



Institut Edouard Nignon
Les amis de la cuisine nantaise

Jules Verne et la mer
la reconstruction du St Michel II
avec Alain Doaré



Déjeuner culinaro-culturel

Jeudi 16 mai 2019

Restaurant O Deck

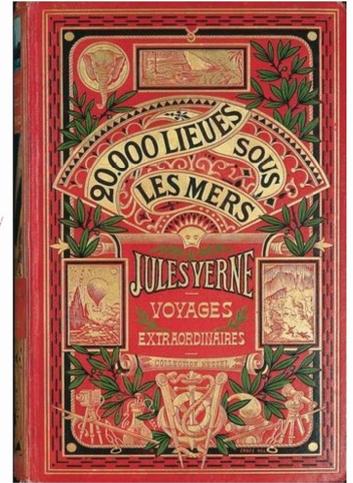
www.institut-nignon.com

Jules Verne et la mer

Chapitre 11^e de Nautilus.

Le capitaine Nemo se leva ~~de~~
~~quatre~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~table~~, et je le suivis. Une double
porte, ménagée à l'arrière de la salle s'
ouvrit, et j'entrai dans une chambre de
dimension égale à celle que je venais de
quitter.

C'était à la fois une bibliothèque et
un fumoir. De hauts meubles en palissandre
noir, incrustés de cuivres, supportaient sur
leurs larges rayons un grand nombre de livres
uniformément reliés. Ils suivaient tout le
contour de la salle et se terminaient à leur
partie inférieure par de vastes divans, capitonnés
de cuir marron, qui offraient ~~une~~ ~~lecture~~
les courbes les plus confortables. De légers
pupitres mobiles, ^{en} ~~par~~ s'écartaient ou se rapprochaient
à volonté, permettaient ~~de~~ ~~poser~~ ~~le~~ ~~livre~~ ~~en~~ ~~lecture~~. ~~Sur~~ ~~le~~ ~~centre~~ ~~se~~ ~~dressait~~



EXTRAIT du manuscrit du livre « Vingt mille lieux sous la mer »
par Jules VERNE chapitre XI « le nautilus »

Le menu du Saint Michel II

Le restaurant O Deck

Cromesquis de curé Nantais, salade de mâche

Dos de merlu plancha, polenta crémeuse, salicornes, beurre rouge

Verrine citron chocolat



Un rêve un peu fou...

Le Nantilus n'a pas toujours fait partie du paysage de l'Ile de Nantes. Cette barge de 75 mètres de long, construite de toutes pièces en 2010 sur les Chantiers de Saint-Nazaire, a été remorquée jusqu'au Parc des Chantiers en remontant la Loire. À quai depuis Juin 2011, elle abrite au Pont n°2, O Deck...

