



La saga des épaves de la Côte d'Albâtre



La saga des épaves de la Côte d'Albâtre

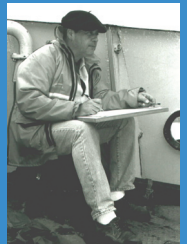
par

Yvon Chartier

François Mathieu

Franck Pineranda

Michel Torché





66, rue Pasteur
76240 Le Mesnil-Esnard
<http://grieme.org>

Maquette et réalisation :
PERROQUET BLEU
83, rue Cauchoise
76000 Rouen
www.bleu.net



Avant-propos

Une saga ne peut pas mourir après un ouvrage. Et pourtant, celle des « Épaves du Pays de Caux » que vous avez découvert en 1997 n'est plus. Alors me direz-vous, que vont devenir ces épaves oubliées de notre littoral haut-normand ? La réponse, vous allez la trouver en lisant cette nouvelle Saga. Ce sera celle des « Épaves de la côte d'Albâtre ».

Le succès d'un petit ouvrage d'à peine 80 pages (qui à l'époque ne coûtait que 50 francs) a permis au membre du G.R.I.E.M.E d'amasser en 5 ans des renseignements, des témoignages et surtout des documents iconographiques qui en 1997 faisait défaut à ce premier livre fait il est vrai « avec les moyens du bord. »

Vous allez donc retrouver des noms de navire qui, pour certains vous sont familiers. Mais au travers de cet ouvrage, ce sont tous ces documents accumulés sur leur histoire que nous allons vous faire partager. Et puis à la fin de cet ouvrage vous allez retrouver quatre de nos amis qui avec leurs mots vont vous parler du G.R.I.E.M.E

C'est donc l'histoire de 29 navires, dont celui qui est à l'origine de la création de notre association que nous vous laissons découvrir.

Alors, à très bientôt pour une suite à cette saga.

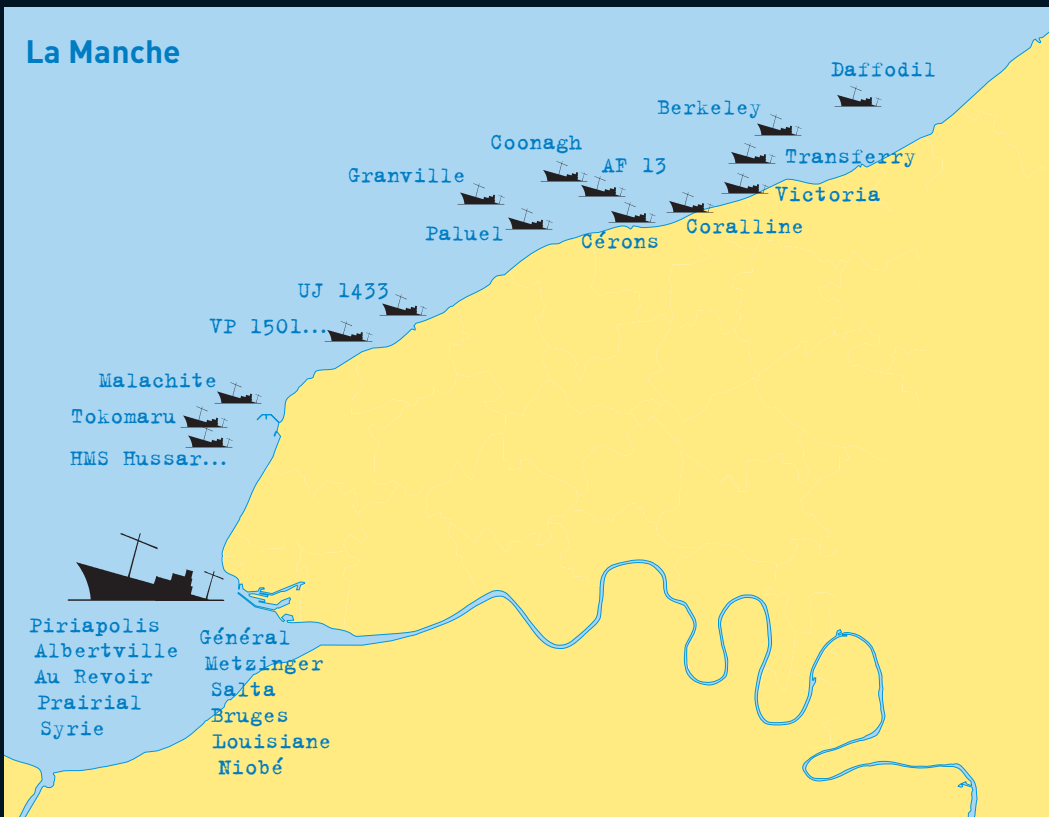
Le Président du G.R.I.E.M.E

Yvon CHARTIER

Sommaire



Localisation générale des épaves.

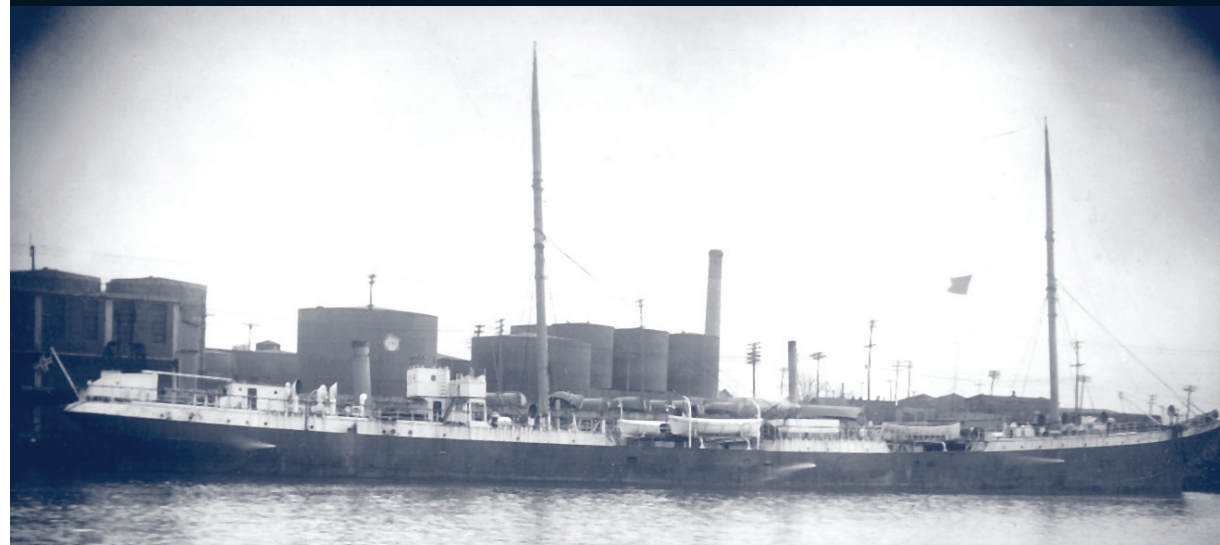


Le Quevilly	9
Le Berkeley	21
Le Transferry n°2 et le TF 3, HMS Daffodil	27
Le Victoria	31
La Coralline	37
Le Cérons	41
L'AF 13	45
Le Santé-Bonheur	51
Le Frances Fisher	55
Le Coonagh	59
l'épave de Paluel	63
Le Granville	67
l'UJ 1433	71
Le VP 1501 ou Wiking 7	77
Le Malachite	81
Le Tokomaru	87
HMS Hussar et HMS Britomart	91
Le Piriapolis	99
l'Albertville	105
l'Au Revoir	111
Le Prairial	119
Le Syrie	127
Le Général Metzinger	135
Le Salta	141
Le Bruges	145
Le Louisiane	149
Le Niobé	155
Anne et Jean-Pierre JONCHERAY	162
Bertrand SCIBOZ	164
Patrice STRAZZERA	165
Crédits photos et remerciements	167

21 octobre 1939

Victime d'une mine au large de Grimsby, le Déodata sombre

Le **Quevilly** revoit le jour grâce à une expédition

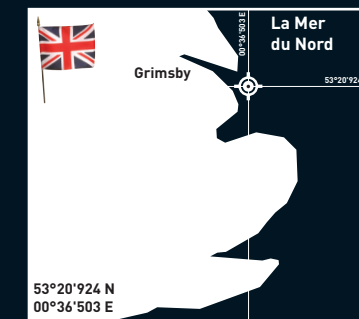


Lorsque nous rencontrons Frédéric David, l'auteur de l'ouvrage « LE QUEVILLY, le dernier des pétroliers à voiles », nous sommes loin de penser que nos paroles de ce jour prendraient formes aussi rapidement.

Après avoir écouté Frédéric à cette conférence faite au Musée de la Marine de Caudebec-en-Caux, nous nous voyons pour une dédicace. Une chose attire notre attention, pour nous qui nous passionnons d'épaves. Le DÉODATA, nom redonné au QUEVILLY lorsqu'en 1921 il est revendu aux Norvégiens, serait coulé quelque part sur la côte anglaise, par 56° 10'N et 3°46'W, en Écosse, dans des eaux peu profondes et donc accessibles pour des plongeurs en scaphandre autonome. Tel est le récit de la fin de l'ouvrage de Frédéric. Nous nous proposons donc d'essayer de retrouver cette épave, sans se donner de date ni de temps, simplement comme un défi, un jour, qui sait !

Nous sommes en 1999, en septembre plus précisément, et comme il nous arrive en tant que Commission Archéologique et Histoire d'organiser des sorties plongées sur notre littoral Haut Normand, nous sommes ce jour-là à DIEPPE pour une plongée avec un certain nombre de clubs du département.

La transformation du Quevilly en Déodata pour l'armateur Norvégien.





Notre journée se passe très bien, à la découverte du HMS BERKELEY, bateau coulé lors de l'opération JUBILÉE du 19 août 1942 et dont nous vous raconterons un peu plus loin une histoire récente.

Nous sympathisons ce jour-là avec plusieurs plongeurs de clubs différents qui, comme nous, se passionnent pour les épaves. Il faut dire que sur notre côte, si on aime la plongée, il faut aimer les épaves, car sinon les plongées s'effectuent sur le sable.

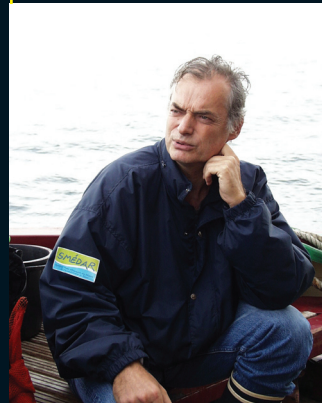
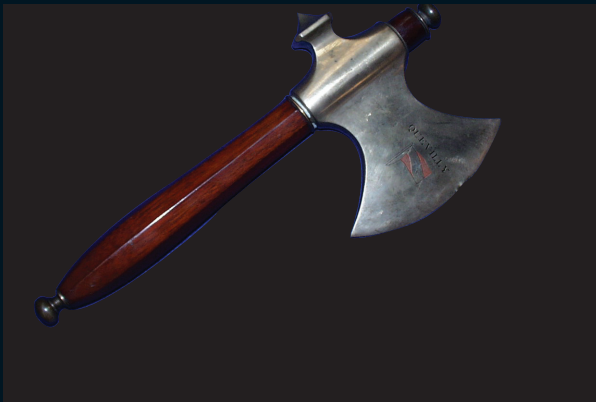
Nous discutons de choses et d'autres, mais toujours d'épaves, pour en arriver à parler du Déodata pour lequel nos recherches de positionnement sont restées vaines depuis que nous avons rencontré Frédéric.

Le point donné par Frédéric dans son ouvrage s'avère être une donnée traduite du rapport du commandant Christiansen, dans un patois Norvégien assez proche de cette langue, mais pour lequel des erreurs de traduction auraient été commises...

Le QUEVILLY, dernier des pétroliers à voile à quai à Grand-Quevilly.

Frédéric David, l'auteur du livre "Le Quevilly".

À gauche, la hache du lancement du QUEVILLY.



La localisation

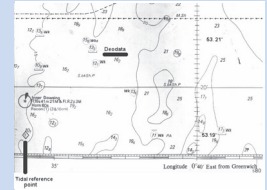
En effet, le point, sur lequel nos recherches se concentraient, était dans les terres près d'Edimbourg et il était difficile de faire un rapprochement avec une épave.

Plusieurs pistes en Grande Bretagne furent quand même exploitées, mais en vain. C'est alors que quelqu'un nous fit une proposition. Et si par internet, nous essayions de reprendre ces recherches. Donnez-nous quelques éléments, et si vous voulez bien, nous nous chargeons du reste...

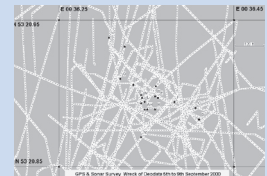
Aussitôt dit, aussitôt fait. Après deux semaines de silence, un e-mail nous parvient de Pascal, Hélène et Dominique : « Nous avons retrouvé des Anglais qui disent connaître le Déodata. Mais il y a un petit problème, l'épave serait au large de Grimsby, et non d'Edimbourg comme le dit la fin du livre de Frédéric. »

Nous comprenons maintenant un peu mieux pourquoi nos premières recherches restaient infructueuses. Peu importe, la piste est sérieuse, il faut y aller. Nous demandons donc à nos trois amis plongeurs de prendre contact avec quelqu'un ayant travaillé aux chantiers de Normandie, connu pour être à l'origine du sauvetage des archives du Quevilly. Il s'agit de Jean-Claude Lacaille, lequel possède plans et descriptifs du navire que nous pourrions fournir à nos interlocuteurs Anglais pour en savoir plus sur cette épave qu'ils connaissent et qui pourrait bien être le Déodata. C'est ainsi que les quatre passionnés de la Commission Archéologique et Histoire se retrouvent à neuf en peu de temps à la recherche d'un des plus grands voiliers de l'histoire de tous les temps.

Mais l'histoire est sérieuse et la piste venant de Grimsby semble sûre. Kevin, notre interlocuteur se manifeste de plus en plus souvent, les renseignements de Grande Bretagne se recoupent bien avec les nôtres. Les jours et les semaines passent et notre dossier sur le Déodata grossit de plus en plus. Nos réunions sont de plus en plus rapprochées lorsque nous arrive une proposition de Kevin : « J'ai trouvé une structure plongée pour vous accueillir en croisière pour aller rechercher l'épave. Qu'en pensez-vous ? » La réponse sera sans équivoque. Nous y allons.



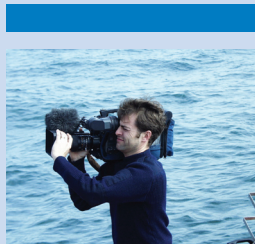
Le point du Déodata sur la carte marine.



Le balayage au sonar de la zone du naufrage.



L'expédition du 6 au 10 septembre 2000



**Christophe,
le cameraman
de France 3.**

Un premier repérage se fera en les 4 et 5 mars 2000. Partis à six, nous ferons connaissance de Kevin, notre interlocuteur, ainsi que du Yarmouth Seaman, le bateau que nous a trouvé Kevin pour nos recherches. Nous échangeons nos impressions sur le site où l'épave doit se trouver, les différents papiers de dernière minute du BSAC, équivalent de notre FFESSM en France et deux périodes sont arrêtées pour mettre une date finale à notre expédition.

Maintenant que les choses prennent forme, il nous faut constituer notre équipe. Neuf personnes semblent déjà la composer et 10 places sont disponibles sur le bateau. Sachant que tout le monde ne sera pas disponible à la même date, il nous faut trouver deux autres plongeurs. C'est chose faite rapidement, René et Prisca qui s'étaient manifestés lors de la sortie de septembre et que nous n'avions pas oublié se retrouvent avec nous en ce mois de mai pour arrêter la date de l'expédition. Ce sera du 6 au 10 septembre 2000.

C'est donc ainsi que naquit ce groupe de passionnés, en majorité plongeurs, qui vous firent vivre leur aventure au travers des médias spécialisés, de la presse locale et internationale, mais aussi par la radio (France Bleue) et la télévision (France 3 Normandie) qui suivit cette expédition en direct avec une équipe présente pour le tournage de notre aventure.

Cette aventure qui commença à Grimsby le 6 septembre 2000 faillit bien ne pas voir le jour à la date prévue. En effet les conditions météo à 24 heures de notre départ étaient catastrophiques en mer du Nord. Les vents atteignaient force 8 sur l'échelle de Beaufort et Kevin, qui vivait cela en direct, nous appelait par téléphone toutes les 5 heures pour nous faire connaître l'avancement de cette dépression qui creusait sur le nord de l'Écosse et donnait une mer très houleuse sur la côte de Grimsby. Les heures restant avant notre départ étaient comptées et il nous fallait prendre une décision. Les météorologistes français et britanniques consultés étaient catégoriques, encore 24 heures de mauvais temps et cela s'arrange. La décision fut alors prise de partir...

• Mercredi 6 septembre 2000. L'heure du départ

Il est 16 heures en ce mercredi 6 septembre 2000 lorsque le Shuttle nous fait traverser la Manche en direction de Grimsby. Tout le monde est là à l'exception de 2 journalistes qui n'ont pas pu se libérer et les premières images de France 3 sont tournées pendant la traversée vers la Grande Bretagne. La météo est plutôt belle lorsque nous arrivons, mais un vent encore assez violent souffle en provenance du Nord et ne laisse rien présager de bon.

Arrivé à bon port vers 21 heures, Kevin nous accueille pour nous répartir dans des locations, car la mer est vraiment trop mauvaise pour embarquer ce soir. La décision est prise de dormir à terre et d'embarquer demain à la première heure.

• Jeudi 7 septembre 2000. L'embarquement et le premier écho sondeur du Déodata.

Ce sera chose faite entre 9 heures et 11 heures en ce jeudi 7 septembre. La presse locale est là pour un article dans le GRIMSBY TELEGRAPH et tous nos amis Anglais aussi. John Chapman, le capitaine du YARMOUTH SEAMAN, Dave, Chris et Martin les amis de Kevin et John ainsi que le vétérinaire de l'expédition, John Davis.

Le premier direct est réalisé avec la France et les journalistes n'ayant pu venir. Nous sommes en ligne sur France Bleue Haute Normandie pour un direct à l'antenne. Ce sont les conditions météo qui nous préoccupent, le vent à tendance à forcer entre 4 et 5, mais le moral des troupes est bon, alors nous faisons route cap au 123 en direction du DÉODATA distant de 35 Miles du port.

Il est 12 heures lorsque nous faisons notre première halte, un petit problème technique nous immobilise dans le chenal de navigation de sortie du port. Une durite de refroidissement a lâché et les cales se remplissent d'eau à vue d'œil. Heureusement, tout le monde s'y connaît à bord et l'ennui sera vite oublié. Entre temps, le vent a forcé à 5/6. Quelques-uns d'entre nous dont votre auteur, pour ce chapitre, ne se sentiront pas bien. Il était temps de reprendre la navigation.



**Le Yarmouth
Seaman**



Inner Dowsing

Lorsque nous arrivons sur zone, c'est en apercevant la fameuse bouée d'INNER DOWSING que les esprits se réveilleront. Elle était bien citée dans l'ouvrage de Frédéric. C'est le premier point de repère du commandant CHRISTIANSEN qui lui permit de localiser son naufrage. Mais nos esprits n'avaient pas fait le rapprochement direct à la première lecture de l'ouvrage de Frédéric.

Kevin qui nous a devancé en faisant la route en Zodiac a déjà repéré le site et il est 17 heures quand le premier écho sondeur nous laisse apercevoir sur 20 mètres de fond les premiers morceaux du DÉODATA. Mais la mer est formée et la décision est prise de repousser la première plongée au lendemain. Nous allons nous abriter derrière la bouée d'Inner Dowsing pour la nuit.

Kevin fera la première rotation Zodiac vers Mabelthorpe, un petit village qui en ligne droite se situe à 12 miles de l'épave avec à son bord l'équipe de journaliste de France 3, Anne, Patrice et Christophe car le nombre de couchettes du bateau ne permet pas à tout le monde de rester sur le site.

La nuit sera calme, tout le monde étant un peu fatigué par cette mer houleuse. Le vent chutera dans la nuit et c'est avec un superbe soleil que nous nous réveillerons le lendemain matin.

• *Vendredi 8 septembre 2000. Les premières plongées et l'angoisse.*

Le petit-déjeuner est servi et faisant route vers l'épave restée balisée de la veille, nous retrouvons Kevin avec un deuxième Zodiac et des plongeurs de Skegness (une petite ville proche de Mabelthorpe) sur le site ou 2 autres balises matérialisent la longueur de l'épave. Kevin, réveillé avant nous, a déjà repéré les lieux.

À son bord, notre équipe de journaliste et Sabine, une Française travaillant à Grimsby qui nous servira d'interprète pour les détails de l'opération plongée.

Après un briefing sérieux de John concernant les temps de plongée ainsi que les paramètres concernant les courants en Mer du Nord, il est temps de se préparer pour cette première plongée.

Il est 9 h 45 lorsque les premières palanquées constituées en binômes se jettent à l'eau. Au fond, par moins 24 m, la visibilité n'excède pas 2 à 3 m. Le coup de tabac de ces derniers jours en est la cause. Peu importe, nous y sommes et malheureusement, le mouillage est sur un vieux casier à homard. L'épave n'est pas loin à en juger par la faune avoisinante. René décide de partir au dévidoir (fil d'ariane en terme plus connu) et nous le suivons. Il ne faudra pas plus de cinq minutes pour apercevoir enfin les premiers bouts de tôles.

Un enchevêtrement indescriptible s'offre à nous. Difficile de mettre une forme de navire sur ce que nous voyons. Des tôles rivetées certes comme celles qui assemblaient le Quevilly, mais pas de forme spécifique. Ce n'est qu'au bout de 15 minutes que nous trouverons la première chose significative.

Après avoir suivi une chaîne qui a n'en pas douter est celle d'un des mouillages, nous voici devant une superbe ancre à balancier. Il ne nous reste plus qu'à la filmer et à la mesurer pour comparer avec les données constructeur.

Une pièce d'assemblage de coque sera trouvée ainsi qu'une bouteille d'époque viendront commencer la liste des objets trouvés sur l'épave.

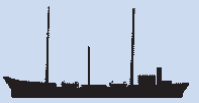
À n'en pas douter en écoutant les commentaires des uns et des autres après cette première immersion, nous étions sur l'avant du navire, mais personne n'a pût trouver autre chose. Le manque de visibilité et de forme du navire ne permettait pas de s'orienter sous l'eau. Même René au dévidoir n'a pût trouver un autre élément. Il va falloir alors procéder différemment.

À 13 h 30, Kevin repart sonder pour essayer de trouver l'arrière, mais malgré ses efforts, rien n'aboutit. L'autre extrémité trouvée ce matin au sondeur par Kevin n'est rien d'autre qu'un bout de tôle isolé.

Il faut se rendre à l'évidence, l'épave a été arasée comme nous l'avait laissé entendre le rapport du fichier Anglais trouvé par Kevin.



Les premiers indices



Le Quevilly transformé en Déodata aux chantiers de Normandie.

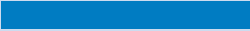
La taille et le lieu de naufrage du navire faisaient que ce dernier était dangereux pour la navigation puisque proche du chenal d'accès de Grimsby et donc, comme beaucoup d'épaves après guerre, le Déodata fut ramené à une côte proche de zéro, c'est-à-dire "au sable". La recherche en sera plus difficile, mais nous ne baissons pas les bras ! Il est 15 h 30 lorsque nous nous immergeons pour la deuxième plongée du jour. Nous repartons tous sur le même mouillage avec pour consigne (du fait qu'il n'y ait pas de courant en plongeant à l'étale) de se disperser au fond, quitte à perdre les tôles pour essayer de trouver d'autres morceaux. Ce sera chose faite puisque René et Prisca en faisant leur plongée sur le sable autour du site trouveront un superbe Loch d'époque qui sera expertisé plus tard. François et Christophe filmeront chacun de leur côté un guindeau qui s'avérera être celui du mouillage. Nous apercevrons aussi durant cette plongée un nombre assez important d'emplacements de hublots vides, ce qui nous laisse à penser que l'épave a été ferraillée en son temps et ce, avant son arasement, car les formes restantes à ces emplacements ne permettraient pas aujourd'hui de démonter quoique ce soit. La plongée terminée, ce sera l'heure du premier bilan. L'avant est localisé, mais rien d'autre. Tout le monde est un peu déçu, mais l'espoir de trouver autre chose de plus significatif demeure. Alors après avoir visionné les premiers "rush" image de notre cameraman de France 3, l'espoir renaît. La caméra a su saisir ce que l'œil à plus ou moins distingué. Il nous manque l'avis des experts que sont Jean-Claude et Frédéric qui n'arriveront que demain avec Hélène. On distingue en effet des assemblages que seuls les plans nous dévoilent. Et la connaissance de ces structures, seuls les yeux des experts en la matière pourront les analyser. Alors vivement demain. Ces deux premières plongées nous auront au moins appris quelque chose, nos amis Anglais ne dédaignent pas le homard qui, il est vrai, est en abondance sur le site.

Alors, bien choisis, il y a de quoi faire un bon repas. Nous y songeons pour demain. Il est 18 heures lorsque Kevin repart accompagné de Pascal en plus de l'équipe de France 3 et il est 21 heures lorsque s'éteignent les éclairages de cabine. C'est en rêvant à ce voilier mythique qu'était le QUEVILLY que chacun s'endort, la fatigue de deux plongées aidant.

• **Samedi 9 septembre 2000. Un nouvel espoir de découvertes.** Comme avant hier soir, le bateau était venu se mettre à l'abri derrière la bouée d'Inner Dowsing. Nous faisons donc route tranquillement très tôt car ce matin il nous faut localiser le reste de l'épave sans tarder. Kevin doit arriver un peu plus tard sur le site et il faut lui préparer le terrain en essayant de mettre des limites au gisement de l'épave. Pour cela, aidés de deux GPS différentiels et d'un PC de navigation, nous quadrillons le secteur. Lorsqu'à 10 heures Kevin arrive accompagné de nos amis manquants nous découvrons avec attention un matériel que nous ne connaissons pas, un magnétomètre embarqué. Accompagné de Pascal, nous commençons le repérage sur zone. En 1 heure, dans le quadrillage effectué par John, nous trouvons ce qui semble être la partie la plus importante de l'épave, à environ 80 m de distance de nos deux premières plongées. C'est là que se feront les 2 plongées du jour. À 11 h 30 lorsque nous nous immergeons sur ce mouillage, nous arrivons au sable. La visibilité un peu meilleure que la veille nous laisse vite apercevoir des tôles. Elles sont aussi difformes que celles rencontrées la veille, mais elles changent. Très rapidement, nous trouverons le secteur de barre et donc l'arrière du navire. François le mesure aidé de Dominique et les dimensions bien que prises sont confirmées par du film. Une main courante est trouvée non loin de là et la forme arrondie de l'arrière du navire apparaît juste au-dessus du sable. Deux chaumards dans la continuité ne laissent plus de doute, nous sommes sur la poupe.



Le Déodata en train de sombrer.



Un palier d'arbre d'hélice qui permet l'identification formelle.

Lorsqu'après 40 minutes d'immersion nous faisons le point sur le pont du Yarmouth Seaman, le sourire est revenu sur les visages des uns et des autres. Nos spécialistes à qui les côtes du secteur de barre sont données dépliant aussitôt les plans pour nous confirmer rapidement que tout correspond. Ouf, on approche du but, d'autant plus qu'une palanquée, celle de Pascal et Hélène auront l'occasion de mesurer un diamètre de restant de mât et que là aussi, tout correspond.

Nous y voilà enfin, l'énigme se dévoile et nous allons pouvoir confirmer rapidement qu'il s'agit bien de l'épave que nous cherchons. Une liaison téléphonique avec une radio locale de Rouen nous permettra de donner de nos nouvelles à tous ceux qui nous suivent de loin, mais à qui nous ne délivrerons pas tout de suite nos résultats que nous voulons conforter. Tout le monde attendra donc avec impatience cette quatrième plongée qui, maintenant que nous avons l'avant et l'arrière du navire devrait nous permettre de localiser la partie centrale et qui sait, peut-être des choses intéressantes. À 17 heures, nous partons donc en deux groupes, pour explorer à nouveau l'arrière (surtout pour ceux qui n'ont pas eu la chance de voir quelque chose de significatif) et cette partie centrale sur laquelle un mouillage a été rapporté. L'heure tardive due à l'étalement fait que la plongée ressemble presque à une plongée de nuit. Rapidement, un gros cylindre est localisé par mon compagnon de palanquée, Michel. Il s'agit de la chaudière. Une rapide orientation nous emmènera dans l'axe du moteur que nous ne trouverons pas, mais par contre, un palier en bois de l'axe d'hélice sera remonté comme pièce supplémentaire à l'identification.

Une palanquée s'attardera sur ce que nos amis Anglais nous ont fait découvrir et au bout de 35', l'obscurité tombant de plus en plus, les plongeurs remontent sur les Zodiacs d'assistance pour retourner au bateau.

Chacun racontera ses découvertes visuelles et comme hier au soir, nous attendons avec impatience les "rush" image de la journée de nos cameramen.

Ils seront des plus significatifs et permettront sans aucun doute persistant d'identifier le Déodata.



Une pièce d'assemblage double bordée à riveter.

Nos deux experts sont formels. Le secteur de barre est bien identique à celui du Quevilly sur les plans et lorsque nous aurons mesuré le diamètre du palier en bois, il n'y aura plus de doute pour Jean-Claude et Frédéric.

René, qui avait senti que la fin de notre aventure était proche, a pensé à tout. Notre dernier dîner sur le Yarmouth Seaman sera composé de petites bêtes aux yeux rouges et aux pinces de belles tailles...

La soirée s'éternisera sur nos plongées du jour avec les images de François et Christophe (reparti avec son équipe pour raisons professionnelles) le tout dans une ambiance qui nous laisse tous rêveurs, bien que nous soyons en Mer du Nord et non pas en Mer Rouge ou aux Caraïbes où se déroulent plus souvent des croisières plongées comme nous les connaissons.

• *Dimanche 10 septembre 2000. Ce n'est qu'un au revoir...*

Il est 5 heures lorsque John fait route pour la troisième fois entre Inner Dowsing et le site de l'épave. L'heure de la marée nous guide et il faut être à l'eau à l'exacte. Alors le réveil est rapide, les yeux sont hagards.

Pas le temps d'avalier un petit-déjeuner, on verra cela au retour de la plongée. Avec 15 minutes de retard, les premières palanquées se mettent à l'eau. Nous sommes encore dans le noir, mais cela n'est pas pire que les autres jours et rapidement les phares allumés nous mettrons sur le chemin des tôles

Il était dit que cette dernière plongée sur le Déodata révélerait son lot de surprises. La première, c'est cette cornière rivetée en double bordée comme le Quevilly avait été construit que Michel trouvera et s'empressera de parachuter pour que nos amis Anglais en surface récupèrent l'objet.

Pour confirmer cet élément, René de son côté remontera quelques rivets extirpés de-ci de-là des restes de la carcasse. François, de son côté, mettra des images supplémentaires dans la boîte et c'est par hasard que nous retrouverons le mouillage avec Michel.



L'équipe franco-britannique de l'expédition devant le Yarmouth Seaman.

En effet, l'écale de ce jour est courte et l'heure donnée par John pour la mise à l'eau ayant été quelque peu loupée (seulement 15 minutes), c'est en drapeau sur le mouillage que Michel et moi ferons notre palier de sécurité. Les copains ayant été surpris au fond par le courant se laisseront dérivés au parachute de palier pour être repérés du Zodiac qui récupérera tout le monde sans aucun problème.

Eh oui, c'est comme chez nous ici, l'heure c'est l'heure et la marée n'attend pas !

Il est 8 h 30 lorsque le bateau s'éloigne pour la dernière fois d'INNER DOWSING, mais à n'en pas douter, nous reviendrons dans ces lieux magiques que sont les fonds de la Mer du Nord pour d'autres aventures...

À 15 h 30, nous accostons à GRIMSBY ou Kevin nous attend. Il est temps de faire les adieux.

Une coupe de champagne dans une main, un stylo dans l'autre, nous signons chacun notre tour les cartes postales du souvenir. Des numéros de téléphones s'échangent tout comme les adresses internet des uns et des autres et c'est avec un petit pincement que nous nous quittons sur ce quai ou à n'en pas douter nous reviendrons.

Des liens d'amitiés se sont créés entre nos amis Anglais et le groupe et l'envie de partager de nouvelles aventures est né.

Le GRIEME venait de voir le jour.



Le Déodata tel qu'il fût découvert par l'expédition en 2001.

19 août 1942 Achevé par les siens, le destroyer sombre devant Dieppe

La cloche du HMS Berkeley retrouvée 57 ans après son naufrage

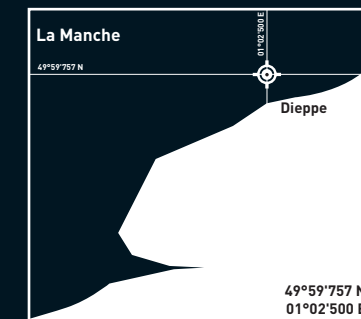


S'il est des épaves que l'on plonge plus que d'autres, le BERKELEY fait sûrement partie de celles-ci. Alors lorsqu'en 1999, au cours d'une sortie organisée par la Commission Archéologie et Histoire on entend dire peu de temps après cette journée que la cloche du navire a été aperçue en ce 19 septembre 1999, que l'on s'appelle Franck, François ou Yvon, on a du mal à y croire. Et pourtant...

L'histoire de ce Destroyer classe Hunt, vous la connaissez peut-être ! Et si ce n'est pas le cas, en quelques lignes, replongeons-nous dans l'histoire.

19 août 1942 à l'aube. Les habitants de Dieppe et des environs sont réveillés par le son du canon. Sur les plages de la ville et des environs, six mille hommes tentent de prendre pied. Des soldats alliés, des Canadiens dans leur très grande majorité, mais aussi des Français, des Anglais et des Américains arrivent à bord de quelque cent cinquante navires partis la veille de Newhaven, Shoreham, Southampton, Portsmouth... Il y a des bâtiments de toutes les tailles et de toutes les formes : des chalands de débarquement, des destroyers, des contre-torpilleurs, des dragueurs de mines.

Le Berkeley dans la rivière Humber en Grande-Bretagne en 1942.





Le Berkeley devant Cardiff en 1942.

Il ne s'agissait pas d'un débarquement, mais bien d'un coup de main de la part des alliés qui devenaient de plus en plus entreprenants en cette année 1942. D'ailleurs, dès 6 h 45, la BBC prévenait la population Dieppoise : "Il ne s'agit que d'un raid, et non d'une invasion". La consigne donnée aux populations est claire : "Ne bougez pas, ne vous exposez pas aux représailles de l'occupant allemand".

L'objectif des Alliés est de réduire le plus possible les capacités navales allemandes à Dieppe, en détruisant le plus possible de bâtiments ennemis dans le port.

Le raid est meurtrier. En quelques heures, les forces alliées perdent un bon millier d'hommes tandis que le double tombe aux mains de l'ennemi. À treize heures, le signal de repli était donné, les soldats quittaient la plage encombrée de carcasses de chars et de cadavres.

La dernière photo prise du Bleasdale pendant l'opération Jubilee.

Le blason officiel du HMS Berkeley.



La fin du "Berkeley"

Demi-échec, demi-succès ? Les enseignements tirés du raid de Dieppe permirent-ils ensuite la réussite du débarquement du 6 juin 44 et notamment la conception des ports artificiels ? C'est aux historiens d'étayer ce genre de thèses. Bref, le 19 août 42 n'est pas une journée ordinaire pour Dieppe et sa région. Elle sera la dernière du HMS BERKELEY. Il s'agit d'un destroyer anglais de type Hunt de 80 m de long pour 8 m de large. Un navire dont la construction est récente. Il avait été lancé deux années auparavant. Ce matin-là, il est devant Dieppe tandis que la bataille fait rage. Vers dix heures du matin, l'aviation allemande s'en prend aux navires alliés qui se défendent vigoureusement. Un "Dornier" touché par la DCA se décharge de ses bombes à la hâte avant de s'écraser à côté du Tréport. L'un de ces projectiles tombe sur le Berkeley. Le bâtiment va partiellement s'enfoncer. Pour lui, le raid est terminé. Mais le problème qui se pose aux Alliés est de ne pas laisser sur place un navire qui puisse tomber entre les mains ennemies. La décision est prise de le couler. Il sera plastiqué par des artificiers Britanniques qui montèrent à bord et envoyèrent le navire par le fond.

La plongée sur le Berkeley...

Aujourd'hui, l'épave est en trois morceaux. Deux sont proches, il s'agit de l'arrière et de la partie centrale. Le morceau, un peu plus dans l'ouest est peu plongé car plus difficile à localiser.

Sur la partie arrière, deux canons pointent toujours leurs affûts vers la surface tandis que sur la partie centrale, la plus importante, on retrouve encore des restes de la passerelle de commandement, tout comme la baignoire de la chambre du commandant, les éternelles chaudières et les deux arbres d'hélices qui résisteront sans doute le plus longtemps.

Le fourneau et les bacs qui sont visibles appartiennent vraisemblablement à la cuisine.

Quelques objets remontés de cette épave par le service du déminage qui a régulièrement plastiqué le Berkeley pour qu'il ne constitue pas une gêne à la navigation étaient visibles au musée de Pourville-sur-Mer.



Le dernier marin sauvé par l'Albrighton.



La cloche telle qu'elle fût découverte.



59 ans avant de remonter l'objet le plus convoité d'une épave



La dernière heure du Berkeley.



S'en est fini du destroyer. Il se cassera en trois parties lors de son naufrage.

Ce musée qui présentait un certain nombre de souvenirs liés au raid du 19 août 42 est aujourd'hui fermé. *"Alors me direz-vous, comment dans ce tas de tôles difformes a-t-on pu apercevoir la cloche ?"*

Pour les amateurs de plongée sur épave, la cloche d'un navire est un élément symbolique. Au-delà de la charge émotive liée à l'objet, elle est également l'assurance d'identifier formellement l'épave, donc de pouvoir reconstituer son histoire avec certitude. Inutile d'expliquer longuement dans ces conditions que c'est le premier objet que recherche un plongeur qui découvre une nouvelle épave. Dans le cas du Berkeley, l'histoire est assez folle car il ne s'agit pas vraiment d'une épave inconnue. Coulé en 1942 lors de l'opération Jubilé, la position de ce destroyer est parfaitement connue dès le premier jour. Et depuis que la plongée sous-marine s'est vulgarisée, le Berkeley est très régulièrement visité par les plongeurs de la région. Dans ces conditions, imaginer que la cloche soit encore à bord et n'ait jamais été découverte semblait parfaitement utopique. Et c'est pourtant ce qui s'est passé. L'histoire de cette cloche débute donc par une sortie en mer organisée par la Commission Archéologie et histoire du Comité Départemental de Seine-Maritime. Des plongeurs remontent et expliquent qu'ils ont aperçu l'objet. L'info est entendue avec un peu d'incrédulité dans le milieu des plongeurs en Manche et elle intrigue.

Elle intrigue au point que des plongeurs du club de Bihorel (le GCOB) dont le bateau est à quai à Dieppe se piquent au jeu. Et si c'était vrai ! Alors, quelques mois plus tard au cours d'une plongée sur le Berkeley, ils ouvrent l'œil de manière attentive. Et l'incroyable se produit.

Prisca, René et Olivier retrouvent l'objet tant convoité à proximité de ce qu'il reste de la cabine du capitaine. Les forts courants de la manche expliquent certainement cette découverte. Les tôles rongées s'effondrent

parfois au gré des marées. Il arrive que des pans entiers d'une épave disparaissent ou se déplacent de plusieurs dizaines de mètres.

Sans compter que les filets de pêche viennent également bouleverser le paysage, découvrant alors des parties d'une épave inaccessibles jusqu'alors. Dans le cas de la cloche du Berkeley, ils décident alors de la remonter. Le risque est trop important qu'elle soit à nouveau et de manière irrémédiable emportée par le courant, recouverte par la vase et donc perdue à tout jamais.

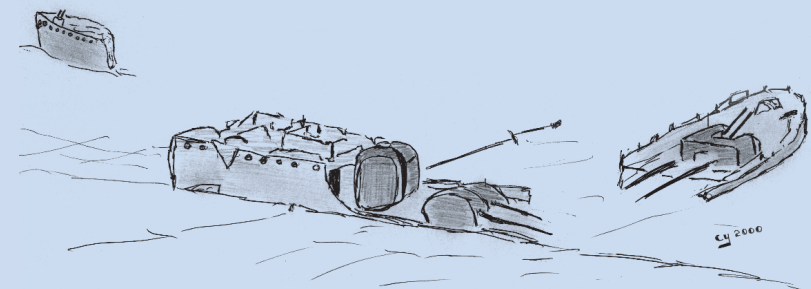
Tandis qu'ils préviennent la Commission Archéologie et Histoire de leur découverte ainsi que l'administration, ils s'emploient à dégager la cloche de sa gangue d'algues, de coquillages et de concrétion. À nouveau polie, elle se révèle comme au premier jour. En bronze, mais avec un fort taux d'étain, elle brille comme de l'argent.

Haute de 31 cm, d'un diamètre de 32, elle pèse 20 kg. Plus surprenant encore, elle est parfaitement intacte. Elle sonne un magnifique do dièse et quant à l'identité du bateau, elle ne peut que la confirmer : elle est frappée d'un énorme « HMS BERKELEY - 1940 ».

Actuellement, cette cloche a été remise officiellement à la mairie de Dieppe et est exposée dans la salle des mariages. Prochainement une copie sera faite pour le local de l'association JUBILÉE de Dieppe.



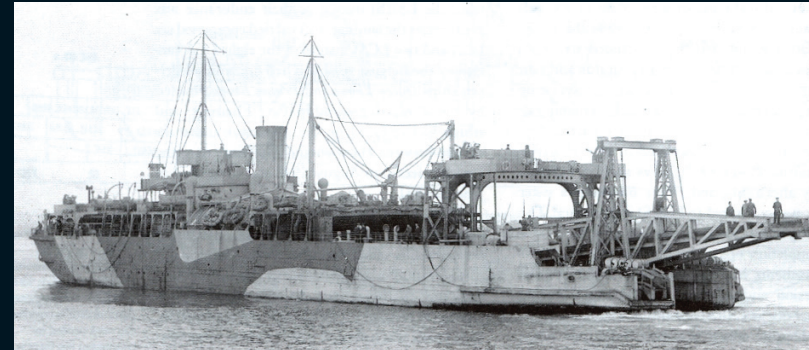
La cloche restaurée du Berkeley.



Le HMS Berkeley en 3 parties tel qu'il est au fond à ce jour.

13 juin 1940 et 17 mars 1945
Deux sister-ships coulent aux abords de Dieppe

Le Transferry n°2 périt sous le feu des canons et le TF 3 HMS Daffodil est victime d'une mine



Le HMS Daffodil transformé pour la 2^e guerre. Il a perdu une cheminée et il est armé. Il coula ainsi.

