'agit d'une maquette du Hjejlen qui a été présenté au début de ce chapitre. Vous pouvez voir sa machine fonctionner puis le bateau naviguer dans la vidéo à laquelle vous pouvez accéder en cliquant sur les mots suivants : [Maquette Hjejlen](#) (4mn 50)



Vapeur à aubes / paddle steamer / Dampfbboot : Hjejlen est de sortie - Modèle réduit RC



Le dieu de la mer

LE CULTE DE NEPTUNE DANS LA ROME ANTIQUE

Par Guy Le Moing

Les Romains avaient un esprit religieux très développé. Ils vénéraient un nombre extraordinaire de dieux, de déesses, de génies ; on en a dénombré plus de 30 000, ce qui faisait écrire un jour à Pétrone : « Notre pays est si peuplé de divinités qu'il est beaucoup plus facile d'y rencontrer un dieu qu'un homme. » Les premiers Romains, en outre, n'avaient pas de tradition maritime. C'étaient des « terriens » que la mer effrayait. Leur esprit religieux et leur peur de la mer les conduisirent à multiplier les précautions superstitieuses pour se prémunir des dangers

Les bateaux eux-mêmes étaient placés sous la protection d'une divinité, dont ils portaient souvent le nom, et la statue en figure de proue. A cela s'ajoutait des peintures superstitieuses sur la coque (*œil apotropaïque*). Au moment du départ, lors des tempêtes, à l'arrivée, l'équipage multipliait les sacrifices, les offrandes, les prières, pour s'attirer la faveur des dieux ou pour les en remercier. Une multitude de dieux pouvait être implorés et l'un d'eux les surpassait tous : le dieu de la mer, Neptune.

De Nérée à Poséidon, de Poséidon à Neptune

Le dieu romain Neptune est l'équivalent du dieu grec Poséidon, qui était, entre autres, le dieu de la mer. Jusqu'ici les choses paraissent simples, mais elles le sont rarement en mythologie.

Des contes anciens parlent d'un autre dieu grec de la mer, Nérée. Il est représenté sous les traits d'un vieil homme ; on le surnomme d'ailleurs « le vieillard de la mer ». Ce dieu marin primitif résidait dans les profondeurs de la mer Egée, en compagnie de son épouse, l'*océanide* Doris, déesse de la mer. Ils avaient une abondante progéniture : cinquante filles et un garçon. Les filles étaient les charmantes *Néréides*. Le garçon s'appelait Nérîtès ; c'était un beau jeune homme qui, selon certains textes, était l'amant d'Aphrodite ; selon d'autres, l'amant... de Poséidon lui-même. Rien n'est simple, vous disais-je.

Poséidon était traditionnellement le maître des forces de la nature, capable de déclencher ou de ramener au calme le déchaînement de la mer, les tremblements de la terre ou... l'emballement sauvage des chevaux. Il était le fils du roi des Titans Cronos et de la reine Rhéa, donc le frère de Zeus et d'Hadès. Lors du partage du monde, Zeus avait reçu le ciel (et la domination sur ses deux frères), Hadès s'était vu attribuer la terre (et les enfers), Poséidon avait reçu la mer et la maîtrise des forces de la nature. Il avait pour épouse Amphitrite et possédait une nombreuse progéniture.

Dans ce pays de marins qu'était la Grèce antique, Poséidon faisait l'objet d'un culte. Les temples qui lui étaient dédiés se trouvaient généralement dans les villes côtières ou sur le littoral maritime. On l'invoquait pour se protéger des dangers d'un voyage en mer ainsi que des risques de tremblement de terre ou de raz-de-marée.



Neptune, dieu de la mer
par Robert Boston
(Huile sur toile de 100x50 cm)

Dans la mythologie romaine, il devint Neptune, dieu de la mer, avec pratiquement les mêmes pouvoirs. Son épouse Amphitrite devint Salacie (ou *Salacia*). Selon certaines traditions romaines, Salacia n'aurait pas été sa seule épouse ; il en aurait eu deux : *Venilia* et *Salacia*. La première apportait le vent (*ventum*), la seconde le sel (*salum*).

Le symbole du trident

Cronos avait trois frères, les cyclopes, mais il redoutait leur force et les avait fait enfermer. Zeus les ayant libérés, les cyclopes offrirent à chacun de leurs trois neveux un cadeau merveilleux. A Zeus, ils donnèrent un objet symbolisant la foudre (*le foudre*) ; à Hadès, ils donnèrent un casque lui permettant de devenir invisible (*la kunée*) ; ; à Poséidon, ils donnèrent une arme symbolisant la puissance (*le trident*). Avec son trident, Poséidon déclenchait ou apaisait les tempêtes marines et les séismes terrestres ; il lui suffisait de frapper le sol avec les trois pointes de cet instrument pour en faire jaillir des chevaux au galop.

Le trident de Poséidon n'est donc pas, comme certains l'ont dit, un simple instrument de pêche entre les mains d'un dieu, il est un symbole de puissance, commun à plusieurs mythologies.



Le dieu germanique Odin tient à la main un trident

(Odin, gravure extraite d'un manuscrit islandais du XVII^e)



Le dieu hindou Shiva et son trident (le trishula)

(Statue de Shiva à Murdeswar, Karnataka, Inde)



Le dieu grec de la mer Poséidon et son trident

(Plaque corinthienne – vers 550-525 av. J.-C. Musée du Louvre)

Dans de nombreuses religions et mythologies, les dieux les plus puissants sont porteurs d'un trident

Plus qu'une simple fourche, le trident des dieux est un véritable sceptre attestant de leur puissance. Cette idée a été reprise par un poète du XVIII^e siècle affirmant que « Le trident de Neptune est le sceptre du monde » Antoine-Marin Lemierre (1733-1793). En d'autres termes : la puissance maritime est la clé pour dominer le monde.

Un dernier mot sur le trident. Il existe, dans le système solaire, une planète que les astronomes ont nommée Neptune. Ces savants désignent parfois cette planète par un symbole graphique qui évoque le trident :



Le culte de Neptune

Les premiers Romains ne sont pas des marins, mais plutôt des paysans. Ceci explique la profusion de dieux spécialisés dans la protection des cultures. Ils font appel à des dieux et à des déesses pour le labourage, pour l'ensemencement, pour la croissance des épis, pour la floraison du blé, pour la moisson, pour le battage, pour la bonne conservation des grains, etc.

Mais l'histoire veut que les anciens romains se tournent un jour vers la mer, pour commercer et pour combattre. Il leur faut donc de nouveaux dieux dans ce domaine, qui est encore plus aléatoire que l'agriculture. Il en existe un, tout trouvé dans la tradition : Neptune, ancien dieu de la mer des Grecs sous le nom de Poséidon.