Le Nautilus de Robert Furton

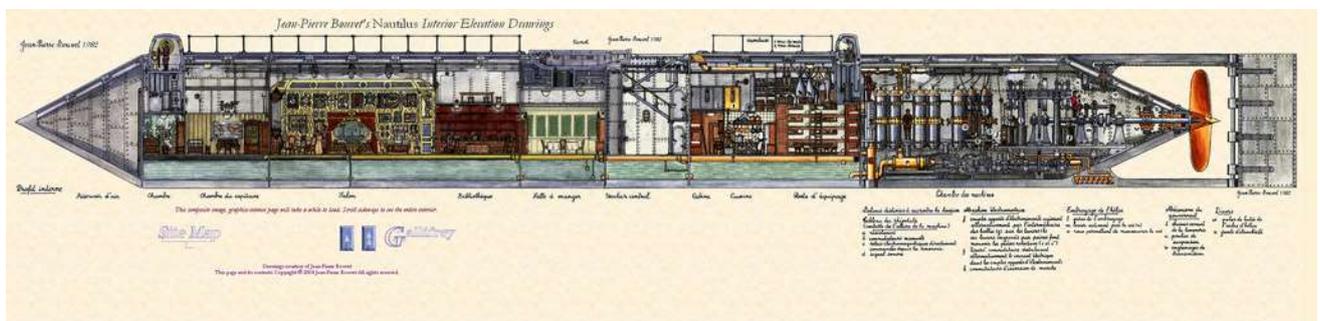
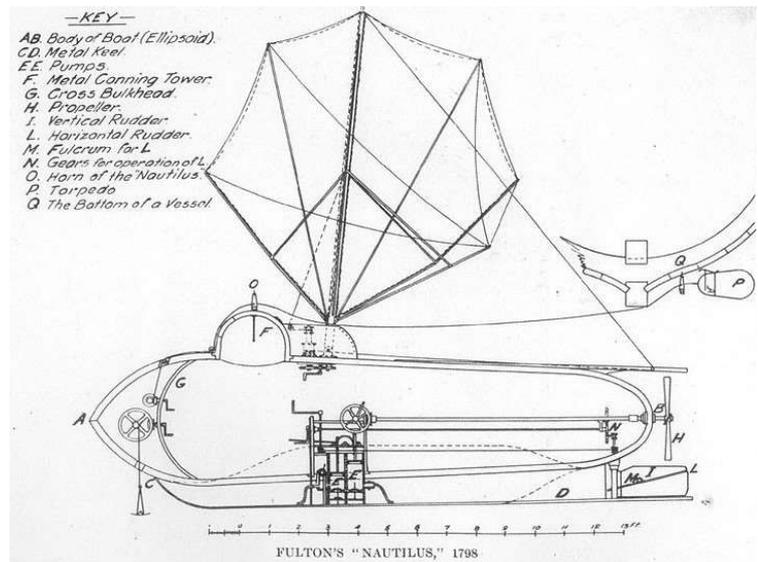
En 1797, le sous-marin fut présenté par l'ingénieur américain Robert Fulton, son invention ne fut pas acceptée par les Français car, ils ont considéré que c'était déloyal, voire atroce de combattre ainsi !!!

Même si Cornelis Drebel est connu pour avoir construit le premier sous-marin en 1624, Robert Fulton est souvent

considéré comme l'inventeur du sous marin. Son "Nautilus", fait d'acier et de cuivre d'une était d'une longueur de 6,50 m. Son arme résidait dans une charge explosive qu'il devait fixer sous les navires ennemis et déclencher à distance les Français, même s'ils voulaient briser le blocus Anglais, considèrent cette invention comme non seulement atroce, mais honteuse !

Son sous-marin disposait d'une voile et d'un mat repliable que l'on peut voir sur un plan sommaire.

70 ans après, Jules Verne s'en est inspiré pour son fameux roman "20 000 lieux sous les mers"



Le Nautilus reconstitué par Jean Pierre BOUVET d'après la description de Jules VERNE

La nourriture dans les romans de Jules VERNE

Dans le roman « Vingt mille lieux sous la mer »

« Le capitaine Nemo et son équipage ne se nourrissent que des produits de la mer : poissons pris au filet, filets de tortue de mer, foies de dauphin et autres succédanés marins : Mon cuisinier est un habile préparateur, qui excelle à conserver ces produits variés de l'océan. Goutez à tous ces mets. Voici une conserve d'holothuries qu'un Malais déclarerait sans rivale au monde, voilà une crème dont le lait a été fourni par la mamelle des cétacés, et le sucre par les grands ficus de la mer du Nord, et enfin, permettez-moi de vous offrir des confitures d'anémones qui valent celles des fruits les plus savoureux. »

Dans son roman « Voyage à reculons en Angleterre et en Ecosse » 2 amis Jacques et Jonathan pour se rendre en Écosse en bateau font escale à Bordeaux :

« Il ne faut croire que le vin se boit naturellement à Bordeaux ; cette action importante exige certaines formalités indispensables. Aussi Edmond R ... arrêta-t-il Jacques, au moment où celui-ci se disposait à porter son verre à ses lèvres. Le vin était du Clos d'Estournelle, de quinze ans, qui méritait des égards. D'abord Edmond le versa dans de grands verres qu'il remplit au quart ; puis, donnant l'exemple à ses convives, il souleva ce verre à la hauteur de son l'oeil, plongea son regard à travers les rubis liquides, insinua que ce vin, riche en alcool, monté en couleurs, avait du corps, du nez, et possédait une chair exquise ; alors il abaissa son verre, l'agita lentement de droite à gauche, et plus vite de gauche à droite, y plongea l'éminence osseuse dont la nature l'avait généreusement doué, et huma pendant quelques minutes les suaves émanations dégagées par cette rotation intelligente. Après une muette extase, il absorba, les yeux fermés, toutes la jouissances multipliées par les années dans cette bienfaisante liqueur. voila comment on boit le vin à Bordeaux. »

Jules VERNE et la gastronomie.

