

Il y avait du pétrole dans la Nièvre et vous ne le saviez pas ?

Oui, c'est vrai !

Mais que tout le monde reste calme ! Ça n'est là qu'un clin d'œil.

Le pétrole en question se trouvait dans les soutes de « La Nièvre », un pétrolier ravitailleur.



"La Nièvre"

A la fin de la Guerre 14-18, la marine nationale passa commande de quatre pétroliers aux arsenaux de Lorient.

Ces quatre « ravitailleurs rapides », l'Aube, la Durance, La Rance et la Nièvre, ont été construits entre 1919 et 1922 et avaient pour mission l'approvisionnement en carburant de l'ensemble de la flotte en pleine mer.

La Nièvre fut mise sur cale à Lorient le 5 septembre 1920, lancée le 10 mars 1921 et admise au service actif le 26 mars 1922.

« La Nièvre » était un navire d'une longueur de 70 mètres pour une largeur de 11,60 mètres, un tirant d'eau de 2,28 mètres et une jauge de 2.800 tonnes.

Son moteur de 1.000 chevaux équipé d'une turbine de type Bréguet, lui permettait de transporter ses 1.500 tonnes de mazout à une vitesse de 10,5 nœuds.

En revanche, son réducteur de vitesse, de type Breguet lui aussi, fut particulièrement délicat à mettre au point.

Une particularité de ces quatre pétroliers était d'avoir été équipé, aussi, sur demande du ministre de la Marine, d'une voilure de 412 m² afin de leur permettre de rester manœuvrant en cas d'avarie machine.

Cette voilure, dont il avait pourtant été préconisé de ne pas en équiper les quatre pétroliers en raison de sa probable faible utilisation, était composée d'un foc de 70 m², d'une trinquette de 47 m², d'une misaine goélette de 135 m², d'une pouillouse de 47 m² et d'une brigantine de 113 m².

Il semblerait que la majorité des navires construits à cette époque recevaient quasiment tous les mêmes appréciations :



« La Nièvre est un excellent bâtiment de mer. La stabilité de route en pleine charge est mauvaise, l'homme de barre doit être surveillé. Les compas sont bons mais les déviations changeant avec l'assiette du bâtiment il est important de vérifier souvent la variation. Le bâtiment manœuvre mal et a une puissance en AR si faible que toute manœuvre doit être faite avec le moins d'eau possible et qu'il ne faut jamais hésiter à mouiller les ancres à temps pour éviter le moindre contact avec les bâtiments à ravitailler.

La machine étant très fragile il faut éviter les emballements de l'hélice, par mauvais temps remplir d'eau les citernes nécessaires pour augmenter le tirant d'eau et diminuer la vitesse.

»

Ou encore :

« Le bâtiment gouverne très bien vent debout et aux allures voisines. Il embarque beaucoup aux allures plus arrivées que le vent de travers et d'autant plus qu'il est plus léger.

La surface de voilure est trop réduite pour exercer une influence sensible dans la manière de gouverner. Nous n'avons fait aucune traversée avec la voilure seule. »

Essentiellement utilisée pour le ravitaillement des navires de la flotte française, « La Nièvre » venait précisément de faire le plein des torpilleurs Orage, Ouragan et Bourrasque en mission de protection le long des côtes d'Espagne et remontait vers Brest.

Hélas, le samedi 22 mai 1937 à 3 heures du matin, en pleine tempête, l'équipage ne voit ni le feu de Penmarc'h ni celui d'Armen et s'échoue sur les roches devant Porstarz en Primelin.



Ce naufrage ne fit aucune victime, un seul blessé léger sur les 59 membres d'équipage, mais les cuves du pétrolier ont été perforées et les 250 tonnes de mazout restant provoquèrent une marée noire en s'échappant.





Jugé irrécupérable, le pétrolier est « rayé » le 19 juin 1937 et vendu à la démolition le 22 juillet suivant.



La coque fut découpée et récupérée au fil des marées.

La courte carrière du pétrolier se termina donc à trois miles à l'Ouest de la baie d'Audierne.

Retrouvez toute l'histoire de ce pétrolier sur :

<http://lochprimelin.canalblog.com/archives/2012/07/05/24706220.html>

- Avec mes remerciements à Hervé pour son aimable autorisation de reprise des éléments et photos.