Les plus anciennes traces du culte de Neptune remontent au début du IV^e siècle avant J.-C. En 399, pour être précis, a lieu à Rome une grande cérémonie propitiatoire (*lectisterne*) pour demander aux dieux de protéger la population contre une épidémie de peste. Les divinités de premier rang y sont représentées, groupées deux par deux. Le dieu de la mer, Neptune, est rapproché du dieu du commerce, Mercure. Faut-il voir dans cette association l'amorce d'un commerce maritime ? C'est un peu prématuré.

Au cours du siècle qui commence, néanmoins, la vocation maritime de Rome va prendre naissance timidement, et le culte de Neptune se préciser peu à peu. Les victoires navales de la première guerre punique (264-241 av. J.-C.) vont confirmer le bienfondé de cette dévotion. Neptune occupait une place d'honneur au grand lectisterne de 217 av. J.-C. Il était alors, indubitablement, le dieu officiel de la mer.

« Deux siècles plus tard, écrit Malisard, un temple avait déjà remplacé l'antique autel qui lui était dédié, quand Sextius Pompée se proclama fils de Neptune. Vainqueur sur mer en tant qu'amiral d'octave, à Nauoque d'abord, puis à Actium, vers 25 av. J.-C., introduisit définitivement son culte à Rome en lui consacrant sur le Champ de Mars un temple qui jouxtait le grand portique des Argonautes et se trouvait sans doute entre le Panthéon et les Thermes qu'il faisait alors construire. »

Chaque été, à Rome, avait lieu la fête des *Neptunalia*. Cette fête, qui se déroulait le 23 juillet, ne semble pas avoir eu un rapport direct avec la mer, mais avec la chaleur de l'été. Les participants s'abritaient sous des tonnelles de feuillage et y savouraient un peu de fraîcheur. Il ne faut pas oublier que Neptune n'était pas seulement le dieu de la mer, mais aussi celui des eaux pluviales et fluviales. Rien d'étonnant, donc, si en plein cœur de l'été, on sollicitait son intervention dans ce domaine.

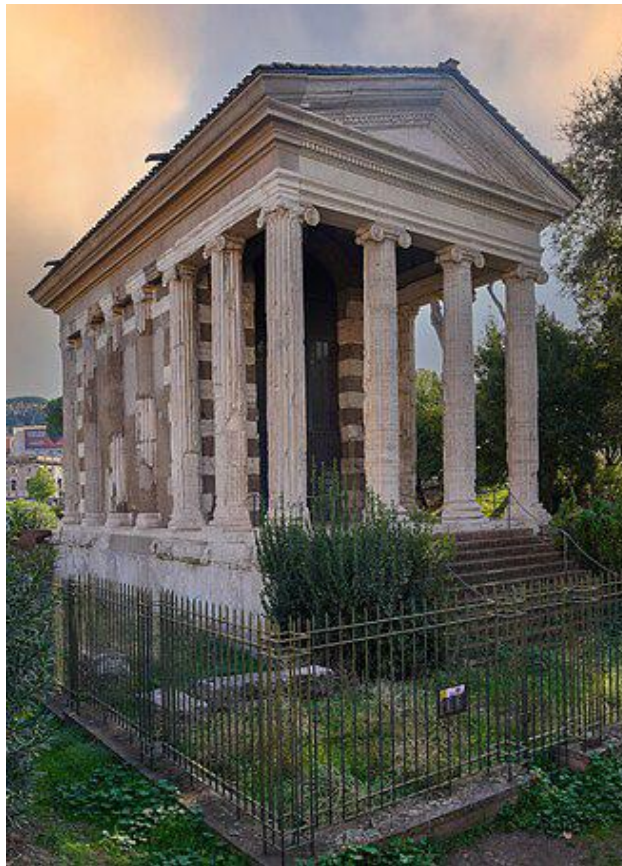
Neptune... et les autres

A l'époque romaine, Neptune n'était pas la seule divinité capable de protéger les humains sur la mer. Un homme qui devait affronter le grand large faisait appel à une foule de protecteurs potentiels : on n'est jamais trop prudent ! Le problème est que les dieux sont nombreux et que chacun a une spécialité précise, et exige un rituel particulier ; il est donc essentiel de ne pas se tromper : « Quand on a quelque faveur à demander au ciel, il faut d'abord s'enquérir du dieu auquel on doit s'adresser. C'est déjà un assez grand embarras ; on est exposé à ne pas se reconnaître dans un Olympe si peuplé. Il est pourtant, dit Varron, aussi utile de savoir qu'un dieu pourra venir à notre aide que d'être informé de l'endroit où demeurent le boulanger ou le charpentier quand nous avons besoin d'eux. Il ne suffit pas de connaître les attributs du dieu qu'on

veut prier, il est bon de lui donner son nom véritable ; sans quoi il serait capable de ne pas entendre. » (P. GUIRAUD : *Lectures historiques*, p 398).

Parmi les nombreuses divinités susceptibles d'aider les marins et leurs passagers, citons-en quelques-unes.

Portumus, d'abord. A Rome, chaque objet et chaque circonstance de la vie quotidienne possédait son dieu ; Portumus était, à l'origine, le dieu des portes et des clés. Puis, au fil du temps, il était devenu le dieu des ports. Les gens de mer l'invoquaient pour obtenir sa protection, et ce culte ne manquait pas de pragmatisme : les marins – c'est bien connu – courent souvent plus de risques dans les ports que sur les flots.



Le temple de Portumus à Rome

Les marins romains vénéraient aussi les Néréides. Il s'agissait de nymphes marines, issues de la mythologie grecque, filles du dieu marin Nérée et de Doris. Ce sont de belles jeunes femmes, au nombre de cinquante, qui habitent la mer Egée et forment le cortège de Poséidon. Elles sont donc bien placées pour intervenir en cas de tempête et pour calmer les flots.

Pour plus de sûreté, les marins romains peuvent aussi faire appel à Castor et Pollux. Ces jumeaux divins de la mythologie grecque ont la réputation d'être des sauveurs potentiels dans les situations les plus désespérées, ce qui peut être utile en mer. Ils se manifestent par une lueur

étrange à la pointe du mât, le feu de Saint-Elme¹. Leur constellation apparaît souvent dans le ciel après la tempête, ce qui est un signe rassurant.

Comme s'ils n'avaient pas assez de dieux dans leur propre religion, les Romains allaient parfois en chercher dans d'autres traditions. C'était le cas de la déesse égyptienne Isis, à qui le monde maritime de Rome vouait un culte particulier : « C'est Isis qui était le plus souvent invoquée en souvenir sans doute de la longue traversée qu'elle avait faite jusqu'à Byblos à la recherche de son époux ; son culte, à l'époque romaine, s'était aussi rapidement étendu sur mer que sur la terre et c'est elle qui sanctifiait les cérémonies annuelles d'ouverture de la navigation². » (Alain Malisard).