Jules VERNE était un bon mangeur. Un peu boulimique, à la fin de ses jours, le diabète ronge son acuité visuelle et l'anéantit petit à petit, il s'éteint le 24 mars 1905 à Amiens. Jules ne faisait pas trop la cuisine, mais il avait malgré tout un spécialité l'omelette au lard, ou plutôt le lard à l'omelette.
réf. Jean Yves Paumier



Les bateaux de Jules Verne

Lorsque Jules Verne est admis au Yacht-club de France en, 1874, il répond au vice amiral qui lui annonce sa nomination « *je suis profondément touché de l'honneur qui m'est fait...Mon Saint Michel (st Michel 1) n'est qu'un petit bateau d'une dizaine de tonneaux, indigne de figurer près des beaux yachts que j'ai souvent admirés, et il me permet de naviguer que sur les cotes anglaises et françaises de la Manche, mais enfin, je fais de mon mieux et je suis passionné par ce genre de navigation* ».



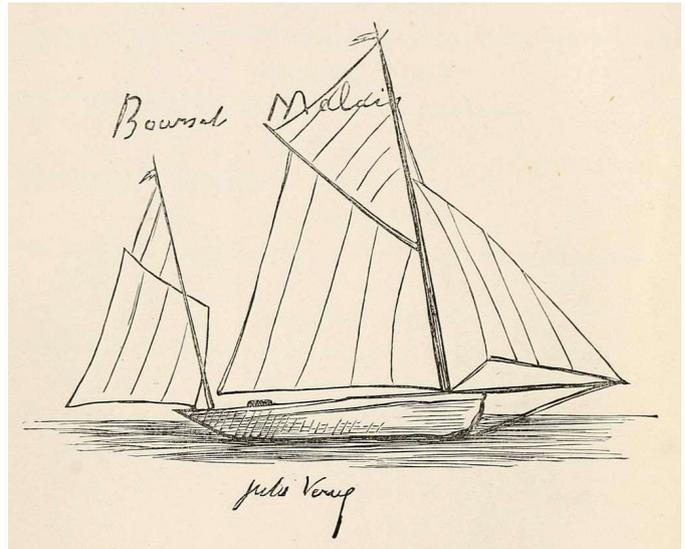
Cette déclaration témoigne de l'importance des bateaux dans la vie de l'écrivain et elle rappelle un passage de son livre Souvenirs d'Enfance et de Jeunesse en 1891, où il écrit cette phrase : « *A voir passer tant de navires, le besoin de naviguer me dévorait* ». Après avoir fait cette déclaration, il évoque le fait qu'il souhaite remplacer ce premier bateau pour ainsi acquérir cette fois un bateau neuf entièrement construit pour lui. C'est ici que commence l'aventure du Saint Michel II.

En 1877, lors d'une escale à Nantes, Jules Verne a l'opportunité d'acheter un voilier mixte (voile et vapeur) de grande taille (10 hommes d'équipage). Il devient ainsi propriétaire du Saint Michel III. Le Saint Michel II est alors vendu à MM. Lucas et Nachet, entreprise pilote de Saint Nazaire. Pendant quatre années il parcourra le large de Belle-Ile pour prévenir des dangers de l'entrée de la Loire. En 1892, un yachtman, Maurice Henri Couannier de St Malo le rebaptise « Catleya » puis celui-ci en fait don à la colonie pénitentiaire et maritime de Belle-Ile en mer où il servira de bateau école. Par manque de moyen, le bateau sera mal entretenu et sera sabordé au large de Belle-Ile en 1915.

Le Saint Michel I

Le Saint-Michel I est un bourcet-malet. Il ne s'agit donc pas d'un yacht de plaisance. Il mesure environ 9 m de long « ...il jauge 5 tonneaux et demi en douane et au moins 12 en réalité... ».

Ses plans ont été établis par le marin Paul Bos (1826-1886). Il est modifié sur le chantier Asselin, la cale à poisson devenant une petite cabine d'environ 3 m de long sur 1,70 m de large. Deux couchettes et un caisson contenant des cartes et des livres sont ajoutés.