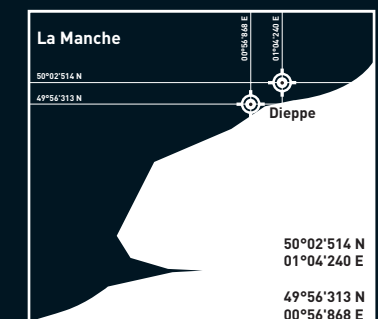
Un peu d'histoire

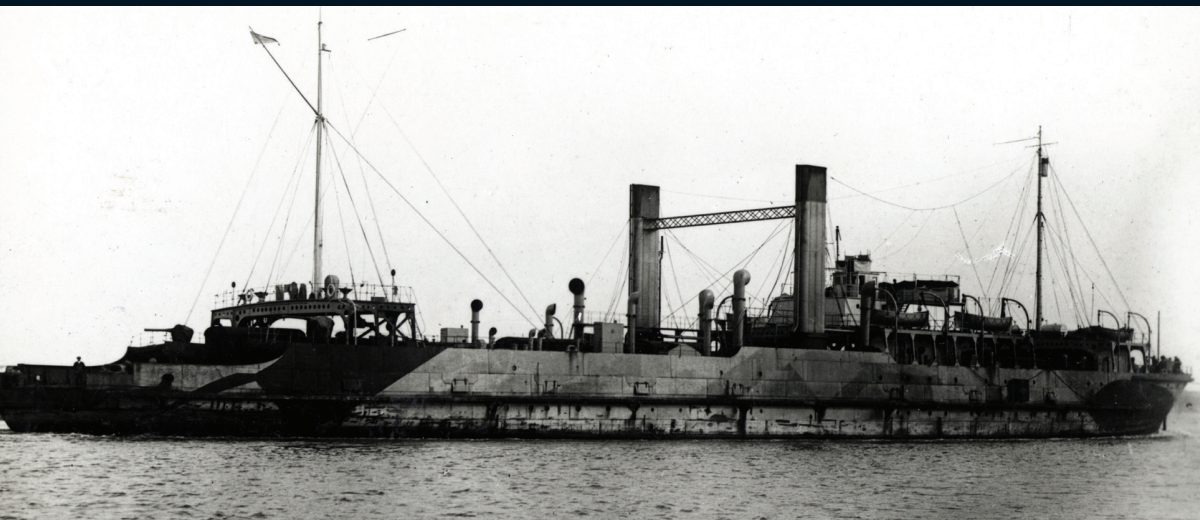
Le train-ferry est une invention qui date du milieu du 19^e siècle. À l'origine, lors de la création du chemin de fer, il s'agit tout simplement de trouver une solution au problème du franchissement des lacs et des rivières.

Lorsque les TF1, TF2 et TF3 voient le jour dans les années de la guerre, la première ligne fut inaugurée le 10 février 1918 entre Dieppe et Southampton. Nous avons alors affaire à des navires de 118 m de long pour 19 m de large, équipés de 4 paires de rails, deux de 72 m et deux de 95 m.

Ces navires passèrent la première guerre sans encombre et c'est pendant le second conflit mondial de 39/45 qu'ils sombrèrent. Ils servirent à l'évacuation des îles anglo-normandes et à celle de Saint-Valery-en-Caux.

C'est là que le TF2 coula. Le 13 juin 1940, il se présente à l'aube devant Saint-Valery-en-Caux, ignorant que les batteries côtières sont désormais aux mains de l'ennemi.





Mal renseigné, il subit exactement le même sort que le Granville. Sévèrement touché par les tirs ennemis, le bateau abandonné par son équipage dérive en flammes avant de sombrer par 49°56'316''N et 00°56'868''E, à un mille des roches de la pointe d'Ailly. Des navires anglais, les chasseurs 6 et 7, récupérèrent vingt survivants.

Quant au TF3 il subira quelques transformations ! Il perd ses deux cheminées latérales qui sont remplacées par une seule désormais placée au centre du navire. Au passage, il change également de nom. Il devient désormais HMS Daffodil et poursuit la guerre sous ce nom. Au départ de Southampton, son port d'attache, il effectuera la totalité du second conflit mondial, s'illustrant notamment lors du débarquement de juin 1944 en Normandie.

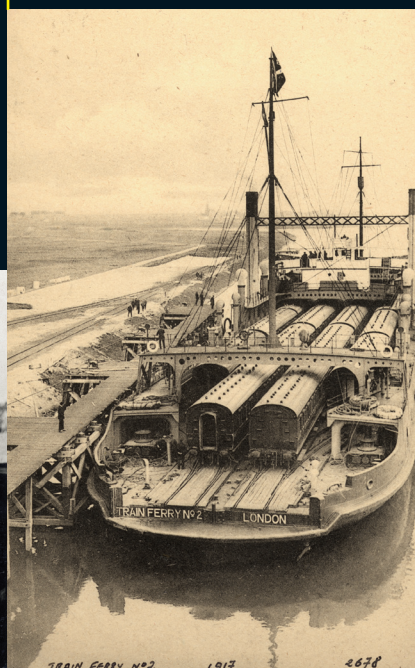
En 1945, le 17 mars précisément, il heurte une mine devant Dieppe à 23 heures. Il ne coule que le lendemain à 5 h 40 par 50°02'514''N et 001°04'240''E. Un naufrage qui provoqua neuf morts. Ironie du sort, les deux sister-ships anglais ont sombré à quelques kilomètres l'un de l'autre, le "TF2" devant la pointe d'Ailly en 1940, le n° 3 devant Dieppe cinq années plus tard.



Le TF3 sur lequel on distingue l'armement à l'arrière pendant la première guerre.

À gauche, le TF3 quittant le quai.

Ci-dessous, on distingue sur cette vue, 4 rangées de wagons.



Les plongées...

Aujourd'hui, les deux épaves situées aux abords de Dieppe sont relativement faciles à trouver, étant balisées chacune par une bouée cardinale pour le danger qu'elles représentent pour la navigation des gros navires à fort tirant d'eau.

La plongée sur le TF2.

Le navire repose sur un fond de sable, à vingt-deux mètres à marée haute. L'épave est relativement facile à trouver au sondeur, bien qu'il faille se méfier des erreurs. En effet, une quinzaine de navires victimes du plan Mélic ont été coulés volontairement dans le secteur (proche de la pointe d'Ailly).

La visibilité n'est jamais très bonne dans ce secteur, mais le plongeur, une fois sur le pont, n'a plus qu'à suivre les rails. Au nombre de quatre sur le pont ou l'on accède directement, il suffit de les suivre pour se laisser guider sur cette plongée. L'intérieur est aussi sympathique, mais le manque de visibilité engagera à la prudence. Son sister-ship, le HMS Daffodil s'y prêtera davantage.

La plongée sur le HMS DAFFODIL.

Malgré les craintes que nous avons évoquées lors de la parution du tome I de la Saga des épaves du Pays de Caux, les gravats rejetés en mer suite à la construction du nouveau terminal pour les transmanches n'ont pas affecté l'épave. On en retrouve ça et là sur le pont principal arrière et autour de l'épave, mais pas au point de la dénaturer.

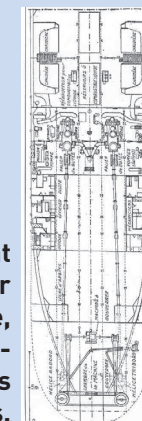
Elle est sûrement l'une des plus imposantes épaves de la région et mesure 118 m de long pour 19 m de large. Le Daffodil est des plus faciles à trouver de part sa taille. Au sondeur, selon le positionnement, on aura un écho entre 4 et 6 m par endroit.

Mais attention à ces gravats trompeurs qui font parfois croire au sondeur que l'on est sur l'épave.

Coupés en deux à la hauteur des chaudières, les deux morceaux de l'épave font que cette dernière reste quasiment entière à visiter. On peut effectuer 2 types de plongées sur ce site tellement les conditions sont faciles malgré l'éloignement de la côte (environ 6 miles). Vingt-quatre mètres au sable sont le maximum que l'on peut avoir sur gros coefficient de marée.



Le pont supérieur des trains ferry avec les 4 rails.



Le pont inférieur arrière, emplacement des machines.



13 avril 1887 Un steamer Transmanche s'échoue sur les roches d'Ailly

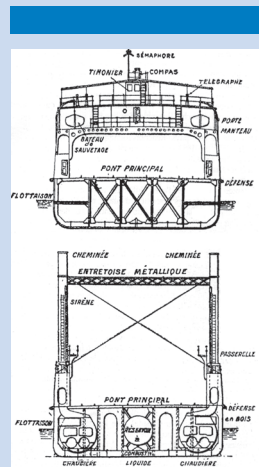
Le Victoria se perd dans les brumes près de Dieppe

Une première plongée peut s'effectuer entièrement à l'extérieur de l'épave, cette dernière étant vaste. On en fera le tour si l'on a la connaissance du site et la visibilité qui est souvent bonne sur ce lieu, mais il faudra faire attention à la cassure, car les 2 tronçons ne sont pas tout à fait l'un en face de l'autre.

On découvrira des coursives sur bâbord avant et arrière avec les traditionnels vestiges toilettes et quelques hublots encore visibles.

Si l'on est plus curieux, la pénétration dans l'épave se fera sans difficulté, car ce navire qui était dédié aux transports des trains sur son pont supérieur fait apparaître des structures très solides dans lesquelles on découvrira 2 immenses moteurs 4 cylindres et une salle des machines presque intacte.

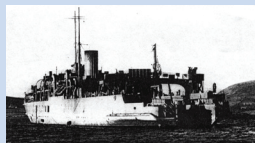
Ce site est un des endroits de prédilection des bancs de lieux jaunes qui affectionnent particulièrement les environs de sable fin. Et comme sur toutes nos épaves, congres et homards vivent en parfaite harmonie. Les bars eux la colonisent presque toute l'année.



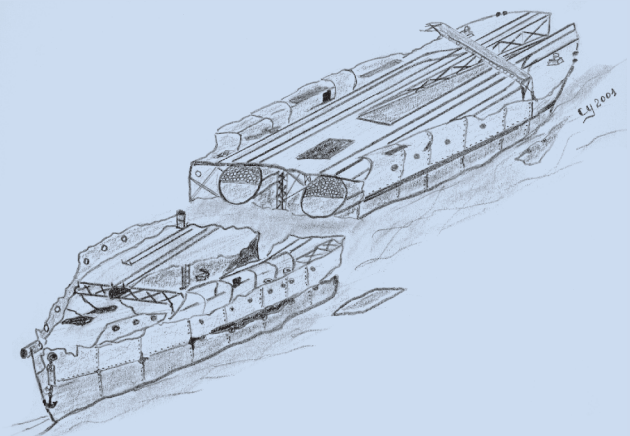
Vue en coupe de l'ossature du navire : à la hauteur des chaudières et à la hauteur de la passerelle de commandement.



Le TF3 sortant des jetées de Dieppe.



Le HMS Daffodil transformé.



Le Victoria entrant au port de Boulogne.

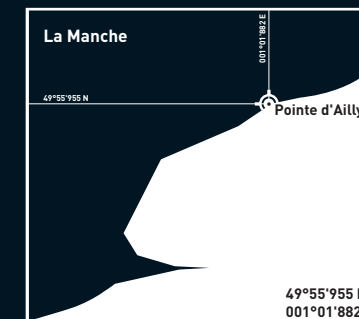
Le 13 avril 1887, le steamer Victoria qui effectuait la liaison Dieppe-Newhaven se perd dans le brouillard. Onze des quatre-vingt-quatorze passagers vont périr.

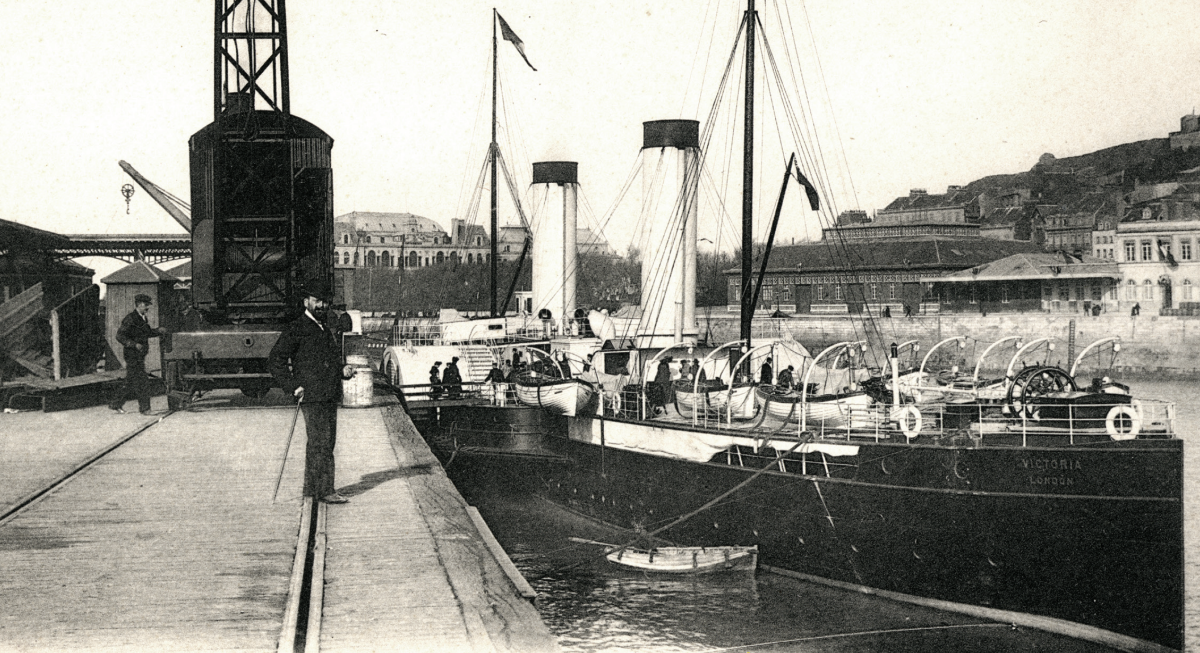
12 avril 1887. Le Victoria quitte Newhaven peu avant minuit. À la barre de ce steamer de 315 tonneaux, le capitaine Clark, un vieux loup de mer de la marine britannique. À son bord, 94 passagers et des marchandises diverses qui embarquent en direction de Dieppe. La mer est un peu houleuse, mais la traversée s'effectue sans incident.

À trois heures et demie, tout bascule. La marée descendante fait dériver le navire en direction du cap d'Ailly au moment où le brouillard commence à s'élever. Soudain, le capitaine Clark distingue la masse noire de la terre en face de lui à environ un mille. Il fait immédiatement virer de bord en direction de la haute mer. Trop tard...

À environ deux kilomètres de la pointe du cap, l'avant du navire heurte des roches. Le craquement est affreux et la secousse réveille les passagers.

Affolés, ils envahissent le pont. Le navire éventré sur l'avant demeure droit sur les roches.





Cependant la mer baissant, les passagers ne courent a priori aucun risque immédiat. Mais la panique en décide autrement. Malgré les ordres du capitaine, les passagers envahissent les canots, avant même qu'ils ne soient mis à la mer.

Le châle d'une passagère s'enroule dans la poulie qui permet d'affaler un canot. Celui-ci, déséquilibré, verse. Quinze personnes tombent à l'eau. Sur le pont, la panique est à son comble. Des passagers se jettent à la mer, espérant gagner la côte à la nage ou accrochés à une épave. On voit même une mère tenant un de ses enfants dans les bras se jeter à l'eau, abandonnant son autre enfant à bord. Dans l'eau, ce n'est pas mieux. Des passagers qui tentent de s'accrocher à des épaves sont repoussés à coups de pieds par ceux déjà installés. Au point du jour, une vingtaine de rescapés mettent pieds sur la grève à Quiberville dans le plus grand désordre. Des passagers habillés à la hâte débarquent sans chaussures, à moitié vêtus.

Le Victoria à quai pour l'embarquement vers Folkestone.

Photo d'époque du naufrage.



Une baleinière à l'origine du sauvetage



Sur une barque où avaient embarqué dix-sept personnes, il n'y avait pas d'aviron et ce n'est qu'en écopant avec leurs chaussures que les naufragés arrivèrent à se maintenir à flot.

Sur la plage où s'entassent désormais rescapés, autorités et curieux, des dizaines d'épaves s'échouèrent poussées par la marée : des malles, des caisses, des planches, des tonneaux de maquereaux, des chapeaux...

Dans la matinée avec le flot montant, le steamer fut bientôt submergé. À midi, on n'apercevait plus que le haut des cheminées et des mâts. Le capitaine et un prêtre irlandais quittèrent le navire en dernier, vers onze heures du matin. Dans son rapport, le capitaine Clark insiste sur deux faits.

Primo, alors que le brouillard était dense, la sirène du cap d'Ailly ne fonctionnait pas. Ceci s'explique par une raison technique. Celle-ci étant actionnée par une machine à vapeur, il fallait plus d'une heure pour que celle-ci soit opérationnelle après la tombée du brouillard.

Secundo, le nombre de victimes s'explique par la panique, car ceux restés sur le bateau jusqu'à la fin ont été sauvés.

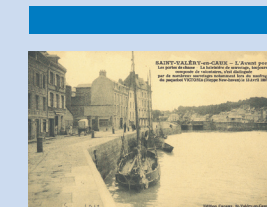
Mais ce rapport fut jugé insuffisant par les tribunaux anglais. Le capitaine Clark fut condamné "pour avoir suivi une route complètement injustifiée." En effet, à la vitesse à laquelle il allait, s'il avait tenu son cap, il aurait dû être dans le port de Dieppe à l'heure où l'échouage s'est produit.

L'erreur du capitaine était certes sanctionnée. Mais elle avait coûté la vie à onze passagers.

Le sauvetage des passagers vu par un Yachtman de Saint-Valery-en-Caux.

Récit sur la bravoure et la conduite de l'équipage du canot de sauvetage de Saint-Valery-en-Caux.

Après le naufrage, deux canots de la Victoria portant trente-neuf personnes furent entraînés au sud par le vent et le reflux. Ils arrivèrent vers huit heures du matin en vue du port de St-Valery à environ 20 km, du lieu de naufrage. Ce sont les détails du sauvetage de ces deux



La baleinière de sauvetage de St-Valery qui s'illustra lors du sauvetage du paquebot Victoria.



Le lieu du naufrage sous le phare d'Ailly.



Le Victoria échoué sur les roches d'Ailly. On aperçoit le phare dans la brume.

canots, qui s'est opéré en quelque sorte sous les yeux de la population de St-Valery qui je crois intéressant de faire connaître.

Vers 08 h 00 du matin, le pilote Marchand, en observation sur la falaise d'aval aperçut à l'est du port les 2 embarcations qui paraissaient se diriger vers la terre. Voyant le danger et l'impossibilité pour ces malheureux d'accoster le rivage sans courir à une mort certaine, tant la mer était grosse et déferlait avec violence, il les avertit du danger.

À ce signal, ils regagnèrent le large en se laissant aller au gré du vent et du courant. Le comité de la société de sauvetage, prévenu aussitôt, se réunit. Une équipe de 13 volontaires se présenta immédiatement et le canot, armé en un instant, fut sorti et descendu sur la glissière. Mais par malheur la mer était basse et le chenal à sec. Cette circonstance fatale qui n'avait pas permis aux naufragés d'entrer dans le port ne permettait pas non plus au canot d'en sortir. Heureusement, si l'avant-port était vide, le bassin possédait un grand volume d'eau, on ouvrit toutes les portes et l'irruption de ce vaste réservoir permit de lancer et de mettre à flot le bateau de sauvetage, qui, sous l'impulsion de la chasse, et malgré le fond, les remous et les brisants gagna la haute mer.

Il ne faut pas se le dissimuler, la sortie du canot de sauvetage, à mer basse, même avec les écluses de chasse était difficile et non sans présenter de grand danger. Dès qu'on fut au large, les voiles furent hissées et peu après on aperçut les 2 canots, séparés l'un de l'autre, que les équipages épuisés ne cherchaient même plus à diriger. On ne tarda pas à atteindre le plus petit des canots qui, rempli d'eau, était près de sombrer. On s'empressa d'opérer le transbordement et le canot de sauvetage recueillit tous les naufragés exténués de fatigue et de froid. Mais il fallait songer à l'autre embarcation, dont les passagers faisaient des signaux de détresse. Quatre de nos marins sautèrent aussitôt dans nos canots dont on venait de recueillir les passagers et voyant la possibilité d'arriver plus rapidement que le bateau de sauvetage auprès de la seconde embarcation, se dirigèrent à force de rames vers celle-ci et arrivèrent bord à bord. Il y eut à ce moment, parmi les passagers une sorte d'affolement, et sans la présence d'esprit des

sauveteurs on aurait eu à déplorer d'autres victimes.

En effet, les sauveteurs touchaient à peine l'embarcation des naufragés que 4 femmes se précipitèrent hors de celle-ci et faillirent causer un terrible accident. C'est un miracle que les 2 canots n'aient pas sombré ou que les pauvres affolées n'aient pas péri, victimes de leur trop grande précipitation. Le canot de sauvetage arriva heureusement à ce moment et prit encore à bord un certain nombre de naufragés, tout en divisant ces marins dans les embarcations : tout se passa ainsi sans accident. Le sauvetage opéré, il s'agissait de rentrer au port. Le fort vent de nord/nord/est qui régnait à ce moment rendait le retour à Saint-Valery fort difficile. Néanmoins, le capitaine le tenta mais ayant à sa remorque les 2 canots et voyant la difficulté de pouvoir rentrer, il se décida à faire route pour Fécamp.

Dans la matinée, le Commissaire de la Marine de Saint-Valery avait informé ses collègues de Fécamp, tant du naufrage que de la sortie du bateau de sauvetage de Saint-Valery. Ce dernier donna ordre aussitôt au remorqueur Humboldt de prendre la mer pour prêter son concours au canot de sauvetage de Saint-Valery, qu'il rencontra par le travers des Petites-Dalles à distance à peut près égale des 2 ports. Vu l'état de la mer et le vent régnant, le retour à Fécamp était indiqué, il s'opéra sans aucun accident. Les naufragés trouvèrent dans ce port, les soins les plus empressés de la part des habitants. Monsieur le sous-préfet d'Yvetot est venu à Saint-Valery et a fait appeler à la mairie les 13 marins du canot de sauvetage. Il leur a adressé les plus vives félicitations.

Le Conseil Général a voté pour chacun une allocation de 100 francs et le Consulat d'Angleterre à Fécamp a fait publier dans le journal de Fécamp une lettre de remerciements pour le patron de l'équipage.

Tous les rapports faits par les naufragés sur les incidents de sauvetage, sont unanimes à reconnaître que sans l'heureuse arrivée du bateau de Saint-Valery, leur perte était certaine.

Un Yachtman de Saint-Valery-en-Caux.



La cloche du Victoria construit en 1878 telle que l'on peut la découvrir au musée de Newhaven.



Une épave à vendre

Maître Grandser, commissaire priseur à Dieppe a retrouvé dans ses archives à cette date, des traces de la mise en vente de l'épave. Finalement, cette épave n'a pas été vendue. Le procès-verbal mentionne que : « *entendu que de quatre heures à cinq heures relevées, soit après une heure d'attente, personne ne s'est présenté pour enchérir* ».

Etude de M^e E. CANTHELOU, Licencié en Droit,
Commissaire-Preneur à Dieppe.

VENTE PUBLIQUE ET VOLONTAIRE DE L'ÉPAVE

DU Vapeur "VICTORIA"

A SAINTE-MARGUERITE-SUR-MER

Au large du Cap de l'Ailly,

Judi 21 Juillet 1887, à 4 heures du soir,

M^e E. CANTHELOU, Commissaire-Preneur à Dieppe,

Procédera, en présence de M^e J. TESTE, Courtier Maritime en la même ville, à la vente aux enchères publiques,

De l'épave du Vapeur "VICTORIA"

Ce Vapeur, construit en acier en 1878, par JOHN ELDER & Co, mesure : en longueur 221 pieds 3/10 ; en largeur 27 pieds 7/10 ; en profondeur 10 pieds 13/20, et jauge 533 tonneaux 7/100.

Diamètre des roues à aube, 17 pieds ; chaque roue à 9 aubes de 9 pieds x 3 pieds 3 pouces.

Machines diagonales à cylindres différentiels, avec condenseur à surface ; diamètre des cylindres 48 et 83 pouces ; course du piston 5 pieds.

Deux chaudières : la première en longueur 7 pieds 9 pouces 1/2 ; en diamètre 11 pieds 8 pouces, avec tubes en cuivre. La deuxième en longueur 7 pieds 6 pouces 1/2 ; en diamètre 10 pieds 2 pouces, avec tubes en fer.

Conditions de la Vente.

ARTICLE 1^{er}. — La vente aura lieu au comptant.

ART. 2. — L'adjudicataire paiera, en sus de son prix, 10 % applicables à due concurrence aux frais de vente.

ART. 3. — Le paiement du prix principal et des accessoires sera effectué entre les mains de M^e CANTHELOU, Commissaire-preneur.

ART. 4. — Dans le cas où l'adjudicataire ne se conformerait pas aux conditions de paiement ci-dessus, il serait procédé sur le champ, en conformité de l'Article 624 du Code de procédure civile, à la vente sur folle enchère, de l'épave du vapeur formant l'objet de la vente.

ART. 5. — Les vendeurs se réservent le droit d'opter pour l'acquisition, au prix de 50 schillings (82 fr. 50) par tonneau délivré à Dieppe, du fer travaillé et des ouvrages en acier des roues.

Lieu de Réunion.

La réunion aura lieu pour la vente sous la Falaise du Phare d'Ailly.

Dieppe. — Imp. Delevoys, Lévassour et Co.

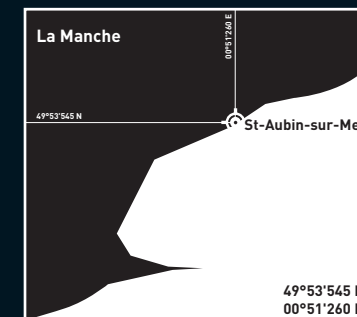
L'acte de vente
publique de l'épave
qui finalement ne
fût pas vendue.

26 février 1988 Un chalutier s'échoue près de Saint-Aubin-sur-Mer

Le pillage de La Coralline



La Coralline en mars 1988
juste après son naufrage.





Échouée à la côte après une panne du moteur, l'épave du Coralline fut entièrement dévalisée.

Nous sommes en 1988 en Normandie et les pilleurs d'épave existent encore !

Le 26 février 1988, un ancien chalutier allemand, transformé en bateau de plaisance adapté pour la plongée, se dirigeait vers Quimper. Il devait se ravitailler en carburant et passer la nuit à Fécamp avant de reprendre sa route vers la Méditerranée où il devait exercer pour le plus grand bonheur des plongeurs. Le patron raconte : "À quelques milles de la côte, la pression d'huile s'est mise soudainement à baisser. Nous avons d'abord cru à un petit incident. Mais cela baissait de plus en plus. Finalement le moteur s'est arrêté. Comme Dieppe était le port le plus proche, nous avons pris contact par radio afin d'escalader dans ce port et de réparer. Un appel a été lancé aux autorités du CROSS Gris-Nez qui ont répercuté peu de temps après sur la vedette Pluvier. Elle est arrivée sur zone pour récupérer les membres d'équipage", raconte Jean-Pierre Mangeot, l'un des copropriétaires.

Novembre 1988 : les bastingages ont disparus, le château commence à s'écrouler.

1990 : (à gauche) le château n'existe plus, la coque se casse.

1996 : les tempêtes hivernales ont raison de la coque. On approche de la fin totale.



Le pillage

Et c'est là que les choses se corsent. Pour l'équipage, il semble que le sauvetage n'ait pas été mené selon un processus normal. Le patron est formel : "Nous étions à environ deux milles des côtes, il n'y avait aucun danger. Au lieu de récupérer l'équipage, il était facile de nous prendre en remorque pour rallier Dieppe". N'ayant pu obtenir cette opération, Jean-Pierre Mangeot a aussitôt appelé le service de remorquage de Dieppe pour que son navire soit pris en charge. Là encore, il manifeste sa surprise : "alors que le remorqueur Gabriel de Clieu était en route pour venir nous chercher, la vedette le Pluvier lui a dit que ce n'était pas la peine d'aller plus loin, qu'il était trop tard pour intervenir. Or, nous étions encore loin du rivage et l'opération aurait très bien pu se faire..." Enfin les sauveteurs de la SNSM se montrent également étonnés devant l'attitude des autorités de Cherbourg : "Nous avons appris par radio que le bateau allemand était en péril. Aussitôt, nous avons proposé notre aide à Cherbourg qui nous a répondu le plus laconiquement du monde : "non, on n'a pas besoin de vous..."

Où est passée la solidarité des gens de mer ? La première nuit de l'échouage ne s'était pas achevée que l'on déplorait déjà quelques disparitions à bord de la Coralline. Mais le pillage ne s'est ensuite plus arrêté. Non seulement les effets personnels de l'équipage furent volés, mais également tout l'outillage, ainsi que le matériel de sauvetage, de plongée, le canot de survie, les bouteilles et les combinaisons de plongée. Au total pour plus de 100 000 francs de préjudice. La curée s'est même portée sur le matériel de la SNSM dont une pompe ayant servi à la vidange de la cale ! Une tentative de déséchouage fut entreprise pour remettre le bateau à flot mais sans succès en raison des marées de mortes-eaux.

Le temps passant, tout effort devint rapidement vain et l'épave s'est lentement désagrégée sous les coups de butoir de la mer...



2001 : il ne reste qu'une partie du moteur après seulement 13 ans.



Les restes d'un mât ?
D'un arbre d'hélice ?
Difficile de le dire...

Le suivi de la dégradation.

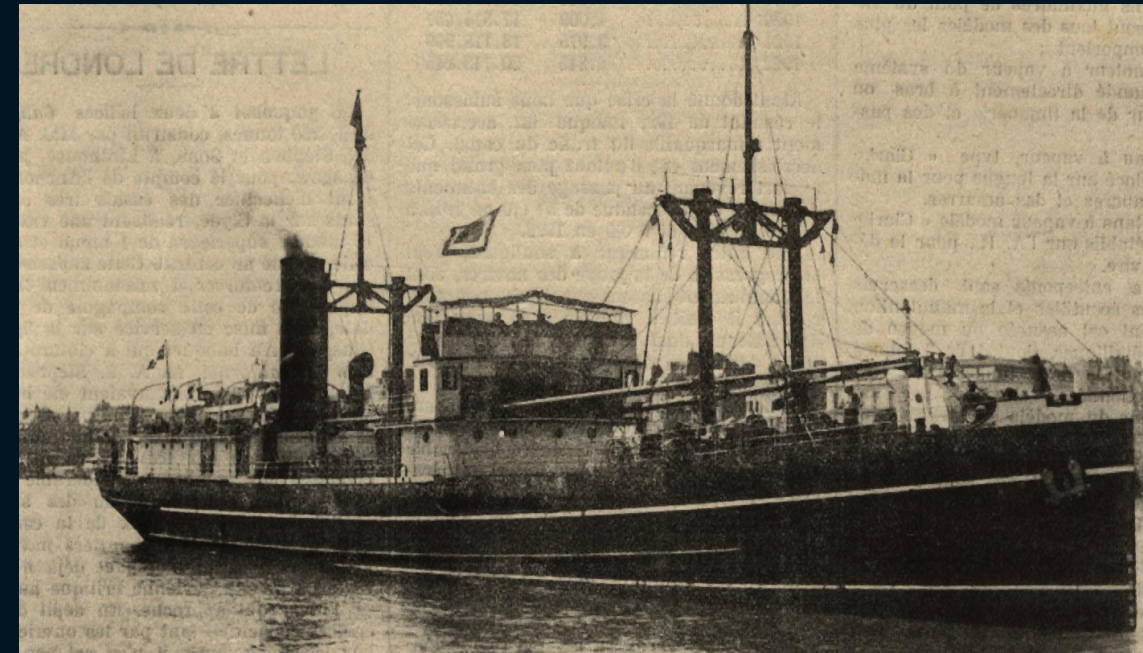
Habitant proche des lieux de ce naufrage, il fut facile à François Mathieu de faire un suivi de la dégradation de cette épave. Les quelques clichés au cours du temps montrent que peu de choses résistent à la mer et à ses caprices.

Alors que dire de nos épaves qui reposent entre 20 mètres et 40 mètres...

12 juin 40

Baptisé P 21 un cargo finit sous le feu des batteries côtières.

Le Cérons est touché sur l'arrière et s'immobilise face à Veules-les-Roses

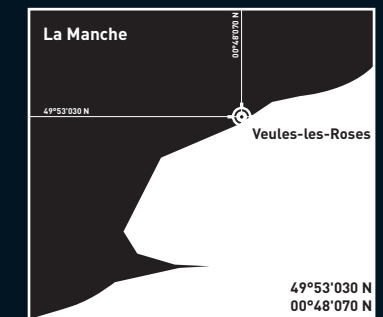


8 juin 1923. La liesse est à son comble dans les chantiers du Trait. Le CERONS vient d'être lancé pour le compte de la compagnie Worms du Havre. Il s'agit d'un cargo de type Super Listrac, de soixante-six mètres de long pour près de dix mètres de large. Durant seize années, il va connaître une vie des plus classiques pour un cargo de ce type.

Arrive la seconde guerre mondiale. Les cargos sont également mobilisés. En septembre 1939, c'est le cas du CERONS, qui prend désormais le nom de P21 et devient patrouilleur auxiliaire. Pour armement, il reçoit quatre canons de 100 mm, deux de 37 mm, six mitrailleuses et un lot de quarante grenades sous-marines.

Le 11 juin 1940, le P21 est amarré au Havre, quai Joannès Couvert. Il est dans l'attente d'ordre. Car l'ennemi, les troupes du Général Rommel, progresse à une vitesse foudroyante. À tel point que les troupes françaises et

Le Cérons après son
lancement en 1923.





britanniques sont encerclées dans la poche de St-Valery-en-Caux. La même tragédie que celle de Dunkerque est en train de se dérouler. Sur les 50 000 soldats encerclés, seuls 2 137 Britanniques et 1 184 Français réussiront à gagner le large. Car les alliés tentent là aussi d'évacuer leurs hommes par la mer.

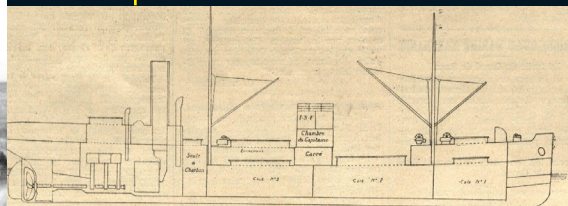
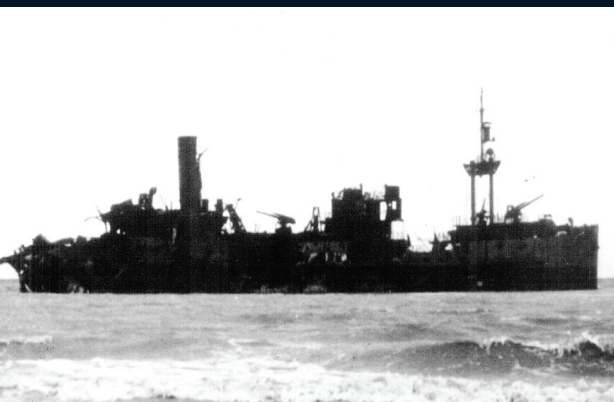
Comme le Transferry n° 2 ou le Granville, le Cérons est missionné pour évacuer les troupes. Entreprise difficile, les falaises sont désormais aux mains de l'artillerie ennemie qui tire sur tout ce qui se présente.

C'est dans ces conditions que le "Cérons" arrive devant St-Valery-en-Caux à l'aube du 12 juin 1940. Il n'est pas seul. À ses côtés, le P22, alias Sauternes l'accompagnera jusqu'au bout.

Le Cérons sur sa cale de lancement le 8 juin 1923.

Échoué sur la plage, le Cérons sera touché sur tribord avant sous la pièce d'artillerie de 100 mm et immobilisé à jamais.

La vue en coupe d'après les plans de construction de la Worms.



Situation désespérée

La suite, c'est le lieutenant Jacques Fournier qui la raconte :

"Les rotations entre la plage et le navire, mouillé à environ trois cents mètres au large débutent vers six heures. Il s'agit d'embarquer les soldats le plus rapidement possible. Mais le Cérons, trop près du bord, va s'ensabler. Dès lors, il n'est plus question d'embarquer un homme de plus. Au contraire, ceux qui sont déjà à bord sont rapatriés vers le Sauternes, qui tente, sans succès, de déséchouer le P21.

"La situation devient de plus en plus difficile. L'artillerie ennemie tire sur les navires en rade. Ceux-ci ne se privent pas de riposter. Et c'est d'ailleurs le cas du Cérons, qui, immobilisé est devenu une cible de choix.

Entre huit et neuf heures, tous les navires présents sur rade ont fait le plein de passagers et ont pris le large. Seuls deux bateaux, un chalutier belge complètement au sec sur la plage et le P21 sont victimes de la marée descendante et restent sur place. Sur ce dernier, on a bien compris que la situation du navire était désespérée.

Dès huit heures, les documents secrets ont été détruits. pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. À dix heures, un premier obus éclate sous l'un des canons de 100, le faisant taire définitivement. Deux autres tirs percent la passerelle. Il est temps de quitter un navire qui ne reprendra plus jamais le large. À l'ordre d'évacuation, les artilleurs démontent les culasses et les mitrailleuses avant de les jeter à la mer. Une partie des hommes gagne la terre à pied, n'ayant de l'eau que jusqu'à mi-corps. Les autres s'entassent dans les radeaux et les baleinières pour tenter de prendre le large. Une évacuation dramatique sous le feu de l'ennemi qui dirige avec efficacité ses coups sur les embarcations de sauvetage. Des hommes seront tués, d'autres blessés par ces derniers tirs.

Sur la plage, l'équipage du "Cérons" qui était de 70 hommes environ (presque tous des réservistes) ira grossir le flot des soldats alliés capturés. Le Général Rommel aura la satisfaction ce jour-là de recevoir la reddition simultanée de douze généraux britanniques et français coincés à St-Valery-en-Caux".



Le P21, nom du Cérons comme patrouilleur auxiliaire.

L'AF 13 plus connue sous le nom d'épave au champagne



Ce qui reste visible du Cérons en 2001, à marée basse par gros coefficient de marée.

Les vestiges restant à ce jour.

Aujourd'hui, le navire se trouve environ à huit cents mètres du front de mer, dans le nord-est de Veules-les-Roses par 49°53'030"N et 00°48'070"E.

Une épave découverte lorsque les coefficients dépassent 100.

Des membrures, une chaudière à l'arrière et pas mal de tôles acérées qui ne demandent qu'à entailler les mains et les pieds. Voilà à peu près ce qui reste de visible aujourd'hui. Le danger provient de ce que l'on ne voit pas. À savoir des munitions, notamment des obus pour les canons de 100 qui semblent être restés en grand nombre à bord. Malgré de nombreuses interventions des services de déminage, la probabilité pour que des explosifs soient présents dans l'épave est suffisamment forte pour qu'un arrêté interdisant la plongée ait été édicté en mai 1994.

Restaient deux canons de 100 qui trônaient sur l'épave jusqu'en 1995. Mais lors d'une intervention, les démineurs les ont extraits et donnés à la commune. Aujourd'hui ces pièces sont exposées sur la falaise, du côté de Dieppe ; l'un au sol et l'autre reposant sur son socle, tourné vers la terre en souvenir de ces derniers coups contre les Allemands.

Le bateau coule, le vin aussi. Cérons, comme Sauternes sont des communes de Gironde connues pour leur vin blanc. Bon nombre de navires sortis du chantier local de la Worms & Cie du Trait dans les années 20 portaient des noms de cépages : château Laffite, château Yquem, Barsac... Un jour, en faisant ses courses, un Veulais, M. Lefebure découvrit un vin blanc Château Cérons. Il téléphona au propriétaire, M. Perromat, ancien maire de la commune de Cérons et président de l'association qui gère l'appellation Cérons. Dans le même temps, un autre viticulteur de la commune qui s'était intéressé au naufrage du Cérons cherchait à prendre contact avec la commune de Veules. Une étiquette à l'effigie du bateau réalisée par le syndicat des producteurs de Cérons est sortie de ces contacts.

Des producteurs qui ont été invités en juin 1998 lors de la commémoration du naufrage en présence des acteurs de la tragédie de 1940.



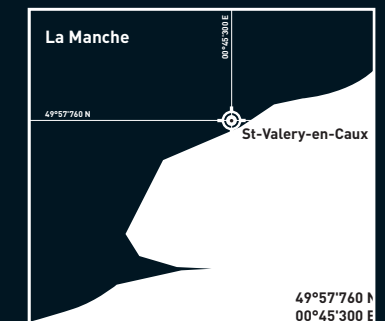
S'il est des épaves que l'on peut plus ou moins facilement identifier en fonction de leurs formes, leurs dimensions, leur armement mais aussi certains vestiges, voire certaines cargaisons, il en est d'autres que l'on ne peut malheureusement que classer dans des catégories type.

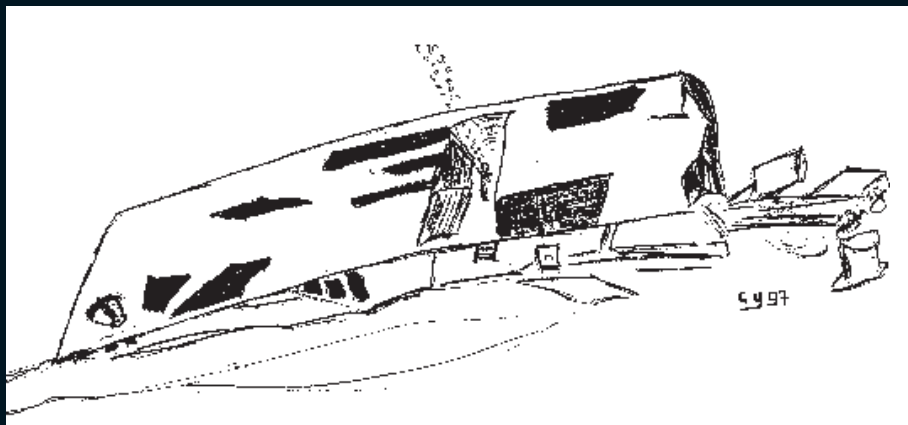
C'est le cas des MFP et AFP, barges lourdement équipées et armées qui pendant la deuxième guerre mondiale ont fait leur apparition au sein de l'armée du III^e REICH. Plusieurs types se ressemblent assez, surtout comme en plongée, on les découvre retournées, la quille en l'air.

Mais pour comprendre le pourquoi de ces quilles en l'air, un peu d'histoire sur ces Marine Fahrprähme/Artillerie Fahrprähme s'impose. Il y a beaucoup de MFP coulés en Manche dont une grosse quantité dans des eaux peu profondes, proches de notre littoral et même à la côte pour certaines.

Beaucoup d'attaques se sont faites par les airs car ces barges lourdes étaient sous motorisées et donc assez facilement vulnérables pour l'aviation alliée.

L'AF 46 en Manche, c'est à cela que ressemblait l'AF 13 sur l'eau.