Afin d'illustrer cette multiplicité des divinités pouvant aider les candidats au voyage en mer, on trouvera ci-dessous, la prière d'un Romain lors de l'embarquement d'un de ses amis.

Prière avant de prendre la mer à Neptune et autres divinités

Le jeune Mécius Celer va s'embarquer pour aller rejoindre l'armée en Syrie. Son ami, le poète Stace* adresse aux dieux une prière pour que la traversée se déroule sans encombre.

« Dieux qui aimez à préserver les navires téméraires et à atténuer les terribles dangers d'une mer livrée aux vents, aplanissez mollement les flots ; que votre assemblée bienveillante prête l'oreille à mes vœux et que les eaux adoucies ne couvrent pas de leur bruit ma prière : grand et précieux, ô Neptune, est le dépôt que nous remettons à ses abîmes ; voici le jeune Mécius confié au large incertain : il s'apprête à faire franchir les ondes à plus de la moitié de mon âme. Faites paraître au ciel vos astres bienveillants et venez vous poser sur les deux extrémités de l'antenne, frères oebaliens [Castor et Pollux] ; que votre lumière éclaire la mer et le firmament ; mettez en fuite, de grâce, l'étoile orageuse de votre sœur troyenne et bannissez-la du ciel tout entier. Vous aussi, Néréides, essaim azuré de la mer, montez du fond des grottes de cristal de l'écumeuse Doris ; venez paisiblement nager autour de la rade de Baïes et des rivages féconds en eaux chaudes ; cherchez le navire élevé sur lequel se réjouit d'embarquer Celer... » (Stace : *Silves* III-2. Cité par Claude Sintès : *Sur la mer violette*, p33)

*Stace. Poète latin (40-96).

Un dernier mot concernant Neptune. Dire que Neptune est le strict équivalent romain du Poséidon grec est peut-être un peu rapide. Certains spécialistes de ces deux cultures antiques ont vu des différences entre ces deux divinités. Laissons, une fois encore, la parole à Alain Malisard : « A la différence de Poséidon qui est de nature violente et emportée, Neptune est un calme. De son palais du fond des mers, il contrôle constamment l'état des flots, vient apaiser les tempêtes et dégager, avec ses aides et son trident, les navires encastés dans les récifs. Capable de colère quand on lui manque de respect, c'est un dieu romain qui fait sur la mer régner l'ordre et la paix romaine. »

1

Voir un article sur le feu de Saint-Elme dans SILLAGES N° 15.

2 On pourra se reporter également à un article de SILLAGES N° 29 consacré au culte d'Isis.



Salacia, épouse de Neptune

par Robert Boston

(Huile sur toile de 92x60 cm)

Sources principales

GUIRAUD, Paul : *Lectures historiques – Histoire romaine*. Librairie Hachette, 1914.

MALISARD, Alain : *Les Romains et la mer*. Les Belles Lettres, 2012

SINTES, Claude : *Sur la mer violette – Naviguer dans l'Antiquité*. Les Belles Lettres, 2009.

Qui est Robert Boston ?

Cet article, consacré au dieu Neptune, est illustré par deux reproductions de tableaux de Robert Boston: l'une représente Neptune, l'autre son épouse Salacia. La rédaction remercie Robert de cette aimable participation. Robert Boston est un fidèle lecteur de SILLAGES. Nous lui avons déjà consacré un article dans le N°28, à l'occasion de l'exposition d'une de ses toiles consacrées au Bonhomme Richard.

Sa passion ? Il nous la raconte en quelques mots : «À 14 ou 15 ans mon père m'offrait ma première boîte de peinture à l'huile. Et la passion de la peinture très vite l'a emporté. J'ai vécu vingt-deux ans à Montreuil et je peignais la mer pour être en osmose avec ma Bretagne. En 2000, au retour sur ma terre natale, j'ai communiqué avec la mer et j'ai peint avec frénésie ses rivages, ses bateaux et ses marins.»

Mais Robert Boston ne s'est pas contenté d'une passion solitaire ; il s'est largement impliqué dans la vie sociale et associative des lieux où il se trouvait. A Montreuil, d'abord ; en Bretagne ensuite. Aujourd'hui, il est administrateur du Cercle de la Mer de Bretagne-Sud, administrateur des Amis du Musée de la Compagnie des Indes, membre actif des Musées de la Marine à Paris et à Port-Louis.

En 2011, avec Pierre-Arnaud Lebonnois peintre portuaire, homme de Radio et de Télévision et le capitaine de Vaisseau Jean-Michel Vollette à l'époque Chef d'Etat-Major de l'Ecole Navale à Brest, Il fait partie des créateurs de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, forte aujourd'hui d'une centaine de membres, répartie sur le territoire Européen.

Il est également membre actif de l'association du Vaisseau Duc de Duras-Bonhomme Richard , délégué Arts-Sciences-Lettres, Paris. Robert est chevalier du Mérite maritime, et membre actif de la section Morbihan de cet Ordre, section présidée par Guy Le Falher.

A noter: Robert Boston exposera plusieurs de ses œuvres à Damgan (Presqu'île de Ruiz), du 27 Août au 2 Septembre 2025, lors d'une exposition organisée par l'association UnisVers'ARTS, présidée par Madame Natalia Dupont-Dutilloy



MICHEL NIVELT, UN DES CREATEURS DE LA PLAISANCE POPULAIRE

Une biographie racontée par son fils Bernard Nivelt recueillie par Alain Foulonneau

Le cabinet Joubert Nivelt était un cabinet d'architecture navale français fondé à La Rochelle en 1974. Il était considéré comme l'un des meilleurs cabinets d'architecture navale française. Les deux hommes ont dessiné les plans de nombreux modèles des chantiers français. Dans les années 1980, ils furent parmi les premiers à dessiner les 60 pieds Open ainsi que des catamarans de course au large, dont les fameux Charente-Maritime skippés par Pierre Follenfant. Bernard Nivelt avait de qui tenir, son père avait fondé le chantier La Prairie un moteur du développement de la petite plaisance populaire pendant les « trente glorieuses ». Beaucoup se souviennent du zef un petit dériveur produit à plus de 18 000 exemplaires sur lequel ils ont fait leurs premiers débuts à la voile.

Bernard Nivelt aujourd'hui à la retraite après le décès de son compère Michel Joubert a accepté de me raconter la vie de son père et la création du chantier La Prairie. Voici son récit.

Mon père, Michel Nivelt, était né en 1924. Son père (donc mon grand-père) était un peintre reconnu : [Roger Nivelt](#). Il avait fait partie de la mission Reygasse qui avait permis la découverte du tombeau de Tin Hinan au Hoggar. C'était un peintre colonial, « original et indépendant », termes que l'on retrouve aujourd'hui dans la page Wikipédia qui lui est consacrée. Cette ascendance a influencé mon père. Mais ce sont deux événements survenus dans sa jeunesse qui ont forgé son destin exceptionnel.