Terminé le 29 mai 1868, l'acte de propriété est signé par Jules Verne le 3 juin. Le 6 juin, celui-ci se rend à Saint-Valery-sur-Somme pour les formalités de douane et l'inscription sur le rôle de plaisance.

Jules Verne est piloté à bord du Saint-Michel I par des marins et amis du Crotoy, Alexandre Delong (1831-1900) comme capitaine et Alfred Bulot (1834-1932) comme second. Il voyage ainsi dans la Manche jusqu'à Douvres, Londres et Ostende. En mai 1870, il entreprend une traversée jusqu'au Havre et remonte la Seine jusqu'à Paris.

Jules Verne s'inspire malgré tout de ses voyages à bord de son petit bateau pour la rédaction de 20 000 lieues sous les mers comme en témoignent certaines lettres à son éditeur Hetzel : « ...Ah ! mon cher ami, quel livre si je l'ai réussi ! Que j'ai trouvé de bonnes choses en mer, en naviguant sur le Saint-Michel ! Le plus difficile, c'est de rendre tout cela si vraisemblable, que tout le monde soit tenté d'y aller ! Enfin, nous verrons.... » (Le Crotoy, 14 juin 1868).

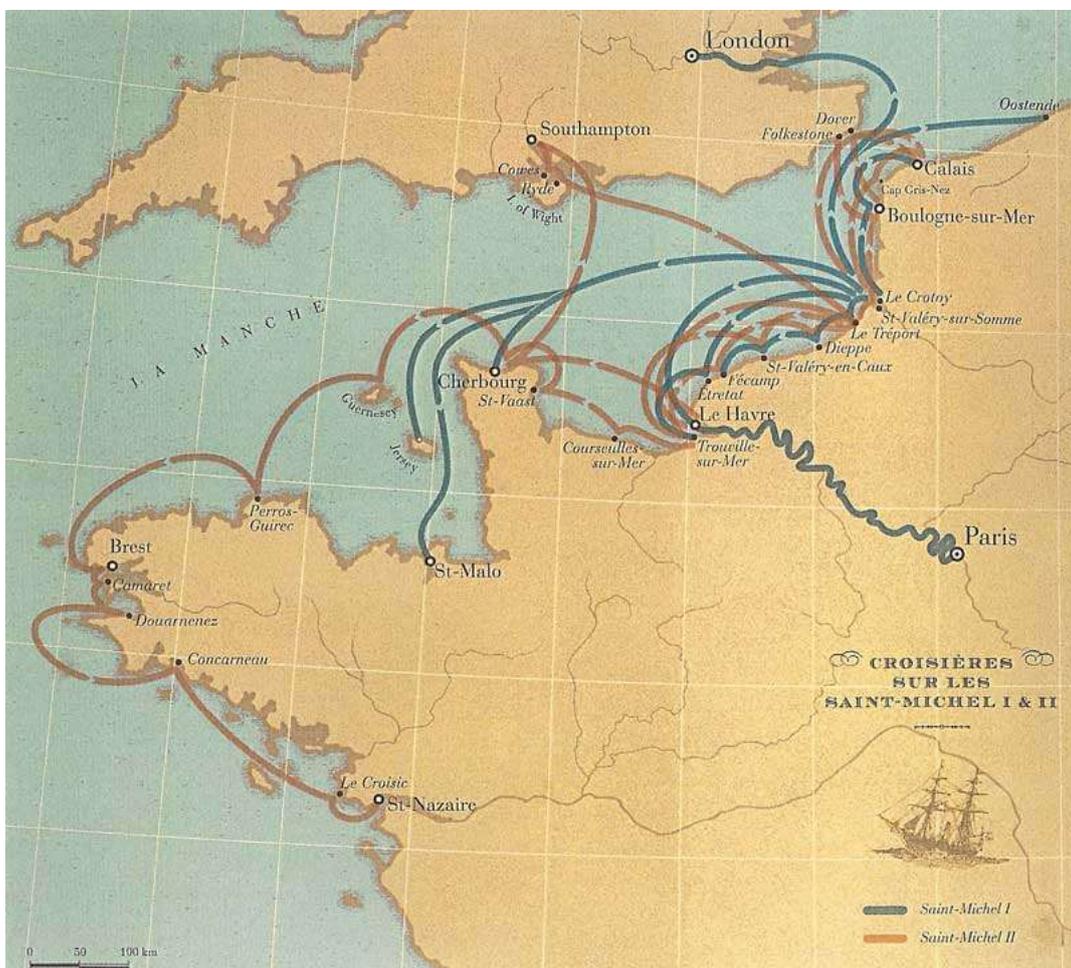
« ...Oui ! Je vous écris de Londres, où je serai dans quelques heures. J'avais fourré dans ma tête que le Saint-Michel irait à Londres, et, il y est à peu près. Je suis mouillé devant Gravesend, au moment où je vous écris, et finis là le premier volume de Vingt mille lieues sous les mers, tout comme si j'étais dans mon cabinet de la rue de Sèvres ! Est-ce assez beau, et quel aliment pour l'imagination ! » (Londres, 19 août 1868).