Le fait que les MFP coulées et répertoriées sur nos côtes soient retournées est tout à fait compréhensible : les MFP n'étaient pas stables du fait de leur très grande protection blindée sur le pont, défavorable à leur centre de gravité. Ils avaient un tirant d'eau très faible. Lorsqu'un avion larguait une bombe près du navire, les mouvements d'eau pouvaient suffire à renverser le navire. C'est ainsi que ceux connus à ce jour se retrouvent la coque en l'air et le pont ensablé.

En ce qui concerne les patrouilles et flottilles les troupes de réserves formées de MFP et de barges civiles étaient basées au nord de Levepre ; la 11^e flottille à Rotterdam et la 12^e flottille à Anvers.

Les AFP de la 2^e flottille des Artillerie Träger furent souvent confrontées à des attaques de MTB et MGB Britanniques et aussi à des bombardiers. La 1^{re} AT/FL alliée à la 12^e AT/FL perdra au moins quatre AFP dans la première moitié de l'année 1943.

Ce qu'il reste de l'AF 13, une proue retournée et les arbres d'hélice en acier.

Vues sous-marines sur l'AF 13.



L'AF 13 identifié en 1999

Le 30 août 1943, la 11^e flottille fait l'inventaire suivant : 1 navire de logement (?), 7 bateaux de commande, 7 MFP, 15 Pnots (barges motorisées).

La 12^e flottille, elle, répertorie 6 bateaux de commande, 10 MFP, 15 Pnots. Les Pnots furent successivement remplacés par des MFP.

Le 15 novembre 1943, la 1^{re} AT/FL possède 10 AFP et la 2^e en possède 15. À cette époque, commence l'installation de la 6^e AT/FL à Anvers et elle se compose en février 1944 de 11 AFP.

En janvier 1944, la 8^e et la 12^e s'installent à Rotterdam ce qui fait encore 15 AFP de plus.

Du 14 au 20 avril 1944, la 6^e se déplace jusque dans la baie de Seine. Il y eut beaucoup de pertes sur les plages de débarquement et vers les îles anglo-normandes.

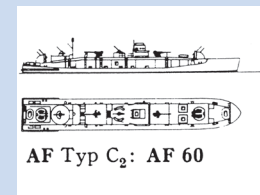
Cependant quelques MFP/AF échappent aux bombardements.

Les AF 60 - 61 - 63 - 69 - 70 arrivent à quitter Isigny et Port en Bessin pour Le Havre et rejoignent la 2^e. Mais, le 14 juin 1944, l'AF 69 coule au Havre, l'AF15 coule le 8 juin 1944 à l'ouest du Tréport, le 29 juin, l'AF8 coule près de Dieppe.

Pour remplacer ces navires perdus, la flottille accueille à la mi-juin des AFP de la 8^e en provenance de Boulogne. La 11^e à Rouen a aussi souffert de nombreuses pertes. Les détails permettant de différencier ces navires ne sont plus visibles sous l'eau à ce jour. Il est donc difficile d'extirper quoique ce soit de précis afin d'identifier ces épaves. Et pourtant, l'un d'entre eux, a récemment été identifié.

C'est courant 1999 que le rapport du naufrage de l'AF13 arrive aux mains de l'un des membres du GRIEME. L'AF 13 était un MFP (Marine Fährprähme de type C, avec une proue en V et non pas une proue rectangulaire).

À son origine, l'AF13 se nommait F602 et fut construit à partir du 12 mai 1942 par Beucheltdt à Glogau sur la rivière Oder en Pologne. La barge fut mise en service en 1943. Plus tard, lors de sa conversion en AF, elle rejoint la 2^e Artillerieträger flottille (le 16 mars 1944).



Silhouette d'un AF Type C comme l'AF 13.



Une épave qui a de la bouteille



Bouteilles de Perrier des années 39-45.

Cette flottille a été formée en septembre 1942, basée d'abord à Bruges puis à partir de janvier 1943 à Boulogne sous la commande du 2^e Sicherungsdivision. À la date de son naufrage, l'AF13 a été engagé dans le soutien de la garnison du Havre. L'AF13 fut coulé par un avion Avenger 2 du 855^e escadron de la flotte aérienne basée à Lee on Solent en Angleterre. Cet avion soutenait l'invasion des alliés en Normandie sous le commandement de la RAF. L'AF 13 est plus connu sous le nom d'épave au champagne par les plongeurs de Cany-Barville et du département.

Entre Veules-les-Roses et Saint-Valery-en-Caux, une épave qui a de la bouteille.

À 5,6 milles dans le nord-est de Saint-Valery-en-Caux, par une trentaine de mètres de fond, dort un navire coulé lors du dernier conflit mondial.

En 1993, le chasseur de mines Pégase de la Marine Nationale menait les premières investigations sur l'épave. Depuis, les plongeurs de Cany et de Paluel ont multiplié les observations. Une foule d'objets intéressants a été découverte à bord. Un inventaire à la Prévert d'objets hétéroclites qui attestent pour la plupart que le navire arborait une croix gammée lorsqu'il a coulé devant les côtes cauchoises. Un gant en caoutchouc orné de cette croix, une robinetterie de bouteille de gilet de sauvetage avec un insigne identique, une épinglette avec l'aigle allemand, ne laissent aucun doute sur l'origine de l'épave. Mais ce ne sont pas les seuls objets intéressants remontés du fond : des couverts de table, une caissette de billets (belges et français), un lavabo, des assiettes de fabrication française... Tout cela est peu à peu sorti de l'oubli au fil des plongées sur l'épave.

À bord de l'épave au Champagne, des bouteilles de 1937.

Mais la découverte la plus surprenante réalisée lors de ces plongées est constituée par un lot de bouteilles de champagne. Six au total qui sont remontées à la lumière. Et à l'occasion de la 300^e plongée de l'un des membres du club, un des bouchons a sauté.

La plongée

Manœuvre qui a permis de découvrir la marque, Mercier et l'année de la récolte : 1937.

Décision fut alors prise d'envoyer deux des bouteilles chez le fabricant. Si l'une n'était plus consommable, l'autre laissa échapper de fines bulles, un nez de café avec une note d'amandes grillées. Un vin jugé très dégustable par le chef de cave. Ce fut le verdict des œnologues maison qui renvoyèrent même six magnums en guise de remerciement pour la trouvaille.

Muni d'un GPS et d'un sondeur, vous pouvez trouver cette épave dans le nord/est de St-Valery-en-Caux aux coordonnées Euro 50 suivantes : 49°57'76"N et 00°45'30". Son accroche n'est pas des plus faciles si vous la prenez sur l'avant qui est retourné et bien profilé, mais par contre sur l'arrière ou l'impact à dû atteindre la barge, les dégâts plus conséquents permettent d'accrocher plus facilement.

La visite est rendue sympathique par l'accès dans plusieurs des cales de la proue retournée où, avec un peu de chance, vous trouverez peut-être encore des bouteilles de PERRIER de l'époque (années 39/45).

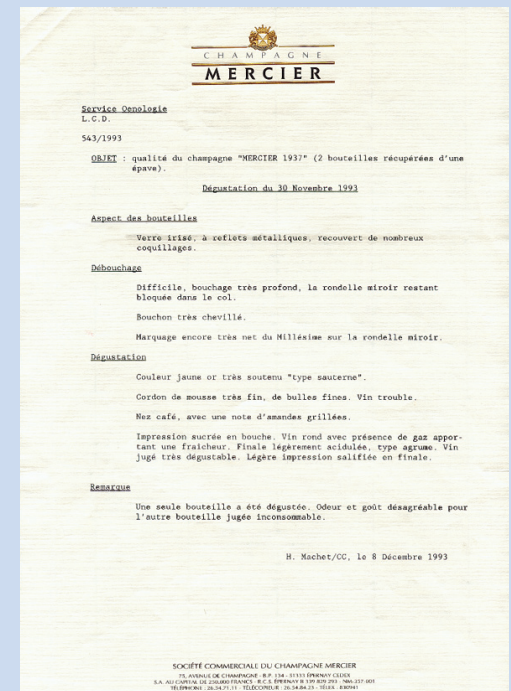
Eh oui, il n'y avait pas que du champagne à bord !

La visite se continuera par la cassure très nette du navire, puis sur l'arrière, où les hélices sont encore présentes. On distinguera aussi un des gouvernails restant en place.

Beaucoup de petites munitions sont encore présentes dans les restes de ces structures déformées et il est bon de les ignorer.



Plaque signalant un blindage.



Rapport du service œnologique de la maison Mercier.

30 octobre 1991 Un petit trémailleux coule au large de Saint-Valery

Mais où est passé le Santé-Bonheur ?



Que de mystères autour de ce petit bateau ! Le premier commence avec la date de construction que nous n'avons pas pu élucider. Sorti d'un chantier de Saint-Malo, vraisemblablement en 1967, ce petit chalutier de 9,30 mètres est passé entre plusieurs mains. Son premier patron était Gérard Massieu. Il fut ensuite repris par Lionel Longuemare qui le transforma en trémailleux pour exercer son activité de pêche à Dieppe jusqu'en 1985.

Cette année-là, il devient la propriété de son dernier patron, Jean-Claude Gauthier qui le pilotera jusqu'à l'heure du naufrage.

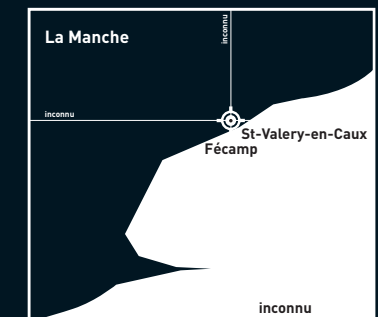
Le naufrage.

L'épave reste donc encore à localiser à ce jour...

Que se passe-t-il ce mercredi 30 octobre 1991 à bord de ce chalutier, certes modeste en taille, mais qui semble parfaitement entretenu ?

La mer est peu agitée, la marée est basse et Jean-Claude Gauthier remonte ses trémails à 1,7 mille dans le nord-ouest de Saint-Valery-en-Caux. Il remarque que le bateau est lourd à la manœuvre...

Sur le quai pour son entretien annuel.





Soudain, le moteur cale et le vire-filets s'arrête également. En inspectant le compartiment moteur, le patron pêcheur s'aperçoit qu'il est envahi par l'eau. Il n'y a plus d'alimentation en courant, inutile de compter sur la pompe de cale !

Dès lors, il n'a plus d'autre alternative que de lancer un appel radio aux collègues qui sont sur zone. Le "Marjolène" et le "Johnny-Marlène" arrivent rapidement sur les lieux étant sur zone et se placent de chaque côté du "Santé-Bonheur". Ils entreprennent de le soulager, notamment en le délestant de ses jeux de filets, mais rien n'y fait, la dernière heure du petit trémalleur a sonné.

Son propriétaire a juste le temps de l'évacuer et le bâtiment se retourne avant de sombrer corps et biens.

Prêt pour une nouvelle campagne de pêche, son destin l'attend !

Le petit trémalleur sortant du port de St-Valery-en-Caux. Une fière allure !



Mais où est-il ?

À ce jour, malgré les différentes recherches des clubs de plongée locaux, personne n'est arrivé à localiser cette épave dont on connaît pourtant les coordonnées théoriques relevées lors de sa perte (49° 53'960"N et 000°43'120"E).

Les circonstances de ce jour fatal font que rien n'est précis. On comprend très bien la détresse du moment qui fait que les esprits s'embrouillent, mais heureusement, il n'y eut pas de victimes.

Domage de ne pas l'avoir retrouvé ce petit bateau. Cette épave aurait été un excellent sujet de suivi de l'implantation de la faune et de la flore marine pour les plongeurs et aurait donné de bonnes informations sur la vitesse de désintégration d'une épave comme un petit chalutier en bois.

Alors, vous qui lisez ce chapitre consacré à une des épaves (certes, modeste) de nos côtes, si vous avez entendu parler de ce naufrage, à l'époque de sa perte ou si vous détenez des informations plus précises, n'hésitez pas à nous contacter ! ⁽¹⁾

Retrouver une épave reste notre passion première. Nous connaissons son histoire puisque récente, et à l'inverse des autres, nous ne l'avons toujours pas retrouvée. Alors, pourquoi pas avec vous ?



Verre d'un feu de signalisation bâbord.

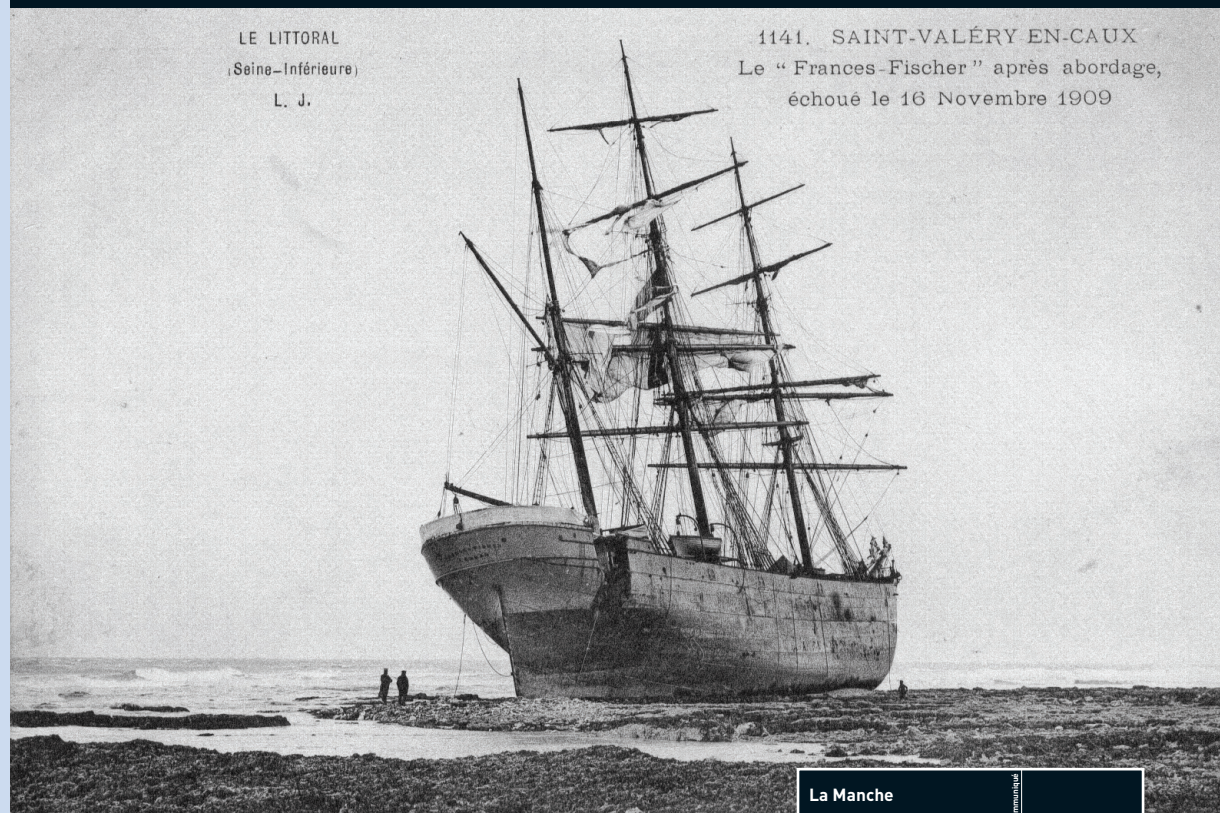
⁽¹⁾ <http://grieme.org>

16 novembre 1909 Un navire abandonné touche les côtes normandes !

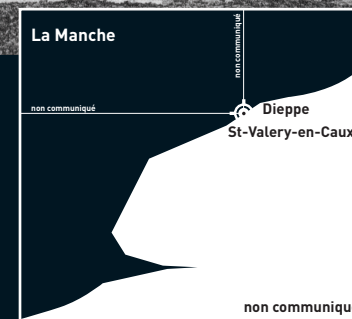
Le **Frances Fisher** s'échoue devant St-Valery-en-Caux

LE LITTORAL
(Seine-Inférieure)
L. J.

1141. SAINT-VALÉRY EN-CAUX
Le "Frances-Fischer" après abordage,
échoué le 16 Novembre 1909



Un imposant voilier s'échoue
à la côte près de St-Valery-
en-Caux ?



La trace bien visible de l'abordage sur tribord arrière.



Une silhouette comme on n'en voit plus beaucoup de nos jours.



Un navire fantôme s'échoue près de St-Valery-en-Caux

Dans ce récit, nous devons remercier tout particulièrement les ouvrages de « Connaissance de Dieppe » qui ont relaté ce naufrage.

Un trois mâts à sec de toile, paraissant désespéré, a été aperçu à Saint-Valery-en-Caux. Comme il semblait avoir l'intention de rentrer dans le port et qu'il s'approchait des jetées, le courant l'a dévié et il s'est échoué sous le sémaphore. Des sauveteurs sont partis par la terre pour aider l'équipage à débarquer. Ils ont été stupéfiés de voir qu'il n'y avait personne à bord.

Les autorités maritimes sont venues et ont trouvé le nom du bateau : Frances Fisher, sans le nom du port d'attache. Avertis à Fécamp, les douaniers ont fait l'inventaire. Il ne manquait que la baleinière que l'équipage avait prise pour évacuer le bord. La viande était sur le fourneau ; la soute aux vivres était approvisionnée. Le remorqueur fécampois Hercule ne put le renflouer. Quelques jours plus tard, les renseignements arrivèrent d'Angleterre.

Jaugeant 1 359 tonnes, chargé de coke, il avait été abordé par un vapeur anglais, dans les parages du feu de Sovereign sur les côtes anglaises et son équipage était parti sur l'abordeur.

Le 23 novembre 1909, une équipe anglaise est arrivée à Saint-Valery-en-Caux. Elle a débarqué du navire et emmené avec des chevaux dans le rocher des provisions et des valeurs. Pour soulager le Frances Fisher 500 tonnes de charbon ont été jetées à la mer. Affrété par les Anglais, un remorqueur dunkerquois a pu le tirer et l'emmener à Dieppe.

Devant son état incertain de navigabilité, l'entrée du port de Dieppe lui fut refusée. Il fut alors échoué près de la jetée ouest. Après examen, les Assurances ont renoncé au sauvetage ; la cargaison et l'épave seront vendues.

Le 5 décembre 1909, battue par la récente tempête, qui avait fait tomber les mâts ; l'épave a été mise en pièces. Le bruit s'était soudain répandu, dans la matinée, que l'administration de la Marine avait décidé d'abandonner au pillage le bois et le charbon provenant du naufrage du voilier Frances Fisher. Le dimanche, les Dieppois accoururent avec des voitures à bras chercher des bois de démolition et du coke.



Le Frances Fisher à la côte. Personne n'en voudra, il sera démolí pour la récupération de son bois et du charbon qu'il transportait.

Nuit du 13 au 14 mars 1917

Chargé de lingots de fonte, un cargo coule devant Saint-Valery-en-Caux

Merci M. Delarue

Pour la petite histoire, un employé de l'Octroi fut envoyé pour percevoir, auprès de chacun des « récupérateurs », la somme de 15 centimes, droit habituellement perçu, pour introduction en ville du combustible. La confiance régna de nouveau, et, cette fois, chacun se faisant cette réflexion toute naturelle que si l'administration percevait, c'est qu'on avait le droit de ramasser.

À midi, il ne restait plus de bois, mais il y avait encore à grappiller. Le coke que transportait le voilier s'était éparpillé sur le rivage. Il avait été depuis recouvert de galets mais, avec un peu d'effort, on pouvait le retrouver. C'est ainsi que tout l'après-midi durant, on put voir des travailleurs creuser le galet pour dégager le coke dont ils remplissaient ensuite des mannes qu'ils s'étaient procurés, on ne sait où.

Or, le lundi, un représentant de la maison de Dunkerque qui avait entrepris le sauvetage du Frances Fisher se présenta aux bureaux de la Marine, demandait à parler à Monsieur l'administrateur Téphany et, une fois en sa présence, l'informait qu'il venait de déposer une plainte en règle contre les pilleurs.

Le dimanche suivant, le 8 décembre 1909, Monsieur Moore, sauveteur propriétaire de l'épave du voilier retira sa plainte. À vrai dire, il ne le fit pas spontanément, mais sur les instances de Monsieur Robert Delarue. Celui-ci était à Dieppe le représentant de la Lloyd's, l'assureur du Frances Fisher, pour le compte duquel monsieur Moore avait engagé les opérations de sauvetage.

Monsieur Robert Delarue était dieppois, et même un bon dieppois qui aimerait non seulement sa ville mais aussi ses concitoyens. Et quand il vit les conséquences que l'acte de baraterie de dimanche pouvaient avoir pour nombre de braves gens qui ne s'étaient pas bien rendus compte de ce qu'ils avaient fait et surtout, pour certains fonctionnaires coupables d'un peu d'incurie, monsieur Robert Delarue pria monsieur Moore de retirer sa plainte et, pour l'y décider, s'engagea à le dédommager personnellement du préjudice qui lui avait été causé.

Voilà donc qui est arrangé. Ceux qui avaient fait ce dimanche des provisions de bois pouvaient se chauffer sans remords.



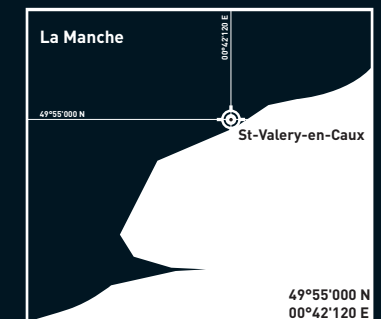
Ce qu'il restait du Frances Fisher dans les années 90.

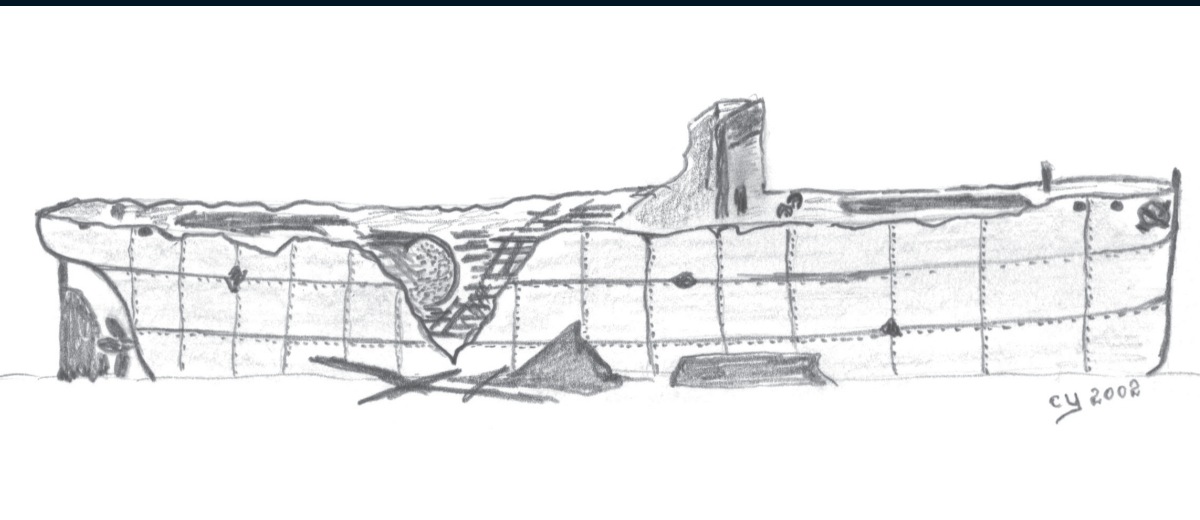
Une cloche et un nom : Coonagh



Les plongeurs de Paluel ont transformé une épave très quelconque en une très belle histoire. De la lourde opération de sauvetage de l'hélice de secours du bateau est née la Commission Archéologie et Histoire du Comité Départemental de plongée de Seine Maritime.

Au départ, il y avait cette épave devant Saint-Valery en Caux, anonyme comme bien d'autres. Découverte au début des années quatre-vingt par Jean-Claude Gauthier, un pêcheur, par 49°55'000 N et 00°42'120 E elle repose sur un fond de vingt-cinq à trente mètres selon les coefficients de marée. Les plongeurs de Paluel, de Saint-Valery en Caux et des





environs l'apprécient car les formes du bateau sont encore bien nettes. L'étrave est bien droite, l'ancre de mouillage est présente et si la déchirure sur le milieu laisse présager de la force de l'impact qui a coulé le navire, des structures du château se dressent encore sur tribord. La chaudière et la machine à triple expansions sont bien visibles, comme la magnifique hélice à quatre pales en fonte. Quant aux cales, elles sont plus qu'encombrées.

En effet, le navire transportait une cargaison de lingots de fonte d'un mètre de long. Si par endroits, ils sont bien ordonnés, ailleurs le plus grand désordre règne. Dans tous les cas, cela fait le bonheur des homards, des congrès et des bars qui sont parfois d'une taille impressionnante.

Un boulon récalcitrant.

En 1989, les plongeurs de Paluel ont l'idée, afin de promouvoir l'image de leur sport dans la région, de lancer une opération de sauvetage. Il s'agit de remonter l'hélice de secours toujours en place sur le pont. La bête pèse 4,2 tonnes ! Et surtout elle est solidement fixée sur le navire.

L'épave du Coonagh telle que l'on peut la découvrir aujourd'hui.

À gauche, l'hélice sur le port de St-Valery devant la Capitainerie.

La cloche conpressionnée retrouvée en 1994.



Hélice envolée ?

Le temps, la rouille, la météo, le travail difficile en profondeur, l'absence de visibilité, le courant rendent l'opération de découpe du boulon absolument exténuante. C'est François Mathieu qui trouvera la solution.

Durant l'été 1989, une scie pneumatique fixée sur un bloc de plongée viendra à bout du boulon récalcitrant. L'opération aura nécessité presque autant d'énergie qu'il en aura fallu auparavant pour obtenir les autorisations nécessaires des administrations.

L'hélice enfin déboulonnée est laissée sur place avec son parachute partiellement dégonflé. Sa remontée est prévue pour le lendemain. Mais, lorsque les plongeurs reviennent, plus d'hélice. Le bloc de fonte de plus de quatre tonnes a disparu ! L'explication gît par trente-deux mètres de fond, dans le sable. Les courants ont simplement embarqué l'objet si convoité.

Sa remontée, à l'aide d'un énorme parachute, son remorquage jusqu'au port grâce à une vedette de la SNSM prendront deux jours. Car les forts coefficients de marée, la lenteur du convoi, obligent à une halte.

Bref, lorsque l'hélice est enfin échouée le samedi 16 septembre 1989 dans l'avant-port de Saint-Valery-en-Caux, c'est vraiment la concrétisation d'une belle aventure.

Elle ne s'arrêtera d'ailleurs pas là. Car, du souvenir de cette expérience, des contacts noués à l'époque, naîtra la Commission Archéologie et Histoire du département de la Seine-Maritime.

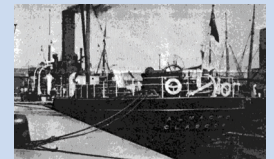
Nettoyée, traitée, l'hélice trône depuis comme décoration dans le port de plaisance de Saint-Valery-en-Caux.

La cloche.

Mais en 1989, lors de l'opération de sauvetage, le cargo était encore anonyme. Il faudra attendre 1994 et la découverte, par 2 plongeurs de Cany-Barville, de la cloche du navire pour que le nom et l'histoire du navire remontent du fond de la Manche.

La cloche laisse apparaître un nom : Coonagh. Tout est désormais clair. Le navire est un cargo anglais de près de soixante-treize mètres de long pour presque onze mètres de large.

Sorti des chantiers de Liverpool en 1904 sous le nom de Almagro, il atteignait 8,5 nœuds.



La seule photo que nous possédons de "l'ALMAGRO" nom de baptême du Coonagh.

Le naufrage



Un éclairage de pont.

En 1915, il subit un incendie. La compagnie irlandaise Limerick SS Co Ltd le rachète et le rebaptise Coonagh, du nom d'un petit village de pêcheurs proche de Limerick en Irlande.

Le Coonagh quitte Middlesbrough (nord-est de l'Angleterre) le 10 mars 1917 avec dix hommes à son bord. Destination : Rouen avec une cargaison de lingots de fonte. Trois jours plus tard, il est signalé au large de l'estuaire de la Tamise.

C'est donc le 13 ou le 14 mars 1917 qu'il a été coulé par un sous-marin allemand : UC 16, sans qu'il n'y ait aucun survivant. Six mois après, la marine de guerre britannique se faisait justice elle-même. Le 23 octobre 1917, le destroyer HMS Melampus envoyait à son tour le UC 16 rejoindre définitivement le fond des océans.

La plongée.

L'épave du Coonagh de part sa dimension et son orientation est une carcasse facile à trouver. À moins de 5 miles de la côte face à de Saint-Valery-en-Caux, deux amers distinctes permettent avec un sondeur de couper l'épave dans sa largeur puisque cette dernière est parallèle à la côte.

Le mouillage est assuré le plus souvent par tribord, on découvre la proue du navire impressionnante de par la hauteur de coque restante, environ 5 mètres.

Si on décide de faire la plongée à l'extérieur du navire, on pourra voir une coque relativement intacte jusqu'à l'emplacement de l'impact de la torpille aux trois quarts arrière tribord qui fût la cause de ce naufrage. Une large brèche en forme de V coupe l'épave en deux parties qui restent attenantes malgré tout de part la nature de la cargaison.

La visite se poursuit jusqu'à l'hélice qui mérite le détour et le retour sur bâbord permet de découvrir çà et là l'emplacement des hublots encore visible par endroits.

Si par contre on décide de visiter l'épave de l'intérieur, on aura beaucoup de difficultés à se faire un passage au milieu de ces tôles déformées. Tout est assez uniforme et la cargaison visible par endroits empêche de pénétrer dans cette structure qui pourtant doit encore détenir bien des secrets...

Un sac de survie résiste 42 années au fond de l'eau...

Non identifié mais classé,
l'épave de **Paluel**
garde encore un peu de mystère

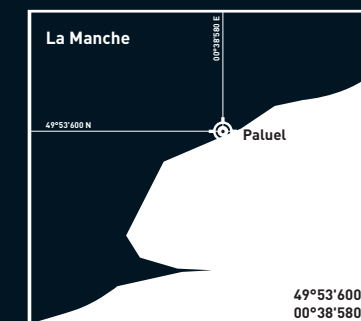


Dans le nord-ouest de la centrale EDF de Paluel à 1,8 mille, repose un navire militaire allemand de la seconde guerre mondiale. Découverte en 1984 par une vingtaine de mètres de fond, l'épave est retournée, inclinée de 30° sur tribord. Partiellement ensablé, privé de sa partie arrière donc de ses moyens de propulsion, le bateau est difficilement reconnaissable.

Mais les objets militaires retrouvés à bord ne laissent pas de place au doute, il s'agit bien d'un navire de guerre allemand, enregistré au moment de sa découverte sous le nom de R180.

Ce qui est très vraisemblablement erroné, car l'épave n'a rien d'un Räumboot, ces escorteurs rapides qui n'hésitaient pas à livrer la chasse aux convois ennemis. Le R 180 était de cela et son naufrage enregistré sur nos côtes aurait pût être ce navire. Au contraire, avec sa partie avant carrée et sa coque à fond plat tout laisse penser qu'il s'agit plutôt d'un

Un artilletrager semblable à celui coulé face à Paluel.



Contenu du sac de survie retrouvé à bord de l'épave en 1985.



artillerieträger. Un escorteur également, lourdement armé, mais dont la mission était d'accompagner les convois pour leur assurer la meilleure défense.

Différence essentielle avec les Räumboot : la faible vitesse, et la coque plate caractéristique des artillerieträger.

En ce qui concerne son identité, la date et les conditions de son naufrage, le plus grand flou règne encore. Une identification formelle permettrait de renouer le fil perdu de l'histoire, mais rien n'a encore été trouvé à bord qui permette de redonner un nom à ce navire. La seule indication tangible est celle apportée par des objets remontés du fond qui comportent des dates de fabrication, à la fin de l'année 1943. Ce qui laisse supposer que le naufrage s'est déroulé durant les deux dernières années du conflit.

C'est au cours d'une plongée en 1985 que les plongeurs de Cany remontent un sac à dos. À l'intérieur, trois boîtes étanches, dont deux ont parfaitement résisté à l'usure du temps et à la corrosion. Ouvertes, elles laissent échapper un véritable trésor pour les plongeurs : tout un lot de matériel de survie.

À gauche, cigarettes, allumettes, chocolat.

Dos des paquets de cigarettes R6 marqué par pression à l'effigie du III^e Reich.



Cigarettes et chocolats

Des cigarettes de marque R6, des allumettes, des plaques de chocolat datées de novembre 1943, des biscuits de guerre, des bouteilles de bière avec leur décapsuleur, du matériel pharmaceutique, des cachets pour tenir éveillé, un pistolet lance-fusées, un ensemble de trois morceaux de bois qui s'emmanchent et qui pourraient être des piquets de tente.

Quatre heures après cette découverte, les plongeurs de Cany fumaient les cigarettes remontées du fond. Mieux encore, ils les ont allumées avec des allumettes provenant du même paquetage. Les boîtes étanches portaient bien leur nom.

Dans leur quête du détail qui permettrait une identification du bateau, les plongeurs de la commission archéologique sont partis sur les traces des fabricants des divers objets trouvés à bord. Les cigarettes de marque R6 sont toujours commercialisées, seul le conditionnement a évolué. Le fabricant des plaquettes de chocolat est toujours en activité dans l'est de l'Allemagne. Et lui n'a pas fait de grands efforts pour réactualiser ses emballages. Ils sont rigoureusement identiques à ceux de 1943.

Seule la croix gammée a disparu... Elle a été remplacée par un code barre !

La plongée. Que reste-t-il de cette épave de nos jours ?

Orientée nord/sud et perpendiculaire à la côte, c'est par 49°53'60"N et 00°38'58"E que vous trouverez cette épave. Facile à accrocher, l'avant rectangulaire de ce navire est placé vers la centrale EDF au sud. La partie arrière est cassée et nous n'avons jamais pu retrouver le système de propulsion.

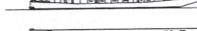
Si vous plongez cette épave, vous trouverez une coque ensablée dans sa majeure partie laissant apparaître de temps à autre des membrures permettant à ce jour de définir sa taille. De grosses plaques de blindages reposent au fond et ne paraissent pas subir l'agression du temps et de la mer. Faune classique de nos épaves, congres, tourteaux, godes...



Marinefährprähme



MFP Typ A (Mi)



AF Typ A-C₁ (Mi)



MFP Typ D (Mi)



AF Typ D₁ (Mi)

Planche silhouette AFP MFP.



13 juin 1940 Un char envoie un cargo par le fond

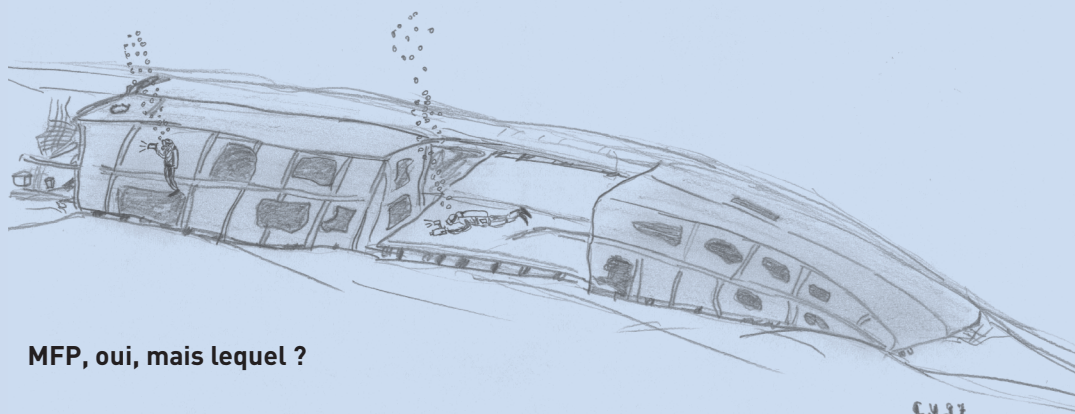
Le Granville est touché mortellement



Vareuse de quart en cuir.



La passerelle de commandement de l'AT 83 avec une tourelle de 88 mm au premier plan à droite.



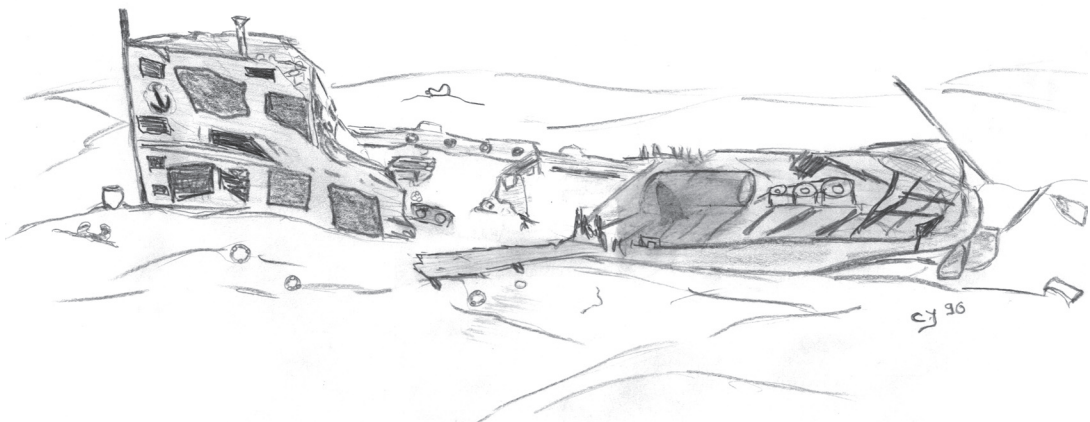
MFP, oui, mais lequel ?

Le Granville avant sa transformation en cargo militarisé X 79.

Le 13 juin 1940, le Granville est l'un des bateaux envoyés par le fond par les Allemands lors de la tentative d'évacuation de la poche de Saint-Valery. Mais un doute subsiste encore sur l'identité réelle de l'épave référencée comme étant celle du Granville...

Les plongeurs de la commission archéologique aiment les certitudes. Alors, lorsqu'ils doutent, ils transforment leurs interrogations en intérêt supplémentaire. Car plonger sur une épave connue, c'est bien (et trop rare), mais s'immerger sur une coque qui n'a pas encore livré tous ses secrets, c'est encore mieux. C'est la certitude de ne pas plonger idiot et de garder un œil sur le manomètre tandis que l'autre traque le détail qui permettra enfin une identification formelle du bateau. Cette recherche de la bonne piste pique d'ailleurs la curiosité des plongeurs de la région de Saint-Valery-en-Caux. En face de leur port, ils connaissent trois épaves qui





datent de l'évacuation du 13 juin 1940, celles du Transferry n° 2, du Granville et du Cérons. Le TF2 et le Cérons ayant été identifiés avec certitude, la troisième épave avait été répertoriée comme étant celle du Granville.

C'est sous ce nom qu'elle est encore signalée à ce jour. La forme générale de ce petit cargo et sa position concordent d'ailleurs assez bien avec ce que l'on sait de ce bateau et du lieu de son naufrage.

Le 13 juin, André Ruaud était à bord du Granville, où il remplissait les fonctions de cuisinier de bord. Il raconte les dernières minutes qui ont précédé le naufrage :

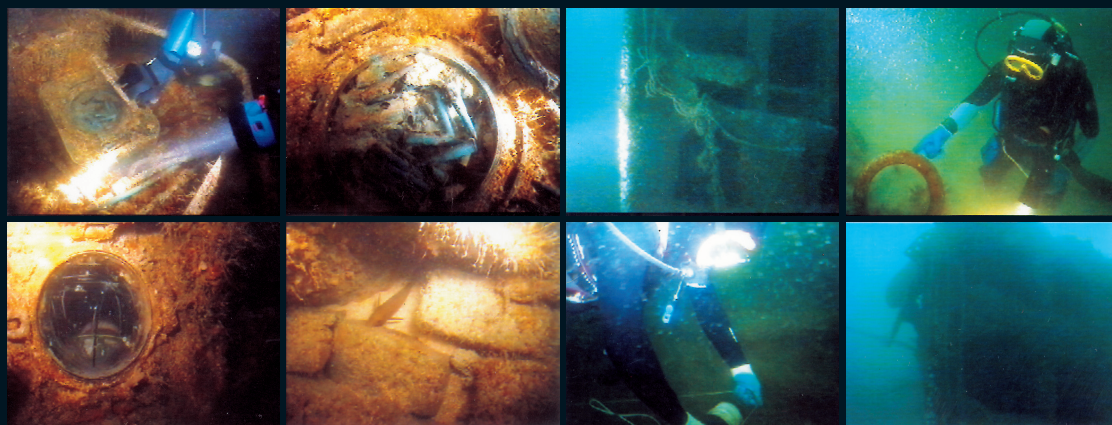
"À six heures du matin, le Granville se présente devant Saint-Valery. Tout de suite, c'est l'enfer.

"Le bombardement commence. Alors que je tente de sortir de ma cuisine, je suis blessé d'un éclat d'obus à la cuisse droite. Je suis également brûlé à la figure. Un obus tombe dans la machine qui explose. Le Granville n'avance plus. C'est la panique à bord. Dans la course, je reçois une porte sur les côtes. Je me traîne comme je peux. Une nouvelle déflagration me projette jusqu'aux postes de couchage (...)"

(...) J'ai une plaie béante sur les genoux, je suis couvert de sang.

Le Granville tel qu'on peut le découvrir aujourd'hui au large de St-Valery-en-Caux.

Vues sous-marines du Granville.



La panique à bord

À la passerelle, le Commandant hurle des ordres d'évacuation. Il est fauché, avec cinq hommes par une salve d'obus. Les corps pendent en lambeaux. Des blessés sont dispersés dans le bateau. Des morts gisent partout, à l'arrière, dans les couchettes.

À l'avant, le mitrailleur et les hommes qui mettent les canots à l'eau sont coupés en deux par le feu de l'ennemi. Le second maître me jette à l'eau. Mes plaies me brûlent dans l'eau de mer tandis que le courant m'entraîne. Je suis attaqué à la mitrailleuse par un allemand, mais il ne me touche pas. Un canot me hisse à bord et nous gagnons le large sous le feu des mitrailleuses. À ce moment une explosion arrache le poste de commandement du Granville qui part à la dérive. Il entraîne avec lui une trentaine de membres d'équipage.

Dans les canots, la situation n'est guère plus brillante. Trois avions allemands nous attaquent. Un homme meurt le crâne ouvert, un autre est blessé au pied. Le canot prend l'eau de toute part, j'écope avec mon casque. Un homme dans l'eau attire notre attention en tirant une rafale. Nous le hissons à bord, il est blessé de 27 balles de mitrailleuses. Nous fuyons toujours, tandis que des vedettes allemandes nous tirent dessus. Finalement, nous sommes récupérés par le Anne-Marie qui met aussitôt le cap sur Cherbourg où nous serons hospitalisés."

Le naufrage.