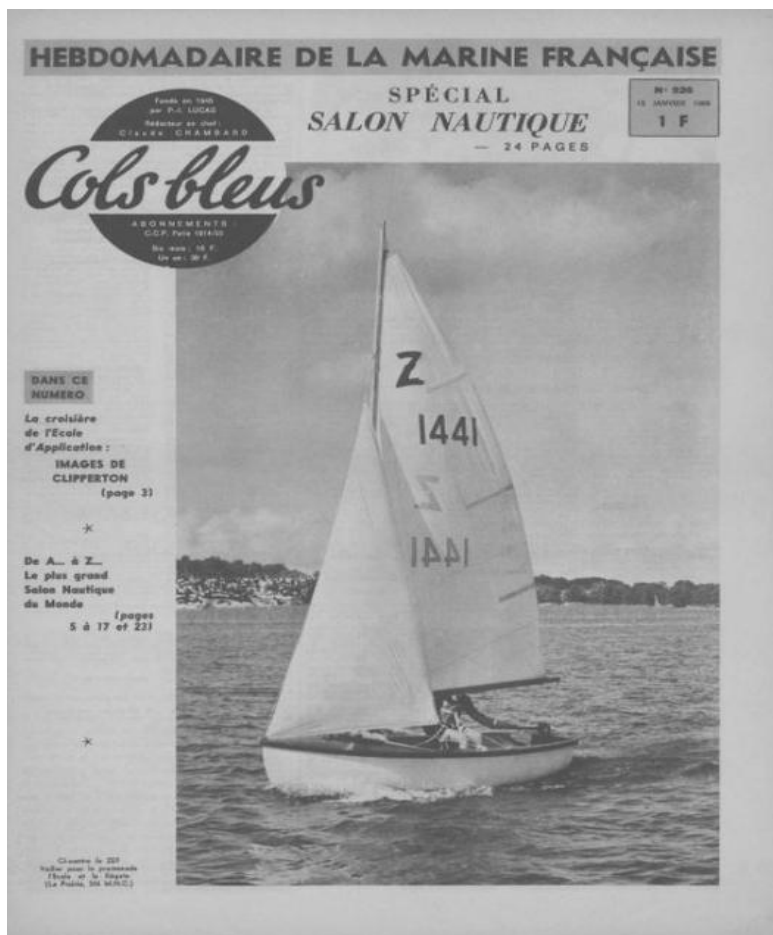
Le premier c'est la croisière en canoë sur les lacs des Landes depuis Arcachon qu'il fit avec son père (le peintre) un peu avant la guerre. A l'époque les lacs des Landes communiquaient entre eux par des canaux. C'est mon grand père qui avait conçu ce projet. Le père et le fils couchaient dans une tente chaque soir. Michel Nivelt découvre ainsi le camping et le nautisme et en devient fanatique.

Le deuxième événement c'est la seconde guerre mondiale. Alors qu'il devait rentrer à l'Ecole des Arts et Métiers, Michel Nivelt s'engage à 17 ans dans la résistance. Il intègre le réseau « [Vengeance](#) » et devient lieutenant d'un commando. Il a à son actif plusieurs coups de mains audacieux contre les allemands. Notamment pour délivrer un résistant capturé par les allemands il a égorgé plusieurs officiers. Cette expérience lui forgea un caractère très trempé et un goût prononcé pour les solutions expéditives. Il sera toute sa vie un homme coléreux, caractère facilité par son physique de colosse (1m 82 et plus de 100 kg, ce qui à son époque était rare). C'était aussi un sportif accompli qui avait été champion de natation.

Reprenant sa passion du camping, après la guerre mon père, Michel Nivelt, crée une petite entreprise de fabrication de tentes. Pour ses matières premières, notamment les tapis de sol, il utilise des enveloppes de ballons dirigeables vestiges de la guerre.¹ Son atelier était situé dans son domicile à Courbevoie. Outre les tentes il construisait également des catamarans Exocet, un bateau très futuriste pour l'époque qu'il avait conçu avec Lucien Gourmez et André Strandberg. Je me rappelle que les coques de catamarans construites dans la journée étaient hissées au plafond du

¹ Il est probable qu'il s'agissait de ballons captifs que les belligérants utilisaient pour se protéger des attaques aériennes. Le port d'Arromanches en Normandie était protégé par de telles « saucisses ».

séjour le soir et qu'il arrivait que de la résine tombe sur la table pendant le dîner. D'ailleurs je sentais la résine polyester et l'acétone à l'école ce qui avait inquiété mon institutrice laquelle avait convoqué mes parents. Mais bientôt le besoin de locaux plus grands se fit sentir. Mon père, Michel Nivelt, s'associe alors avec Jean Albert Mayoux un concurrent qui a créé lui aussi une entreprise de fabrication de tentes dans un ancien moulin à Pranzac près d'Angoulême¹. Sa société s'appelle La Prairie. Ainsi naît M.N.C La Prairie² dont le siège est à l'Isle d'Espagnac dans la banlieue d'Angoulême. Puis Michel Nivelt crée un département nautisme dont il confie la direction à Lucien Gourmez. Les deux hommes concevront le zef, mais en fait c'est mon père qui le dessinera seul. Pour cette nouvelle activité des bâtiments neufs sont construits sur la zone industrielle du Recoux à Soyaux, une commune voisine de L'Isle d'Espagnac. Tous les zefs du premier au dernier ainsi que toutes les bateaux La Prairie ont été construits à Soyaux.



Le zef du chantier La Prairie en couverture du magazine Cols Bleus n° 926 du 15 janvier 1966

Mon père était un homme qui faisait tout lui même. Il concevait et dessinait lui même les documents publicitaires. C'est lui qui eut l'idée d'offrir le 10 000 ème zef à France Gall car la

¹ Il est possible que Mayoux et Nivelt étaient été fournisseurs l'un de l'autre. Dans le moulin de Pranzac Mayoux galvanisait des piquets de tente, fabrication impossible à Courbevoie. Le moulin de Pranzac est aujourd'hui classé site pollué.

² M.N.C pour Mayoux Nivelt Camping

chanteuse avait l'habitude de passer ses vacances à Noirmoutier où elle faisait de la voile avec ses parents¹



France Gall au salon nautique de Paris el 17 janvier 1968 (photo BFM TV)

Ce trait de caractère explique aussi que La Prairie ne sous-traitait rien. Menuiserie, voilerie, accastillage, grément, tout était fait à Soyaux. Michel Nivelt avait conçu également la construction du zef à la chaîne à la manière des automobiles. Je me souviens que dans les ateliers les moules des zefs étaient verticaux.