Il se sépare du Saint-Michel I en 1876 et se fait construire le Saint-Michel II.

Le Saint Michel II

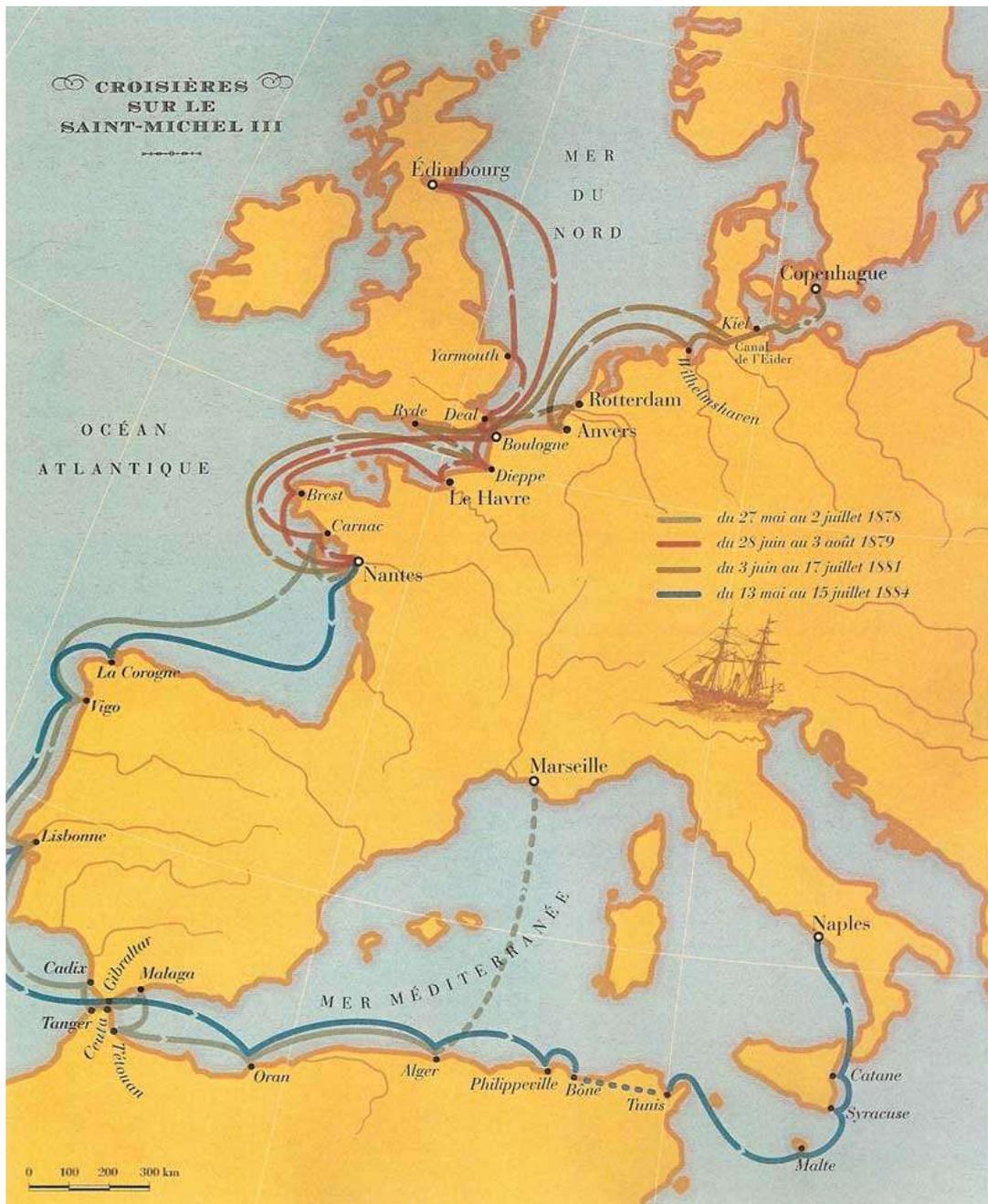
Dès son lancement au Havre le 24 mai 1876, Jules Verne sillonne la Manche et les côtes de l'Angleterre. Le bateau et ses finitions suscitent des commentaires élogieux : "La menuiserie de la chambre est en bois de cyprès et d'acajou vernis. On remarque beaucoup le salon où il y a deux canapés, une chambre à coucher avec deux lits élégants et un lavabo. Le poste d'équipage est également remarquable."