Le Granville avait été construit chez Cochrane & Sons en 1930. Propriété avant guerre de la Société havraise de Transport et de Transit, c'était un petit cargo de cinquante et un mètres de long pour 8,60 mètres de large. Le 13 juin 1940, réquisitionné par la Marine Nationale sous le numéro matricule X 79, il se présente devant Saint-Valery-en-Caux afin de procéder à l'évacuation de troupes alliées encerclées par l'armée de Rommel. Une opération qui durait déjà depuis deux jours et qui allait souffrir d'un défaut de communication.

En effet, trois navires se présentent le 13 juin devant le port de Saint-Valery-en-Caux, ignorant très vraisemblablement que les batteries côtières sont désormais aux mains de l'ennemi. Les trois finiront de la même manière, ils seront coulés.

C'est aussi le cas du Granville. Touchée par un obus allemand d'un char en embuscade derrière les jetées,



Un hublot de pont.



Détail des munitions "Lebel" et de leur conditionnement.

la machine explose et interdit désormais toute manœuvre. Pire, cette première explosion entraîne une seconde, celle des grenades, qui arrachent l'arrière du navire. Le bateau va dériver en flammes, avant de sombrer trois milles au large de Saint-Valery-en-Caux. Sur les quarante-cinq personnes à bord, dix sont portées disparues, deux sont mortes, et sept autres sont blessées.

La plongée

Chaque plongée sur cette épave est une expérience nouvelle. Elle subit un ensablage et un désensablage permanent qui font que le paysage change chaque fois. D'autant plus que le premier niveau du pont, désormais posé dans le sable, ne s'est détaché du navire que cinquante-six ans après le naufrage. Jusqu'en juin 1996, ce bloc était encore à sa place sur la carcasse.

La balade sur l'épave est l'occasion d'apercevoir les sanitaires en faïence du navire. À bord, les WC étaient de type turc... Quant aux caisses de munitions qui traînent ici et là, il s'agit de cartouches pour fusils Lebel. La date du conditionnement est encore lisible sur l'emballage : 2 mars 1928. Tout y est. Notamment la qualité de la poudre utilisée.

À force de fureter à droite et à gauche sur l'épave, de noter des détails, de prendre des relevés et des mesures, de remonter à l'occasion quelques objets perdus sur le sable, les plongeurs se sont mis à douter. Car la documentation réunie à la surface ne correspond pas exactement à ce que les plongeurs constatent au fond. Certes, il s'agit bien d'un petit cargo. Mais, fait troublant, l'inventaire des hublots recensés sur l'épave à ce jour apparaît incohérent avec les photos d'archives en notre possession. Aurait-il subi des transformations lorsqu'il fut réquisitionné par la Marine Nationale ? Rien n'est impossible.

Pour l'instant, l'épave correspondant dans ses dimensions relevées à celle du Granville, alors en attendant d'autres éléments, l'épave qui gît par 49°54'430"N et 00°032'220"E est le Granville pour les plongeurs hauts normands.

28 août 1944

La déroute des convois allemands et la perte d'un chasseur de sous-marins

L' UJ 1433 est coulé par la Combattante

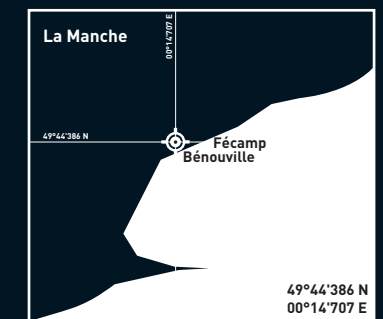


Sorti des chantiers de Rendsburg le 12 août 1943 sous le nom de K.U.J. 9, ce chasseur de sous-marins allemands est rebaptisé UJ 1 433 (33^e unité de la 14^e flotte) le 18 janvier 1944. D'une longueur de 59 mètres, pour 8,44 m de large avec soixante et un hommes d'équipage à son bord, sa mission première était la traque des sous-marins ennemis. Mais il pouvait également escorter des convois pour déminer leur route, ce qui est la raison d'être du bras articulé disposé à l'avant du navire.

Le naufrage.

Pour la nuit du 27 août, la Kriesgmarine prévoyait le repli du Havre sur Dieppe des dragueurs et des chasseurs de sous-marins escortés par la 14^e flottille de dragueurs. En fait, 7 dragueurs et les chasseurs UJ 1 431 et UJ 1433 appareillent le 27 août au soir. Cette même nuit, la Combattante et le HMS Tornborough se trouvent dans les parages du Cap d'Antifer avec les groupes Dixon (M.T.B. 450 et 482), Marshall (M.T.B. 693, 695 et 692) et Laing (M.T.B. 253

L'UJ 1431, Sister Ship de l'UJ 1433, qu'il accompagnait le jour de son naufrage.





et 257), les groupes Marshall et Laing opérant plus à l'est au large de Fécamp.

Le convoi allemand est repéré entre Antifer et Etretat à 23 h 38. Les Anglais pensent avoir à faire à deux caboteurs, trois chalutiers armés et quelques dragueurs (il faut savoir que les deux nuits précédentes, les escarmouches entre la flotte alliée et les navires allemands battaient leur plein).

À 23 h 40, la Combattante reçoit du Tornborough l'ordre de se placer, pour faire diversion, sur l'arrière de son travers pendant que les M.T.B. du groupe Dixon attaqueront à la torpille.

À 23 h 45, la Combattante a le contact radar, au moment où les navires ennemis et les batteries côtières ouvrent le feu contre elle. Elle distingue quatre chalutiers armés en ligne de file ; l'éclairage est gêné par un banc de brume le long de la côte. Le Headhache signale la présence de cinq ou six

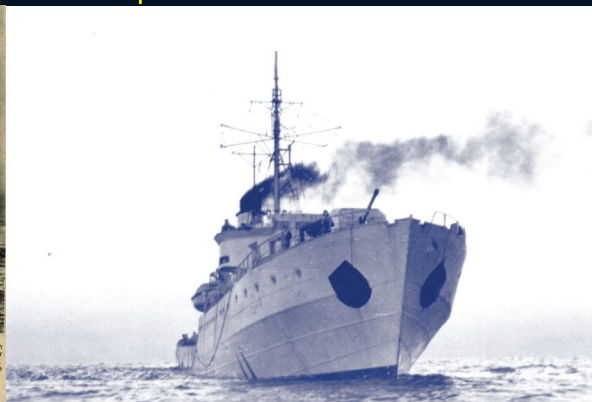
Sister Ship du KUJ 9, premier nom de baptême de l'UJ 1433, le KUJ 12. On remarquera qu'il n'a pas encore le canon de 88 mm sur l'avant.

À gauche, La Combattante à l'origine du naufrage de l'UJ 1433.

L'UJ 1431 et le canon de 88 qui armait aussi l'UJ 1433.



La Combattante (déplacement : 850 tonnes ; vitesse : 27 n. 5) est un torpilleur d'escorte de construction anglaise lancé en janvier 1943. Il s'est illustré en Manche en coulant plusieurs vedettes porte-torpilles allemandes (septembre 1944) et a participé aux opérations de débarquement en Normandie.



L'attaque de l'UJ 1433

dragueurs. Il s'agit en fait de la 14^e flottille de mouilleurs de mines qui vient de mouiller aux abords du Havre et qui regagne Fécamp en compagnie de deux chasseurs de sous-marins (Journal de la SKL en date du 28 août 1944).

La Combattante est éclairée par la lune et l'ennemi tire sur elle avec beaucoup de précision. Toutefois, la première salve du torpilleur fait but sur le chalutier de queue, qui, continuellement touché pendant une minute, se retrouve bientôt en flammes. Il brûle de l'avant à l'arrière quand La Combattante change d'objectif.

Les M.T.B. britanniques, après quatre tentatives, ont pu lancer leurs torpilles (cinq en tout) d'une distance de 1 400 yards sur les deux caboteurs, mais elles se dérobent en faisant route sur la Combattante, ce qui entraîne une certaine confusion. Un abordage est évité à la dernière minute mais le tir ennemi se concentre sur le torpilleur français et il est d'une redoutable intensité.

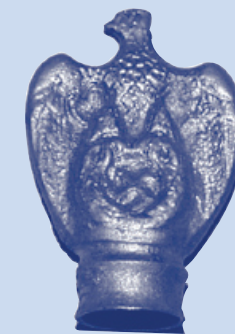
Le radar 271 de la Combattante est rendu inutilisable par un coup de l'ennemi (tiré soit par une batterie côtière, soit par un des bâtiments allemands). Le radar 285 (du même navire) tombe alors en panne et le tir de la Combattante perdant de sa précision, le bâtiment rompt le combat vers 00 h 03 le 28 août : il est encadré par les obus de la batterie de côte jusqu'à 00 h 15.

La victime de la Combattante était le chasseur UJ 1433 qui coula dans la position connue à ce jour à 2,5 miles de la côte, face à Bénouville par : 49° 44'386 " N et 00° 14'707 " E.

L'UJ 1431, endommagé, fut remorqué jusqu'à Fécamp par les dragueurs, de même que le dragueur R 231 qui était hors de combat et que ses sectionnaires vinrent rechercher après avoir mis le UJ 1431 en sécurité.

La plongée

Face à l'église de Bénouville, à environ 4,5 miles à l'ouest du port de Fécamp, sur un fond d'environ 20 à 25 m selon les marées, l'UJ 1433 est certainement une des épaves les plus fréquentées par les plongeurs des clubs hauts-normands.



L'aigle qui ornait le haut des dagues des officiers mariners.



Objet de tous les jours.



**Lunette de visée
téléométrique du
canon de 88 mm.**

Couché sur tribord dans le sens sud-nord, ce chasseur de sous-marins, avec son bras articulé sur la proue, est, sans aucun doute, l'une des épaves les plus faciles à trouver. Mais les hivers passent, parfois plus rudes d'une année à l'autre, et en 1999, le canon de 88 mm, qui était en poste sur la plate forme avant du navire, s'est retrouvé 3 mètres plus bas dans les cales avant du navire. Ce qui faisait la fierté de ce navire n'est plus.

Par contre, l'hélice tripale de 3,5 mètres de diamètre est toujours en place, tout comme le gouvernail. Les cales qui étaient accessibles ne le sont plus, à cause des tôles des structures supérieures qui s'affaissent. Seule la coque résiste encore aux assauts répétés des courants et des tempêtes, mais pour combien de temps encore ? L'UJ 1433, c'est pour moi l'épave qui a tout déclenché. Mes premières bulles remontent à 1975, écrit Yvon Chartier, année où je faisais mon service militaire aux Antilles. Cette année-là, un certain Jacques-Yves Cousteau découvrait, en baie de St Pierre en Martinique, les épaves du volcan coulées le 8 mai 1902 par l'éruption de la montagne Pelée.

Pas de diplôme de plongée, peu de pratique (si ce n'est en apnée), une eau turquoise et l'envie de découvrir ce monde féérique, plein de couleurs et de vie.

L'occasion se présente un jour et, une bouteille sur le dos, c'est parti pour l'aventure.

Seize années se passent et un beau jour de 1991, une sortie club sur notre côte de Manche me fait découvrir la plongée sur épaves. Il est vrai que découvrir une épave que l'on distingue dans son intégralité comme en Méditerranée ou en mer tropicale n'a rien de comparable à une plongée en Manche, surtout quand cette dernière se déroule en mars et que la température de l'eau n'excède pas 7°.

Cette épave en l'occurrence ne portait pas de nom.

On la connaissait bien comme « Le chalutier armé » ou encore « l'épave de Bénouville », voir le « PALATINA X » nom trouvé sur un morceau de charbon remonté de l'épave, mais pas grand-chose de plus.

Une seule quasi-certitude, elle était allemande. Divers objets remontés au fil des ans par les plongeurs du département laissaient à penser qu'il s'agissait bien d'un bateau de guerre allemand.

Par contre, pas de nom, pas de date. Rien de probant. Cette première plongée épave fut pour moi un déclic. Un collègue du club connaissant bien le site me la fit découvrir dans sa presque intégralité.

La visibilité n'excédait pas 5 à 6 m et nous avançons prudemment sur le bâbord de la structure bien déchirée par le temps. La faune était abondante et on pouvait apercevoir de-ci de-là de superbes bars tournoyants dans les structures déformées du navire. Les tacauds, poissons très communs en Manche, accompagnaient tous nos déplacements et suivaient nos bulles. Les congres, qu'on ne pouvait voir dans leur intégralité à cause des structures déformées, laissaient entrevoir tantôt leur tête, tantôt leur queue. Les homards, quant à eux, ne se montraient que très peu, mais leur taille laissait rêveur.

La coque bien intacte sur les trois quarts du navire laissait apparaître une déchirure sur le tribord arrière, endroit presque certain de l'impact qui causa la perte du navire. Quelques mètres plus loin, une superbe hélice tripale d'une taille respectable me faisait dire que ce navire représentait une épave d'une bonne cinquantaine de mètres. Continuant notre périple, nous trouvions l'avant sans difficulté et là, oh surprise ! Un superbe canon d'un diamètre imposant pointait vers le ciel. La proue n'était pas loin et une particularité attirait mon attention.

Un bras articulé relié à la coque du navire plongeait vers l'avant de ce dernier. Nous étions au sable par moins 22 mètres et le canon pointait la surface avec moins 14 mètres lus au profondimètre lorsque nous étions à son extrémité.

Mais le temps qu'il nous restait était compté. Cela faisait maintenant 40 minutes que nous étions au fond et il fallait regagner la surface.

Je remontais émerveillé par cette épave et toutefois un peu déçu de ne pas connaître son nom et son histoire. Mais cela ne dura pas longtemps.

Les observations faites après 3 ou 4 plongées me permirent de dessiner cette épave.

J'appris, à la même époque, qu'une commission archéologique venait de se créer sur l'initiative de François MATHIEU, le président du club de Cany-



**Le canon tel
qu'il était visible
jusqu'en 1999.**



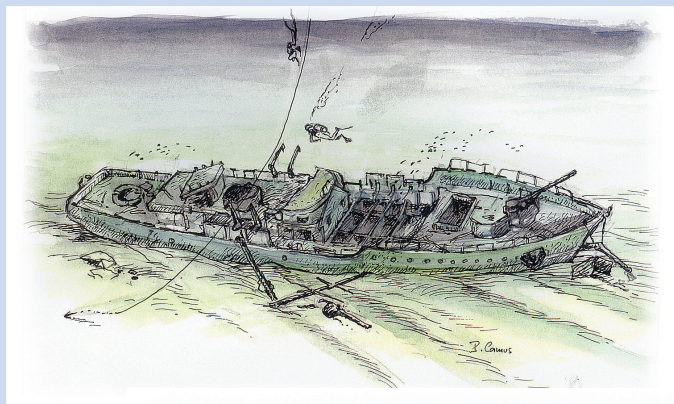
Le télégraphe de l'UJ 1433.

Barville, le CSC (club subaquatique canyçais) et que ce dernier détenait des renseignements sur certaines épaves. Le contact fut rapidement établi, mais rien de plus que ce qu'on savait à l'époque, c'est-à-dire pas grand-chose.

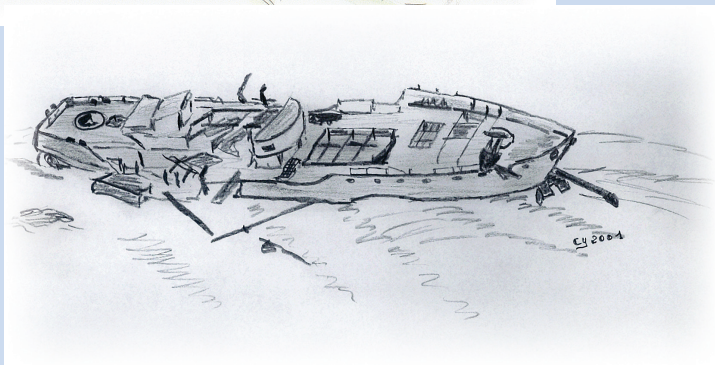
Il me proposa d'envoyer l'esquisse faite du navire, ainsi que les dimensions : longueur, largeur, diamètre d'hélice et du canon en Allemagne chez un correspondant. La réponse ne se fit pas attendre longtemps. Un mois plus tard, le nom d'un navire perdu par la KRIESGMARINE nous parvint :

Il s'agissait de l'UJ 1433, un chasseur de sous — marin coulé le 28 août 1944 lors d'un combat naval avec les forces alliées et le destroyer la COMBATTANTE.

Une passion venait de naître pour moi : les épaves et leurs mystères...



L'UJ 1433 avant 1999.



L'UJ 1433 en 2001.

27 septembre 1943 La 15 VP perd le numéro 1 de sa flotte

Le VP 1501 ou Wiking 7 sombre face à Etretat



La 15^e flottille de patrouilleurs allemands, la 15 VP (pour Vorpostenboot) est constituée à Stettin en septembre 1939 au moyen de bateaux de pêche réquisitionnés.

Elle arrive au Havre et à Fécamp le 23 septembre 1940. L'infrastructure du port de Fécamp ne pouvant lui assurer un ravitaillement total en carburant et en vivres, les plus gros navires sont regroupés au Havre et accostés au quai Joannes-Couvert.

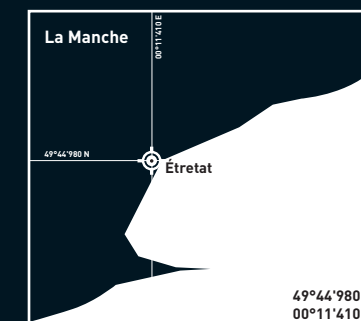
La codification des bateaux reprend à la première lettre de l'unité (V), le nombre 15, puis un autre nombre indiquant l'ordre d'arrivée du bâtiment dans la flottille.

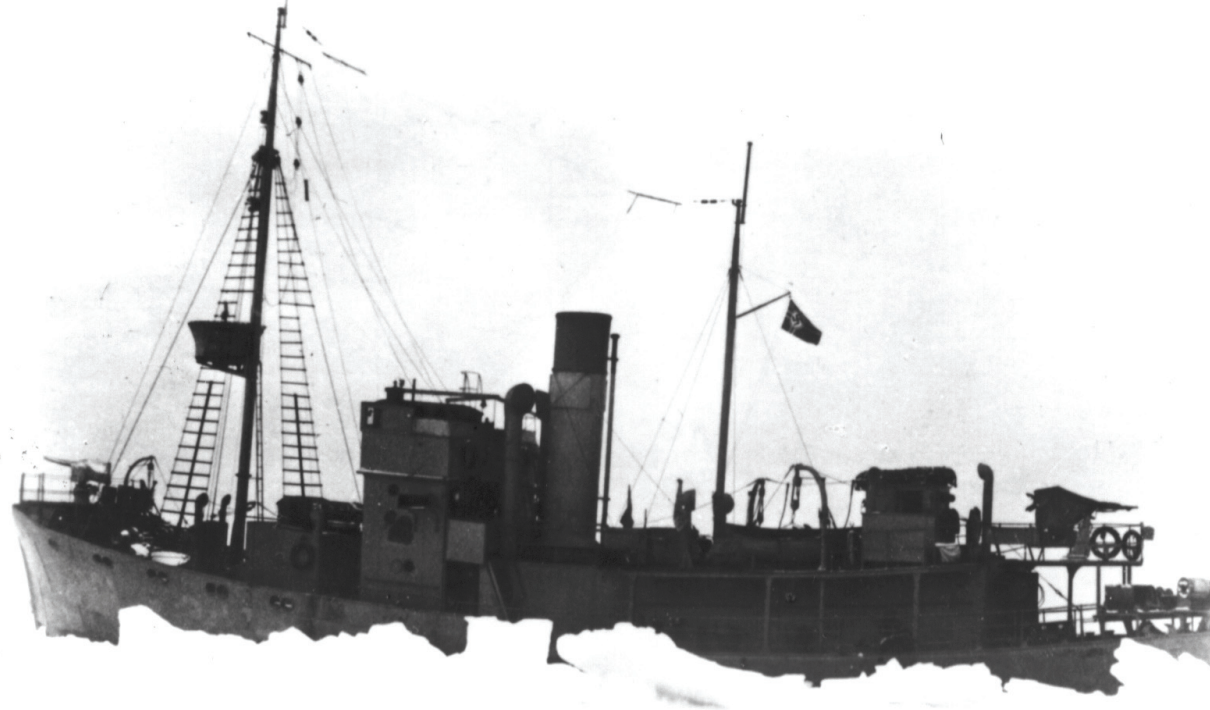
Le rôle principal de la 15 VP est d'accompagner et de protéger les convois partant du Havre et de Cherbourg vers les ports de la mer du nord.

Les navires sont d'origines diverses :

- des chalutiers fécampois, comme : le Vimy (V. 1521), le Patrice II (V. 1524), l'églantine (V. 1525) ;
- ou encore d'anciens baleiniers allemands (RAU), comme le Rau I ;
- et des navires britanniques comme : l'Empire Unitas 8 (V. 1512).

Le Wiking 7 sous le Cap de la Hève rentrant au Havre.



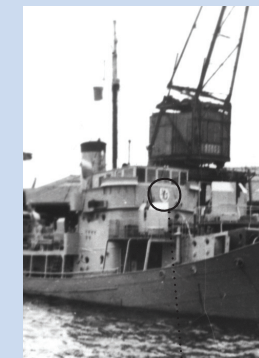
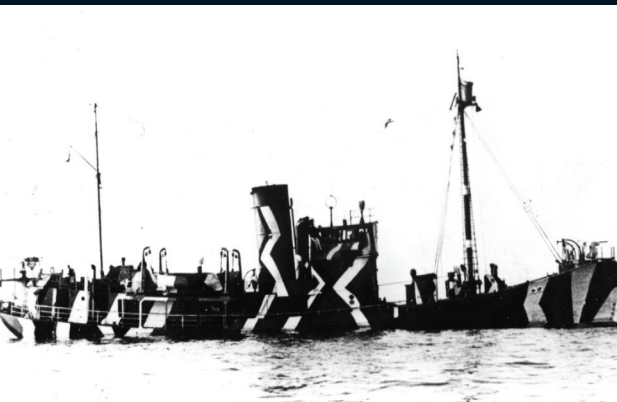


En 1942, la flottille est commandée par le Capitaine de Corvette Curd Bernd dans son QG de la villa Duglé à Fécamp. Elle perd quelques unités à cette période, mais les pertes sont plus nombreuses en 1944, surtout le 15 juin au cours du bombardement du Havre où sept navires des vingt et un qui compose la 15 VP sont coulés par l'aviation alliée. Le 22 août 1944, les Allemands évacuent leur personnel vers Tübingen et le 27 août au soir, les derniers navires quittent Le Havre et font escale à Fécamp où tous les bâtiments encore en état de marche sont rassemblés : l'UJ 1431, neufs dragueurs légers de la 14 Raümbotflottille, six navires d'artillerie de la 8 Artillerieflottille et deux chalutiers armés. Dès leur sortie du port, ils sont attaqués par la frégate la Combattante et le destroyer anglais Tornborough qui surveillent étroitement la Manche. Le port de Dieppe est atteint puis évacué lui aussi le 30 août. En septembre, l'unité est dissoute.

Le VP 1507 en mer baltique.

À gauche, Le VP 1508 coulé dans un combat naval à l'ouest du Havre le 6 juin 1944.

Le VP 1507 ou RAU 1 saute quelque part dans les abords d'Antifer le 12 juin 1944.



En haut, un des navires non identifiés de la 15 VP au Havre. On distingue clairement le blason de la flottille sur la passerelle. Le blason ornait tous les bateaux de la 15 VP.



Bottes et chaussures en cuir comme on en retrouve sur les épaves allemandes.

Au soir du 14 juin 1944, 21 navires seulement de la 15 VP étaient au Havre. Ils étaient classés en 2 groupes :

- Le "Groupe A" constitué des 9 navires suivants : V PA 1, V PA 2 (coulé suite au bombardement), V PA 3, V 1505 (coulé suite au bombardement), V 1506 (coulé suite au bombardement), V 1 507/II (coulé sur une mine devant Antifer), V 1 509 (coulé à l'ouest du Havre suite à un combat naval), V 1 511 (coulé suite au bombardement) et V 1 512.

Et le "Groupe B" des 12 autres unités : V 1530, V 1531, V 1532, V 1533, V 1534, V 1535, V 1536, V 1 537 (coulé suite au bombardement), V 1538, V 1539, V 1 540 (coulé suite au bombardement) et le V 1 541 (coulé suite au bombardement).

Un seul navire est identifié formellement à ce jour.

Plusieurs épaves de cette flottille sont plongées dans nos eaux entre Dieppe et Le Havre, mais une seule est vraiment identifiée. Il s'agit du VIKING 7 où VP 1501 qui est coulé devant Étretat, aux coordonnées suivantes : 49° 44'98 N et 00° 11'41 E.

Identifié suite aux recoupements des écrits allemands de Erich Gröner, le VP 1501 mesurait 46 m pour 8 m de large. Son armement était composé d'un canon de 88 mm à l'avant et de défenses anti-aériennes en 15 mm. Équipé d'un bras télescopique sur la proue pour le décrochage des mines à l'aide de Pavanes, il fut coulé le 27 septembre 1943 suite à un accrochage avec des MTB (Vedettes Lance Torpilles).

La plongée

L'épave repose par 24 m à 30 m de fond en fonction des coefficients de marée.

Elle est en 2 parties bien distinctes :

- la proue retournée avec le canon de 88 ensablé mais dont le mécanisme de visée est bien apparent,
- la chaudière et le moteur distants d'une vingtaine de mètres et reliés à la proue par une des chaînes d'ancre qui est encore en poste sur la proue retournée.

Le bastingage arrière est au niveau du sable, mais encore bien distinct, tout comme certains éléments tels que les bittes d'amarrages.



Le VP 1503 : un des rares rescapés de la 15 VP.

Autour de ces deux parties de l'épave on retrouve ça et là des morceaux du navire qui ne laissent aucun doute quant à la violence de l'explosion qui brisa le navire en deux.



Liste des navires composant la 15 V avec date, cause et lieu du naufrage

N° identité	Nom	Perdu-le	Cause	Lieu
V 1501	WIKING 7	27/09/43	Combat avec MTB	Face Étretat
V 1502	WIKING 6			
V 1503	WIKING 10			
V 1504	WIKING 8			
V 1505	WAL 8	14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1506	WAL 9	14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1 507/I	RAU VI	10/04/40	Combat Naval	MARSTRAND
V 1 507/II	RAU I	12/06/44	Saute sur mine	Cap Antifer
V 1508	RAU III	06/06/44	Combat naval	Ouest du Havre
V 1 509	RAU II	06/06/44	Combat naval	Ouest du Havre
V 1510	UNITAS 6	03/06/42	Heurte une épave	Dieppe
V 1 511	UNITAS 7	14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1 512	UNITAS 8			
V 1513	LINZ	15/06/44	Bombardement	Boulogne
V 1 514	BEUTHEN	25/11/42	Saute sur mine	Le Tréport
V 1 515	ROTHERBAUM	25/08/44	Combat avec MTB	Fécamp
V 1 516	La Lorientaise			
V 1 517	Gironde I			
V 1 518				
V 1 519				
V 1 520	A 6	15/06/44	Bombardement	Boulogne
V 1521	VIMY	14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1 522	DAUPHIN	05/45		NORVEGE
V 1 523	DELTRA I	08/44		Saint-Malo
V 1524	PATRICE			
V 1525	ÉGLANTINE			
V PA 1	La Cherbourgeoise			
V PA 2		14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V PA	La Quimpéroise 19/06/44	?	Le Havre	
V 1 530				
V 1 531				
V 1 532				
V 1 533				
V 1 534				
V 1 535				
V 1 536				
V 1 537		14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1 538				
V 1 539				
V 1 540		14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre
V 1 541		14 au 15/06/44	Bombardement	Le Havre

23 novembre 1914 Le sous-marin allemand U 18 fait sa 1^{re} victime

Le Malachite inaugure la liste des navires coulés par sous-marin



Dans le milieu de l'après midi, on percevait des coups de canon et quelques lueurs dans le nord ouest de la Hève. La mer était calme, dans le jour qui baissait, flottait une brume légère.

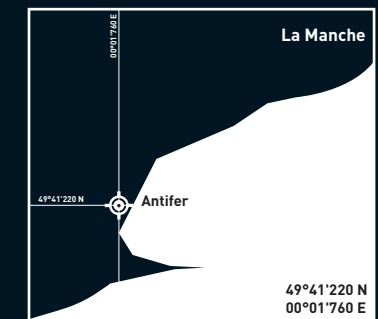
Le gouverneur du Havre fut avisé, mais l'information lui parut trop vague pour justifier le déplacement d'un torpilleur.

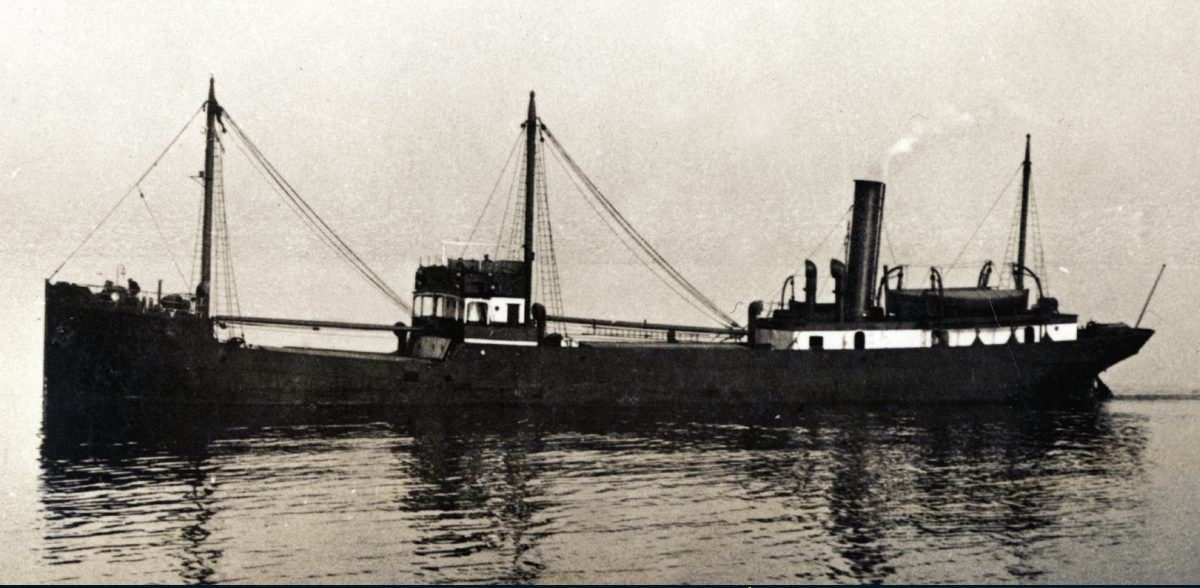
Quelques heures après, deux embarcations entraient dans le port du Havre et déposaient 13 marins. Peu après, leur commandant et le chef mécanicien, qui accompagnaient le consul britannique et le capitaine de vaisseau Mac Gregor exposaient au gouverneur qu'ils avaient été victime d'un torpillage.

Les coups de canon entendus n'étaient pas une illusion.

Le vapeur Malachite partit de Southampton en Angleterre le 22 novembre à 17 heures avec 700 tonnes de marchandises représentant quelque 9 703 paquets allant de la balle de coton au baril de vernis en passant par des caisses de whisky, de soda et de stout et une cargaison de lingots

Le Malachite dans la rivière Tyne.





d'étain, n'avait pu être rappelé alors qu'un sous-marin allemand était signalé dans les parages.

Le 23 vers 16 heures, il se trouvait à environ 4 milles du cap de la Hève, lorsqu'il vit venir à contre-bord un navire gris brun sans cheminée ni pavillon qui lui intima l'ordre de stopper. Presque aussitôt reconnu pour un sous-marin, le navire hissa les couleurs allemandes et son commandant posa en un excellent anglais des questions sur la cargaison, la provenance, la destination du MALACHITE, dont il se rapprochait peu à peu. Puis, étant arrivé à meilleure portée de voix, le commandant du sous-marin ajouta : " La guerre est la guerre, je vous donne dix minutes pour amener vos embarcations, évacuer le navire et me remettre vos papiers".

La manœuvre s'exécuta et les canots commencèrent de voguer vers la côte que l'on apercevait à l'horizon.

Le Malachite en Manche.

Ce qu'il restait du Malachite dans les années 1960.



La perte du Malachite

Cependant, le sous-marin tournait autour du navire puis, à petite distance, il se mit à lui envoyer une quinzaine d'obus. Trois hommes armaient le canon sur le pont où se trouvait une dizaine d'autres matelots.

On leur passait les munitions à la main par un panneau. Quand le tir fut jugé suffisant, le sous-marin avala ses hommes et disparut.

Des embarcations, les marins du Malachite virent que leur bateau n'avait pas coulé. Ils jugèrent néanmoins préférable de gagner Le Havre que l'on apercevait à l'horizon. Les torpilleurs furent alors envoyés sur les lieux de l'attaque. Lorsqu'ils arrivèrent, le Malachite brûlait en dérivant le ventre en feu. La lueur de l'incendie intérieur apparaissait par les trous faits par les obus.

Les torpilleurs veillèrent l'épave toute la nuit. Le lendemain, à sept heures, elle dérivait encore et se trouvait à cinq milles au nord du bateau feu. Un remorqueur essaya de l'accoster, mais il ne réussit pas, l'avant n'étant qu'un brasier. Brusquement, vers 10 h 45, deux explosions se produisirent à bord. Les torpilleurs continuèrent leur surveillance jusqu'à la nuit, qui surprit le Malachite à moins de 4 milles du sud-ouest du feu d'Antifer. Peu après, l'épave disparaissait par 49° 41'22 nord et 00°01' 76 Est en ED 50.

Un peu de données sur ce navire.

Le Malachite était enregistré au bureau Véritas sur le numéro d'ordre 179. Il battait pavillon anglais et le jour du naufrage, son capitaine se prénomait Mac Donald. Long de 59, 50 m pour une largeur de 9, 50 m, son tonnage brut était de 718 tonnes.

Il fut construit à Glasgow en 1902 pour l'armateur William Roberston au chantier J. Shearer and Sons. Doté d'une machine triple expansion, sa puissance était de 98 ch. Il était en acier, propulsé par hélices.

Et sur son agresseur.

Le sous-marin qui coula le Malachite était l'U 18. Il fut coulé peu de temps après sur la côte Nord de l'Écosse. L'équipage ayant été capturé par le contre torpilleur Garry. La liste des navires coulés par sous-marins allemands ne faisait que commencer. Le 26 novembre 1914,



La cloche et un lingot d'étain remonté dans les années après guerre lorsque le Malachite fut concessionné pour sa cargaison.



Pot à onguent.

Le listing complet de la cargaison du Malachite lorsqu'il fut coulé.

ETAT RECAPITULATIF DU CHARGEMENT DU STEAMER "MALACHITE" CHARGES A LIVERPOOL POUR LE HAVRE.

	Chargé sur le pont
1205 Cases soap	
148 Bags Carnanba Wax	
106 Bales India Cotton	
44 Pkg. Stous	9897
76 Drums Caustic Soda	5 Barrels Varnish
280 Bags Dier	2 " Oil
1 c/ Dentifrice	5 " Varnish
6 Barrels Formaldehyde	2 " Linseed
426 Bales Rubber	2 " Varnish
17 Pkg Machinery	
403 " Cotton piece goods	
324 Barrels Oil	9.703 Packages.
1 Cast Iron propeller	
7 Bags machinery for Loema	
18 c/ Cotton yarn	
2 c/ Saws	
22 Pkg Ironwire	
1 " Ironware	
67 " Steel wire	
110 " " "	
165 c/ Cotton	
51 Bags Salt	
395 Bundles galvaniser iron shute	
55 Pkg Preserves	
750 Bags Maitre Cake	
4 Drums glycerine	
235 Bags Pease	
35 c/ Candles	
7 Barrels Silicate of soda	
481 Pieces Tin	
40 Pkg Chlorate of soda	
60 B/. Gran seed	
905 Ingots tin	
3 B/. Cottons	
80 c/. Whisky	
5 c/. Latires	
50 Pkg. Cotton yarn, steel bars	
135 Bales Rattans	
20 c/. Butarags	
2027 Dry Salted Hides	
4 Parcels Pamphlets	
3 c/. Soda	
1 Trunk Effects	
1 c/. Effects Books	
1 c/. Parcel B/. Lading	
52 Packages Toys	
2 c/. Rabbit skins	
1 c/. Hardinning Furnace	
3 Pieces Cast steel grids	

9687

le vapeur anglais PRIMO avec 18 hommes d'équipage allant à ROUEN, avec un chargement de charbon, fut coulé à 6 milles d'ANTIFER par l'U 21 à 7 h 30. L'équipage sauvé fut recueilli en mer, ce qui ne fut pas le cas pour tous les équipages victimes de ces sous-marins.

La plongée et les souvenirs de Michel

Le 19 mai 2001, c'est ma troisième plongée sur l'épave du Malachite. Samedi dernier, je suis descendu deux fois dessus, la première avec Sandrine future bonne plongeuse et la deuxième pour récupérer le mouillage. Deux 35 mètres avec un vent de nord-est force 3 à 4 sur du sable et une poutrelle de ferraille dans le jus pour avoir effectué la surveillance et récupéré à droite et à gauche les palanquées ! Les coquilles Saint-Jacques en sont restées béates d'admiration à notre passage !

Aujourd'hui, c'est par mer belle et ciel bleu, de bonne heure que nous nous dirigeons vers la bouée de danger isolé non loin de la bouée tribord verte A17 marquant le chenal d'accès au port d'Antifer. Nous arrivons rapidement sur site dans les 5 milles de la côte. Le temps est clair et l'on voit le Cap de la Hève se profiler à l'horizon dans la brume de chaleur du matin. Peu de navires en mer, au loin le Ferry en partance pour l'Angleterre et un pêcheur plaisancier arrivant sur zone, après notre mise en place sur l'épave qui me fait aussitôt penser à mettre en place le pavillon de plongée.

Patrice, jeune niveau 4 fait équipe avec moi, pour cette plongée et ce, après avoir encore récupéré à droite et à gauche les palanquées. Pourtant elle ne me paraît pas grande cette épave, entre les deux bouées de mouillage de nos pneumatiques ! Environ 50 mètres les séparent... Ou la visibilité n'est pas bonne ? On y va ! Descente dans une eau verte qui

se refroidit au fur et à mesure de notre descente pour atteindre 9 à 10° au fond, à 34 mètres. Nous atterrissons sur une surface courbe, je récupère et ferme le grappin puis le déplace et l'emmène en dehors de l'épave sur le sable. Patrice est resté perché sur le haut de ce qui reste du bordage de coque, la visibilité frôle les 4 mètres. Je me dirige vers lui et revient vers notre point de départ. Je longe le cylindre et me retrouve face à lui.

Il fait environ 2,5 mètres de diamètre et machinalement en passant la main sur la surface, je retrouve les trous de tubes de fumée sur celle-ci.

C'est bien là, la chaudière à tubes de fumée de l'épave que je m'efforce d'indiquer à Patrice par moultis gestes qu'il semble bien comprendre.

Nous traversons la coque face à la chaudière et prenons le bordé de l'épave qui sort du sable comme une carcasse d'os, sur environ 1,50 mètres de hauteur. À l'intérieur le reste d'un pont en bois semble s'être écroulé au sol, tandis qu'à l'extérieur, les panneaux entiers de coque reposent comme des pétales de fleurs. Nous progressons vers le nord — est, tout en longeant les membrures et soudain, celles-ci remontent alors que la largeur de la coque va en se rétrécissant. Je sors à l'extérieur, Patrice sur mes talons (pardon, palmes), m'écarte de la coque pour contempler finalement ce qui reste de la proue qui pointe vers la lumière en contre jour. Nous distinguons bien l'étrave assez forte de ce vapeur et à genoux sur le sable je confirme bien le fait que nous sommes bien à l'avant de l'épave par un signe à Patrice qui acquiesce.

Puis nous repartons donc sur bâbord de l'épave pour aller découvrir la poupe de l'épave. Et c'est la même chose qu'à tribord, le même démantèlement du bordé. Nous retrouvons notre chaudière et poursuivons le bordé qui remonte doucement à 4 mètres de hauteur environ et soudain j'aperçois la forme familière de la partie haute d'un safran de gouvernail alors que la coque s'arrondit et semble fuir sous moi vers l'intérieur de l'épave. Celui-ci est rabattu vers le bordé de la coque et cache partiellement une pale d'hélice entre l'étambot et lui-même. Je m'écarte de la poupe en compagnie de Patrice pour en faire le tour par l'extérieur et constate en regardant vers le haut qu'il ne reste que le



Une bouteille de la cargaison.



Clapet de vanne.

cul de l'épave, ce qui tient et guide la mèche du safran et que l'hélice quadripale est largement ensablée puisque n'apparaît à notre vue qu'une seule grosse pale de celle-ci. Je reprends ma route à tribord, retrouve encore notre chaudière et comme il y a du bazar entre la poupe et la chaudière vers l'intérieur.

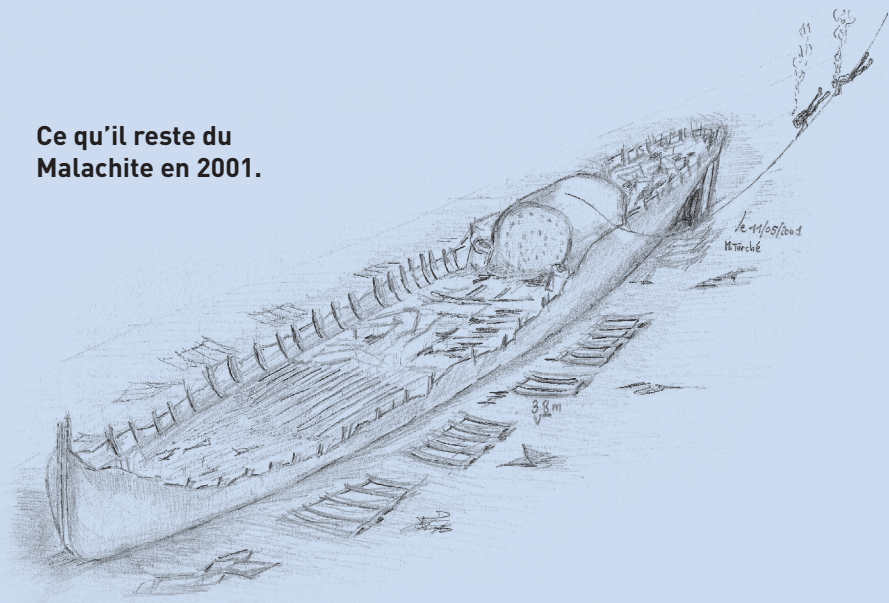
Je décide de remonter par-dessus et d'effectuer le trajet de nouveau vers l'arrière. Effectivement il y a de la ferraille, mais Patrice me rappelle à la réalité en me faisant voir son manomètre, nous indiquant qu'il était temps de remonter vers la surface. Déjà 27 minutes de passé, il est temps en effet de retrouver le plancher des pneumatiques.

Domage, car ce steamer anglais est une belle petite épave, relativement propre et qui doit être encore plus belle par visibilité de 10 mètres. La faune par ailleurs y est abondante et variée. Vieilles, bars et cabillauds de taille respectable s'y côtoient ainsi que quelques gros congres qui n'attendent que la mue des nombreux homards qui s'y cachent pour se régaler.