Notre famille Nivelt habitait une maison qui jouxtait le chantier de Soyaux. Je me souviens que mon père était sorti de chez lui une énorme clé à molette à la main pour chasser des manifestants venus essayer de bloquer le chantier La Prairie en mai 1968.

Mon père piquait des colères redoutables. Quand c'était sur moi, j'étais terrorisé. Mais quand c'était sur d'autres personnes le spectacle exceptionnel me réjouissait. Quand mon père dodelinait de la tête, c'est qu'une éruption allait avoir lieu. Et quand il explosait il avait l'air d'un ours en furie. Lors d'un des premiers salons nautiques qui se tenait sur les berges de la Seine à Paris, mon père avait obtenu la place la plus en vue pour exposer le zef. Heureux, il m'avait invité pour fêter cette réussite à manger un steak frites dans un restaurant proche. C'était un luxe pour l'époque. Quand

1 Des photos de cet événement au salon nautique de 1968 ont été publiées à l'occasion de la disparition de la chanteuse.

nous sommes revenus, surprise, c'était le 420 de Lanaverre qui trônait à la place du zef. Mon père s'est précipité dans le cabanon du responsable des stands et sans autre explication il a pris par les vêtements cet homme et menaçant de le jeter dans la Seine lui a dit : « tu remets le zef à sa place ou tu es mort ». Une demie heure plus tard le zef avait repris la place promise et le 420 était relégué au fond du salon nautique.

En raison de ses accès de violence Michel Nivelt a eu souvent des démêlés avec la gendarmerie et la police. Mais tout finissait par s'arranger.

Chez La Prairie à Soyaux chaque matin le téléphone arabe fonctionnait au sujet de l'humeur du patron. Le premier employé qui rencontrait le patron avertissait discrètement ses collègues, surtout si le baromètre Nivelt était descendu sur « tempête ». Ses employés le craignaient mais l'appréciaient quand même en raison de son équité et de l'énergie qu'il consacrait au chantier La Prairie.

Je me rappelle aussi d'une caravane spéciale dont le toit avait conçu été pour recevoir un zef. Les deux étaient vendus ensemble.

Je me souviens des compétitions en zef que mon père me faisait faire. J'ai gagné un championnat du monde des zefs, mais je précise qu'il n'y avait que 5 bateaux tous français. Une autre fois mon père m'avait envoyé au « un par série », une compétition qui avait lieu à la Baule au printemps. Cette année là il soufflait un vent glacial. Les vêtements de nautisme n'existant pas à cette époque, je n'étais protégé pratiquement que par ma brassière de sauvetage. J'ai souffert horriblement du froid pendant toutes les épreuves.

Vers 1970 Jean Albert Mayoux eut envie de prendre sa retraite. Sans consulter son associé Michel Nivelt, il décida de mettre ses parts de la société La Prairie en vente. Parmi les acquéreurs il y avait la société allemande Metzeler¹. Mon père ancien résistant qui avait combattu les allemands prit mal la chose et décida de faire de la sous-enchère. Il mit ses parts en vente pour un prix inférieur à celui demandé par Mayoux. La Prairie devint ainsi propriété de Metzeler. Mon père démissionna peu de temps après et se tourna vers d'autres projets. Il s'occupa de la construction du port de plaisance de la Rague sur la Côte d'Azur à Mandelieu la Napoule. Un challenge voile porte son nom en souvenir de cette action, le « mémorial Michel Nivelt » se déroule tous les ans au mois de juin. Il travailla ensuite pour le chantier Boudignon.

Dur avec les autres, Michel Nivelt l'était avec lui. Il n'était pas homme à surveiller sa santé. Quand les premiers signes du cancer sont apparus il était trop tard. Mon père, Michel Nivelt, est décédé en mai 1978.

NB :

- 1) Les notes de bas de page sont des observations de l'interlocuteur de Bernard Nivelt.
- 2) Outre le zef le chantier La Prairie produisait une dizaine d'autres bateaux dont l'optimist, le surf, l'apache, le flibustier, le maraudeur, le caneton Strale, l'océanix et le midjet.
- 3) Le mariage entre Metzeler et le Chantier La Prairie se passa mal et des désaccords surgirent. A la suite d'un conflit social, les actionnaires allemands se retirèrent et MNC La Prairie déposa le bilan, puis fut liquidé en 1975. La construction des bateaux continua cependant quelque temps sous la direction d'une autre filiale française de Metzeler la SIDEPE, mais elle fut abandonnée quelques années après.

1 Metzeler est un fabricant de pneus et de bateaux pneumatiques. Il est possible que Metzeler ait été plus intéressé par l'activité tentes de camping que par le nautisme. Bernard Nivelt n'a pas pu donner de précisions sur ce point.

Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS

Par Guy LE MOING

**Cela s'est passé il y a 25 ans,
le 12 août 2000 :**

Naufrage du sous-marin nucléaire russe *Koursk*

Le *Koursk* constitue un des fleurons de la flotte du Nord basée à Mourmansk, au-delà du cercle polaire. Le 12 août 2000, alors qu'il participe à des manœuvres en mer de Barentz, il est endommagé par deux violentes explosions et coule par 112 mètres de fond. L'épave est localisée le lendemain. La marine russe refuse d'abord toute assistance étrangère et tente de sauver l'équipage par ses propres moyens. Quand elle se décide à formuler une demande d'aide, il est déjà trop tard. Le 21 août, des plongeurs norvégiens constatent que le sous-marin est entièrement inondé. Les autorités russes peuvent alors annoncer officiellement ce que tout le monde craignait depuis quelques jours : le décès des 118 membres d'équipage.

Le *Koursk* a pris la mer le 10 août à 22 h 30 pour rallier sa zone d'exercices, qu'il a atteint le lendemain matin. Diversancements de missiles et de torpilles sont effectués durant l'après-midi du 11 et la matinée du 12, sans incidents notables.



Le *Koursk* en surface

(Cliché extrait de Wikipedia)

A 11 h 28, alors que le sous-marin se trouve à immersion périscopique et prépare le lancement d'une torpille d'exercice, une explosion se produit dans la tranche 1. Cette explosion entraîne la mort du personnel de cette tranche et endommage la coque épaisse ; l'eau commence à envahir

l'avant du navire. Une seconde explosion a lieu à 11 h 30 et détruit complètement l'extrémité avant du *Koursk*. Seules les tranches 6, 7, 8 et 9 sont épargnées. Le sous-marin va au fond. Tous les hommes se trouvant dans les tranches avant sont tués.

Une vingtaine d'hommes qui se trouvent à l'arrière survivent à l'explosion. Certains réussissent à s'enfermer dans la tranche 9, en y transférant tout le matériel de sauvetage qu'ils peuvent amener. Ils ont la possibilité théorique de sortir de cette tranche au moyen d'un sas, et de gagner la surface. Mais le destin en décide autrement ; une accumulation de facteurs les empêchent de mettre en œuvre les moyens dont ils disposent : la fatigue, l'état de choc, l'obscurité, les effets du gaz carbonique, etc. De surcroît, l'envahissement de l'eau gagne peu à peu l'arrière du bâtiment, en raison de défauts d'étanchéité dans le cloisonnement des tranches. L'agonie des prisonniers de la tranche 9 dure, sans doute, plusieurs heures. L'un d'eux a le temps d'écrire une lettre d'adieu à sa famille.