Jules Verne est enchanté, le Saint-Michel II est à la fois rapide et confortable. Pendant 18 mois, il effectuera plusieurs navigations hauturières.



Le Saint Michel III

C'est lors d'un retour à Nantes que Jules Verne croise le futur Saint-Michel III et décide d'acheter ce steam-yacht en métal de 35 mètres de longueur avec lequel il fera ses très grandes navigations en Manche, Atlantique et Méditerranée.



La construction de la réplique du ST Michel II

En 2005, dans le cadre d'un appel à projet, en vue de commémorer le centième anniversaire de la mort de Jules Verne, l'association la cale 2 l'île a alors pensé mettre en valeur l'écrivain et sa ville natale en reconstruisant un de ses bateaux. Jules Verne est né et a passé son enfance à Nantes. Tout le monde connaît l'écrivain, mais l'homme est également un marin passionné. Il a possédé trois bateaux, tous portant le prénom de son fils Michel.



Le choix de reconstruire le ST Michel II, est porté sur le fait qu'il avait la particularité d'être le seul bateau commandé par Jules Verne après qu'il eut validé les plans, alors que les ST Michel I et III étaient des bateaux achetés d'occasion.

Pour démarrer la construction, le seul document dont nous disposions était le plan de forme du chantier Abel Le Marchand conservé au musée Jules Verne de Nantes.

Nous avons soumis ce plan à un architecte naval monsieur François Vivier de Pornichet qui nous a fait un plan exploitable et qui nous permettait de construire la réplique en employant les techniques modernes.

Des charpentiers de marine salariés ont été recrutés et se sont relayés pour mener à bien cette entreprise n'ont pas été avares de leurs connaissances et savoir faire qu'ils ont partagé avec les bénévoles de l'association la Cale 2 l'île à Nantes.

Au niveau des techniques modernes employées, il faut citer que toutes les membrures du navire, les espars, le barrotage de pont sont en sapelli lamellé-collé. La coque est réalisée en chêne de 38 à 52 mm d'épaisseur. Toute la quincaillerie est en acier inoxydable, ce qui devrait assurer une longue carrière au navire si les entretiens se font en temps et en heure.

L'aménagement intérieur a été conçu pour être convivial, il s'agit donc d'un espace ouvert sans cabine. Il est composé d'un vaste carré, équipé de 4 couchettes, sur l'avant quatre autres couchettes à l'arrière ET de part et d'autre du compartiment moteur deux autres couchettes. Une cuisinette équipée de 2 feux et four gaz, un réfrigérateur et une glacière, et un évier améliore le confort de vie à bord. Un cabinet de toilette avec WC et lavabo. Il est à noter que le navire est doté d'une micro station d'épuration qui nous permet de rejeter des effluents biologiquement propres.

En 2009, La coque nue est mise à l'eau, puis de retour à hangar 31, il sera terminé pour être baptisé en 2011. Depuis il navigue en atlantique et jusqu'à la mer Baltique en 2014. Il a parcouru fin 2018, plus d'un tour de la terre.