Mais je n'ai pas vu les lingots d'étain dans ses entrailles, malheureusement...

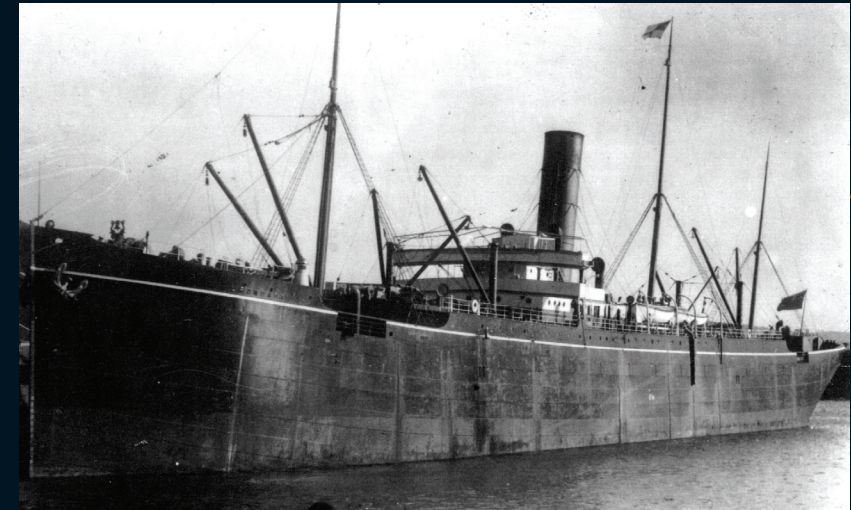
Torché Michel en l'an de grâce 2001 après J.-C.

Ce qu'il reste du Malachite en 2001.



30 janvier 1915 L'attaque d'un sous-marin près d'Antifer fait 2 victimes

Le Tokomaru est envoyé par le fond par l'U20 de la marine allemande



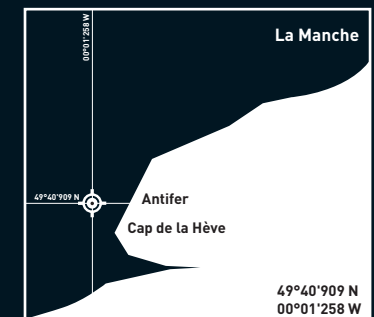
Le Tokomaru et sa silhouette impressionnante, 140 m de long pour 17 m de large pour plus de 6 000 t.

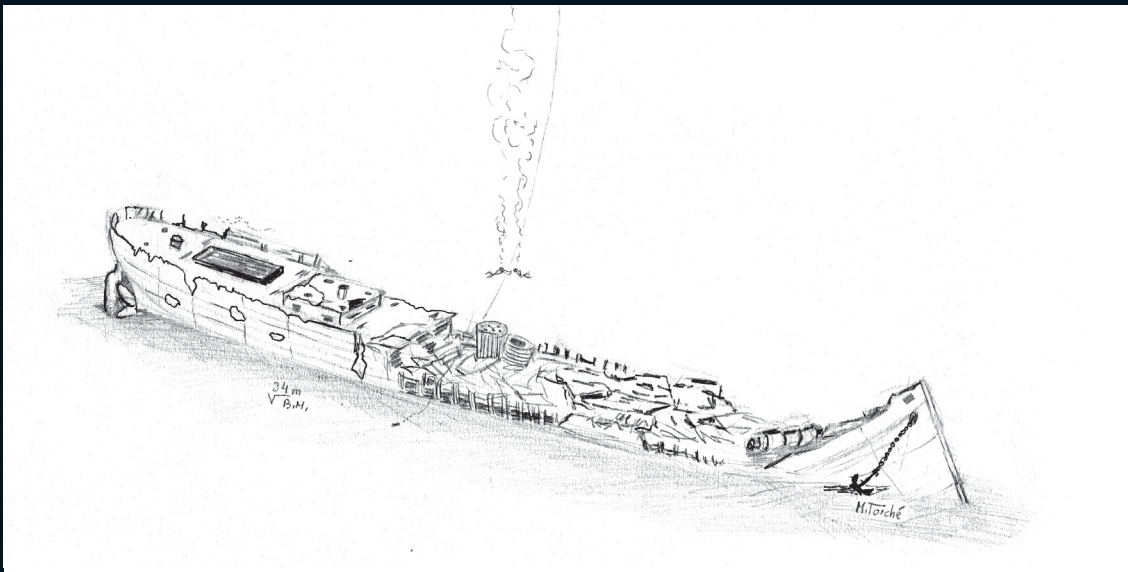
Le Tokomaru est un vapeur anglais jaugeant 6 184 tonnes construit en 1893 sous le nom de Westmeath par les chantiers Swan and Huster de Newcastle. Il s'agit d'un navire imposant : 139,44 m de long pour 17,45 m de large et 7,74 m de creux.

Sa machine à triple expansion construite par Wallsen Slipway and Co anime une énorme hélice quadripale d'un diamètre de 6,60 mètres !

Dès 1894, il est racheté, et navigue sous son nouveau nom de Tokomaru (du nom de la célèbre baie maori située sur la cote est de la Nouvelle Zélande) pour le compte de la compagnie maritime Shaw Sawil and Albion Cie installée à Southampton qui le destine à sa ligne avec le Pacifique. Il quitte le port de Wellington le 9 décembre, il fait ensuite escale à Montevideo puis Ténérife puis poursuit sa route à destination de l'Europe. Le 30 janvier 1915 il se présente en rade du Havre.

À son bord, le capitaine Green est chargé de convoyer vers Le Havre une cargaison composée de 97 000 quartiers de bœufs frigorifiés représentant une cargaison de 700 tonnes, de vêtements et de présents pour les réfugiés belges (Sainte-Adresse est alors la capitale du gouvernement belge en exil).





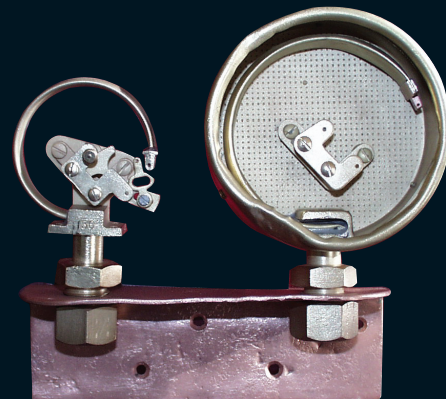
À neuf heures du matin, le cargo approche des côtes du Havre, le capitaine Green donne l'ordre de réduire la vitesse, le cargo navigue lentement. Il est à sept milles de la Hève lorsque l'homme de service interpelle le capitaine, il vient d'apercevoir un périscope sur bâbord. Il s'agit du U20 allemand commandé par le Lieutenant commandant Droscher. L'équipage n'a pas le temps de réagir, une formidable explosion endommage le milieu bâbord du navire. La gerbe d'eau provoquée par l'explosion de la torpille s'élève à plus de 20 mètres de hauteur.

Coulé en dix minutes. Le Tokomaru est touché à mort. Aussitôt, il donne de la bande sur bâbord cependant qu'il s'enfonce par l'avant. Le capitaine n'a que le temps d'évacuer ses cinquante-sept hommes d'équipage qui prennent place à bord de trois baleinières avec quelques valises d'effets personnels. Le capitaine se précipite dans sa cabine pour y prendre les papiers du bord, celle-ci est presque entièrement remplie d'eau.

L'épave du Tokomaru en 2000. Encore d'un seul tenant, il faut plus d'une plongée pour en faire le tour

À gauche, une batterie en verre.

Manomètres de la salle des machines.



Le naufrage du Tokomaru

Dix minutes après la déflagration le bateau pique du nez et s'enfonce presque verticalement. Heureusement, le Tokomaru n'est pas seul sur zone. Il y a notamment deux chalutiers qui effectuent des missions de surveillance et qui ont pour mission de tendre des filets contre les sous-marins. Voyant l'explosion, ils se rendent au secours de l'équipage qui embarque sur le Semper, un chalutier boulonnais qui les ramène sains et saufs au Havre vers 14 h 30.

Dans le même temps, les torpilleurs Claymore, Fleuret, Stylet et Fanion arrivent également sur zone. Ils découvrent de nombreux débris flottants, mais aucune trace du sous-marin ennemi.

Par contre, les Abeilles V et XII partis au secours du Tokomaru aperçoivent à nouveau le périscope du U20, au moment où il torpille un autre navire, l'Ikaria, qui est touché. Les Abeilles tentent bien, mais sans succès, d'éperonner le sous-marin. Quant à l'Ikaria, sévèrement atteint, il est pris en remorque. Il n'a que le temps de rallier Le Havre, où il coule... dans l'avant-port !

U20.

Le U20, lui, continuera sa sinistre carrière et entrera dans l'histoire le 7 mai 1915 en envoyant sans sommation par le fonds au large de Old Head Kinsale en moins de 18 minutes le Lusitania avec 1 198 victimes innocentes sous le commandement du tristement célèbre Walter Schwieger qui sera décoré de la croix de fer pour son exploit... (lire à ce sujet le formidable livre de Bob Ballard sur la recherche du Lusitania).

Le U20 quant à lui finira peu glorieusement échoué sur un haut fonds des bancs de Flandres en octobre 1916. Schwieger, ne pouvant le faire se déséchouer, le minera. Il restera abandonné et rouillé jusqu'en 1925, date à laquelle les autorités danoises le feront exploser de nouveau.

Ses restes coulés dans 5 mètres d'eau font maintenant la joie des plongeurs de Vielby. Le U20 aura coulé près de 20 navires au cours de sa brève carrière.

Le commandant de l'U20 sera inscrit sur la liste des criminels de guerre pour le torpillage sans avertissement du Tokomaru et de l'Ikaria.



Hublot de pont.



La plongée



Un hublot de cabine.

Aujourd'hui, l'immense l'épave repose à 7,12 milles de la plage du port pétrolier d'Antifer sur un fond de sable par 35 mètres à marée haute.

C'est une épave peu fréquentée hormis les pêcheurs. Ce sont eux qui m'inciteront à plonger sur celle-ci à cause du surnom qu'ils lui donnaient " le Maru " ...

Elle gît en deux morceaux, la proue du navire est cassée juste avant la cale n° 1 et sa membrure apparente grouille de bars énormes.

Elle pointe vers le ciel après avoir touché le fond en premier, corroborant la description de l'équipage.

Quelques mètres plus loin se trouve le deuxième tronçon qui englobe tout le restant de l'épave. Immédiatement devant la première cale on peut apercevoir d'énormes quantités d'ossements d'os de bœufs confirmant ainsi de façon certaine l'identification de l'épave.

Ce tronçon est incliné sur bâbord.

Le château central n'existe plus, pas plus que la grosse cheminée, une chaudière est sortie de son logement et a roulé sur le côté, la machine repose fortement inclinée dans un équilibre précaire, la partie arrière avant d'arriver à la poupe présente une grande cale très ouverte, la proue est comme vrillée et une partie de l'immense étambot est à terre. Quant à la vue de l'hélice, c'est un grand moment que de s'asseoir sur le fond et de contempler la vue saisissante de ses énormes pales.

L'épave est très large, près de 18 m et on a vite fait de perdre ses repères, il vaut mieux faire attention et bien repérer la ligne de mouillage car l'étale de basse mer est souvent courte et la renverse violente dans ce secteur.

Le Tokomaru ne se dévoile qu'après plusieurs plongées et ce centenaire en bon état général est incontestablement une des très belles plongées de la côte d'Albâtre.

Franck Pineranda.

27 août 1944 Une regrettable erreur coûte la vie à 78 marins anglais

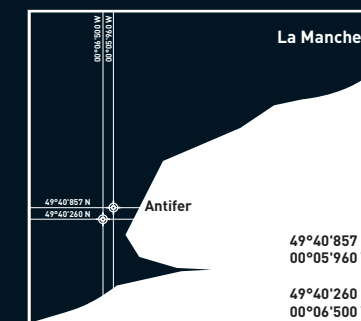
HMS Hussar et Britomart



Le débarquement en Normandie nécessita le déploiement de nombreux dragueurs de mines pour nettoyer des chenaux d'accès à la flotte d'invasion. C'est ainsi que la 1st MSF a pour mission dès le 5 juin 1944 de draguer les approches de la plage Sword pour permettre le passage du convoi S1. Elle s'occupa ensuite de maintenir saine la route entre Portsmouth et Arromanches.

Cependant le 22 août, elle reçut l'instruction de nettoyer un champ de mines magnétiques allemandes entre Fécamp et le Cap d'Antifer. En effet, à cette époque la Kriegsmarine n'est plus un danger pour la Royal Navy qui bloque littéralement les accès aux champs de bataille. Ne reste que la menace des mines omniprésentes dans la zone. On estime à 7 000 le nombre de mines mouillées par les 2 camps ! Il faut aussi savoir qu'un tiers de l'activité de la Kriegsmarine entre janvier et avril 1944 avait été consacré au mouillage de ces engins de mort. Avec l'avancée des troupes alliées et la traversée de la Seine, l'assaut de la "Festung" du Havre apparaît comme imminente.

Le Hussar photographié en 1934.





Il faut préparer le terrain à l'offensive terrestre par une série de bombardements navals pour réduire au silence les différentes positions fortes allemandes ceinturant la ville. Cette tâche confiée au cuirassé HMS Warspite et aux monitors Erebus et Roberts nécessite d'abord la suppression de ces champs de mines gênant.

Après 4 jours de travail sur zone, la 1st MSF composé des HMS Jason, Hussar, Britomart et Salamander bénéficie d'un jour de relâche à Arromanches.

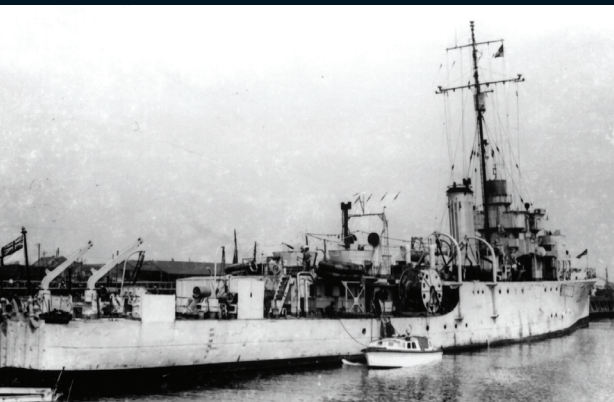
Un fatal changement d'instructions.

Dans la soirée du 25 août, Trevor Rick, commandant en second de la flottille reçoit des instructions pour retourner au nettoyage de la voie d'accès Portsmouth/Arromanches dans la matinée du 27. Estimant que le champs de mines au large d'Antifer présente toujours un danger, Rick obtient une extension de 24 heures pour en terminer le dragage. L'état-major de la flottille transmet alors les nouvelles instructions modifiées aux autres services interarmées.

Le Britomart pendant le conflit en 1944.

Le seul rescapé de l'attaque du 28 août 1944 : le Jason.

Un raccord de trappe à carburant.



Une attaque meurtrière

En effet, il est impératif que tous les mouvements de navires alliés à proximité des côtes françaises soient connus et transmis, aussi bien aux commandements de la Royal Navy, mais aussi de la Royal Air Force et de l'armée afin d'éviter toute erreur.

Le signal modifiant les ordres de la flottille est reçu par le HMS Jason dans la matinée du dimanche 27 juste avant que les navires ne lèvent l'ancre pour les opérations de la journée. Les conditions météorologiques sont excellentes pour le dragage de mines : mer d'huile et bonne visibilité.

Les dragueurs sortent et se déploient : HMS Britomart, Jason et Salamander font route de front, ce dernier étant le plus proche de la côte. Sur l'arrière du Britomart, on trouve le HMS Hussar qui connaît des difficultés avec son gouvernail. À l'intérieur du Salamander, le trawler Colsay mouille des bouées pour marquer les chenaux dragués imité en cela par le Lord Ashley. Un peu après midi, un avion de la RAF survole le convoi à basse altitude répondant aux signaux amicaux des membres d'équipage présents sur le pont. Les navires en sont à leur 3^e ratissage à 13 h 30 lorsqu'un groupe d'avions sort du soleil et se met à piquer vers la flottille. Identifiant les appareils comme des Typhoons, Crick lance aussitôt un message radio pour informer que ses navires sont attaqués par des avions amis, espérant ainsi stopper l'attaque en cours. Malgré un 2^e message envoyé à 13 h 34, les passes des Typhoons ont laissé la flottille en feu. En effet, chacun de ces avions a une puissance de feu redoutable puisqu'une bordée des 8 rockets correspond à la salve d'un croiseur avec ses 8 canons de 203 mm !

Des dégâts inestimables.

Le Britomart qui a subi de plein fouet la 1^{re} passe n'est plus qu'un amas de ferraille : sa passerelle et sa cheminée sont détruites, son commandant, le Lt Cdr Galvin, mort. Son pont supérieur n'est plus qu'une masse de métal informe et personne ne peut plus passer de la proue vers la poupe. Heureusement, l'officier mécanicien J.-R.-D. Gregson a eu la présence d'esprit de couper la traîne de dragages.



Les rockettes qui firent tant de dégâts.



Puissamment armé, le Typhoon est redoutable en attaque.



Typhoon en vol.

Le Lt Cdr Johnson, officier en attente d'un commandement, embarqué sur le Britomart pour s'aguerrir à la lutte contre les mines, se retrouve alors plus haut gradé survivant à bord. Voyant le navire désarmé et dérivant vers un champ de mines, il ordonne l'abandon du navire.

Situé à la même hauteur que le Britomart, le Hussar n'est pas dans un meilleur état : sa passerelle a reçu de plein fouet des rockets et des obus de 20 mm, son officier de navigation a été tué sur le coup, son commandant, le Lt Cdr Nash sévèrement touché aux jambes, son bras droit arraché, les communications avec la salle des machines sont coupées. Néanmoins, un matelot a eu la présence d'esprit de mettre le chadburn sur la position d'arrêt d'urgence depuis le carré des officiers. Stoker Hal Booty qui n'était pas de quart au moment de l'attaque et qui prenait le soleil sur le pont nous explique : *"Je m'étais assoupi et je fus réveillé en fracas par un bruit bizarre. C'est alors que je vis le dragueur de mines devant nous (le HMS Britomart) entouré de gerbes d'eau et un avion en piqué. Nous avons sauté et couru pour rejoindre nos postes de combat mais je ne pus jamais atteindre la salle des machines qui, touchée par des rockets, était en feu. Des hommes morts ou terriblement blessés jonchaient le sol."*

Le télégraphiste Stan Timothy était de ceux présent sur le pont : *"Peu de temps après, le Hussar fut parcouru d'une terrible secousse et commença à rouler sur bâbord, les systèmes électriques et de vapeur hors service. Je pensais que nous avions heurté une mine magnétique mais je ne pus atteindre le local radio d'où tout le personnel avait pu s'échapper. Je me dirigeais vers le bastingage tribord et escaladant le pont en pente, je me suis aperçu qu'une écoutille bougeait et j'ai alors aidé ceux qui se trouvaient à l'intérieur en leur lançant un câble qui pendait par là. Une tête est sortie et a alors dit "pas trop tôt". En compagnie d'autres membres d'équipage, j'ai glissé sur le côté tribord et nous nous sommes éloignés à la nage, le Hussar coulant par la proue."*

Le retour en Angleterre

À 13 h 42, l'attaque était finie et il avait fallu moins de 12 minutes pour détruire 3 dragueurs de mines : du pont du HMS Jason, le Lt Cdr Crick observait le reste de sa flottille : le Britomart en feu et gisant sur bâbord, le Hussar au fond de la Manche, le Salamander avec sa proue en feu, son navire et le Lord Ashley ayant eux aussi reçus des obus. Crick ne peut rien faire d'autre que de lancer un appel radio pour demander l'assistance de remorqueurs et de commencer les opérations de repêchage des survivants.

C'est à ce moment, que les batteries côtières allemandes en profitent pour ouvrir le feu et devant la précision de celles-ci, il est bientôt obligé de se mettre hors de portée laissant le soin aux chaloupes du bord de récupérer les hommes à la mer, malheureusement ce feu a nourri le nombre de victimes.

Repêché par une baleinière, le Lt Cdr Johnson fut transféré à bord d'une vedette de la RAF et constata *"qu'il y avait des cas désespérés mais tous faisaient preuve d'un immense courage"*. À 15 h 00, le sauvetage était fini et le Pytchley reçut l'ordre d'achever le Britomart. Les navires mirent le cap sur Arromanches et le Jason s'arrêta en route pour immerger son mort. À Arromanches, les blessés furent transférés dans les navires hôpitaux ou dans des camps de l'armée avant de regagner Portsmouth. Interrogés, les survivants bénéficièrent d'une convalescence de 14 jours avec instructions de ne rien divulguer : officiellement, il s'agissait d'une attaque allemande.

À bord du HMS Gozo, l'officier commandant descendit remercier ses sauveteurs et prononça devant tous : *"Oui, les Spitfires et Typhoons étaient anglais mais avaient été capturés par les Allemands qui s'en servaient"*, tous les témoins éprouvèrent alors le même sentiment : *" Cette affirmation nous soulagea et nous fîmes tous d'accord pour dire que c'était bien là une ruse des Allemands et notre haine n'en fut que plus grande"*.



Le Salamander en mai 1937, il était de la patrouille le 27 août 1944.



L'enquête



Le Speedy, dragueur de mines de même classe que Hussar et Britomart.

L'Amiral Sir Ramsay mit peu de temps pour découvrir les causes du désastre : l'état major du HMS Ambitious, QG des dragueurs de mines, avait oublié d'informer l'officier en charge de la zone de combat (Flag Officer British Assault Area – FOBAA) l'amiral J. W Rivett-Carnac du changement des instructions de la 1st MSF en ne reportant pas sur les ordres modifiés " (R) FOBAA" (repeated to FOBAA).

Dans la matinée du 27, une station radar côtière détecte la flottille et la classe comme hostile, aucun mouvement de navires alliés n'ayant été prévu sur zone. Un appareil de la RAF est alors envoyé en reconnaissance et a un visuel sur une force de dragueurs de mines apparemment amicale. La RAF demande confirmation au FOBAA qui assure qu'ils ne peuvent être anglais. Cependant pour lever tout doute suite à l'observation aérienne, le FOBAA tente de contacter l'HMS Ambitious pour connaître la position de ses différents dragueurs de mines. Une panne du réseau de communications empêche de joindre l'HMS Ambitious et aucune autre tentative n'est faite.

Ordre est alors donné à une force de 8 Typhoons des 263 rd et 266 th (rhodesian) Squadron de décoller depuis l'aérodrome B3 en Normandie sous les ordres du Wing Commander Baldwin pour interception. Hésitant à attaquer des navires supposés amicaux, Baldwin demande confirmation 2 fois avant de recevoir l'ordre formel d'exécuter les ordres.

L'enquête mit en évidence « *de sérieuses lacunes dans la chaîne hiérarchique de l'état major* » et recommanda des sanctions disciplinaires : 3 officiers passèrent en cour martiale à Rouen pour leur rôle dans l'attaque des dragueurs de mines. Le responsable des opérations du FOBAA, le Lt Cdr Francks, le capitaine Teynham furent acquittés, par contre le Commandant D. Venables, responsable des dragueurs de mines en Baie de Seine fut jugé coupable de négligence et sévèrement puni pour les 55 morts du Hussar et 22 du Britomart.



La plongée

Aujourd'hui, le Hussar et le Britomart sont deux épaves peu plongées. La raison en est simple, leur éloignement de la côte ne permet pas aux clubs n'ayant pas de dérogation 4^e catégorie d'aller les explorer. Pour notre part, bénéficiant de moyens personnels, nous avons récemment plongé sur ces deux épaves.

Le HMS Britomart est entièrement retourné sur un fond allant de 35 à 40 mètres en fonction des coefficients de marée. Le sondeur détecte une masse de 6 mètres de haut qui se confirme au fond lorsque l'on est sur la quille en l'air de l'épave. Des trous dans la coque permettent quelques incursions ça et là, mais c'est avec prudence qu'il faut manœuvrer dans ce genre d'épaves. La visite vers la proue permet de constater que cette dernière est cassée à environ 3, 4 mètres de l'avant et lorsque l'on revient sur la partie arrière une grosse déchirure laisse apparaître ce qui fût vraisemblablement un impact de roquette ou d'obus. Les congrès et les homards ont élu domicile sur cette épave tout comme les ophiures, ces petites étoiles de mer qui tapissent la majorité du site.

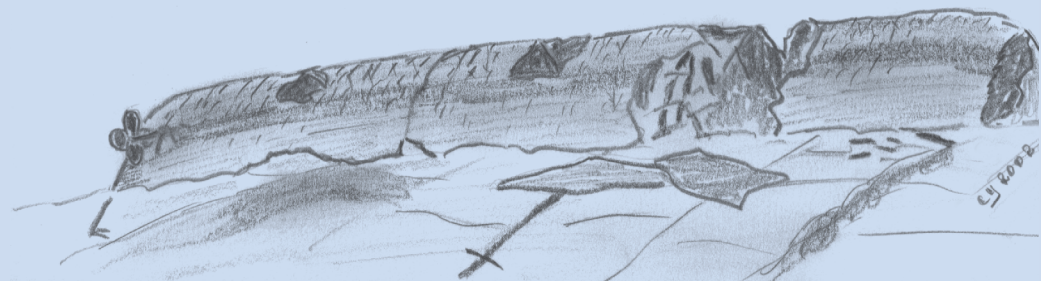
Le clou de la plongée : les deux hélices quadripales en place sur leurs chaises.

Le HMS Hussar pour sa part est couché sur tribord. La position droite qu'il avait, il y a quelques années, n'est plus et son état de délabrement est très avancé. La violence de l'attaque fait que les structures de pont ne sont plus visibles et les brèches ouvertes laissent apparaître les chaudières et la machinerie, qui à n'en pas douter, seront les derniers éléments restant de cette épave dans quelques années.

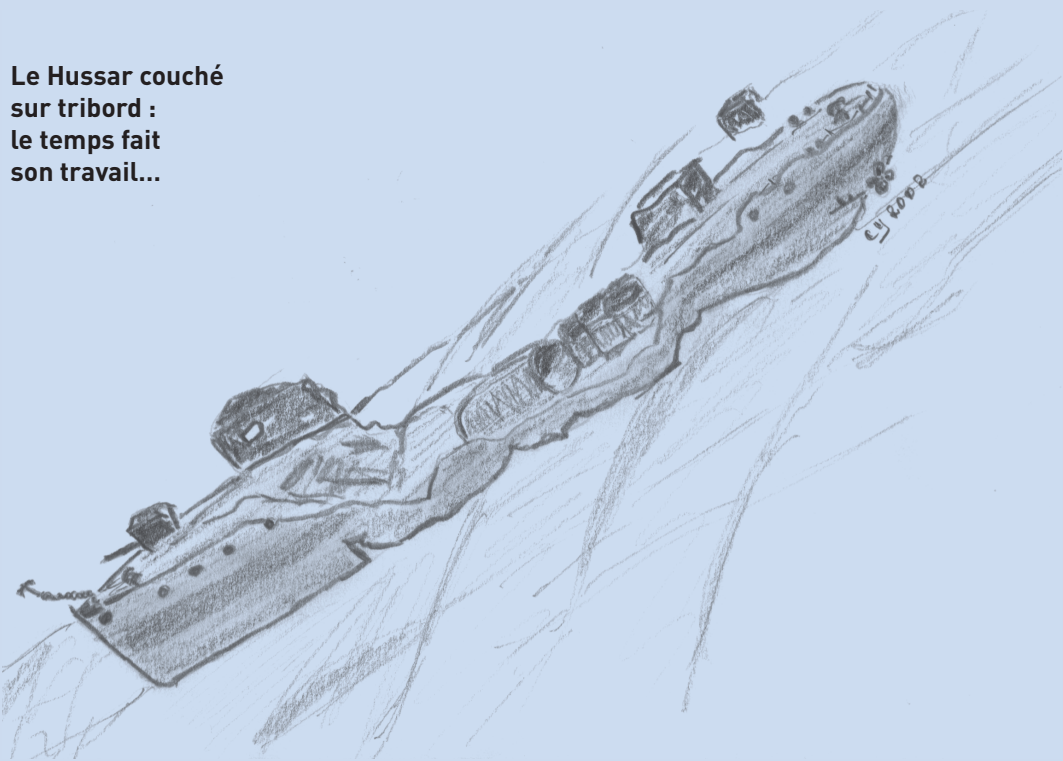


Munition pour identification.

Ce qu'il reste du
Britomart en 2002.



Le Hussar couché
sur tribord :
le temps fait
son travail...



11 juin 1940

Attaque aérienne du port du Havre, la CMB perd un 2^e navire

Une réquisition qui sera fatale au Piriapolis

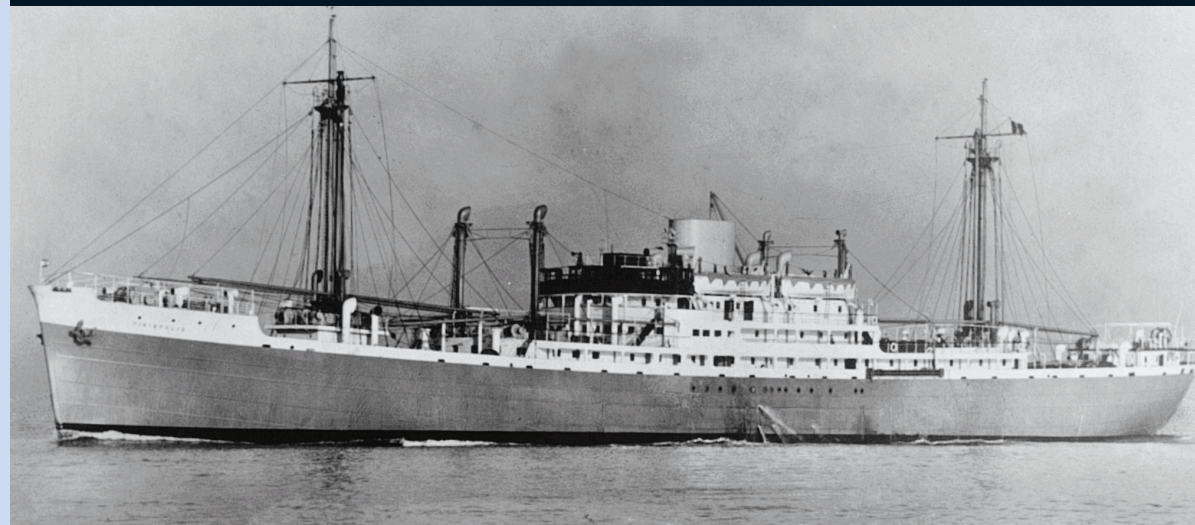


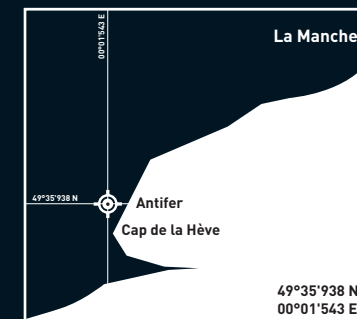
Photo d'archive de la CMB.

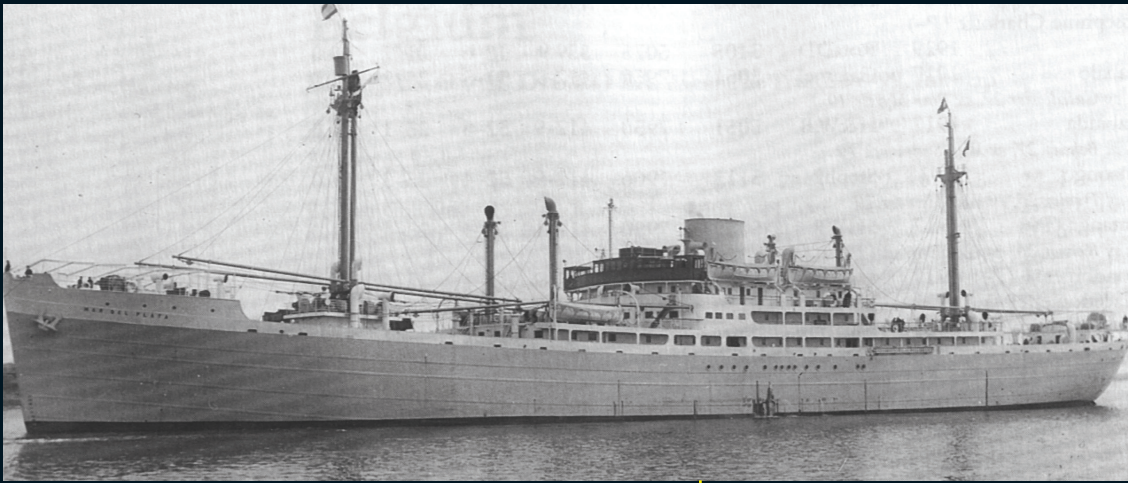
En 1937, désireuse de renforcer son service avec l'Amérique du sud, la Compagnie Maritime Belge (CMB) passe commande de trois cargos mixtes. Des navires de cent quarante mètres qui peuvent également transporter cent quarante passagers, 20 passagers en première classe et 120 passagers en seconde classe. Les trois bateaux de 7 246 tonneaux, dotés de mâts de charges rapides et d'installations frigorifiques modernes reçoivent pour patronyme les noms de trois plages sud-américaines célèbres : Copacabana, Mar del Plata et Piriapolis.

Le Piriapolis sera construit dans les célèbres chantiers Cokerill situés à Hoboken et lancé en 1938. Il est affecté au port d'Anvers

Le 28 mars 1940, au cours de sa huitième rotation avec l'Amérique du Sud une explosion se produit sur le cylindre n° 4 du navire qui se trouve immobilisé et doit jeter l'ancre au large des cotes du Brésil non loin du Cap Frio.

L'immobilité du navire provoque des soupçons et le croiseur auxiliaire Anglais "Alcantara" vient surveiller les agissements du navire.



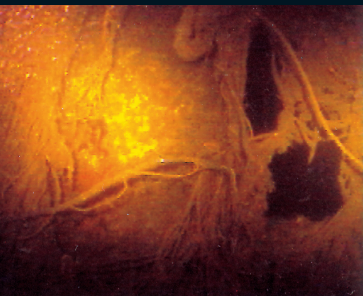


Le 29 mars, le navire fait ensuite route sur les cotes anglaises en direction du port de Weymouth où il arrive le 16 avril. Il quitte la rade pour aller s'ancrer dans les Downs où il reste jusqu'au 1^{er} mai. Il est ensuite envoyé au port de Boulogne. Il se trouve alors pris sous le feu de la Lutwafe et son pont sera mitraillé mais le navire s'en tirera cette fois sans dommage.

Passée l'attaque, le navire s'amarre au port et commence à décharger sa cargaison et à réparer son moteur, mais les Allemands commencent à envahir la France, les patrouilles s'intensifiant le navire doit interrompre ses activités et reçoit l'ordre de sortir dans les plus brefs délais de peur de se retrouver bloqué dans le port. Le navire fait ensuite route vers la Pallice où il arrive le 15 mai. Pendant son séjour sur rade les réparations sont effectuées sur sa machine. Le 31 mai, après une visite des autorités françaises et examen de sa machine, le navire est déclaré réquisitionné, ce que le capitaine du navire refuse. Il devra céder devant les menaces d'emprisonnement de la part des autorités.

Le Mar del Plata, sister ship du Piriapolis.

À gauche, un filet : piège pour les plongeurs, mais aussi pour ce poisson-lune rencontré en milieu de Manche.



Une réquisition fatale

Le capitaine reçoit alors l'ordre de se rendre à Brest après que les moteurs de rechange pour la compagnie et une petite partie de sa cargaison ont été débarqués. À cette occasion, tous les passagers ainsi qu'une partie des membres d'équipage recevront l'ordre de rester à terre. À peine parti, le navire subit une avarie importante sur le cylindre n° 2 de sa machine.

Le navire arrive à Brest le 2 juin avec ses 56 hommes d'équipage il retrouve le navire Albertville, il est ensuite démagnétisé, les pièces avariées de son cylindre sont démontées pour réparations.

Il reçoit une nouvelle visite des autorités, celle-ci a pour but de déterminer le nombre de militaires transportables. À cette occasion, le capitaine Adam fait remarquer que le navire ne possède aucun armement et que le gros de sa cargaison, soit environ 1 500 tonnes de laine et de maïs se trouve toujours à bord.

Le 6 juin, cinq cents ceintures de sauvetage et 20 radeaux sont embarqués à bord du navire, pourtant dès le lendemain, le capitaine est informé de la possibilité d'annulation de la réquisition et de la restitution du paquebot à la CMB.

Le 8 juin, le matériel de sauvetage est effectivement débarqué à l'exception de 8 radeaux.

Mauvaise surprise, le 9 juin une enveloppe scellée est remise au capitaine, les pièces non réparées sont rechargées dans le navire, les mécaniciens reçoivent l'ordre de procéder au remontage, ce qui durera toute la nuit... et le moteur démarre !

Le 10 juin le navire quitte enfin le port de Brest à 9 h 30 à destination du Havre.

Le 11 juin à huit heures, il se présente sur rade. Le sémaphore de la Hève lui demande de mouiller sur zone dans l'attente d'instructions.

Vers onze heures, des avions de reconnaissance allemands survolent la rade. Le commandant Adam qui craint une attaque fait alors préparer les canots de sauvetage et les fait descendre jusqu'à 2 mètres de la surface de l'eau.

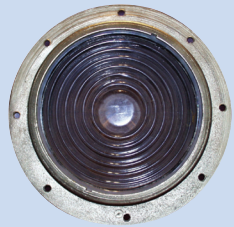
Chaque homme reçoit une ceinture et reçoit des consignes de ralliement en cas d'attaque : ils devront se réfugier dans les couloirs centraux du pont C qui offre une sortie sur bâbord, tribord, avant et arrière.



Lavabo "basculant".



L'attaque fatale



Hublot de course.

À 13 h 30, la première vague ennemie apparaît, quatre bombes sont larguées sur le Piriapolis, une tombe à tribord au niveau du midship, les trois autres tombent à bâbord, le navire ne subit aucune avarie au cours de cette attaque. À 14 h 30, une vedette apparaît, elle ordonne aux navires de se disperser avant un nouveau raid qui s'annonce, le Piriapolis sort indemne de ce nouveau raid. À 16 h 30, nouvelle alerte, c'est un déluge de feu qui s'abat sur la rade, le Piriapolis est très légèrement touché par une bombe, le commandant prend la décision de quitter son mouillage et de sortir de la rade pour tenter de sauver le navire. Les guindeaux sont actionnés, les hommes descendent dans la machine et attendent l'ordre d'appareiller. Celui-ci ne vient pas, quinze avions approchent du navire, la manœuvre de virer l'ancre est interrompue, les hommes quittent la passerelle et se réfugient au pont C. Les mécaniciens attendent toujours l'ordre d'appareillage, on leur intime l'ordre de sortir de la salle des machines, bien leur en fait. C'est la curée, les avions passent juste au-dessus des mâts du navire, plus de 20 bombes sont larguées sur celui-ci.

Une bombe explose dans la cale n° 3, une autre tombe sur la passerelle, traverse celle-ci et explose dans la salle des machines, la troisième explose entre les cales n° 5 et n° 6, la dernière enfin tombe elle aussi dans la salle des machines et provoque un premier incendie.

Les avions s'éloignent, leur triste besogne achevée. Les sirènes rugissent, le commandant ordonne l'évacuation du navire, il veut se rendre à sa cabine pour récupérer les documents de bord, mais les dégâts sont si considérables qu'il ne peut y accéder. Les canots sont mis à l'eau, l'évacuation se passe dans le calme. Tandis que survient le bateau pilote Sénateur-Louis-Brindeau qui vient déjà de secourir le Bruges et l'Albertville, une énorme explosion secoue alors le Piriapolis, les bouteilles d'air comprimé destinées au lancement du moteur viennent de se rompre, le feu ravage le navire.

Une seconde explosion, bientôt suivie d'une autre énorme ébranle le navire, de gigantesques champignons de flammes et une énorme colonne de fumée noire s'élève du navire.

Les réservoirs de mazout viennent de sauter. Le navire n'est plus qu'un gigantesque brasier. Toute la nuit ses flammes seront visibles puis dans un dernier sursaut au matin du 12 juin, le navire s'enfonce doucement et coule à l'ancre.

Malgré les nombreuses attaques, aucune victime ne sera à déplorer.



Théière en argent.

11 juin 1940

Attaque aérienne du port du Havre, un paquebot Belge est bombardé

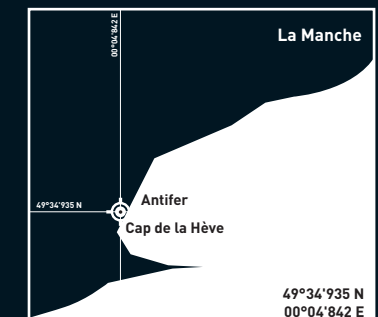
L'Albertville

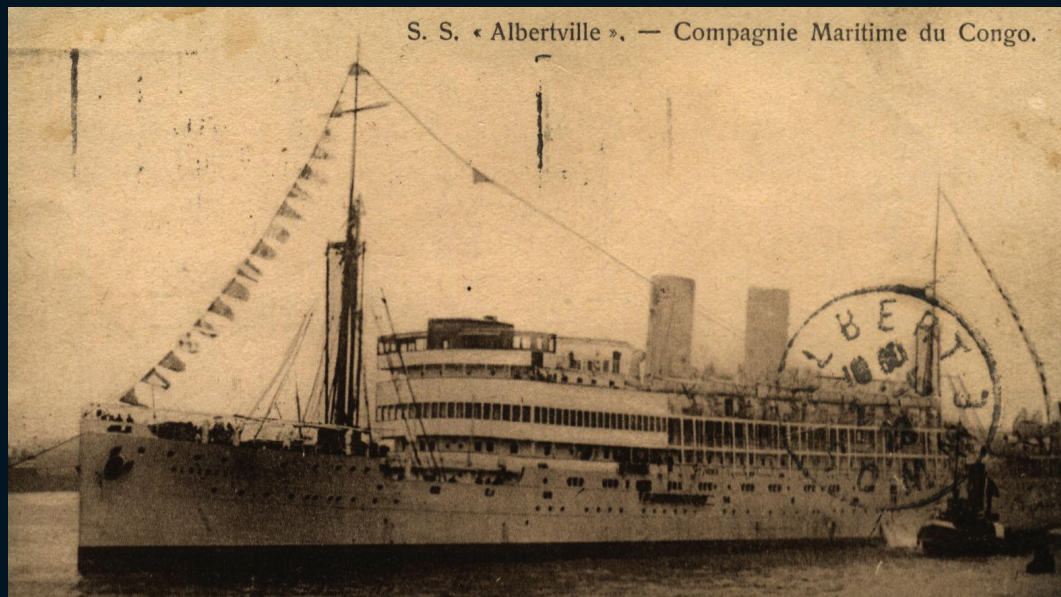
disparaît sous les flots :
aucune victime à déplorer



À la fin des années vingt, la Compagnie Maritime Belge (CMB) accompagne le développement des échanges avec le Congo belge (devenu ensuite indépendant sous le nom de Zaïre) par le lancement d'unités de plus en plus importantes. La commande la plus conséquente est adressée aux Ateliers et chantiers de la Loire à Saint-Nazaire. Il s'agit de construire un paquebot pouvant transporter trois cent cinquante-huit passagers. L'Albertville, alimenté au charbon est créé en 1928, le Léopoldville, son jumeau entre en flotte un an après, pour assurer un service postal rapide entre Anvers et Maladi. Le navire est lancé le 31 mai 1927 à Saint-Nazaire, il est complété jusqu'au 12 janvier 1928. Il a pour mesures : 150,67 m x 18,91 m x 7,32 m et possède une élégante silhouette à 3 ponts, 2 cheminées et deux mâts. Sa machine quadruple expansion construite chez Hawthorn Leslie and Co Ltd à Newcastle on Thyne alimente quatre chaudières simples lui permettant d'atteindre la vitesse de 15 nœuds. Il effectue sa traversée inaugurale Anvers-Matadi le 28 février 1928.