Le croiseur *P. Veliki*, qui accompagne le *Koursk* en surface, s'inquiète rapidement du silence du sous-marin et donne l'alerte dans l'après-midi. Les moyens de recherche et de sauvetage sont mis rapidement en état d'appareiller. Ils sont sur zone le 13 et localisent l'épave en fin d'après-midi, soit 31 heures après l'accident. Les deux jours suivants, le travail des sauveteurs est contrarié par une forte mer. Les autorités russes se décident alors à faire appel à une aide étrangère.

Le navire spécialisé norvégien *Seaway Eager* arrive sur les lieux dans la nuit du 19 au 20 et fait descendre des plongeurs. Ceux-ci parviennent à ouvrir le sas de la tranche 9 le 21 août, constatent que l'épave est noyée entièrement et qu'il n'y a pas de survivants. Les travaux de sauvetage sont interrompus.

Dans les milieux officiels russes, les jours qui suivent la catastrophe sont marqués par une confusion totale. Les autorités font des déclarations contradictoires sur le nombre de marins se trouvant à bord et sur les causes possibles de l'accident (collision avec un sous-marin étranger, mine de la Seconde Guerre mondiale, etc.). Le président Poutine, qui se trouve en vacances sur les bords de la mer Noire, tarde à rentrer à Moscou. Son attitude déclenche la fureur de la presse et de la population. Les familles demandent l'annulation des cérémonies prévues en mémoire des victimes. Poutine promet une enquête, des indemnisations et un relevage de l'épave.

Le 26 juillet 2001, le procureur général remet son rapport officiel sur les causes et les circonstances de l'accident. Le naufrage du *Koursk* est dû à l'explosion d'une torpille d'exercice, suivie de l'explosion des torpilles de réserve. Le 22 octobre 2001, l'épave est sortie de l'eau. Les corps sont retrouvés et inhumés. Le 5 avril 2002, un résumé du rapport officiel est adressé aux familles des victimes. La version officielle de l'accident n'ayant pas convaincu tout le monde, certains auteurs imaginatifs ont bâti des scénarios plus romanesques, faisant intervenir des sous-marins espions étrangers. Il est peu probable que de telles explications soient un jour confirmées par les nations concernées. GL (Le texte de cet article est extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Et l'océan fut leur tombe*).

**Cela s'est passé il y a 40 ans,
le 10 juillet 1985 :
L'affaire du *Rainbow Warrior***

Le *Rainbow Warrior* est un ancien chalutier U.S. affrété par l'association écologique Greenpeace. Cette dernière s'oppose aux essais nucléaires que la France effectue dans le Pacifique. En juillet 1985, le *Rainbow Warrior* est amarré dans le port d'Auckland (Nouvelle Zélande) et s'apprête à prendre la tête d'une manifestation navale contre la France. Le gouvernement français a organisé dans l'ombre la destruction du navire. Deux agents secrets français, voyageant avec de faux passeports, fournissent des explosifs à des plongeurs, qui vont les placer sous le *Rainbow Warrior*. Le navire explose le 10 juillet, tuant un de ses membres d'équipage. Les deux agents secrets sont arrêtés par les policiers néo-zélandais et inculpés de meurtre. Il s'ensuit une crise grave entre la Nouvelle-Zélande et la France.



Le *Rainbow Warrior* à quai en 1981
(Cliché extrait de Wikipedia)

Coulé en 1985 dans le port d'Auckland, le *Rainbow Warrior* fut renfloué sans être réparé le 12 décembre 1987 pour être ensuite immergé au large de Matauri bay. Depuis ce jour, l'épave se situe à environ 6 kilomètres des côtes, non loin des îles Cavalli, entre les îles Horonui et Motutapere. Elle repose entre 15 et 26 mètres de profondeur et constitue désormais un sanctuaire de poissons et une attraction de plongée pour les visiteurs de la région.



L'épave du Rainbow Warrior est devenue un site de plongée apprécié. Photo Mathieu.



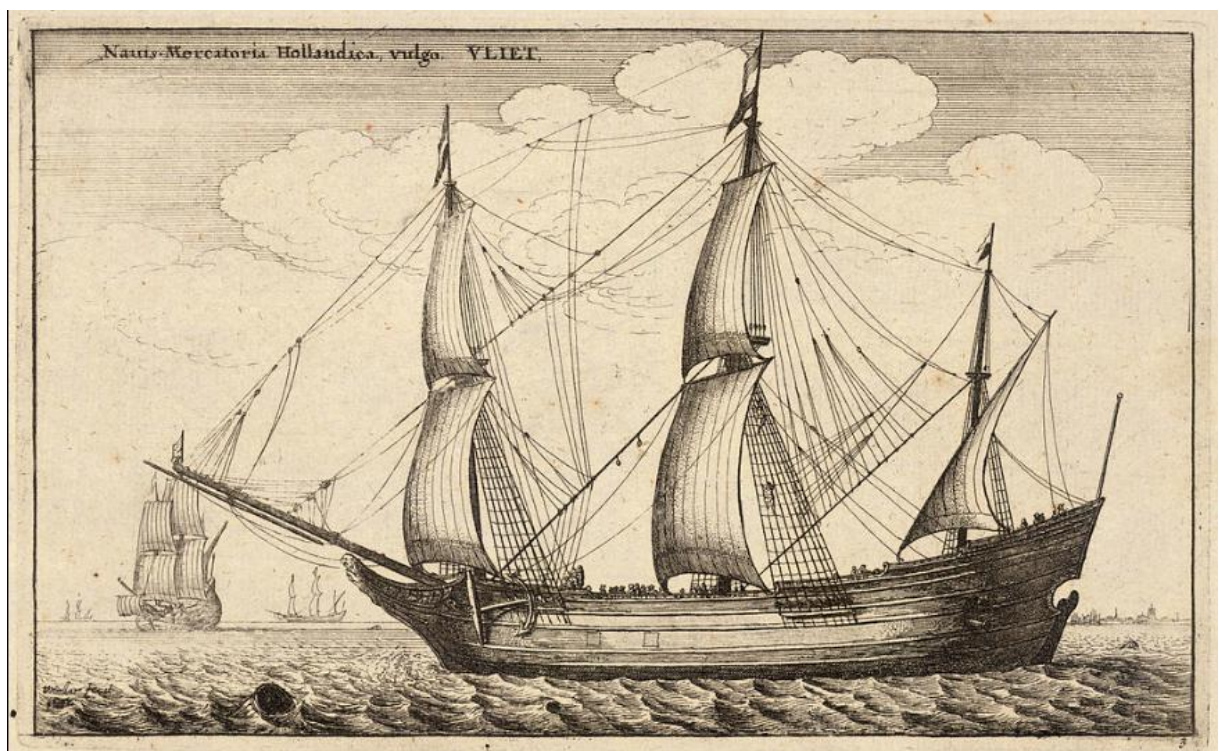
Pour rendre hommage au Rainbow Warrior, un mémorial a été créé en face du lieu où repose le navire. Celui ci est constitué d'une sculpture, réalisée entre 1988 et 1990 par Chris Booth, un sculpteur de la région. Photo Chris Booth.