Largeur maître bau: 3,52 m

Tirant d'eau: 2,25 m

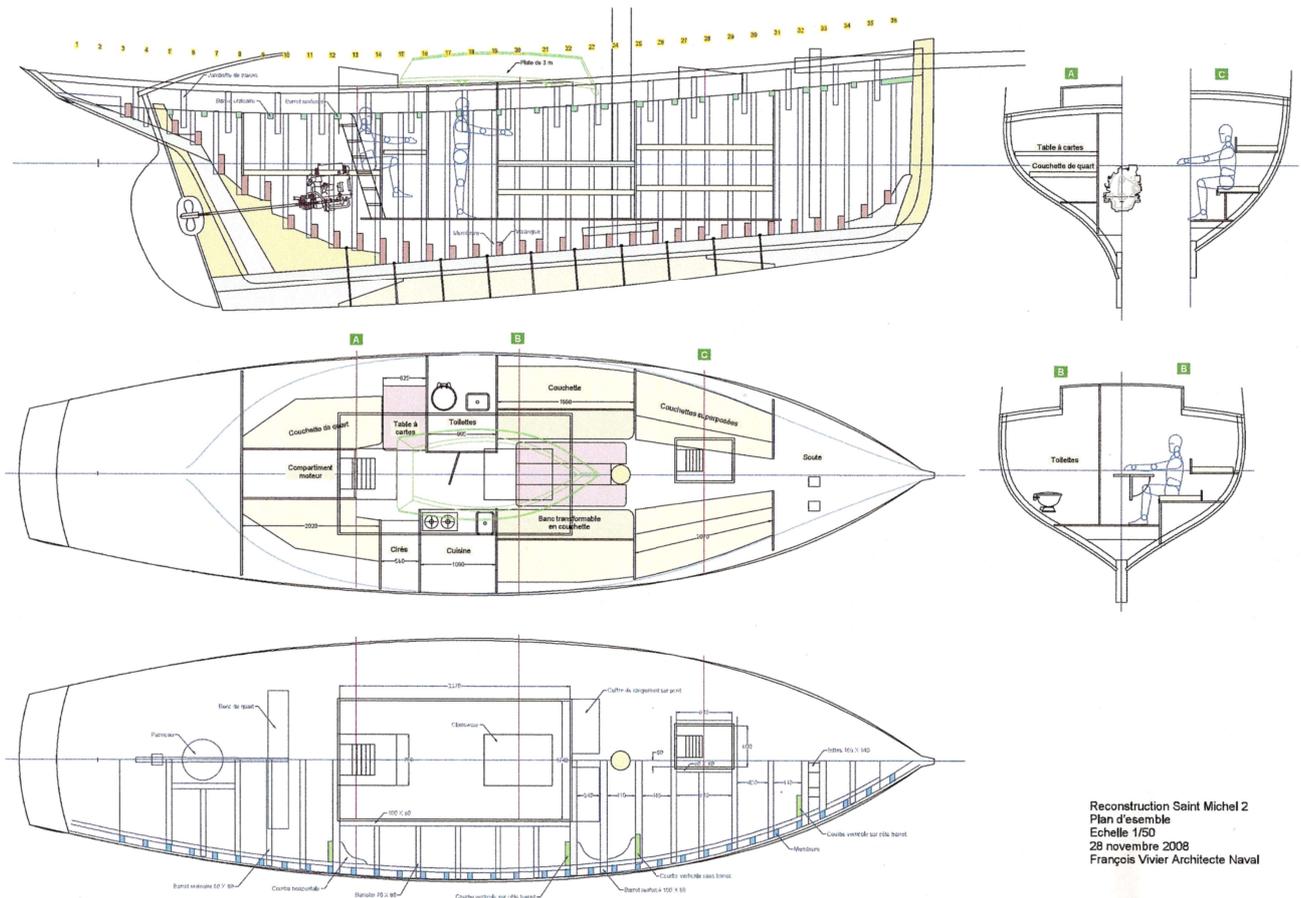
Jauge: 19 tx

Hauteur de mât: 17 m

Surface de voiles: 155 m²

Poids: 22 tonnes

Longueur de pont: 13,50 m



Reconstruction Saint Michel 2
Plan d'ensemble
Echelle 1/50
28 novembre 2008
François Vivier Architecte Naval

Plan d'aménagement et quelques étapes de la construction



L'étambot est fixé sur la quille, le passage de l'arbre moteur est pré percé et la cage de l'hélice est usinée



Perspective de l'ossature



Barrotage du pont



Etuvage et mise en forme d'un bordé directement sur l'ossature (la vapeur est fournie par une grosse cocotte minute et injectée dans des manches de polyuréthane enveloppant le bordé



Le calfatage



Enfin terminé prêt à être lancé !