L'Albertville juste après sa modernisation en 1936. Il a perdu une cheminée au passage et augmenté sa longueur. Souvenez-vous Tintin au Congo...





La récession économique des années trente survient. "L'Albertville" est reconverti en navire de croisière et d'expositions dont la finalité est d'assurer la promotion des produits belges à l'étranger. En 1936, il entre en refonte aux chantiers Mercantile Marine Engine and Co à Anvers. L'étrave est affinée, les machines au charbon sont remplacées par des turbines basses pressions au fuel. Le paquebot perd une cheminée et sa vitesse augmentée passe à 16,5 nœuds. Sa longueur est maintenant de 159,30 m.

La guerre.

En janvier 1940, "l'Albertville" est désarmé à Anvers dans l'attente de jours meilleurs. Le 11 mai, il appareille avec deux cent seize personnes (principalement des membres de la CMB et leurs familles) à destination de la Pallice où il arrive cinq jours plus tard. Il est alors réquisitionné par le consulat belge et aussitôt repeint en gris.

Un magnifique navire à deux cheminées.

À gauche, le coin salle à manger, 1930.

Le gymnase.



Envoyé au Havre pour l'évacuation du port

Début juin, le gouvernement français l'affrète afin d'aller récupérer en Angleterre ses troupes évacuées de Dunkerque. Il est alors armé de deux mitrailleuses et de deux canons de 75 mm datant de la première guerre mondiale. Les munitions sont tout autant périmées que l'armement. À tel point que, les artilleurs qui doivent servir ces pièces, déclarent "qu'il serait extrêmement imprudent de les essayer..."

Le navire est alors dirigé sur Brest afin d'y être démagré. Survient la capitulation de la Belgique, les événements se précipitent, les ordres sont aussi nombreux que les contre-ordres. Finalement "l'Albertville" appareille le 9 juin à seize heures de Brest en compagnie du "Général-Metzinger". Les deux navires sont envoyés au Havre où ils doivent participer à l'évacuation du port. Sur place, la rade est un vrai parking où s'accumulent des navires de toutes tailles. La ville est chapeautée par le nuage dégagé par les raffineries en flammes.

À son arrivée en rade du Havre, le pilote Auguste Guerrier monte à bord et présente le navire devant le barrage, les patrouilleurs lui donnent l'ordre d'attendre, le navire évolue non loin du barrage jusqu'à la nuit puis dans l'attente d'instructions du sémaphore, "l'Albertville" mouille en rade à quatre milles au nord du dépôt de dragage

Le naufrage.

Le 11 juin à l'aube, l'Albertville appareille de nouveau et se présente devant le barrage, le patrouilleur "Saint-Dominique" lui interdit l'entrée du port et lui demande de retourner au mouillage en attendant de recevoir l'ordre de rentrer dans le port. Le navire retourne mouiller une seconde fois à 2 milles au Nord de la bouée de dragage.

À neuf heures une escadrille allemande surgit de l'horizon et se dirige vers le navire, celle-ci est accueillie par des tirs vigoureux de l'Albertville, le commandant donne l'ordre à l'équipage de revêtir ses brassières de sauvetage et de s'allonger sur le sol. L'alerte a été chaude mais le navire n'a pas subi d'avarie et à 9 h 30 tout danger est écarté.



Cabine de luxe.



Cabine à deux lits.

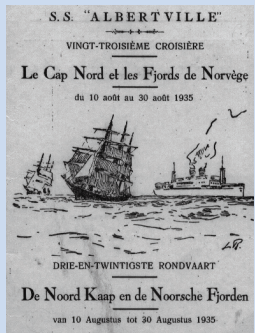


Illustration de sa 23^e croisière. Le Cap Nord et les Fjords de Norvège.

Le "Saint Dominique" donne alors l'ordre au navire de quitter son mouillage, il est une cible trop facile pour l'aviation, ce dernier croise alors lentement entre Octeville et la Grande vallée, au plus près de la côte. Deux heures plus tard, la première vague de bombardiers s'en prend directement au navire de la CMB. Quatre bombes tombent à moins de sept mètres de la coque. Le verre des hublots n'y résiste pas et des cabines sont ravagées. L'équipage s'affaire alors à remédier aux dommages. Par mesure de sécurité, "l'Albertville" se rapproche de la terre afin de bénéficier de la protection des canons de la DCA postés à terre. Rien n'y fait.

À 13 h 30, une nouvelle vague ennemie surgit de l'horizon. Trois bombes vont toucher "l'Albertville". Deux vont tomber dans la cale numéro trois. La dernière, qui occasionne le plus de dégâts, détonne sur l'eau, provoquant une déchirure de la coque sous le niveau de flottaison. L'eau envahit aussitôt les cales et le navire gîte de manière importante sur tribord.

Les dommages sont considérables. Les tuyauteries principales de vapeur sont arrachées, les installations électriques et radio hors d'usage, la salle des machines est noyée par l'eau de mer et les portes étanches ne le sont plus. La gîte est de 25 ou 30 degrés. Le paquebot n'est plus qu'un amas de ferraille, il est impossible de l'échouer malgré la proximité de la côte.

L'ordre d'évacuer le navire est donné par le commandant et le pilote.

Vingt minutes après le début de l'attaque quatre canots évacuent l'équipage et se dirigent vers la terre.

Le pilote et le commandant après un rapide tour du navire prennent place à bord de la dernière chaloupe avec les officiers et sont secourus par le bateau pilote "Sénateur-Louis-Brindeau".

À bord du Piriapolis, navire participant lui aussi à l'évacuation, on aperçoit les éclatements, les flammes, la fumée et les débris s'élever dans les airs.

Le commandant Bosquet constate alors avec surprise que son bâtiment ne coule pas, le courant est très fort et le navire dérive même, ripant sur son ancre. Il est donc décidé de remonter à bord afin de mouiller une seconde ancre, de récupérer les mitrailleuses et les munitions ainsi que les papiers de bord. Ce qui est réalisé.

Devant cette réussite, l'équipage décide alors de retourner une seconde fois à bord. Mais alors qu'il se rapproche à nouveau de "l'Albertville" qui donne fortement de la bande sur tribord, un volume d'air emprisonné dans la poupe du bateau se libère, projetant une haute colonne d'eau. Le paquebot pivote sur son arrière, la gîte de la coque passe de bâbord à tribord puis la poupe s'enfonce entraînant brusquement "l'Albertville" vers les fonds. À 15 h 45, le navire a cessé d'exister, le naufrage n'aura pas occasionné de pertes humaines.

Le sister ship de l'Albertville, le Léopoldville connaîtra lui aussi un destin tragique. Le 24 décembre 1944, il sera torpillé par un sous-marin allemand en vue du port de Cherbourg entraînant avec lui, dans l'eau glacée, près de 800 GI's.

La plongée

Aujourd'hui, l'immense navire disloqué repose près de la côte entre Octeville et Cauville dans 20 mètres d'eau, la visibilité dans ce secteur est des plus mauvaises. Il a beaucoup souffert des tempêtes qui ont eu raison de ses superstructures, néanmoins sa visite reste intéressante et le navire recèle encore de belles parties de coque. Il est impossible d'appréhender l'épave dans sa totalité et la plus grande prudence est recommandée, les risques de pénétrations involontaires à l'intérieur de l'épave n'étant pas à exclure.

Août 2002, l'inventeur de la cloche faisait parvenir au GRIEME ses deux photos, nous permettant ainsi de partager sa découverte.



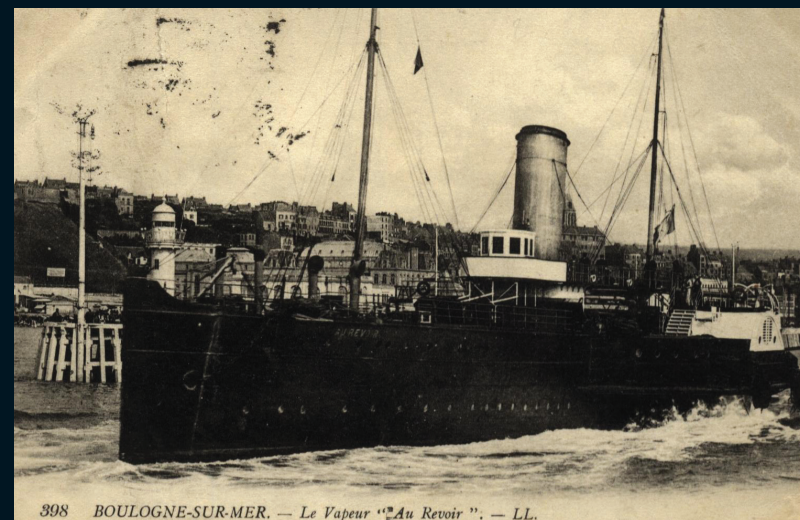
À peine sortie de l'eau et déjà un nom apparaît.



Plus aucun doute quant à la position de l'Albertville.

L' Au Revoir

paquebot à aube
finit sa carrière
comme drageur de mines



398 BOULOGNE-SUR-MER. — Le Vapeur "L' Au Revoir". — LL.

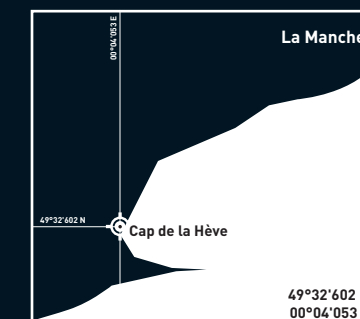
Le service postal.

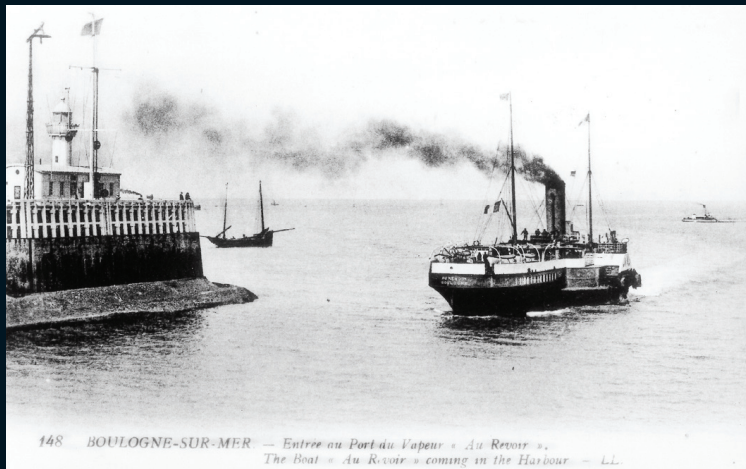
En 1896, les députés français votent une loi approuvant la convention signée entre l'état français et la compagnie du chemin de fer du Nord. Celle-ci a pour objet le transport par voie maritime des dépêches et colis entre la France et l'Angleterre. Le service sera quotidien et assuré par un paquebot à vapeur, le passage se fera entre Calais et Douvres qui représente la plus courte liaison maritime. La ligne par Boulogne et Folkestone plus courte entre Paris et Londres ne sera pas retenue, les infrastructures étant jugées insuffisantes par les autorités.

Les paquebots de cette ligne devront porter le pavillon français ainsi qu'un pavillon postal et ces navires devront obligatoirement être construits en France ou bien francisés. De même l'entretien et la réparation de ces navires devront être effectués en France.

Le service devra être effectué pendant une durée de 10 ans et les chaudières devront être conçues de manière à pouvoir brûler du charbon français !

Un magnifique steamer de 85 m de long avec des roues à aube de près de cinq mètres de diamètre.





L'Au Revoir sortant du port de Boulogne. Lorsque cette photo a été prise, le navire était frauduleusement inscrit dans la marine marchande française, détenu en fait en sous-main par une compagnie allemande.

Les navires devront en outre être capables d'effectuer la traversée à une vitesse de 15 nœuds.

Le ministre de la marine fait alors savoir qu'il n'y aura pas lieu de prévoir un rôle en cas de mobilisation, ces navires ne pouvant à son sens recevoir de l'artillerie et sa vitesse étant jugée insuffisante...

Mise en chantier.

L'Au Revoir ici à droite lorsqu'il s'appelait "Pas de Calais".



La première guerre...

Le 20 janvier 1896 le "Pas de Calais" est lancé à Dumbarton par la société London Chatam and Dover Railways Compagny.

Il s'agit d'un paquebot de 85,40 m x 10,56 m x 6,77 m de 1 057 tonnes. Sa machine triple expansion est alimentée par une chaudière chauffant à 10,5 kg, en tout point comparable au Dover qui réalisera 19,56 nœuds lors de ces essais. Il disposera d'une innovation intéressante pour l'époque ; un appareillage placé à la base de la cheminée destiné à empêcher les cendres et les escarbilles de s'échapper pour le plus grand confort des passagers.

Il assure le service postal et le transport de près de 1 000 passagers jusqu'en 1911.

En 1912, il est racheté en sous-main par un prête-nom de la compagnie Hambourg Amerika. Il acquiert son nouveau nom d'Au Revoir et se trouve affecté au port de Boulogne où il assure le service de transbordement pour les voyageurs transatlantiques de cette compagnie. Les autorités lui accordent pourtant son acte de francisation à Boulogne le 15 avril 1912, sur la foi de documents faisant apparaître un propriétaire unique du nom de M. Hattemer. Ni l'hypothèque de 150 000 francs (la valeur marchande du navire) détenue par la compagnie allemande, ni le fait que l'équipage français soit commandé par un capitaine allemand n'a semble-t-il éveillé la suspicion des autorités de l'époque.

Lorsqu'éclate la première guerre mondiale, le bâtiment est d'abord désarmé au fond du port de Boulogne en compagnie du Nord et du Pas de Calais, ces deux derniers devant être transformés en dragueur de mines.

Le 9 septembre 1914, il est inscrit sur la liste des bâtiments de guerre français et est réquisitionné pour servir de bâtiment central aux sous-marins de la deuxième escadrille de la Manche.

Le commandant Lemerrier, responsable de cette escadrille, découvre à bord des documents qui démontrent de façon certaine que le propriétaire du navire est la Hambourg America Linie. Le navire est dès lors confisqué.



Le Dover sister ship du Calais à quai dans le port de Calais.



Dragueur de mines

Une enquête est ouverte, celle-ci démontre rapidement les manœuvres frauduleuses de M. Hattemer qui est condamné tandis que l'acte de francisation est annulé car le navire allemand "a arboré un pavillon français obtenu par fraude".

Le 3 décembre 1915, l'état major demande à la direction des services travaux d'étudier le projet de transformation du navire en transport d'avions, ce projet n'aboutira pas et sera rapidement abandonné.

Le 27 décembre 1915, l'état major général ordonne l'installation de 2 canons de 47 munis de fourches spéciales pour le tir contre les avions pendant que l'Au Revoir reçoit ses installations de dragages.

Une nouvelle carrière commence alors pour lui, militaire cette fois.

Le 26 février 1916, il opère à 9 milles dans le nord ouest du Cap de la Hève lorsque le veilleur repère le périscope d'un sous-marin à environ 4 ou 5 quarts sur bâbord et à une distance de 600 à 700 mètres. La machine, marchant à 9 nœuds, est poussée au maximum, la barre est mise toute à gauche et le dragueur fonce sur le sous-marin ennemi qui émerge suffisamment pour que son kiosque apparaisse.

À ce moment, le premier maître pilote Rugani aperçoit avec effroi le sillage d'une torpille qui passera à 60 mètres de l'arrière du dragueur.

L'Au Revoir réplique aussitôt au canon de 47, le premier coup frappe nettement le kiosque du sous-marin qui devant le danger disparaît alors que le dragueur tire un second coup de canon. Les recherches pour le retrouver resteront vaines.

Le lendemain, 27 février 1916, l'Au Revoir revient draguer à 4,5 milles dans le Nord Ouest du Cap de la Hève, il fait route au sud 20° machine à 8 nœuds avec d'autant plus d'attention que la rencontre de la veille pouvait laisser supposer que la mission du sous-marin était de mouiller des mines.

La mer est assez grosse et il souffle une forte brise de suroît. Le lieutenant de vaisseau Rivet perçoit alors nettement le bruit d'une chasse d'air et aperçoit simultanément le sillage de la torpille presque réglée en surface qui accoure sur l'arrière du dragueur. Sur la passerelle c'est la surprise, le commandant les yeux

rivés sur cette partie de l'horizon n'avait rien remarqué de suspect. Il ordonne dans une manœuvre désespérée "En route toute, barre à droite".

Il est trop tard, toute la charge de la torpille explose à dix mètres de la poupe tuant sur le coup le quartier maître mécanicien Mazenc au repos à l'arrière et projetant à la mer le quartier maître de manœuvre Delahaye et le chauffeur auxiliaire Le Prêtre, surveillant des brins de drague.

Il est exactement 14 h 13, le dragueur accuse aussitôt une gîte de 7 à 8° sur l'arrière, le gouvernail avant est hors d'eau et le gouvernail arrière ne fonctionne plus, il est impossible dans ces conditions de tenter le sauvetage de ces hommes.

Le navire maintient son cap vers la terre et tire des coups de canons pour attirer l'attention, la TSF ébranlée par l'explosion est momentanément hors d'usage. La radio est réparée en hâte et un appel est aussitôt lancé "Venons d'être torpillé". Les bâtiments présents sur zone, un torpilleur notamment, se portent à son secours.

L'Abeille 11, arrivée sur place, lui passe des remorques et le tire vers la terre tandis que le torpilleur recherche, mais en vain, les hommes à la mer.

Malgré tous les moyens d'épuisement mis en œuvre, l'eau monte rapidement et à 16 h 55, l'ordre est donné au remorqueur de larguer les remorques et de recueillir l'équipage.

À 17 h 10, l'équipage quitte le bord sans précipitation, son capitaine restant le dernier à bord.

À 17 h 25, l'Au Revoir s'enfonce brusquement dans les flots, coulé par treize mètres de fonds à 2 500 mètres dans le nord du phare de la Hève. Seuls ces mats émergent encore. Une bouée est mouillée sur le site.

Dans les jours qui suivent, un scaphandrier descend sur l'épave dans le but de procéder à un examen de l'épave et aux renflouements du matériel militaires, à cet effet les deux canons de 47, la TSF et ses antennes sont récupérées sur le bâtiment qui repose désormais couché dans sa souille.

Le scaphandrier descendu sur le site juge qu'un renflouement est possible.



La publicité de l'époque pour les liaisons Paris/Londres en bateau à aube.



Feu de pont babord.



Lavabo et broc en porcelaine.

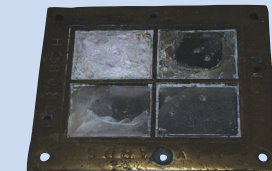
Le 24 mars 1916, le vice amiral Biard, commandant la place du Havre, se voit alors confier la direction des travaux de renflouement. Les travaux sont attribués à l'entreprise qui a procédé avec succès au renflouement du Dinorah et de l'Amiral Ganteaume. Cette opération ne se fera pas, les titulaires du marché sont occupés sur d'autres renflouements, l'épave, trop à la côte, est exposée au mauvais temps et se dégradera trop vite.

Par une ironie du sort, les formalités du Conseil des prises qui devant entériner la confiscation du navire n'étaient pas terminées que l'Au Revoir était déjà une épave. Le lieutenant de vaisseau Rivet, commandant l'Au Revoir, sera cité à l'ordre de l'armée pour *"avoir fait preuve des plus belles qualités de sang froid et d'énergie et pour avoir fait tout ce qui était humainement possible pour sauver son bâtiment."*

La plongée

Jun 1995, je m'apprête à m'immerger près de l'OTAN sur ce qui est décrit dans le fichier du SHOM comme un chalutier d'environ 60 m, d'une hauteur d'environ 6 m. Quelque chose ne colle pas ! Je suis intrigué c'est trop gros pour être un chalutier. Je m'immerge, la visibilité n'est pas mauvaise pour une fois dans le secteur, environ 4 mètres. Je suis sur un pont et sur des restes de superstructure et puis soudain quelque chose se dresse devant moi, c'est très haut et ça ressemble à une roue à aubes. Je traverse le navire dans sa largeur, la seconde roue est elle aussi en place. Elles mesurent près de 5 m de diamètre. L'épave est recouverte d'une grosse pellicule de vase molle très volatile que le moindre coup de palmes met en suspension rendant la visibilité nulle. Je remonte, ravi, c'est la première fois que je vois un bateau à aubes au fond de la mer.

Depuis je me suis pris de passion pour ce bateau et me suis immergé plus de trente fois sur celui-ci sans jamais retrouver la même visibilité, parfois même, il s'agissait d'un simple aller retour dans une eau noire très chargée en particules avec une visibilité zéro. Même si l'épave ne se dévoile jamais dans sa



Verre de visite de chaudière.

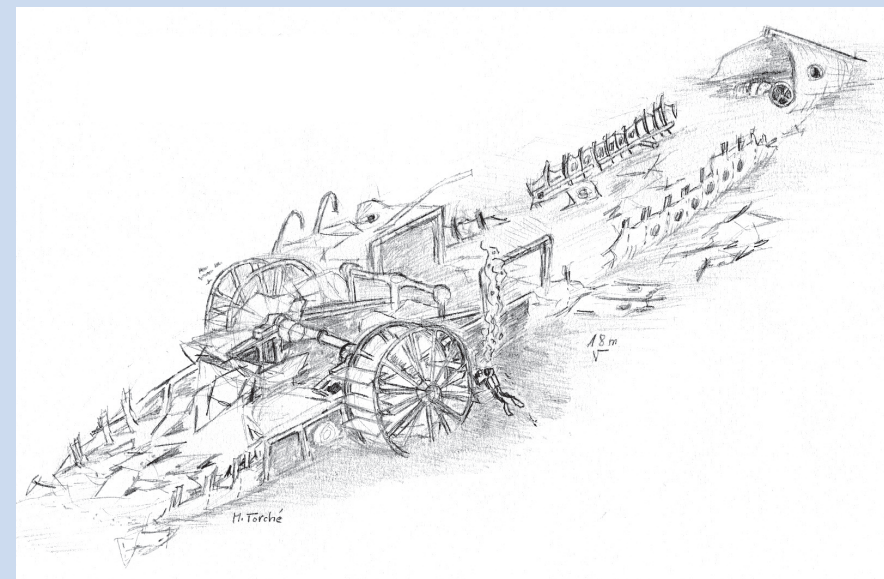
totalité, j'ai néanmoins une vision assez nette de cette épave très envasée à cause de la proximité du dépôt de dragage.

Elle est cassée en deux morceaux, la proue est détachée du reste de l'épave et repose dressé vers le ciel légèrement incliné sur tribord, il est souvent difficile de la trouver sans se perdre.

La seconde partie correspond à la machine, aux roues à aubes et aux superstructures qui ont pratiquement disparu. Il ne reste plus rien de la poupe.

Ce n'est pas une plongée facile, même si la profondeur est peu importante. L'épave est très à la côte et près du dépôt de dragage, de plus il n'est pas rare de voir des filets de type trémail mouillés à proximité immédiate. Il vaut mieux réserver cette plongée à des plongeurs sachant parfaitement se stabiliser et plonger par groupe

Ce qu'il reste de l'Au Revoir à ce jour.



29 avril 1918

Un sous-marin à vapeur est victime d'un abordage près du Havre

Le **Prairial** éperonné puis bombardé

Le Submersible "Prairial"



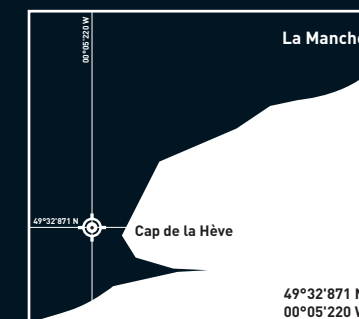
Le précurseur.

L'histoire de la flotte sous-marine française a débuté une soixantaine d'années auparavant. Les modèles testés depuis 1858 n'apportent pas les satisfactions espérées.

En 1896, le ministre de la Marine ouvre un concours, il s'agit de favoriser la recherche afin de concevoir un meilleur modèle. Maxime Leauteuf, un jeune ingénieur apporte une idée révolutionnaire. Il s'agit d'un navire capable de naviguer à la fois en surface et en plongée. Le submersible est doté d'une double coque contenant un water-ballast, la coque extérieure supportant seule la pression de la plongée. Dès 1897, Maxime Leauteuf est invité à finaliser son projet. L'année suivante, la marine valide le principe et la mise en chantier du premier torpilleur submersible est ordonnée le 1^{er} juin 1898. Ce sera le Narval dont le retentissement sera considérable chez les militaires.

Sept ans plus tard et quelques améliorations après, la construction industrielle de sous-marins est une réalité. Le 26 août 1905, le sénat ordonne la mise en chantier de dix-huit submersibles à vapeur du type Pluviose. L'année suivante, seize autres commandes, du type Brumaire à motorisation diesel sont également passées.

Chargement d'une torpille dans un appareil Driezwetski.





Q55.

Cataloguée défensive, la série Pluvieuse comprend le Q55 qui reçoit le nom de Prairial. Le 26 septembre 1908, sa construction débute à Cherbourg. Il mesure 51,12 m x 4,97 m x 3,04 m pour un déplacement en plongée de 550 tonnes. Le sous-marin est propulsé en surface grâce à ses deux chaudières du Temple à 15,5 kg qui lui permettent d'atteindre la vitesse de 12 nœuds avec une autonomie de 900 milles.

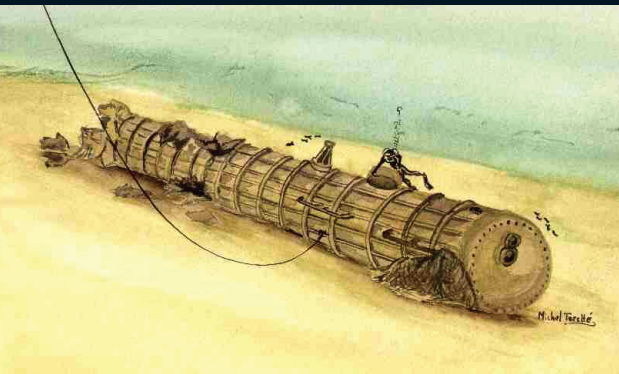
En plongée, les deux hélices sont entraînées par deux moteurs électriques de 225 CV couplés à deux alternateurs de 350 CV permettant au sous-marin de se déplacer à la vitesse de 8 nœuds pour une autonomie de 12 milles

Son armement est composé d'un tube lance-torpille intérieur, 2 appareils lance-torpilles à carcasses extérieures par le travers du kiosque lançant sur l'avant à 6° de l'axe, 2 appareils lance-torpilles carcasses extérieures tirant sur l'arrière à 1° de l'axe, 2 appareils de lancement Drzewiecki à pointage variable réglable de l'intérieur placés sur le pont, 8 torpilles 450 modèle 1904.

Prairial entrant au port.

À gauche, aquarelle du Prairial en 1997.

Le Prairial à quai avec le Fresnel à Brest.



Les sous-marins Prairial et Fresnel, au port de commerce, à Brest. — Cliché H. Freu

Une courte carrière

Ces sous-marins possédaient de nombreux défauts, la mer démolissait leur gouvernail de plongée placé bien trop haut, leur périscope était d'une étanchéité douteuse, sans parler des qualités optiques. Il leur fallait près de 10 minutes pour démonter leur cheminée et s'immerger en plongée !

Le 26 août 1908, le Prairial est mis à l'eau dans le port de Cherbourg. En 1909, il est affecté à la 1^{re} flottille des sous-marins de la Manche. Il y restera jusqu'en 1912, date à laquelle il sera incorporé à la 2^e escadre légère jusqu'à la dissolution de cette force navale, puis, successivement au front de mer du Havre, au front de mer de Cherbourg, à la 3^e escadrille de sous-marins division de Bretagne et enfin à l'escadrille de sous-marins de Normandie (division des patrouilles de Normandie) jusqu'au tragique accident.

Les escadrilles.

En 1914, lorsqu'éclate la première guerre mondiale, la France dispose d'une flotte de quarante-six sous-marins et sous-marins aptes au combat. Vingt-huit autres sont en construction. Vingt-deux seront livrés, très lentement, entre 1916 et 1918.

Dans les premiers jours d'août 1914, trois escadrilles sont rattachées à la deuxième escadre légère à laquelle incombe le soin de défendre le Pas de Calais et la Manche. La première escadre basée à Cherbourg compte neuf Pluviôses à Vapeur. La deuxième escadre basée à Calais compte six Brumaires dont le rôle est de s'opposer au franchissement du Pas de Calais. La troisième escadre basée à Brest compte 2 Pluviôses et 3 Brumaires.

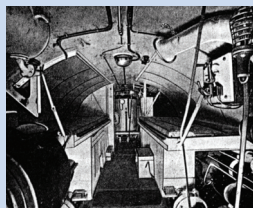
En compagnie des sous-marins anglais, ils exercent une surveillance de la Manche afin de protéger les transports de troupes entre la Grande-Bretagne et la France. Mais la crainte de méprises fera rapidement cesser cette mission. Une partie de la flotte rejoindra Portsmouth pour continuer les patrouilles de surveillance en Manche. L'autre effectuera des plongées affûts contre les U-boote sur les bancs des Flandres.



Maxime Laubeuf.



L'accident



Le compartiment des officiers du Prairial.

Vers la fin de la guerre, des sous-marins rejoignent Le Havre où la guerre sous-marine est active. Les croisières affûtes et les patrouilles se succèdent.

À 2 h 35, le 29 avril 1918, le Prairial sort en rade du Havre afin de se rendre dans son secteur de plongée avec tout son équipage composé de vingt-six hommes sous les ordres du Lieutenant de Vaisseau Le Moullec. Il est accompagné par le Chasseur 2, son escorte. La nuit est très noire, le temps est un peu bouché et les formes des navires ne peuvent se distinguer qu'à une cinquantaine de mètres, néanmoins les feux des navires sont visibles. Il souffle une bonne brise de NNE créant une houle de près de deux mètres.

À 3 h 20, le Prairial franchit le barrage de la bouée à sifflet et il fait route au Nord Ouest, à ce moment, son escorte se trouve à environ 150 m bâbord.

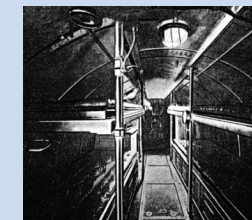
À 3 h 25, le Prairial aperçoit les feux de navigations d'un important convoi naviguant à grande vitesse qui doit couper sa route. Parmi eux, se trouve le Tropic, un transport anglais venant de Spithead, convoyé par deux destroyers. Le sous-marin manœuvre à tribord pour laisser passer un destroyer, il reprend ensuite sa route, il se trouve maintenant à plus de 300 m de son escorte.

Le timonier signale au commandant Le Moullec la présence de 2 torpilleurs à 30° tribord et un grand navire toujours à tribord 45°, celui-ci commande alors "*à droite toute*", sitôt passé l'arrière du deuxième torpilleur, il commande alors "*à gauche toute*" et presque aussitôt, il distingue la masse du transport beaucoup plus près qu'il ne le pensait.

À bord du Tropic, à 3 h 43, on aperçoit au dernier moment les feux verts de ce que l'on croit être un destroyer suivi par un petit navire, qui vont croiser la route du navire. À peine trente secondes, plus tard les machines sont stoppées et à 3 h 45, le commandant ordonne "*En arrière toute*", mais le navire court sur son erre, il est trop tard.

À 3 h 48, le Prairial est éperonné par tribord à moins de cinq mètres de l'étrave, la coque glisse et défile le long du transport et se perd dans la nuit.

À 3 h 50, les machines du Tropic sont stoppées, aucun appel au secours n'est entendu et aucun signal n'est aperçu. Le commandant fait alors donner 5 coups de



Le compartiment des équipages.

sifflet d'alarme, il aperçoit les projecteurs du Chasseur 2 et le hèle mais il ne reçoit pas de réponse.

Ne pensant pas avoir coulé le petit navire, à 4 h 10, le Tropic remet en marche et poursuit sa route vers le port du Havre.

Malheureusement un drame vient de se jouer. À bord du Chasseur 2, on a bien vu le comportement bizarre du Prairial. On a pensé que le sous-marin allait passer entre le torpilleur et le Tropic. L'escorte a vu le sous-marin disparaître un instant et entendu deux coups de sifflets puis voit le sous-marins réapparaître, il n'aperçoit plus que son feu de poupe et un signal Scott « *nous venons d...* ».

Le Chasseur 2 se trouve à moins de 20 mètres maintenant, il entend des cris, stoppe son moteur et entend distinctement crier au secours, il remet en marche et s'approche pour tenter de sauver les hommes du sous-marin. Il met son youyou à la mer mais doit renoncer, la houle est trop forte, il jette alors quatre bouées à la mer et parvient à sauver sept hommes lorsque le sous-marin disparaît définitivement. Il est quatre heures du matin.

Jusqu'au lever du jour, le Chasseur 2 tourne sur la zone, mais il n'y a plus personne, le bateau fait alors route vers Le Havre et dépose les survivants.

Dix-neuf marins sont portés disparus. Au mois de juin, la mer rendra le corps du Lieutenant de Vaisseau Le Moullec, mort à son poste. Il aura droit à des funérailles solennelles.

Le 1^{er} mai, le lieu du naufrage est de nouveau repéré grâce aux énormes bulles de mazout qui s'échappent des soutes qui en contenaient près de huit tonnes. Le lendemain un scaphandrier descend sur l'épave qui repose désormais par 23 mètres de fonds. Le scaphandrier note que le sous-marin repose droit sur le fond et ne paraît pas sérieusement endommagé. Un renflouement est dès lors envisagé et une bouée est mouillée sur le sous-marin.

Malheureusement la sépulture sous-marine des hommes du Prairial sera troublée par une tragique méprise.



Tragique méprise

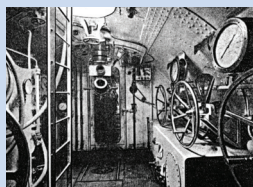
Le 15 mai, un dirigeable du Havre survole les abords du chenal de sécurité, le courant en venant buter sur la bouée provoque un sillage, le commandant du dirigeable croit reconnaître la traînée d'un périscope de sous-marin, il donne l'ordre de bombardier celui-ci.

Les patrouilleurs se trouvant à proximité accourent en entendant le bruit de l'explosion et à leur tour grenadent le site, ce qui a pour effet de provoquer un très important dégagement de mazout.

Le lendemain, le commandant de la place du Havre décide d'envoyer de nouveau un scaphandrier pour identifier ce qui a pu provoquer la tache de mazout, celui-ci découvre la bouée entre deux eaux et identifie immédiatement la coque du *Prairial*, il fait un nouvel état du sous-marin. Cette fois-ci l'épave a beaucoup souffert, le scaphandrier a d'abord une vision d'horreur, il trouve un cadavre cramponné dans le tube de descente qu'il ne pourra décrocher. Il constate que les bouts d'acier des bouées ont été détruits par le grenadage. Il pose un nouvel orin avec une tonne de 600 kg amarré directement sur celui-ci. L'arrière du sous-marin est endommagé, il accuse désormais une gîte à 45 degrés sur tribord. Il faut donc désormais renoncer à toute tentative de sauvetage qui d'après un rapport officiel ne représenterait dorénavant plus qu'un intérêt d'ordre moral.

Les causes de l'abordage.

Mais pourquoi le *Prairial* a-t-il abordé le *Tropic* ? Une commission d'enquête chargée de faire la lumière sur ce dramatique accident est constituée et tous les survivants du naufrage ainsi que le commandant du *Tropic* et du *Chasseur 2* sont interrogés. Cette commission se réunira le 1^{er} mai et les jours suivants à bord du *Dunois*. Elle comprend le capitaine de frégate De Marguerye commandant le *Dunois*, le lieutenant de vaisseau Moëvus commandant le sous-marin *Fructidor* et le lieutenant de vaisseau De Blacas commandant le *Torpilleur 316*. Les survivants déclarent qu'au moment du choc le commandant n'a pensé qu'à sauver ses hommes et à tout fait pour tenter de sauver le navire et sont restés à leur poste jusqu'à la dernière seconde. Seize hommes ont été précipités à la mer et sept seulement ont pu être secourus.



Salle des manœuvres.

Conclusion de la commission

La commission estimera que l'accident est dû à "un concours de circonstances" dont la principale cause est certainement due au dérangement accidentel du compas gyoscopique qui a gêné au premier chef le commandant en l'obligeant à une surveillance continue de sa route. En effet, le sous-marin, parti pour une patrouille de 15 heures, alimentait ses auxiliaires directement par un de ses moteurs électriques et lorsque les hommes ont remis les auxiliaires sur batterie, la brusque chute de voltage a pu affecter le compas qui a besoin d'un régulateur de voltage pour fonctionner correctement.

Ce dérangement de compas a eu lieu dans le mois précédent sur le "*Fructidor*" dont le commandant fait justement partie de la commission.

Le *Chasseur 2* confirme que le sous-marin avait une trajectoire qui paraissait pour le moins incohérente.

Dès lors, le navire à un mauvais comportement que doit sans cesse corriger le commandant en donnant de fréquent ordre à la barre ce qui détourne dès lors son attention de l'extérieur. Le manque de visibilité et le mauvais temps ont en outre contribué à cet accident. La commission estime que chacun à bord a tout tenté pour essayer de sauver le navire.

Les sous-marins Français.

Des 40 sous-marins ayant participé à la première guerre mondiale, 14 ne reviendront pas.

Six reposent dans l'Adriatique, quatre se trouvent dans les Dardanelles, on en trouve un devant Bizerte, un en mer Egée, un dans l'Atlantique et 1 en Manche.

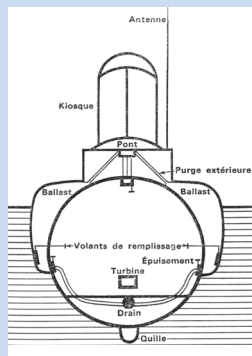


Salle des accumulateurs.

La plongée

Une plongée sur le *Prairial* se mérite. Tout d'abord l'épave repose à 7,84 milles des digues du Havre et la visibilité dans le secteur n'est pas des meilleures même si la zone marque souvent la limite des eaux "sales" de l'estuaire. Il faut en outre disposer d'un bateau armé en quatrième catégorie.

Si l'épave répond bien au sondeur, il n'est pas toujours aisé de crocher l'ancre. La plongée sur ce long cylindre



Coupe du Prairial.

est l'une des plus belles de celles que l'on peut faire sur Le Havre.

L'épave présente un intérêt historique très important puisqu'il s'agit du seul sous-marin français à vapeur coulé en France (hormis le Vendémiaire abordé et coulé par le vapeur Saint Louis dans le raz Blanchard face à la Hague à plus de 56 m de profondeur et non localisé précisément à ce jour).

Le sous-marin est resté dans un état remarquable jusque dans le milieu des années quatre-vingt. À cette époque le sous-marin reposait droit sur le fond avec une gîte sur tribord d'environ 20° (contrairement au rapport de 1918 qui voyait le sous-marin incliné à 45°). Il possédait ces deux hélices, son périscope, ses feux de navigations, deux torpilles étaient en place sur le pont et deux autres gisaient au sol, il avait fière allure et on aurait pu croire qu'on le croisait en train de naviguer.

Depuis, le temps et la marine nationale ont fait leurs œuvres. L'épave s'est fortement détériorée et en particulier depuis deux ans, puisque sa coque commence à s'ouvrir comme une coquille de noix. Les ballasts ont disparu.

L'épave ne possède plus ni étrave, ni périscope, ni ses deux hélices en bronze d'un poids unitaire de cent soixante-trois kilos, fondues en 1908 à Cherbourg, elles ont été récupérées le 29 avril 1988 par la Marine Nationale. La première serait à l'Arsenal de Cherbourg, la seconde est exposée dans la cour du superbe musée maritime Chantereyne de Tourlaville dans la Manche.

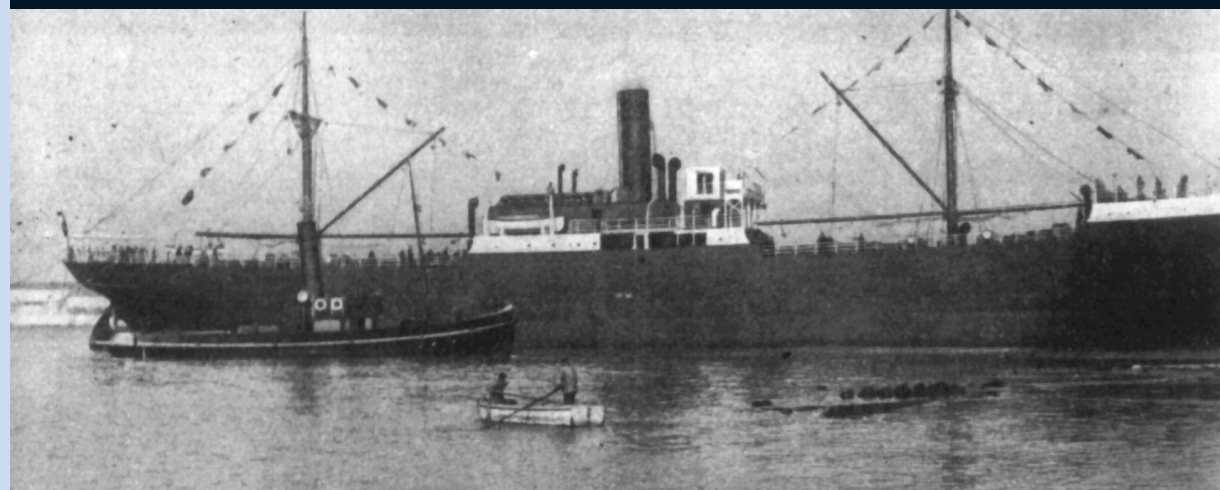
Toute pénétration est bien sûr impossible même si de nombreux trous en particulier près de la salle des accumulateurs permettent de voir à l'intérieur, d'énormes quantités de batteries. Le kiosque s'est détaché de l'épave et a roulé sur le côté, par contre on peut observer la barre de navigation qui est restée en place.

Seul le tripode qui supportait la cheminée escamotable pour la navigation de surface à la vapeur est resté en place sur le pont.

C'est une épave dénuée de tout danger qui présente une belle faune.