**Cela s'est passé il y a 300 ans,
le 28 août 1725 :
Naufrage de la flûte française *Le Chameau***

La flûte royale le *Chameau* assurait depuis 1715 les liaisons entre la France et le Québec. Pendant dix ans, ce navire (qu'on surnommait parfois le *Dromadaire*) transporta des fonctionnaires importants et plusieurs personnages illustres, sans jamais connaître d'incident majeur.

En juillet 1725, sous les ordres de son capitaine habituel, M. Chaviteau, il partit de France pour un nouveau voyage. Outre un chargement de bétail, de volailles, de tissus, de poudre et de munitions, il transportait des marchands, des religieux, de nouveaux colons. Parmi les passagers se trouvaient M. Guillaume de Chazelles, qui venait d'être nommé intendant de la Nouvelle-France, ainsi que Charles-Hector de Ramezay, fils du gouverneur de Montréal. Au total, trois cent seize personnes se trouvaient à bord, équipage et passagers.

Le *Chameau* arriva au large des côtes canadiennes dans la nuit du 27 au 28 août, près de Louisbourg, dans l'île Royale. La tempête faisait rage cette nuit-là, et le navire se brisa sur un rocher et se perdit corps et biens. Seuls cent quatre-vingts corps furent retrouvés et enterrés sur le sol canadien.



Une « flûte » du XVIII^e siècle
(Cliché extrait de Wikipedia)

**Cela s'est passé il y a 400 ans,
Fin juillet 1625 :
Des pirates barbaresques sur les côtes anglaises**

Les pirates barbaresques ne se contentent pas de piller les côtes méditerranéennes et leurs bateaux ; ils poussent souvent leurs raids jusqu'aux pays du Nord de l'Europe. Une telle mésaventure touche les côtes anglaises en 1625. Un matin de la fin juillet, la flotte barbaresque apparaît au large de la baie de Mount, en Cornouaille. La base navale de Plymouth est aussitôt alertée, mais il est trop tard pour se protéger : les pirates débarquent à Mount alors que les villageois sont réunis dans l'église ; ils pénètrent dans le saint lieu, terrorisent les fidèles et capturent soixante hommes, femmes et enfants et les emmènent sur leurs bateaux. Le port de pêche de Looe subit une attaque comparable : quatre-vingts marins et pêcheurs sont capturés. Le bilan de ces raids répétés est très lourd. Selon le maire de Plymouth, « la région Ouest a perdu vingt-sept bateaux et deux cents personnes capturées ».



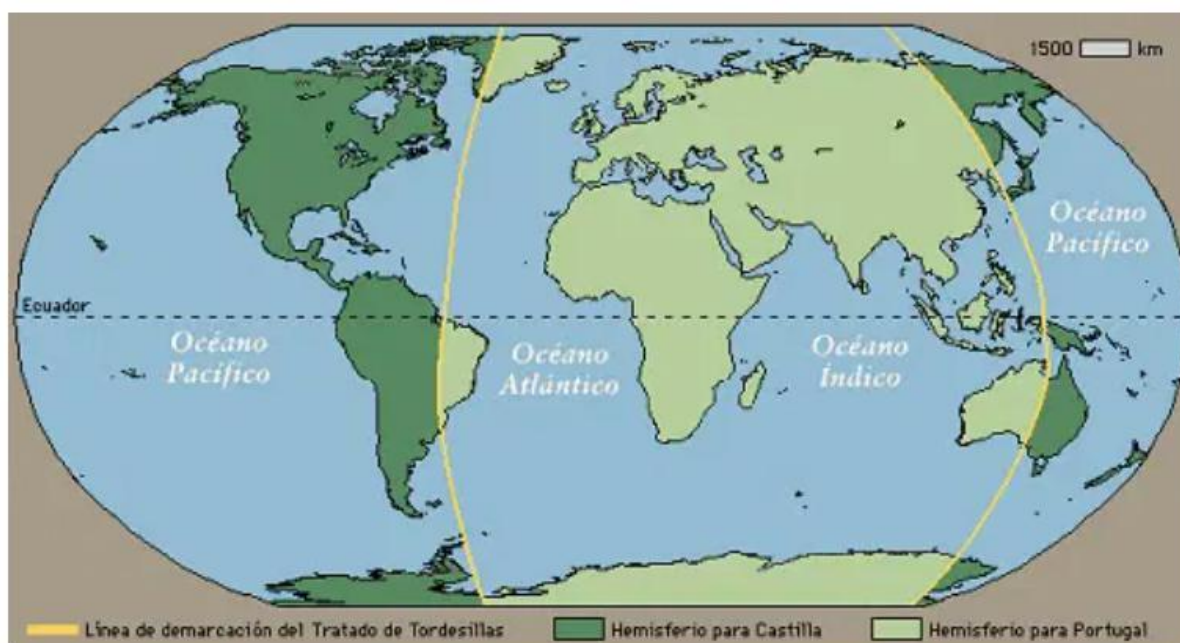
Villageois capturés par les pirates barbaresques
(Extrait d'une gravure ancienne)

**Cela s'est passé il y a 500 ans,
le 21 juillet 1525 :
Départ d'une expédition espagnole vers les Moluques**

Le 21 juillet 1525, il y a tout juste 600 ans, une flottille de six navires quitte La Corogne, en Espagne, et prend la direction de l'Asie du Sud-Est. Sa mission a plusieurs objectifs ; entre autres de

vérifier que les îles Moluques sont bien espagnoles, selon le traité de Tordesillas. Cette interrogation, en effet, hante les Espagnols et les Portugais depuis plusieurs années. : à qui appartiennent les Moluques, dont les épices – et en particulier les clous de girofle – sont une formidable richesse. ? Les îles Moluques ont d’abord été occupées par le Portugais Albuquerque en 1511. Selon les rescapés du tour du monde de Magellan, une dizaine d’années plus tard, elles seraient plutôt espagnoles. Compte tenu de la richesse de l’archipel, il y a là de quoi déclencher une « guerre des Moluques » entre les deux nations ibériques.