La Cale 2 l'Île

La Cale 2 l'Île - ancienne Association Nantaise pour la Sauvegarde du Patrimoine Maritime et Fluvial - a pris le nom de l'endroit où elle devait s'implanter "La Cale 2 L'Île"; La Cale 2 étant une ancienne cale du chantier Dubigeon inexploitée depuis la fermeture des chantiers en 1987.



Créée en 1989 à Nantes et régie par la loi de 1901, l'association est reconnue d'intérêt général. Elle réunit des passionnés de bateaux anciens et, plus largement, des amoureux du patrimoine maritime et fluvial.

L'association a vocation à valoriser le patrimoine et la culture sous toutes leurs formes, notamment en participant à des manifestations nautiques reconnues comme les rassemblements de Brest ou plus près "les coques en bois de Pornic", la semaine du Golfe ou "Grand Large".

Dans le cadre des actions menées par l'association, l'accompagnement des publics en difficulté et la contribution au développement de programmes à caractères sociaux, éducatifs ou culturels s'inscrivent pleinement dans ses missions.

Que faisons-nous ?

Outre l'intérêt particulier qu'elle porte notamment aux plans "Cornu", "Harlé" "Herbulot" ou "Vivier" représentatifs du patrimoine régional, "la Cale 2 l'Île" entretient une flottille centrée sur des bateaux d'estuaire de la Loire de type "Basse-Indrais".

Les volets sociaux et pédagogiques des projets portés par l'association sont forts en mettant à disposition des supports pédagogiques à :

UnisCités

Sequoia

Ecoles de la Ville

Foyer de post-cure "La chicotière" - Saint Herblain

Le Foyer de la Rabotière

Hôpital de Jour - Nantes

L'association Grand Large

Association ACCES - Nantes

Ecole Supérieure du bois de Nantes

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

Habilitation par le Tribunal de Grande Instance pour accueillir des personnes condamnées à des peines d'intérêt général



Le bateau a enfourné

Le bateau a enfourné
 Le pont, l'eau l'a balayé
 Comme une baignoire, le cockpit
 Et le carré en profitent.

A quoi pense-t-on quand le bateau
 Part brusquement sous l'eau
 Quel est notre avenir ?
 Est-il déjà venu le temps de partir ?

La côte n'est pas très éloignée
 A la nage, on y serait peut-être arrivé
 Pour continuer le voyage
 Sur la mer et ces plages.

Mais ce n'est pas encore pour maintenant
 Tout mouillé comme un naissant
 Le bateau revient à la lumière
 Continuons à profiter des joies sur terre.

François Kammerer – août 2014

Editions Institut Edouard Nignon, mai 2019.

Avec le concours de Alain Doaré, Bernard Stradi, Gérard Py, Yvon Garnier et
 François Kammerer.

Eloge de la pêche à la sardine



En des temps révolus, ce bleu clupéidé,
Loin de tous leurs villages les Bretons entraîna.
Oh ils en étaient fiers et ne s'en plaignaient pas,
Grands marins qu'ils étaient, par la mer possédés.
En tous états d'icelle, c'était là leur seul sort.

Dès que l'aube naissait leurs bords ils regagnaient,
Etranges silhouettes que la lune allongait.

Leurs bateaux balançant dans le calme du port,
Avec tout l'équipage, à leurs postes fidèles,

Préparant la « marée » les yeux remplis d'espoir,
Etant sûrs d'amener belle pêche le soir,
Certains d'avoir pêché les sardines à la pelle...
Hélas la dure houle, la fatigue, le labeur,
Entraînait quelquefois des aléas fâcheux,

Accroc dans la bolinche et la sardine, adieu !

La rogue était perdue, comme la paye du pêcheur.
Ainsi était la vie ils étaient courageux.

Saint-Pierre leur apportait, malheurs ou bien bonheurs,
A chaque nouvelle journée et au fil de chaque heure.
Rien ne les arrêtaient, les seigneurs c'étaient eux.
Depuis le poisson bleu nos côtes a déserté
Il fréquente plus au Sud, plus au large, plus loin.
Nous regrettons le temps de tous ces fiers marins,
Et l'absence dans nos ports de leurs beaux sardiniers

Bernard Stradi