11 juin 1940 Attaque aérienne sur le port du Havre

Le Syrie : un naufrage, une identité mais une localisation incertaine

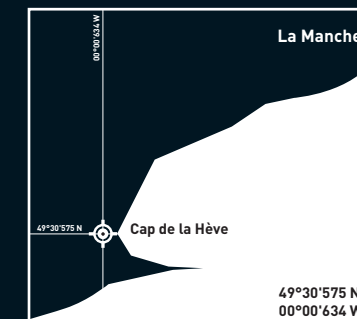


Durant l'été 1909, les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque livrent le Saint-Thomas à la Société Navale de l'Ouest (SNO). Il s'agit d'un cargo conventionnel de 87,78 m x 11,58 m x 4,88 m de 2 640 tonnes.

Sa machine triple expansion de 1 240 CV est alimentée par une chaudière. Il est destiné à la ligne Espagne/Portugal/Afrique du nord, alors florissante du fait du trafic colonial.

Au milieu des années trente, une reconstitution du capital de la SNO amène cette compagnie à fonder la Compagnie Navale d'Afrique du Nord (CNAN). En 1937, le siège de la CNAN est au 142 du boulevard de Strasbourg au Havre, dans les locaux du Comptoir maritime Franco-belge. Dans la flotte de cette compagnie se trouvent trois navires venus de la SNO : les Saint-Paul, Saint-Michel et Saint-Thomas. Ils deviendront respectivement Maroc, Congo et Syrie. Celui qui nous intéresse, le dernier des trois, est affecté à une rotation entre les ports de la Manche et de Mer du nord et les possessions coloniales Françaises d'Afrique du nord et du Levant (les actuels Liban et Syrie).

C'est sous le nom de Saint-Thomas que le Syrie est lancé en 1909.





Au moment de la déclaration de guerre, il est réquisitionné par l'état français et passe sous l'autorité de la Direction des Transports Maritimes (DTM).

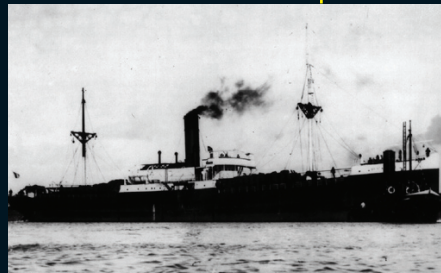
Il reçoit l'ordre comme de nombreux autres navires de se rendre au plus vite à destination du Havre. Le navire rentre dans le port en compagnie du Niobé le 10 juin sous la conduite du pilote Dominique Lescop. Il prend place au poste 1 du quai Joannès Couvert, à son bord se trouvent environ 400 tonnes de munitions que le navire n'a pu débarquer au cours de ses précédentes escales.

Malgré une avarie de machines, il embarque près de huit cents passagers dont près de 250 militaires qui viennent de fuir le port de Saint-Valery-en-Caux sous la menace des Allemands. Le 11 juin 1940 à treize heures, il appareille et croise les digues vingt-cinq minutes plus tard. Il s'apprête donc à arriver sur rade au beau milieu de l'attaque aérienne ennemie.

Le Syrie en mer, une fière allure.

À gauche, lorsqu'il s'appelait St-Thomas (gravure de Maurice Lucas).

Le Syrie remorqué devant le port du Havre.



Bombardement

Le navire va d'abord chercher les bouées du dépôt de dragages. Il s'agit d'éviter les champs de mines. Parvenu à cet endroit, il débarque son pilote, M. Perouelle.

Dix minutes après, il est pris pour cible par les avions de la Luftwaffe, un artilleur tente alors de riposter à l'aide de la mitrailleuse montée sur le pont.

Le navire est encadré par les bombes qui, en explosant, provoquent une déchirure dans la coque et une voie d'eau. Il commence à s'enfoncer doucement par l'arrière.

Les pompes sont mises en marche, le commandant Sicart sait que son navire est perdu, en d'autres circonstances un remorqueur pourrait prendre le navire en remorque et le ramener au port mais il n'en est pas question. Aujourd'hui, le navire a été chanceux, sa dangereuse cargaison n'a pas explosé.

Il donne l'ordre d'évacuer le bâtiment, certains militaires perdant leur sang froid tentent de quitter le bateau les premiers. La situation est vite rétablie, les passagers descendent le long de la coque à l'aide de cordes, prennent place dans les chaloupes et seront alors recueillis par les avisos Amiral-Mouchez et Savorgnan de Brazza. Les passagers seront débarqués le 12 juin à Cherbourg.

Les membres d'équipage après avoir aidé à évacuer les civils resteront à bord pour tenter tout de même de sauver le navire mais devront se résoudre à leur tour à le quitter.

Le Syrie abandonné ne coule cependant pas. Dans la nuit du 12 au 13, soit près de trente-six heures après le bombardement, il est aperçu, à la dérive, par le chalutier-patrouilleur Nadine de Dieppe accompagné du Saint Dominique. Celui-ci l'arraisonne et le trouve vide d'occupants, les garants d'embarcations pendant encore le long de la coque. Les hommes de la Nadine font une découverte macabre, quatre cadavres, trois hommes et une femme gisent dans le poste avant.

Le 13 juin, après 2 jours d'agonie, le navire dans un bouillonnement d'écume, s'enfonce définitivement sous la surface.



Ce qu'il reste d'un alidade.



Le doute

Et si l'épave coulée à proximité de la bouée grande rade sud n'était pas le Syrie ? Si la position et l'identification donnée par le fichier du SHOM était inexacte ?

À mes yeux et aux yeux d'autres personnes, il existe un doute sérieux. En effet, dans les cales du navire, identifié comme le Syrie, se trouvent des monceaux de cornes et d'os de bœufs, à travers les cales écroulées on peut observer un arbre d'hélice très long caractéristique du début du siècle, de même les hublots observés sont de factures grossières.

Il existe un bateau coulé par abordage au début du siècle très près de cet endroit qui lui transportait... du bœuf !!! Cette épave est depuis longtemps appelée par les pêcheurs "Le Corrientés" et les pêcheurs savent beaucoup de choses.

Quelques centaines de mètres plus loin juste en bordure du chenal près de la bouée LH8 repose une épave non identifiés connus sous le surnom de LH8 (LH pour Le Havre et 8 pour la huitième bouée du chenal d'approche) ou " L'épave aux munitions" ou " La Belge" curieux non ?

Curieux lorsque l'on sait que le Syrie contenait une importante cargaison de munitions et que les douilles, remontées pour analyse, laissent apparaître une fabrication datée de 1940, qu'à bord se trouve du matériel estampillé CGT.

Les autres épaves coulées en 1940 sont clairement identifiées et ne sont pas dans cette zone ?

Le 11 juin 1940 : l'évacuation du Havre.

Qui, mieux qu'un rescapé, peut nous raconter ce qui s'est passé ce jour-là ?

À la suite d'un article sur le naufrage du Syrie dans Le Havre Presse que nous avons fait paraître en 1997, j'ai rencontré M. Rebulet qui a raconté ses souvenirs. Nous vous livrons ce témoignage tel que M. Rebulet a eu la gentillesse de nous le transmettre, c'est un instantané sur ce qui s'est passé ce jour-là.



Couverts en argent.

"Je ne me souviens plus comment ma mère et moi avons gagné le port du Havre et pourquoi nous nous sommes retrouvés sur le Syrie plutôt que sur le Niobé qui se trouvait aussi ce jour-là quai Joannés Couvert.

Nous descendions d'Aplemont, les raffineries de pétrole brûlaient, il faisait nuit alors que nous approchions de midi. C'était évident, la mer était l'unique possibilité d'évasion. C'était l'exode, nous partions les derniers, ma mère avait attendu jusqu'au bout pour laisser son intérieur et son emploi de gérante des Caves Générale, par peur du pillage et par conscience professionnelle. Elle emportait la recette d'une dizaine de jours, se promettant de la rendre à son patron dès que la situation s'améliorerait. La seule issue : le port, le seul moyen de fuir l'occupant : le bateau.

Je n'ai plus en mémoire la façon dont nous sommes montés à bord, canalisés sûrement, mais aussi jouant des coudes de peur de rester sur le quai.

Mon premier souvenir de "marin", c'est le pont du cargo. Les gens s'entassaient, s'appuyant sur des caisses, sur des panneaux de cales. Le bateau chargé de vivres et de matériels divers qui occupaient une bonne partie du pont, revenait disait-on de Dunkerque.

Les documents officiels assurent que le Syrie a quitté le poste 1 du quai Joannés Couvert à 13 h 00 et qu'il a franchi les digues environs une demi-heure plus tard.

Sorti du Havre, le ciel s'est éclairci, nous avons gagné la grande rade.

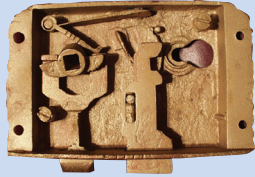
Âgé de dix ans j'avais l'impression de partir en voyage d'agrément, de vivre une aventure comme on en trouvait alors dans les illustrés du jeudi.

Les gens qui se tenaient autour de moi ne paraissaient pas particulièrement tourmentés, résignés semble-t-il par fatalisme.

Il y avait à bord du navire, des militaires, biffins d'une armée en détresse qui distribuaient aux réfugiés des biscuits de soldats ; je leur trouvais un goût de moisi. Peu après l'appareillage nous étions passés près d'un navire de commerce plus important que le Syrie dont le château était en flamme et qui semblait abandonné par son équipage (confirmé par le Commandant du Nadine).



Un mât conressionné.



Mécanisme de serrure après 60 ans passés sous l'eau.

Vers 14 h 45, lorsqu'apparurent les avions, inconscients du danger, je n'ai pas compris quels risques nous courrions. Les militaires, eux, avaient réalisé. Il s'agissait d'avions allemands. Saisissant leur fusil, ils tiraient sur l'ennemi, comme si cette défense désespérée pouvait éviter le drame qui allait suivre.

Mitraillés et bombardés lors de deux ou trois passages d'avions, les bombes n'ont pas touché le navire de plein fouet, mais l'une d'elles est tombée si près de la coque qu'elle provoqua en explosant une déchirure et une importante voie d'eau. Dans l'affolement général, bousculés, portés par la foule, ma mère et moi avons réussi à pénétrer dans la cabine d'un membre d'État-major. Nous étions plaqués contre la cloison, presque écrasés. Au fond, allongée sur une couchette, une femme dans les douleurs de l'accouchement hurlait et implorait le Seigneur devant plusieurs dizaines de personnes.

Un homme qui se tenait debout dans le chambranle de la porte ne pouvant rentrer à l'intérieur de la cabine tellement cette dernière était bondée reçut une rafale de mitrailleuse à travers le corps. Un garçonnet d'une dizaine d'années qui se trouvait à ses côtés avait dans le même temps la mâchoire fracassée. La panique était à son comble, les gens, les femmes surtout, se couvraient la tête de leurs mains et priaient à voix haute.

Vers 15h-15 h 30, l'arrivée de l'Aviso Amiral Mouchez fit fuir les appareils de Luftwaffe, c'est du moins ce que l'on a ressenti. Sur le pont du cargo sont étendus morts et blessés par mitrillage. Le calme revenu, le commandant ou l'un des officiers qui avait estimé les dégâts annonça au porte-voix que l'on avait une heure pour évacuer le navire (un film du week-end à Zuydcotte montre parfaitement cette situation).

Les navires côte à côte, des passerelles furent jetées d'un bord à l'autre par la marine nationale. Sur l'Aviso, les marins embarquèrent femmes et enfants, repoussant avec autorité les hommes qui tentaient de quitter le Syrie en perdition. Les blessés, hommes, femmes et enfants furent transportés sur l'Amiral Mouchez. L'avisos Amiral Mouchez, navire hydrographe, long de 62 mètres et large de 16 et qui servait d'escorteur, ne pouvait à lui seul recueillir les huit cent ou mille passagers qui se trouvaient à bord du cargo endommagé.

Après avoir quitté le Syrie, il déposa les blessés face au port de Ouistreham, ces derniers au nombre d'une douzaine, allongés sur le pont d'une vedette agitaient les bras en signe d'adieux.

Ma mère et moi avons bénéficié dès notre installation sur le navire de guerre de la cabine d'un maître, ou nous avons pu nous reposer la nuit durant.

Arrivés à Cherbourg le 12 juin au matin, l'avisos transféra l'ensemble des rescapés qui se trouvaient à bord sur un charbonnier anglais, ce navire mena sa cargaison humaine à Quiberon dans un inconfort total.

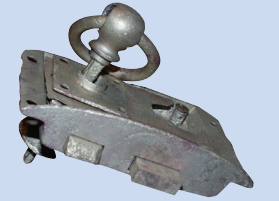
Dès le lendemain, une partie des réfugiés fut menée par les autorités sur Belle île en mer, le transport sur un petit bateau qui assurait la navette entre l'île et le continent et qui avait pour nom Guédel eut lieu dans des conditions acceptables.

Une fois débarqués, les passagers furent pour la plupart logés chez l'habitant. Ma mère et moi, nous nous sommes retrouvés à Sauzon charmant port de pêche ; nos hôtes, la famille Guillemet ou Guillemette facilitèrent grandement notre séjour qui dura plusieurs semaines."

Pour la petite histoire :

Ma mère qui avait conservé précieusement la recette de son magasin pendant ces jours difficiles ne reçut aucune gratification, ni aucun remerciement de ses employeurs, lorsque de retour au Havre elle rendit argent et compte ajustés au centime près. Ici s'arrêtent mes propres souvenirs."

Raymond Rebulet



Serrure de porte de cabine.

11 juin 1940

Attaque aérienne sur le port du Havre, le navire blanc est en flamme

Le Général Metzinger

finit sa carrière en transport de troupes



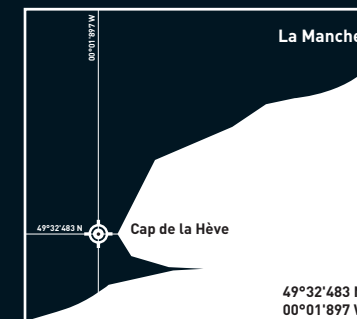
Lorsqu'il est lancé en 1906, Général-Metzinger est tout d'abord baptisé Cap-Vilano. Son premier propriétaire, l'armement Hamburg sud-Amerika Linie a fait construire ce paquebot dans les chantiers Blohm & Voss de Hambourg pour l'affecter à ses lignes sud-américaines.

C'est un bateau à 2 ponts de 9 346 tonnes de 150 m x, 16,8 m x 8,40 m.

Ses deux machines à vapeur quadruple expansions développant 6 200 chevaux lui permettent d'atteindre la vitesse de 15 nœuds.

La 1^{re} guerre mondiale constitue une première péripétie pour ce navire. De nationalité allemande, il ne peut plus se risquer dans l'Atlantique, aux mains des forces navales françaises et anglaises. Il se réfugie donc dans le port brésilien de Pernambouc afin d'éviter d'être saisi par les alliés. Ce qui ne changera pas grand-chose. C'est le gouvernement brésilien qui s'en empare, le renomme Sobral avant de le louer à la France à partir de 1918.

Ce paquebot allemand de cent cinquante mètres, devenu brésilien puis français après le 1^{er} conflit mondial, sera finalement coulé devant Le Havre par l'aviation de son pays d'origine.





En septembre 1924, les Messageries maritimes (françaises) procèdent à l'acquisition définitive du paquebot qui va recevoir le nom du général Metzinger qui a pris l'île de Madagascar, l'ancienne Tananarive, en 1895. Les lignes françaises à destination de l'Océan indien et de l'Extrême-Orient sont alors très fréquentées par les fonctionnaires. Le navire est modifié afin d'accueillir plus confortablement ceux qui vont administrer les colonies françaises du bout du monde.

Ses capacités sont désormais de quatre-vingt-dix-huit passagers en 1re classe, cent douze en deuxième, quatre-vingt-sept en troisième et sept cents dans les entreponts. Entre 1927 et 1933, le Général-Metzinger est affecté à la ligne d'Indochine. Ensuite, sa destination sera l'Océan indien.

Le Metzinger en croisière.

À gauche, ce qu'il reste d'un manomètre de salle des machines.

Mai 1940. À Brest des soldats chargent les harnachements des mulets à bord du "Général-Metzinger". Il s'agit des préparatifs de l'expédition de Norvège durant laquelle le paquebot sera victime d'un abordage.



La réquisition

Dès 1940, le Général-Metzinger est réquisitionné par les autorités françaises. Sa mission : transporter des soldats de la Légion étrangère depuis Brest jusqu'à Namsos en Norvège. Il s'agit de contrer l'invasion allemande de la Scandinavie et d'empêcher que les mines de fer norvégiennes et suédoises ne tombent entre les mains du III^e Reich. Celui-ci en avait un besoin essentiel dans le cadre de son effort de guerre.

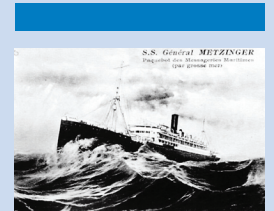
Mais le Général-Metzinger n'arrivera jamais au terme de ce voyage. Alors qu'il navigue en convoi, il est abordé le 25 avril en Manche, près de Liverpool, par le vapeur anglais Historian. Ses passagers finiront le trajet à bord du Ville-d'Alger et seront débarqués à Greenock, ce qui n'empêchera pas l'équipage de toucher la prime de participation à la campagne de Norvège. Ses avaries sont réparées à Liverpool qu'il quitte pour Brest où il arrive le 26 mai. Le personnel et le matériel embarqués pour l'expédition de Norvège sont débarqués et l'armement est démonté à l'exception d'une seule mitrailleuse...

Le navire est dérquisitionné et doit partir à destination d'Oran pour y embarquer des fruits et du matériel militaire mais il ne peut appareiller car il n'y a pas de navire escorteur.

Soixante-sept tonnes de munitions sont alors chargées à bord puis elles sont déchargées dès le surlendemain.

Le navire appareille finalement le 1^{er} juin accompagné par l'Impétueuse de Brest pour Plymouth où il embarque 2 400 militaires et des rapatriés échappés de la poche de Dunkerque.

De retour à Brest le surlendemain, il apprend qu'il devra faire quatre voyages en Angleterre sans ordre de réquisition officiel, pour y rapatrier des soldats français. Les rotations se passeront sans incidents jusqu'au 9 juin, date à laquelle il reçoit l'ordre de rallier Le Havre immédiatement sans aucune précision. Une brume persistante accompagne le bateau, lui faisant prendre un retard conséquent.



Le Metzinger par grosse mer.



L'attaque aérienne

Le 10 juin à 21 h 30, le navire se présente dans la rade du Havre au point d'arraisonnement situé à la limite de la zone de sécurité, le bateau pilote n'ayant aucune instruction à lui donner lui demande de prendre le large à 10 milles et de se présenter sur rade le lendemain matin.

Pendant la nuit le navire est survolé par une escadrille de la Lutwafe...

Il se présente de nouveau à l'aube au point d'arraisonnement et devant le manque d'instruction il vient mouiller avec d'autres navires à proximité des dépôts de dragage.

Sa manœuvre achevée, le navire se prépare au pire ; il ferme ses portes étanches et son équipage est au poste de combat.

À 12 h 15, des avions attaquent le navire et l'encadrent de bombes, les batteries du navire rendent coups pour coups. Malgré de fortes secousses sur l'arrière, il ne subit aucune avarie.

L'alerte a été chaude, le commandant Courcet donne l'ordre d'appareiller et de se rendre dans une zone où les navires sont plus nombreux et où se trouve le torpilleur britannique L11.

À 14 h 20, une vingtaine d'avions attaquent directement le Général Metzinger qui fait avant toutes, les avions sont en piqués. Sa coque blanche, censée le protéger des attaques aériennes et marines, en fait une cible idéale pour les bombardiers.

Les premières bombes n'atteignent pas le navire directement mais elles tombent si près que celui-ci subit de nombreuses avaries près du compartiment des machines. Le collecteur de vapeur est rompu, le cerveau moteur est hors d'usage, il y a une voie d'eau importante sur l'arrière bâbord ainsi qu'une dislocation générale du navire dans sa partie arrière.

L'agonie du navire ne fait que commencer. Presque aussitôt des bombes tombent sur l'avant du navire entre les panneaux 3 et 1. Les treuils, les guindeaux sont arrachés, la passerelle de navigation s'affaisse, tous les appareils de navigations sont rendus inutilisables, le feu prend sur l'avant.



Feu de passerelle bâbord.

La situation est maintenant désespérée, le navire accuse une gîte sur bâbord, le commandant Courcet donne l'ordre d'abandonner le navire pour éviter de nombreuses victimes.

Les chaloupes sont mises à l'eau, quelques avions continuent de mitrailler celles-ci mais doivent rebrousser chemin devant les tirs de barrage du L11.

L'équipage est recueilli par l'AD 337 et le Castelnau et débarqué au Havre pour examen de leur blessure. Un matelot grièvement blessé sera hospitalisé.

Deux matelots sont portés disparus.

Les autres membres d'équipage repartiront aussitôt pour Ouistreham à bord de l'AD 337.

L'équipage repassera devant son navire vers 17 h 00 pour le voir entièrement en flammes et fortement incliné sur bâbord.



Feu de passerelle tribord.

La plongée

Aujourd'hui, le navire brisé en plusieurs parties repose par 49°32'4 838"N et 0°01'8 976" W. Par vingt-trois mètres de fond, sa position est marquée par une cardinale ouest appelé Général Metzinger délimitant la zone du triangle des épaves, ce qui en a fait pendant longtemps une épave relativement facile à localiser et à plonger.

Cette épave représentait un must de la plongée dans le début des années quatre-vingt, les vieux plongeurs racontent, qu'à l'époque ils pouvaient se promener dans les coursives et dans les cabines extérieures !!! L'épave était colonisée par des milliers d'étrilles et couverte de moules.

Jusqu'au jour des années quatre-vingt ou, un pêcheur remonta dans ses filets une mine ! La consigne était de déposer le chalut sur une bouée mouillée en rade de la Carosse, le pêcheur passa outre et alla se débarrasser de sa dangereuse cargaison au-dessus du Général Metzinger, la rumeur prétendit que le pêcheur voulait ainsi du poisson à peu de frais...

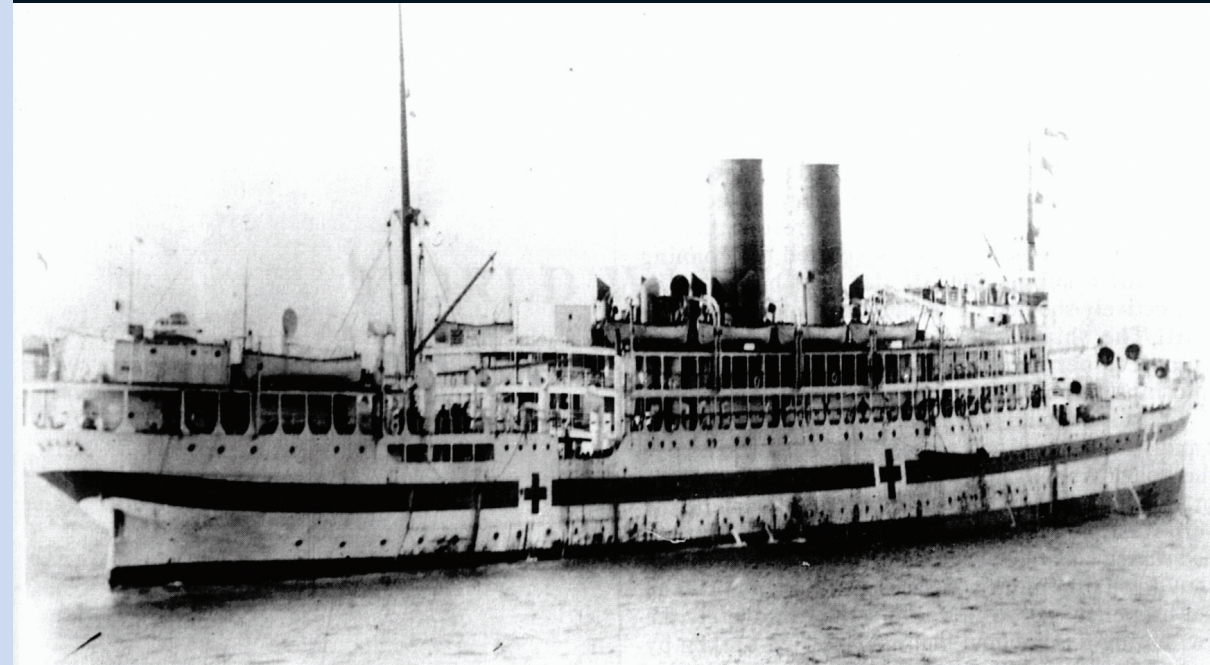


Ce qu'il reste d'une serrure traversée par une balle...

Les plongeurs démineurs appelés ne purent extraire la mine qu'ils firent exploser sur place. Depuis l'épave s'est écroulée, l'étrave s'est effondrée vers l'intérieur laissant voir de gros chaumards, les superstructures ne sont plus qu'un amas de tôles et les plaques de la coque sont tombées vers l'extérieur. Néanmoins d'énormes morceaux subsistent encore ce qui peut rendre la plongée périlleuse par mauvaise visibilité, le risque de pénétration dans l'épave étant bien réel. Les chaudières et l'énorme machine sont restées en place et demeurent impressionnantes de même que la partie qui suit immédiatement l'étrave. Le Général Metzinger reste néanmoins une épave intéressante à plonger de par la grandeur de ses vestiges.

10 avril 1917 Un navire hôpital victime d'une mine devant Le Havre

Le Salta : un dramatique entêtement



En 1911, la Société des Transports Maritimes du port de Marseille passe commande aux Chantiers de la Méditerranée à la Seyne-sur-Mer d'un paquebot livrable la même année. Son nom : Salta qui par ses lignes ne sera pas sans évoquer le Valdivia autre bateau de la compagnie.

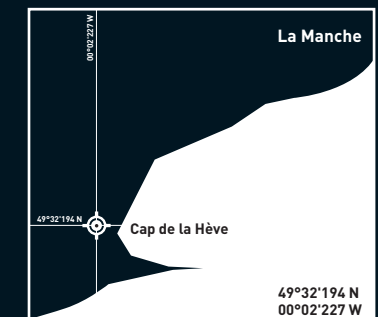
Le Salta est le premier paquebot à deux cheminées de la compagnie maritime marseillaise. Un beau navire de cent trente-sept mètres de long, dix-sept mètres de large et qui file à dix-huit nœuds pour une jauge de 7 284 tonneaux. Elle le destine à sa ligne d'Amérique du sud, sur laquelle il doit assurer le service postal.

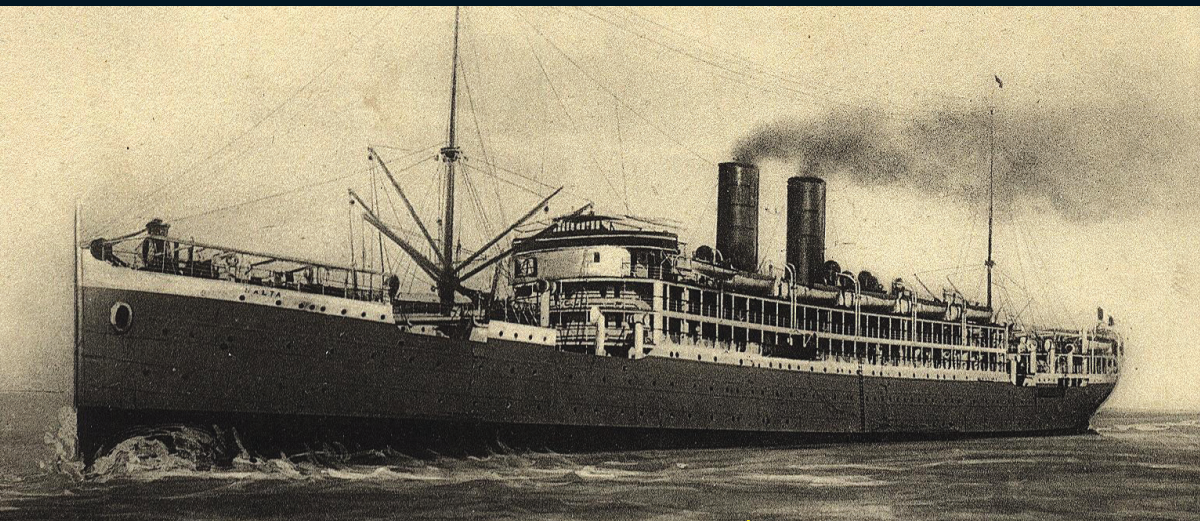
Le bateau est de forte capacité, cent cinquante passagers se partagent les trois classes et près de mille cinq cents passagers peuvent s'embarquer dans les entreponts.

Entre 1911 et 1914, le Salta effectue de fréquents voyages entre la ville de Marseille et l'Amérique du Sud.

Au cours de l'une de ses rotations le navire sera victime d'un échouage sur l'English Bank alors qu'il se rend dans le port de La Plata.

Des croix qui ne le protégeait pas de tout.





Le Salta en haute mer.

La guerre mondiale.

En 1914, à l'ouverture du premier conflit mondial, le Salta quitte la flotte française, il est enrôlé dans la marine de guerre de sa Très Gracieuse Majesté. Désormais au service de la Grande-Bretagne, son nouvel usage militaire est d'être reconverti en navire-hôpital.

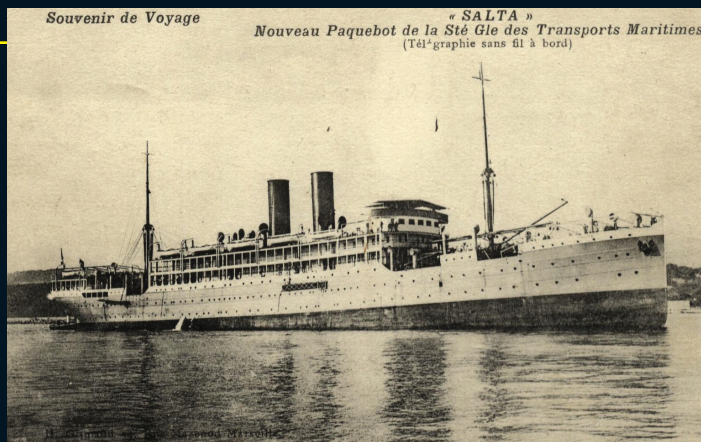
Son équipage est très cosmopolite, puisqu'à bord se trouvent des Français, des Anglais, des Belges, des Russes auxquels s'ajoutent 2 pompiers américains et 30 pompiers arabes.

À cet effet il est entièrement repeint en blanc et une ligne verte continue interrompue par une croix doit en principe signaler à tous sa nouvelle fonction...

Champs de mines

Dans la nuit du 9 au 10 avril 1917, la base du Havre est avisée que 3 navires hôpitaux, le Western Australia, le Lanfranc et le Salta se présenteront à la marée du matin, escortés par des destroyers.

Une silhouette imposante.



Un champ de mines dérivantes fatal

La consigne est de les faire entrer le plus rapidement possible au port.

Mais à l'aube du 10 avril, un patrouilleur découvre un champ de mines dérivantes en rade du Havre. Il le signale aussitôt par TSF aux officiers français qui décident de consigner le port. Tant que les accès ne sont pas dégagés, la décision est prise de dérouter les navires sur le port de Cherbourg.

À 11 h 20, le Salta se présente devant la passe, sur la passerelle l'ordre est donné de stopper les machines. Après quelques minutes se présente le chalutier de garde, le drifter Diamond qui lui hisse le signal "follow me". À ce moment, il se passe quelque chose d'incroyable, le commandant Eastaway arrivé devant la passe stoppe la procédure en disant qu'il n'avancera pas davantage sans l'aide d'un pilote. L'officier du Diamond insiste en prévenant le commandant du Salta qu'ils sont en vue de l'endroit où des mines ont été aperçues, mais Eastaway reste inflexible et brusquement change de cap et dirige son navire vers le Nord. Embarrassé et perplexe le commandant du Diamond hurle frénétiquement dans le porte voix " Vous entrez dans la zone dangereuse"

Eastaway prend soudainement peur et ordonne immédiatement arrière toutes et fait actionner trois fois sa sirène. Le navire fait lentement arrière, il manœuvre difficilement, la mer est grosse et il dérive. Soudain, c'est l'explosion, le navire vient de heurter une mine, il prend instantanément une forte gîte sur tribord.

À bord c'est la panique, les opérations de sauvetage sont rendues périlleuses par la météo, la mer est démontée et récupérer les survivants est une tâche très difficile. Soudain, le navire chavire, dix minutes à peine se sont écoulées depuis l'explosion, il est 11 h 43.

Le bilan humain est effroyable, 9 infirmières, 79 hommes d'équipages et 42 blessés périront noyés prisonniers de l'épave.

Malgré toutes les recherches entreprises seuls 13 corps seront retrouvés entre la digue Nord et Cauville pendant plus de deux mois.



Le premier paquebot à 2 cheminées de la compagnie (vue bâbord) des chantiers de la Méditerranée et de la Seyne.



Maigres restes

Malheureusement l'entêtement du commandant du Salta fera une autre victime, le petit patrol-boat anglais P26, en tentant de lui porter secours, saute sur une mine qui le coupe littéralement en deux.

Les deux autres navires hôpitaux pourront rejoindre le port du Havre.

Plus tard, le Lanfranc sera lui aussi la victime innocente d'une mine.



Une cafetière en alu.

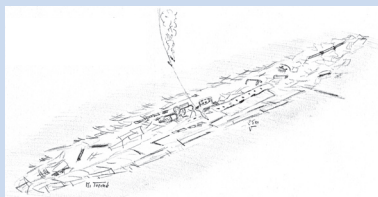
La plongée

Il fut une époque où l'épave affleurerait par - 4 m la surface. Sa coque blanche était facilement reconnaissable rendant sa localisation des plus aisées malgré les moyens de positionnements qui n'étaient pas ceux que nous connaissons de nos jours.

Aujourd'hui, l'épave couvre une vaste zone et repose à proximité de celle du Général-Metzinger (elle-même signalée par une cardinale à ce nom). Les bateaux sont si proches qu'il n'est pas rare que des plongeurs partis explorer le Général-Metzinger se retrouvent en fait sur le Salta. De grande dimension, l'épave répond très bien au sondeur et repose par 20 mètres de fonds à 5 milles du port du Havre exposée à tous les vents.

L'épave est réduite à l'état de carcasse, on ose à peine à imaginer ce qu'elle a pu être, ça et là se trouvent d'énormes plaques de tôles de plus ou moins grandes hauteurs, des morceaux de coques, de superstructures. Dans cet amoncellement, on peut distinguer la machine et les chaudières ainsi que l'arbre d'hélices. Il semble que l'épave ait été travaillée ou dynamitée. En effet, après la guerre l'épave a été heurtée par un paquebot ce qui a eu pour effet de provoquer la colère du sénateur Louis Brindeau.

Celui-ci demanda à l'État d'intervenir pour que les nombreuses épaves qui reposaient en rade du Havre après la première guerre soient enlevées ou arasées, ce qui fut certainement le cas du Salta.



Ce qu'il reste du Salta aujourd'hui.

11 juin 1940 Nouvelle victime de l'attaque aérienne du port du Havre

Le Bruges échoué sur la plage servira de cible



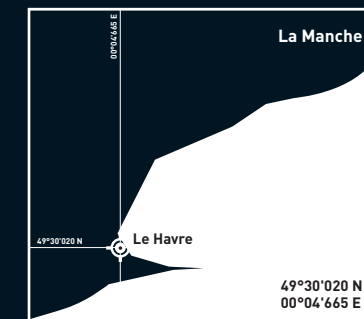
Le Bruges est un petit paquebot anglais à 2 cheminées construit en 1921 pour la London and North Eastern Railways. Il mesure 98 m x 13,13 m x 5,45 m pour un port net de 2 373 tonnes. Il est propulsé par deux hélices, ses 4 turbines à vapeur développant 1 462 ch ont été construites au chantier J. Brown and Co Ltd à Glagows. Il possède un sister ship, le Maline. Son port d'armement est situé à Harwich.

Le 11 juin, réquisitionné, il attend des instructions en rade du Havre afin de gagner le port pour embarquer les civils qui tentent de fuir, il n'y arrivera jamais. En milieu de journée, il est touché par plusieurs bombes alors qu'il se trouve à deux milles de la côte entre Cauville et Saint-Jouin-Bruneval.

La vedette de pilotage "Sénateur-Louis-Brindeau" est en service au large. Elle participe activement au sauvetage de centaines de rescapés, dont les bateaux ont été victimes du raid allemand.

À son bord se trouve le pilote Émile Prentout, c'est un homme courageux qui, quelques jours plus tôt, s'est déjà proposé pour aller reconnaître le chenal de sécurité miné par les Allemands, il observe que le Bruges se trouve en grande difficulté et demande à être déposé à bord du paquebot.

Pendant l'occupation, l'épave servira de cible d'entraînement aux artilleurs allemands installés dans les blockhaus de la plage.





Lorsqu'il monte à bord, le pilote trouve un incroyable désordre sur la passerelle, il demande au commandant l'autorisation de tenter une rentrée dans le port du Havre afin de sauver le bâtiment, celui-ci accepte.

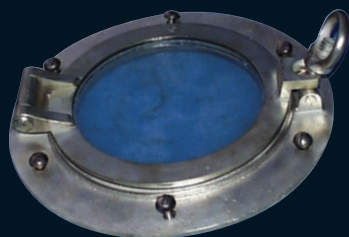
La barre et la machine n'ont pas été touchées et fonctionnent normalement. À 15 h 15 le signal non maître de la manœuvre est hissé, en effet la proue du navire est en partie immergée, le gouvernail n'a plus qu'une faible portée sur l'eau ce qui rend le navire très difficile à manœuvrer. Le navire commence dans un premier temps à se rapprocher de la côte, il la longe à environ un demi mille, afin de pouvoir s'échouer au rivage si la situation se détériore.

Tout se passe bien, le navire ne fait plus eau, il double le cap de la Hève et arrive dans la petite rade, à ce moment il se trouve sous la protection des batteries qui ont été installées en haut de la falaise de la Hève.

On pourrait croire que le Bruges fait route vers le port du Havre pourtant il ne bougera plus jamais.

À gauche, hublot de passerelle.

Verre de hublot après un incendie.



Un échouage réussi

Les avions ennemis sont rendus prudents et se risquent moins fréquemment sous le tir nourri de celles-ci préférant concentrer leur tir sur une cible moins bien défendue. Néanmoins, le navire subira d'autres mitraillages.

Le pilote, sentant le danger passé, décide d'arrêter le navire et de transférer les blessés à bord du "Sénateur-Louis-Brindeau". Le bateau pilote se rend alors en grande rade pour les transférer à son tour sur le grand navire hôpital "Worthing", qui au mouillage, est chargé de donner les premiers soins aux blessés qui affluent de toutes parts.

Le transfert accompli, le pilote interroge le sémaphore de la Hève afin de connaître ses instructions. À ce moment tout s'accélère, l'officier chargé de surveiller la voie d'eau informe la passerelle que le bateau coule.

À 17 heures, le commandant et le pilote Émile Prentout dirigent le bateau vers la terre afin de l'échouer. Le bateau se pose doucement sur le sable juste en face du Palais des régates, l'ancre tribord est mouillée, l'équipage regagne la plage sur une des embarcations du navire.

Le navire est désormais immobile, bien droit sur sa quille, de loin on pourrait le croire au mouillage, il n'aura manqué que quelques centaines de mètres pour que celui-ci prenne place à quai dans le port du Havre.

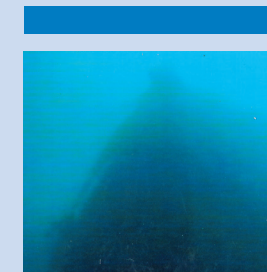
Les Allemands eux ne purent récupérer l'épave, elle servit donc comme cible d'entraînement aux artilleurs. Les coups au but renouvelés et surtout les fortes tempêtes eurent bientôt raisons de l'imposante silhouette.

Émile Prentout.

Non content de cette action de bravoure, le 13 juin le pilote Émile Prentout sort du port et emmène au large le vapeur Norvégien "Diana" alors que les divisions allemandes rentrent au Havre.

Pour son action durant ces journées, le pilote recevra la Croix de guerre et celle de Chevalier de la Légion d'honneur.

Le 18 décembre 1950, il recevra une citation à l'ordre de la division.



Une proue fantôme.



Cardinales

De nos jours, les quelques restes du navire reposent sur un fonds variant de 1 à 6 mètres à trois cents mètres du ponton du nouveau palais des régates.

L'épave a fait le bonheur des premiers plongeurs du Havre, aujourd'hui seuls quelques espars émergent encore par grande marée, ceux-ci constituent toujours un danger pour les plaisanciers et sont encadrés par deux cardinales Nord - Sud.

L'épave est désertée par les plongeurs qui équipés des derniers DGPS préfèrent évoluer sur les épaves du large bien mieux conservées.



Ce qui parfois désigne une épave : une balise de danger isolée.

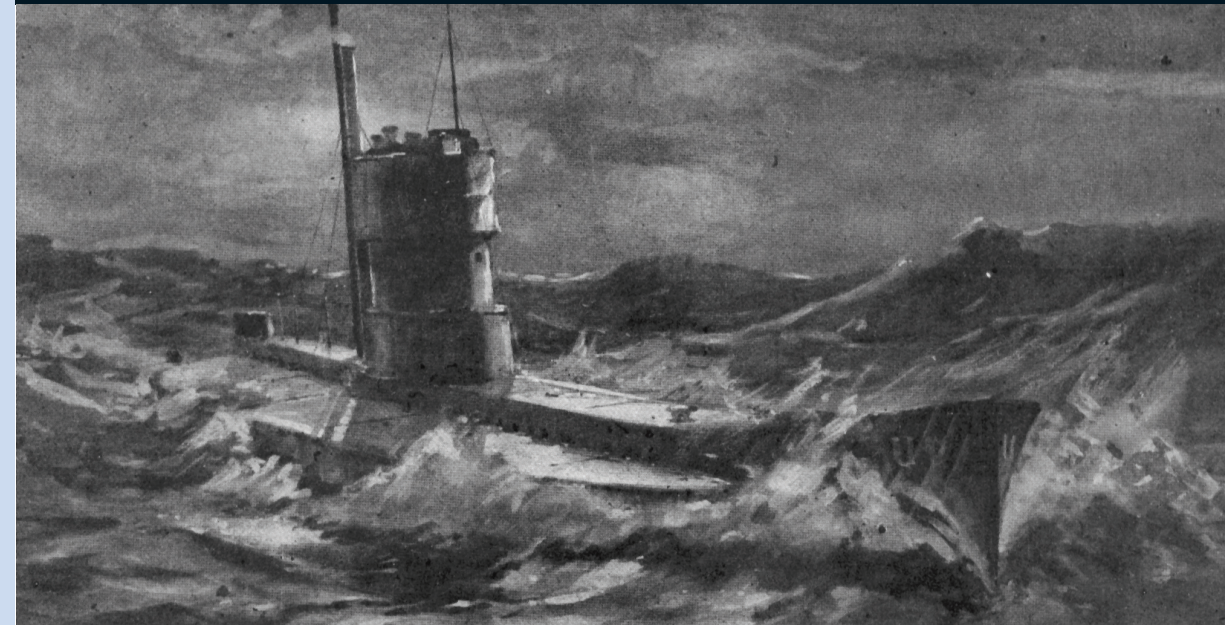
La deuxième mort du Bruges



Juin 2002 : on décide de supprimer les restes du Bruges ! Curieuse idée...