En 1494, le traité de Tordesillas avait fixé les limites géographiques entre le *Nouveau Monde* espagnol et le *Nouveau Monde* portugais. Cette limite était, théoriquement, un méridien situé à 370 lieues à l’ouest des îles du Cap Vert. A une époque où les marins ne savaient pas calculer leur longitude, ce méridien était assez difficile à situer. Que dire alors de l’antiméridien qui fixait la limite de l’autre côté du globe, c’est-à-dire 180° plus loin ?



Le méridien de Tordesillas et son « antiméridien »

Après le retour, en 1522, de ce qui reste de l’expédition Magellan, Espagnols et Portugais revendiquent la possession des Moluques. Pour appuyer cette prétention, l’Espagne décide d’envoyer sur place une nouvelle expédition, avec un triple objectif : (1) Essayer de retrouver les traces du *Trinidad*, dont on est sans nouvelles depuis 1521 ; (2) S’approprier toutes les terres trouvées ; (3) Essayer de découvrir la mythique « terre d’Ophir » dont les richesses sont évoquées dans la Bible, et que certains savants de l’époque placent en Asie du Sud-Est. Une flottille de sept navires est rassemblée pour cette expédition. Elle comprend : la *Santa Maria de la Victoria* (300 tx, navire amiral), le *Sancti Spiritus*, l’*Anunciada*, le *San Gabriel*, la *Santa Maria del Parral*, le *San Lesmes* et le *Santiago*. Elle est commandée par Garcia Jofre de Loaisa, commandeur de Malte. Elcano en est le vice-amiral.

Elle part de La Corogne le 24 juillet 1525 et atteint la côte sud-américaine à la fin de l’année, puis franchit le détroit de Magellan et débouche dans le Pacifique. Le mauvais temps disperse la flottille. Le *San Lesmes* disparaît corps et biens ; le *Santa Maria del Parral* se met à la côte ; le

Santiago longe la côte américaine et atteint le Mexique. Le *Santa Maria de la Victoria* est le seul à atteindre les Moluques au mois de septembre 1526, mais Loaisa et Elcano sont morts du scorbut durant la traversée du Pacifique. Seuls Andre de Urdaneta et vingt-quatre hommes d'équipage posent le pied sur l'île des Épices. Ils seront rapatriés plus tard par les Portugais, bouclant ainsi le deuxième voyage autour du monde. Aucun des trois objectifs de l'expédition n'a été atteint : le *Trinidad* est demeuré introuvable, aucune terre nouvelle n'a été découverte et le royaume d'Ophir reste un mythe. La « guerre des Moluques » se poursuit entre l'Espagne et le Portugal.

Alors que l'expédition de Loaisa avait un caractère officiel, plusieurs négociants de Séville se sont unis pour mettre sur pied une seconde expédition. Ils en confient le commandement à Sébastien Cabot, qui prend la mer en avril 1526 avec quatre navires et 250 hommes. Son objectif est à peu près le même que celui de Loaisa : ouvrir la route des Moluques par le détroit de Magellan et, chemin faisant, essayer de localiser la Terre d'Ophir. Rien ne se passe comme prévu. Cabot – qui n'est pas d'origine espagnole – se heurte à l'hostilité de certains de ses officiers et doit faire face à leur grogne. Arrivé sur la côte Sud-Américaine, Cabot renonce à emprunter le détroit de Magellan et préfère remonter le Rio de La Plata, jusqu'à son confluent avec le Paraguay. L'un de ses bateaux s'y perd, et son équipage est mangé par les habitants. L'incertitude demeure quant à l'appartenance des Moluques.



RUBRIQUE

Decouverte de l'épave de la corvette l'Alerte en baie d'Audierne

Après de longues recherches au magnétomètre complétées par des plongées la Société d'archéologie et de mémoire maritime (Samm) a fini par découvrir les restes de la corvette l'Alerte.

Cette corvette était partie de Rochefort en direction de l'Irlande au sein d'une petite escadre composée également de la frégate Volontaire et de la corvette l'Espion. En voulant faire escale à Brest la petite flotte est surprise le 23 août 1794 par six frégates anglaises en baie d'Audierne. Les navires français en infériorité numérique ne peuvent gagner le combat. La frégate Volontaire dont la coque est trouée de plusieurs impacts parvient cependant à atteindre la côte près de Penmarc'h ce qui permet de sauver une grande partie de l'équipage.

L'Alerte et l'Espion s'échouent sur le haut fond de la Gamelle au large du port d'Audierne. Les deux corvettes continuent le combat malgré leur position difficile. L'Espion réussit à se déséchouer et à échapper aux Anglais. Mais l'Alerte reste pour toujours sur la Gamelle.

La Samm est une association reconnue d'utilité générale. Elle est composée de 28 membres ayant différentes compétences. Archéologie sous-marine, Mémoire Maritime, recherche d'épaves, médiation, valorisation du patrimoine. Elle comprend une équipe de plongeurs confirmés. Elle gère une base de données en accès gratuit de plus de 18000 naufrages.

Benjamin Pepy, un des plongeurs de la Samm explique : *“nous continuons à rechercher les éléments de l'Alerte. Actuellement, nous avons localisé l'ancre et 12 des 18 canons. Mais les plongées ne sont pas faciles. Ce n'est pas la profondeur qui est un problème, l'Alerte repose sous quelques mètres d'eau. La difficulté, c'est la forte densité d'algues dans la zone, ainsi que la houle omniprésente. Nous avons aussi pour objectif de confirmer les autres anomalies détectées au magnétomètre plus au Sud de la baie d'Audierne”*.

Sillages suivra les résultats de ces campagnes de fouille.



Des canons du XVIII^e siècle reposent sous l'eau, à l'emplacement qu'indique Benjamin Pepy à ses collègues de la Société d'Archéologie et de la mémoire maritime. (Le Télégramme/Ivan Froberg)

COURRIER DES LECTEURS

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :

<https://www.academie-arts-sciences-mer.fr/FR/sillages/>

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

<https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/sillages-par-guy-le-moing/>

- Le site de la Maison de la Mer de Nantes :

<https://maisondelamer.fr/sillages/>

- Le site de la Maison des écrivains de la Mer de Saint Gilles Croix de Vie :

<https://maisonecrivainsdelamer.fr/blog-de-guy-le-moing/>

- Le site HYDROS (association des officiers de la marine marchande et des diplômés de l'école nationale supérieure maritime)

<https://hydros-alumni.org/fr/article/le-courrier-d-histoire-maritime-d-alain-foulonneau/27/06/2024/1687>

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

**AU SOMMAIRE DU N° 59
à paraître fin septembre 2025**

- Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur – tome 3 la machine à pilon
- La mutinerie du Zeven Provinciën en 1933 par Guy le Moing
- Et bien sûr d'autres articles de Guy Le Moing, notamment l'histoire maritime au fil des jours