9 mars 1916 La guerre sous-marine bat son plein en Manche

Le **Louisiane** est victime de L'As des Flandres

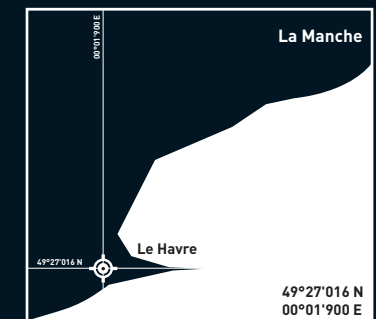


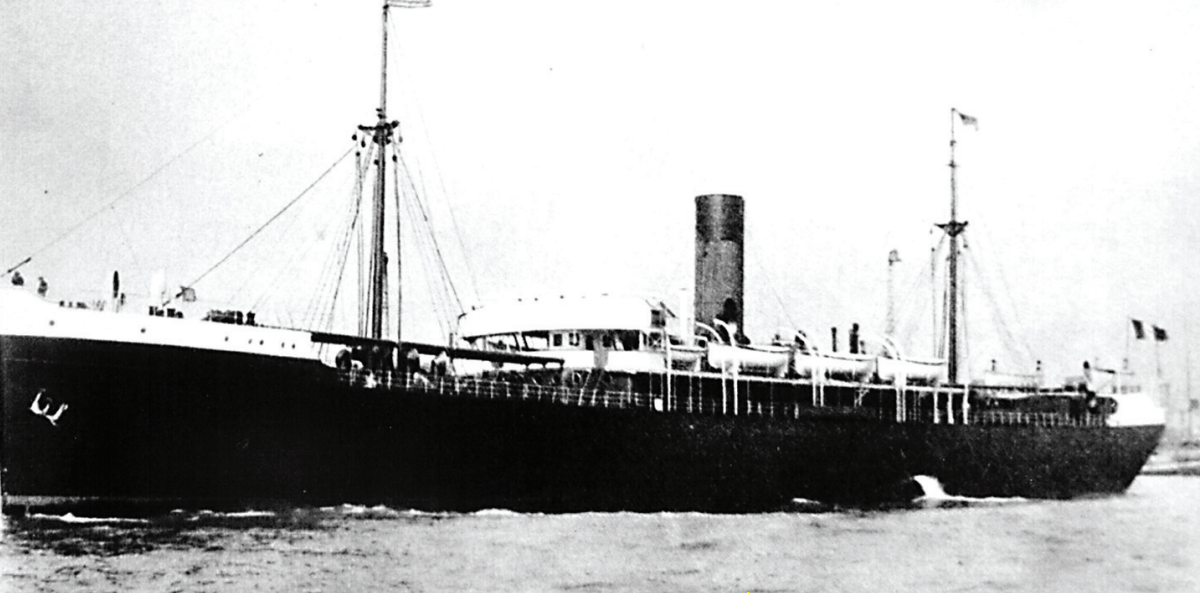
Construit par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque, livré le 25 février 1905, le **Louisiane** est un cargo en acier d'un peu plus de cent seize mètres de la série Californie.

Sa machine triple expansion de 2 400 ch construite au Havre par les Ateliers Caillards et Cie alimente trois chaudières lui permettant d'atteindre la vitesse de 12,5 nœuds. Son propriétaire, la Compagnie Générale Transatlantique l'avait affecté à la ligne qui desservait Cuba et le Mexique. Mais il effectua aussi quelques rotations entre Saint-Malo et Terre-Neuve afin de transporter les équipages de relève des navires de pêche en campagne sur les bancs.

Le 21 octobre 1910, à cinquante milles au large de Key West, il est victime d'une avarie. Un cyclone le jette sur des récifs. Mais ses passagers et son chargement sont sauvés et débarqués au Texas. Il sera renfloué durant le mois de février 1911, ses avaries apparaissant assez légères.

À partir de septembre 1915, toute la Manche est sillonnée par les U-Boot allemands. L'un d'entre eux en patrouille de nuit.





Six ans plus tard, le 6 mars 1916, en provenance de la Nouvelle-Orléans il se présente en rade du Havre. À son bord le capitaine Maurice Lepretre transporte une cargaison composée de 2 449 balles de coton, 14 716 barres d'acier rondes, 2 423 barres d'acier carrées, 1 140 rouleaux de fil de fer barbelé, 17 632 sacs de farine et 900 barils d'huile. La France est en guerre. Depuis le 23 février, les alertes se succèdent, l'estuaire de la Seine n'est plus sûr. Malgré cela, le "Louisiane" est obligé de mouiller en rade sud. Trois longues journées passées à attendre ; que les transports militaires anglais déchargent leurs matériels et leurs troupes ; faute de place à quai.

À ce moment de la guerre, on ne croyait pas à une attaque de la part de sous-marins sur la rade de la Carosse (l'ancienne rade d'attente de mouillage pour les ports du Havre et de Rouen) car on pensait que la rade n'offrait pas de profondeurs suffisantes pour permettre une attaque en plongée. C'était mal connaître l'audace et l'expérience des sous-marins allemands.

Le Louisiane, mâts repliés, une silhouette de cargo ordinaire.

À gauche, navire torpillé depuis la surface. Ces attaques étaient les plus fréquentes.

L'explosion qui suit le torpillage de surface.



Attaque sous-marine

Le 9 mars 1916, l'Amiral gouverneur de la place du Havre est informé à 20 h 25 du risque d'une attaque sous-marine en baie de Seine.

D'après le message secret deux grands U-Boot, le U71 et le U74 doivent prendre la mer à destination de la rade du Havre dans un premier temps.

À 21 heures, la décision est donc prise de faire rentrer le plus grand nombre possible de navires dans les bassins ou en Seine et de protéger ceux qui étaient obligés de rester au mouillage.

À 22 heures, le service de pilotage est missionné pour faire entrer le Louisiane au port.

C'est l'Antoinette qui doit s'acquitter de cette mission, mais pour le navire de la CGT, il est déjà trop tard.

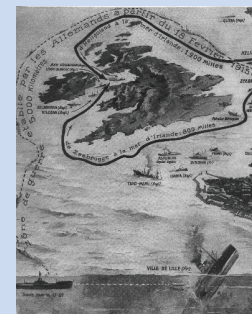
À bord toutes les lumières sont éteintes, seuls les feux réglementaires de mouillages restent allumés, un vent de NNE soulève un léger clapot. Le capitaine vient de se coucher, il est réveillé en sursaut, il lui semble que son navire vient d'être violemment secoué. À demi vêtu, il se précipite sur le pont où se trouvent les passagers et l'équipage criant : "Nous venons d'être torpillés".

UB 18.

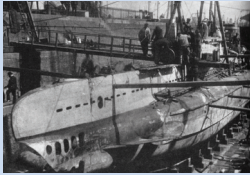
Le UB 18, faiblement immergé, est commandé par le Lieutenant de Vaisseau Steinbrick. Considéré comme le meilleur sous-marinier des Flandres, il est spécialement affecté à la rade du Havre qu'il connaît bien étant un ancien officier de réserve. Les nombreux voyages qu'il a effectué régulièrement à bord des paquebots Bremis et Hambourgeois dans la marine de commerce lui offrent de grandes facilités d'évolutions.

À 22 h 50, le sous-marin tire deux premières torpilles. Elles manquent leur objectif. La troisième fait mouche sur bâbord arrière. L'explosion arrache l'hélice, défonce une partie de la coque par le travers de la cale n° 3 provoquant une brèche de plus de 3,50 m ; l'eau envahit aussitôt la chambre des machines et les chaudières font explosion, le grand navire est touché à mort.

Le troisième mécanicien Pellequin, blessé, n'arrivera jamais à s'extraire de la chambre des machines.



La route de l'U21 au début de 1915 et les pertes occasionnées.



**L'UB 26
après sa capture,
en cale sèche
au Havre.**

Sur le pont du Louisiane, les soixante-cinq membres d'équipage évacuent le navire, accrochés à des épaves ou à bord de canots. Le navire coule en une quinzaine de minutes, droit sur le fond, ses mâts, sa cheminée et son spardeck émergeant encore.

Le UB 18, son travail accompli, se retourne ensuite contre le Silius, un trois mâts norvégien auquel il fait subir un sort identique, bien que le bateau appartienne à une nation neutre.

Les rescapés, transis de froid, sont recueillis par des navires de commerce présents sur la rade, en particulier par le Hollandia et par les torpilleurs accourus en hâte dès qu'ils ont perçu le bruit de l'explosion. Certains rescapés à bord des canots regagnent directement le port. À l'exception du mécanicien resté dans la salle des machines, la totalité des membres d'équipage sera sauvée.

Ce double torpillage provoquera une grande émotion au Havre et les journaux se déchaîneront contre ce qu'ils considèrent comme un acte de piraterie infâme. À la suite de ce torpillage la menace sous-marine sera prise au sérieux et il sera décidé, entre autres mesures, la pose d'un filet anti sous-marins d'un développement de 14 km dont la pose sera effective en avril 1916. Celui-ci permettra la capture de l'UB26 dès le 21 avril et permettra à la marine de le remettre en service sous le nom de Roland Morillot.

Le navire étant coulé sur des fonds de faible profondeur, on pense aussitôt à le renflouer. Cette entreprise se révélera très délicate et le 28 avril 1916 sera définitivement abandonnée.

La cargaison, elle, ne sera remontée par une entreprise de travaux sous-marins que le 12 mars 1924.

L'as des as.

Le Kapitan Lieutenant Otto Steinbrick est considéré comme un as de la guerre sous-marine puisqu'il occupe le quatrième rang par le tonnage des navires coulés pendant la première guerre mondiale : 210 000 tonnes en 24 croisières, principalement dans les Flandres, endroit particulièrement dangereux puisque c'est dans ces parages que reposent de nos jours le plus grand nombre de U-boot coulés (24).



**Ce sont souvent les
attaques de surface
qui sont les plus
meurtrières.**

Le KL Steinbrick commandera successivement le UB10 qui sera sabordé et détruit le 1^{er} octobre 1918 pendant l'évacuation des Flandres, le UB18 qui sera miné au large de Start Point sous le commandement de l'Oberlieutenant Niemeyer qui périra, le UB 57 qui sera miné devant Zeebrugge entraînant avec lui son commandant OL Losz le 14 août 1918 et enfin le UC65 qui sera torpillé par le sous-marin anglais C15 commandé par le KL Lafrenz le 3 novembre 1917 dans la Manche.

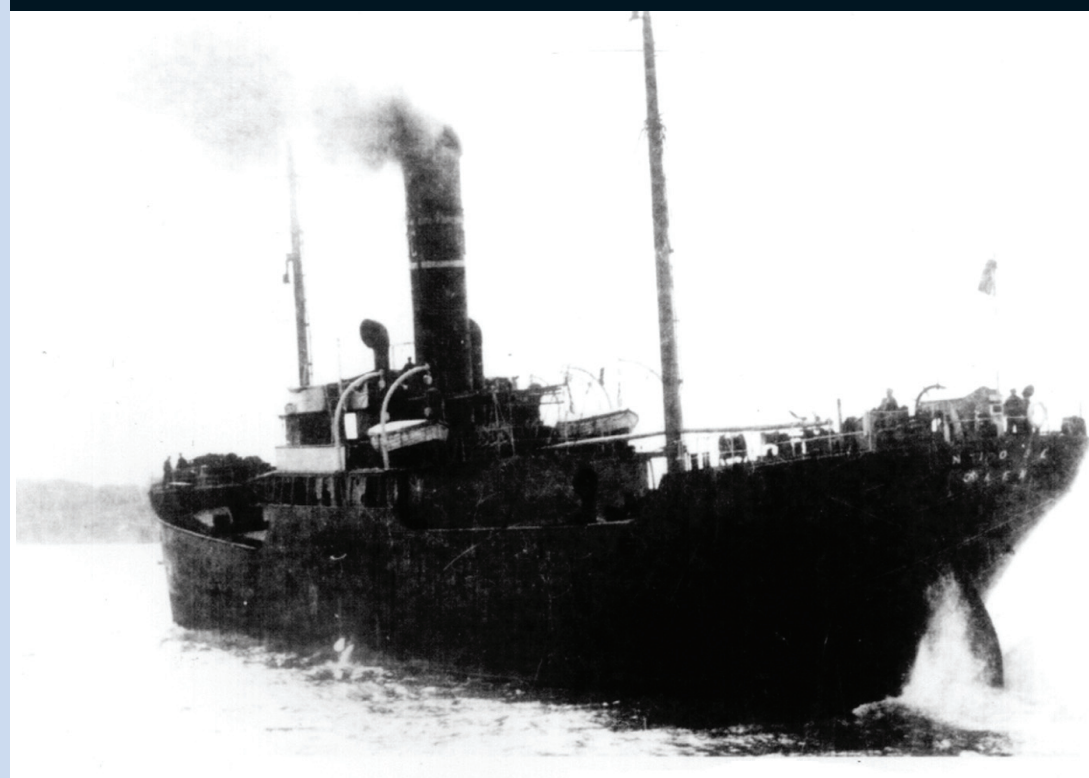
Le KL Steinbrick sera responsable de nombreux torpillages au Havre, citons le Kannick, le Kelvinbank, l'Au Revoir.

Le KL Steinbrick lui sera chanceux car il survivra à la guerre sous-marine alors que tous les U-Boot qu'il a commandé ont été envoyés par le fonds sous d'autres commandements.

Aujourd'hui, les maigres restes de cette épave reposent en pleine sortie de Seine sur des fonds où il ne faut guère s'aventurer tant la visibilité est mauvaise. Cette épave n'est, à notre connaissance, pas plongée.

11 juin 1940 Le drame de l'exode à bord d'un petit cargo

Un voile de mystère entoure les derniers instants du **Niobé**

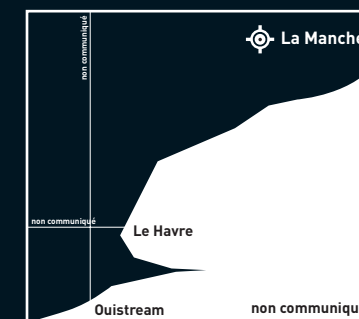


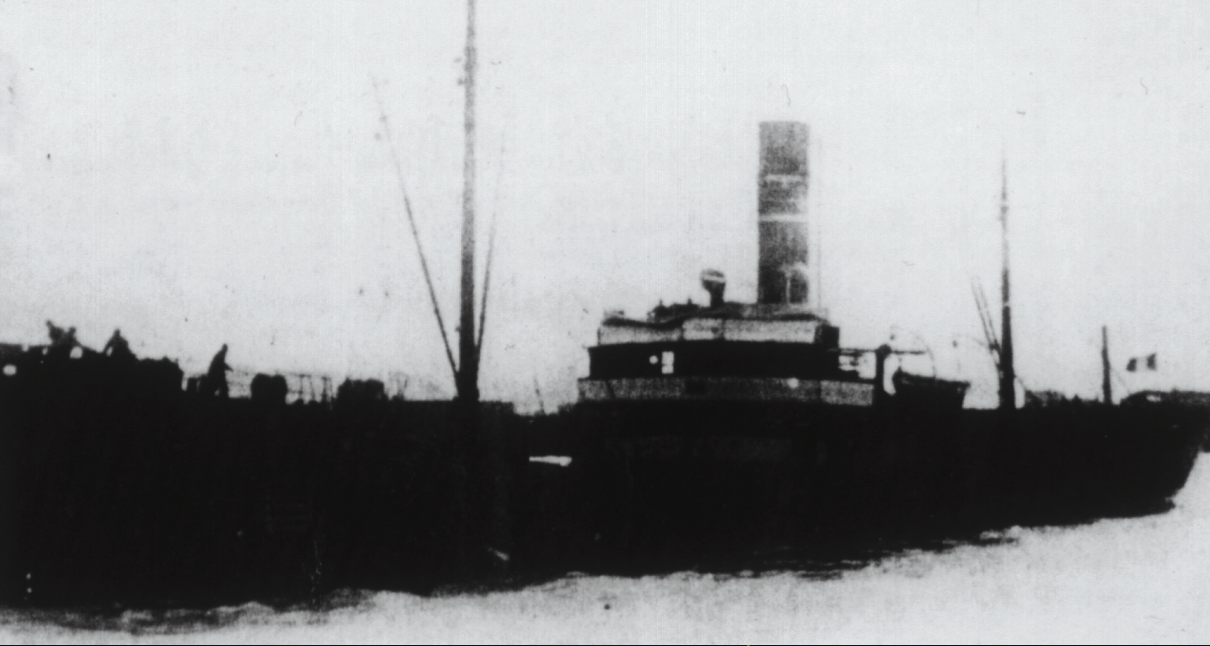
La dernière photo du Niobé
prise en mai 1940.

Niobé ? Que savons-nous de ce petit navire ?

Le Niobé est un petit cargo charbonnier à l'allure disgracieuse construit en Angleterre en 1920. Il appartient à Lamy G et Cie de la Société Navale Caennaise. C'est un navire de 79,35 m x 11,37 m x 4,90 m 1 684 tonnes qui transporte le minerai entre Rotterdam et Tyne.

Il est mu par une machine triple expansion de 244 CV construite par NE Marine Eng and Co Ltd alimenté par deux chaudières.





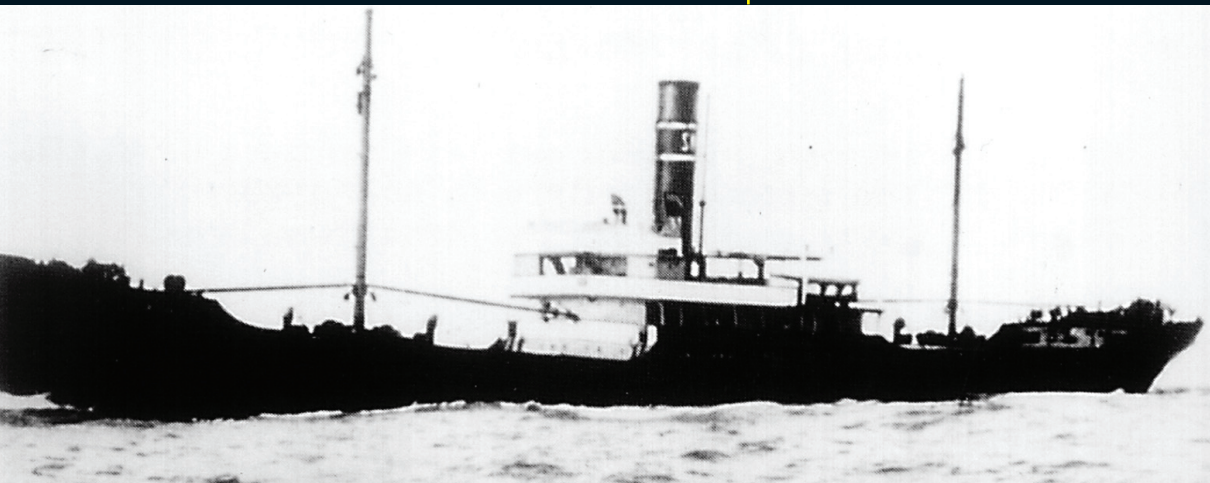
L'évacuation.

En mai 1940, il est réquisitionné par l'état pour ravitailler les troupes en munitions et vivres et doit cesser ses livraisons de minerai alors qu'il se trouve dans le port de Rouen. Il est équipé de deux mitrailleuses lourdes et d'un canon. Il effectue quelques rotations à destination de Dunkerque et des ports de la mer du nord, celles-ci se passent sans incidents notables.

L'état se resserre autour de Dunkerque, le navire reçoit alors en catastrophe une ultime cargaison de huit cents tonnes de munitions et plusieurs centaines de tonnes de vivres destinés au ravitaillement des soldats bloqués à Dunkerque, il est dans l'impossibilité de les livrer : le port vient de tomber aux mains des Allemands.

Le Hébé sister ship du Niobé. On reconnaît sur cette photo l'emblème de la SNC sur la cheminée comme pour le Niobé.

Le Niobé fait route à vide.



Une cargaison qui lui sera fatale

Le navire part alors à destination de Cherbourg pour faire démagnétiser sa coque avant de recevoir ses ordres, il rejoint ensuite les côtes anglaises à destination du port de Douvres d'où il repart bien vite pour revenir dans le port de Cherbourg. Le navire a encore dans ses cales son encombrante cargaison, les vivres commencent à pourrir et sont déchargés.

Le navire reçoit alors l'ordre d'aller livrer sa cargaison de munitions dans le port du Havre, il quitte Cherbourg le 9 juin dans l'après-midi et pénètre dans le port du Havre le 10 au soir.

Le 11 au matin, un officier monte à bord du Niobé pour effectuer le déchargement des munitions ; cela s'avère rapidement impossible : il n'y a plus de dockers et les mâts de charge du navire se révèlent trop courts pour atteindre les quais. La terrible cargaison du navire restera à bord, le destin du cargo est scellé.

Devant l'avance allemande qui se précise à chaque minute, la foule des Havrais cherche à fuir la ville, les ponts de la Seine sont déjà aux mains de l'ennemi et ceux qui ont été tentés de fuir en empruntant le bac du Hode ont dû rebrousser chemin à cause des mitraillages incessants de l'aviation allemande.

Il ne reste aux Havrais qu'une seule issue pour échapper à cet enfer : tenter de fuir par la mer. Dès lors, ceux-ci vont tenter de franchir l'estuaire en montant sur tout ce qui flotte ; des barques de pêches, des canots, ils emprunteront les navires qui naguère les emmenaient en promenade "de l'autre côté de l'eau" tel que le Trouville, la Touque, l'Augustin Normand...

À onze heures, une nouvelle alerte arrive, les remorqueurs 8 et 10 de la compagnie des "Abeilles" qui doivent déposer les Havrais sur l'autre rive emmènent les Havrais quai Joannes Couvert et quai de Floride où se trouvent plusieurs centaines d'autres réfugiés ayant entendu dire que des grands navires sont à quai.

Effectivement ils trouvent le Syrie amarré à couple du Paramé au poste n° 1 ; le Penchateau, et le Niobé au poste n° 2 ; tous quatre arrivés la veille.

Le Paramé, après avoir subi une attaque de l'aviation allemande, arrivera à Cherbourg. Le Penchateau arrivera lui aussi sain et sauf dans ce port, non sans avoir recueilli au passage des centaines de naufragés.



Quel plongeur n'a pas rêvé d'être l'inventeur de cet objet...



L'attaque



Le congre, familier de nos épaves.

D'autres navires tels Général Metzinger, Piriapolis, Albertville, Bruges, Minéapolis sont en rade car arrivés le jour même, mais ne peuvent pénétrer dans le port. En rade se trouvent également le cuirassée Paris, l'avisos Savorgnan de Brazza, Admiral Mouchez et le torpilleur L11 ainsi que le bateau pilote Sénateur Louis Brindeau plus des chalutiers patrouilleurs comme l'AD37 et le Nadine. Chacun embarque comme il peut et dans le plus grand désordre sur les bateaux présents.

Sur le Niobé, environ huit cents personnes se pressent au coude à coude, le pont est entièrement rempli, même les chaloupes sont pleines ! Dans l'indescriptible cohue qui règne à cet instant, il n'y aura ni décompte des passagers, encore moins de liste. Tout ce que l'on sait c'est qu'à son bord se trouvent 52 infirmières de l'hôpital Pasteur ainsi qu'un grand précurseur des prises de vues sous-marines : Étienne Peau*. En rade du Havre, le bombardement fait rage. Le Bruges est déjà touché. Il navigue en direction de la plage où il sera échoué.

Enfin le Niobé franchit les digues sous la conduite du pilote Paul Lengronne. Après quarante minutes de route, le Niobé aperçoit le Général-Metzinger en flammes, il se dérouté pour lui porter secours, mais le bateau décline son assistance. Le Niobé poursuit donc sa route le long de la falaise afin de contourner les bouées du dépôt de dragage.

Le pilote devrait à ce moment quitter le bord mais le bateau pilote Sénateur Louis Brindeau porte secours à ce moment à des naufragés et n'est pas disponible. Le pilote décide de rester à bord.

En fin d'après-midi, le navire est survolé par deux appareils allemands. L'un d'eux poursuit sa route, le second malheureusement décide d'attaquer le bâtiment qui ne s'est pas défendu. Il descend en piqué et largue ses bombes sur le malheureux navire. Deux bombes explosent sur l'avant : une explose sur la dunette, l'autre pénètre dans la cale arrière. Le bateau est littéralement coupé en deux près la passerelle sous le souffle de l'énorme explosion. La partie avant sombre instantanément entraînant le commandant et la totalité de ses occupants. La partie arrière va sombrer très rapidement, une trentaine de personnes auront le

* Étienne Peau :
Livre de Thierry Vincent
aux éditions du Muséum
du Havre.



temps de sauter à l'eau avant que le tronçon ne coule à son tour.

Les survivants baignant dans une immense tâche de mazout s'agrippent aux nombreux débris projetés par l'explosion, la longue attente commence, certains ne pourront pas tenir.

Pendant ce temps, le cargo Cotentin de la Société Cherbourgeoise de Cabotage fait route vers Le Havre avec une cargaison de 30 tonnes de vivres. Il entend une sourde explosion et en voit les effets droit devant lui, il lui faut une heure pour parvenir sur zone.

Le capitaine Cousin aperçoit une énorme tâche sur l'eau mais ne voit rien, il poursuit sa route. Quinze minutes plus tard, il entend distinctement des appels aux secours, il fait aussitôt mettre deux embarcations à l'eau qui se dirigent vers le centre de la tâche, là il ne trouvera que 11 survivants... 7 passagers et quatre membres d'équipage.

Les rescapés sont blessés et ne peuvent être débarqués au Havre, le capitaine Cousin fait donc route vers le port de Ouistreham où il arrive à 20 h 30.

Il fait aussitôt prévenir les autorités du port qui lui donnent l'ordre de débarquer les rescapés, le lendemain à l'aube après l'ouverture du sas

L'incertitude.

Où repose l'épave ? Aujourd'hui encore, le mystère demeure. Les interrogations n'ont pas à ce jour trouvé de réponses.

Les sources sont rares*, de nombreuses erreurs ont été reproduites au fil des années. Avec Thierry Vincent, nous avons même essayé de reconstituer sa route ce qui est très difficile.

Nous ne prétendons pas que cette version est rigoureusement exacte et nous ne donnerons pas notre avis sur certains points

Une seule chose paraît établie, le navire a coulé entre 16 h 45 et 16 h 55.

Premier sujet d'interrogation, l'heure de départ pour les uns est à 14 h 30, pour certains, il est 15 h 00 et pour un autre il est à 16 h 00 !!!

Des témoins affirment avoir vu le Général Metzinger en flammes après 40 minutes de route et avoir aperçu



Autre objet de convoitise.

* Un article paru dans
"Noir et blanc"
du 13 avril 1962.



Une plaque anodine mais qui permettra de lever le voile sur l'identité d'une épave. À suivre...

les côtes du Calvados 20 minutes après (les côtes sont facilement visibles du Havre par temps clair ce qui ne devait pas être le cas ce jour-là).

Trois positions sont communément citées. Pour les uns, elle est à neuf milles de la côte au large d'un point situé entre Saint-Jouin-Bruneval et Antifer. Pour les autres, elle repose à seize kilomètres au large de Ouis-treham. Une dernière source la situe dans l'ouest du phare de la Hève.

Combien de passagers à bord ? Là aussi les évaluations divergent. Il semblerait que huit cents personnes (environ) aient embarqué au Havre. Cette estimation vient peut-être du fait qu'un officiel ait jugé, à l'époque, que 700 personnes pouvaient prendre place à bord du cargo. Personne n'a pu ce jour-là contenir la foule qui tentait d'embarquer et pour certains, le Niobé abritait déjà trois cents ou quatre cents passagers (Israélites, Belges ?).

Cette énigme ne connaîtra jamais de réponse, des familles entières ont été décimées, si quelques décès ont bien été enregistrés dans les registres du Havre, les familles restées au Havre ne savaient pas sur quel bateau ont embarqué leurs proches disparus.

Enfin dernier point non résolu, le 12 juin 1962 le consul des Pays bas en poste au Havre demande par courrier à l'administrateur général de l'inscription Manche-Mer du Nord d'effectuer une enquête sur le naufrage du Niobé alors qu'il transportait des réfugiés israéliques et belges. Comment le consul a-t-il connaissance de cette information et surtout pourquoi ordonne-t-il celle-ci ? Là encore nous n'avons pas de réponse mais un fait reste troublant car deux mois avant cette demande un article assez sensationnel paraît dans un magazine. Selon son auteur, le navire recèlerait dans ses cales une cargaison de plusieurs milliards de francs de pierres précieuses transportée par des diamantaires d'Anvers !

Selon cet article, un scaphandrier a identifié l'épave en septembre 1961, deux plongées sur celle-ci lui ont permis d'observer que le navire repose sur un fonds de 38 mètres qu'il est coupé en deux et qu'il est incliné à 45° sur tribord, bien entendu il n'y a nulle trace du trésor. Le scaphandrier déclare "qu'il a des raisons personnelles de ne plus retourner sur l'épave et qu'un jour on

saura pourquoi." Il ajoute : " je peux donc vous dire toute la vérité là dessus... une vérité que l'on cherche à arranger pour des raisons obscures".

On n'en saura jamais plus et l'on ne sait toujours pas d'où vient cette affirmation d'un trésor englouti.

Les matelots survivants du naufrage interrogés à ce sujet sont restés muets, visiblement ils ne connaissaient rien de cette affaire.

Les plongeurs arriveront peut-être un jour à identifier une des huit cents épaves répertoriées de la baie de Seine comme celle du Niobé.

Une seule chose est néanmoins sûre, ce navire est une tombe de guerre et le repos de ceux qui y ont perdu la vie ne doit pas être troublé, nous espérons que cela sera toujours le cas.

Il faudra attendre juin 1986 pour qu'à la demande des familles soit érigée au pied de la capitainerie du sémaphore du Havre une plaque rappelant cette terrible tragédie.



Souppape de sécurité avec ses inscriptions : un autre indice pour des recherches.



Au pied du sémaphore, la plaque commémorative.



© Photo de Jean-Pierre Joncheray.

Jean-Pierre Joncheray sur "Le Prophète", la plus vieille épave de vapeur connue à ce jour.

Anne Joncheray et son fidèle "P'tit Louis".



© Photo de Jean-Pierre Joncheray.

Anne et Jean-Pierre Joncheray "désir de partager..."

Ils sont douze à peine, et ils ont de la passion d'épave pour cent...
Autour de leur table conviviale, il y aura toujours de la place et beaucoup de secrets d'épaves à dévoiler.

Car c'est cela l'esprit du GRIEME, petit groupe rassemblé par l'expérience, et aux statuts « béton » : l'envie de connaître et l'envie de partager les connaissances. Les deux composantes de ce challenge sont aussi difficiles à réaliser l'une que l'autre.

Soif de connaître : Il aura fallu, par exemple, des années pour identifier un bâtiment énigmatique comme le UJ 1433, ou digérer des tonnes d'archives pour retrouver l'histoire de quelques autres navires, tel le sous-marin Prairial, ou encore avaler des centaines, des milliers de kilomètres pour retrouver le Quevilly, ou la Combattante... Et que dire des expéditions annulées par la météo, après une préparation minutieuse, un projet en inox, et des journées de voyages incertains parcourus ! Tenaces et « accros » les p'tits gars sympas du GRIEME !
Désir de partager : À vrai dire, leurs vrais trésors, ce sont leurs archives, leurs plongées et leurs souvenirs. Alors, pourquoi les conserver, pourquoi ne pas faire savoir au plus grand nombre ce que l'on a su faire... C'est ce que ces diables de femmes et d'hommes se sont donné mission. Articles, fiches épaves, films, outil internet (informations en temps réel, site ROTOMAGUS s'il vous plaît !). Après un premier ouvrage collectif, relatant la saga des épaves du Pays de Caux, voici encore un livre complet, documenté, riche en développements inédits, un vrai bijou !

Car tout n'est pas facile pour cette équipe soudée, cohérente, pas intéressée pour un sou. Au départ, très au large le plus souvent, un tas de tôles plus ou moins identifiables, qui grincent lugubrement sous la houle dans une eau pas toujours claire, avec un courant menaçant, et une température glaciale... Il s'agit alors de repérer le détail qui mettra les plongeurs sur la voie, de mesurer, de rechercher quelques inscriptions sur une plaque... Ensuite, de retour chez soi, un très long et lent travail de recherches en archives, des lettres à envoyer, des messages électroniques, des coups de fil...

La routine, au GRIEME...

Et un jour, le rêve se réalise, et tout, ou presque tout plutôt, car une œuvre pareille n'est jamais terminée, prend forme, les pièces éparses du puzzle se rassemblent.

Et cela aboutit à ce très beau livre...

Fréjus, le 30 mai 2002

Jean Pierre Joncheray. *JPJ*



Bertrand Sciboz

“un univers un peu trouble
et froid”

Lorsque toutes les armes seront hors la loi, seuls les hors la loi seront armés, je me souviens avoir vu cette phrase facile un jour sur un magasin.

Non pas que je défende les armes, mais nous pourrions aujourd'hui transposer ce mot à notre sujet favori : les épaves.

En effet depuis quelque temps beaucoup de monde s'agite, qui pour interdire, qui pour autoriser, qui pour réglementer ou encore protéger la plongée sur les épaves, aussi la tentation serait grande de dire qu'après toutes ces nouvelles lois, seuls les hors la loi plongeront sur les épaves que l'on a préalablement interdites.

Néanmoins ce parallèle serait trop facile, en effet d'incroyables abus ont été ça et là perpétrés, pillages organisés ou occasionnels, trafic d'objets, violation de sanctuaires, etc.. rendant de plus en plus dur le travail des archéologues professionnels et amateurs, historiens ou encore passionnés d'épaves regroupés en associations comme aujourd'hui le GRIEME qui me fait l'honneur de me laisser quelques lignes dans cet ouvrage, qui demain sera une référence, j'en suis certain, sur les épaves de Manche EST.

Après la multiplication des textes divers concernant les vestiges sous-marins on ne sait qui aujourd'hui est responsable de leur protection. Évidemment les épaves de plus de cent ans ont le DRASSM, les épaves récentes les Affaires Maritimes, mais entre deux qui nous donnera l'autorisation d'aller fouiller une épave de la seconde guerre mondiale, quel organisme appréciera le travail accompli, quel musée sera légalement capable d'accepter la conservation des objets ?

Une autre loi vient d'arriver aujourd'hui, internationale cette fois, est-elle bonne, mauvaise, est elle adaptée et sera-t-elle respectée ? Seul l'avenir nous le dira.

Mais l'éternelle question demeurera encore pour longtemps :

Une cloche, une amphore ou encore une barre à roue et quelques hublots, sont-ils mieux au fond avec l'assurance de disparaître un jour rongés par les courants, ensevelis dans les ridins de sable, ou remonté par des plongeurs indécidés, que sauvés par des structures privées, publiques, ou associatives qui les mettraient en valeur dans des vitrines prévues à cet effet, perpétuant ainsi la mémoire des instants tragiques qui ont causé le naufrage, et ne l'oublions jamais, fait pour la plupart des cas, de nombreuses victimes.

Certes, nous trouverons des détracteurs, quoi qu'il arrive, et personne ne sera content, mais ces technocrates internationaux qui "fabriquent" ces lois, sont-ils des plongeurs, connaissent-ils les épaves, savent-ils qu'il y en a plus de quinze milles gisant dans les eaux européennes, ou alors nous ont ils inventé une loi supplémentaire !

Nous ne le saurons certainement jamais, aussi nous ne pouvons qu'espérer que comme toutes les lois rigides celle ci trouve des adaptations locales, qui nous permettent de continuer nos recherches, poursuivant ainsi notre passion ou notre travail.

Avant que tout cela ne finisse plongeons encore une fois ensemble dans l'univers un peu trouble et froid des épaves de la Manche Est, que le GRIEME accepte de nous faire partager à travers cet ouvrage.

Saint-Vaast-la-Hougue, le 30 mai 2002
Bertrand SCIBOZ/CERES



Patrice Strazzera

“défendre du mieux possible
la mémoire des épaves avant
qu'elles ne disparaissent
totalement”

Il était une fois des passionnés, des plongeurs, des rats de bibliothèques et des dessinateurs, enfin ! de sacrés personnages.

Ils se sont rencontrés grâce à un enchanteur, Yvon Chartier, il est pire que « Merlin » car il possède des « secrets » sur les épaves !

Tous ces talents aimaient les épaves...

Mais la mer et les années digèrent petit à petit ces témoignages de l'histoire des hommes.

Il fallait un groupe pour ne pas laisser ce patrimoine se perdre à tout jamais dans les profondeurs de la mer et de l'oubli...

Le GRIEME était né et il avait une cause : défendre du mieux possible la mémoire des épaves avant qu'elles ne disparaissent totalement !

Les âmes des épaves de la côte d'Albâtre étaient sauvées...

À présent le GRIEME est une famille qui travaille dans une extraordinaire ambiance, de passion et avec une volonté impressionnante.

Le groupe avance dans ses projets doucement et sûrement. Car ils ont compris une chose très importante : on ne gagne jamais seul !

Je leur souhaite toute la réussite dans leur quête des épaves.

Le Sommeil des Épaves salue avec respect et humilité les filles et les garçons du GRIEME.

Bon vent, bonne mer mes amis : l'aventure ne fait que commencer !

Narbonne, le 30 mai 2002

Patrice Strazzera



Photos et remerciements



© Photo de Brian Sherry.

Bertrand Sciboz pour National Geographic.

Dans les coursives du Daffodil, en attendant de découvrir avec l'œil de Patrice, nos épaves de Manche Est.



© Photo de Patrice Strazera.

Mme Taverl Jacqueline pour la photo de la hache du QUEVILLY
M. Hanevig, descendant de la famille de l'armateur du DÉODATA pour les photos de ce dernier.
M. Atain Buriot, président de l'association JUBILÉE de DIEPPE pour le BERKELEY
M. Claude Ferron pour ces photos sur les TRAINSFERRY et le VICTORIA
M. Frédéric David pour sa collection photo du FRANCE FISHER et son superbe ouvrage sur le QUEVILLY
M. Jean-Claude Gauthier pour ses clichés du SANTÉ-BONHEUR
Les ouvrages de E. GRÖNER pour l'AF 13 et l'épave de PALUEL
M. Philippe Dubas pour la photo de la cloche du COONAGH
Les Archives de la Marine à Vincennes pour le GRANVILLE et le PRAIRIAL
La maison BIELDIENST pour l'UJ 1433 et la 15 VP
M. Pierre Camus pour son coup de main sur les dessins de l'UJ 1433 et du MALACHITE
M. Gérard Delaplace pour sa documentation et ses photos sur le MALACHITE
M. Barry Masson pour la photo du TOKOMARU et toutes celles des navires du chapitre HUSSAR, BRITOMART et COONAGH
La CMB pour ces photos sur le PIRIAPOLIS et L'ALBERTVILLE
Les Archives de la Marine de Cherbourg pour le PRAIRIAL et l'AU REVOIR
M. Raymond Rebulet pour son témoignage sur le naufrage du SYRIE
M. André Bignault pour les photos du METZINGER
M. Philippe Lepoupon pour le METZINGER et le SYRIE
Les Archives de la ville du Havre pour les événements du 11 juin 1940
Mme Trehet pour ces photos des navires du 11 juin 1940
M. Philippe Valletoux et M. Jean-Claude Dubosq pour le BRUGES
M. Thierry Vincent pour le NIOBÉ (avec qui le GRIEME espère bien pouvoir lever le mystère de ce navire)
Mrs Cyril Vandeville (et l'entreprise TRASOM du Havre), Jean-Bernard Llorens, Roger Denis et Prisca Marester qui se reconnaîtront dans cet ouvrage...
Les Éditions Marines pour des renseignements et photos pris dans leurs revues
La collection du Yacht des années 1896 à 1924
Le Bureau du Comité Départemental en poste en 2000 et 2001

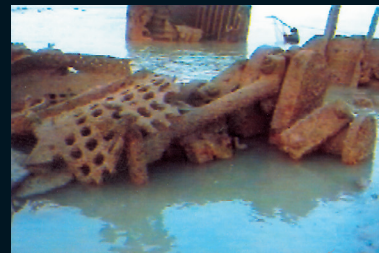
Un grand merci à Anne et Jean-Pierre Joncheray, Bertrand Sciboz et Patrice Strazera qui avec leurs mots ont bien voulu vous présenter le G.R.I.E.M.E

Et une mention plus particulière à :

Anthony Lalouelle sans qui plusieurs articles auraient été incomplets autant sur le plan photos que renseignements..., HUSSAR, BRITOMART, VICTORIA, SYRIE... ainsi qu'à Lionel Cailles qui a su nous aider à concrétiser cet ouvrage.

Et puis un grand merci à la SRT (Société René Tamarelle) sans qui cet ouvrage n'aurait peut-être pas vu le jour.

Enfin merci à Jocelyne, Annick, Sarah et Ghislaine sans oublier nos enfants pour leur patience entre les différents coups de fils (aux heures des repas), nos réunions improvisées et les mails qui ont envahis notre quotidien pendant l'élaboration de cet ouvrage. C'est promis, on recommencera...



De tout temps des naufrages se sont produits sur toutes les mers du monde. Depuis les cent dernières années, une tendance se dessine; évoquer des événements qui, en quelque sorte et à leur manière, marquent une époque ou un fait de société. Faut-il pour autant oublier l'immense majorité des naufrages et épaves moins connues ainsi que leur histoire-?

Au G.R.I.E.M.E., nous pensons que chacune d'entre elles mérite de s'y attarder.

La disparition du quatre-mâts barque QUEVILLY/DÉODATA et sa recherche en Mer du Nord en septembre-2000 sont à l'origine de la création de notre association, le Groupe de Recherche et d'Identification d'Épaves de Manche- Est.

Avec le G.R.I.E.M.E., passé et présent se rejoignent grâce aux outils du xx^e-siècle-: recherches méticuleuses dans les archives des bibliothèques et musées, mais aussi utilisation des technologies de pointe tel que D.G.P.S.* et sonar à balayage latéral** pour localiser les épaves. Enfin, Internet est devenu notre moyen de communication au quotidien, il nous permet d'élargir notre cercle de connaissances et de partager notre passion avec la communauté des internautes.

Anne et Jean-Pierre Joncheray, Bertrand Sciboz et Patrice Strazera, que vous allez retrouver dans cet ouvrage, ont bien voulu en quelques lignes vous présenter notre association. Nous les en remercions. À travers leurs propos, vous comprendrez mieux l'esprit du G.R.I.E.M.E. ainsi que le regard que nous portons sur les épaves. Vous découvrirez nos ambitions et nos inquiétudes quant à l'avenir de ces dernières qui reposent aux fonds des mers.

Peter Drucker a écrit-: « **Nous devons nous préoccuper de l'avenir parce que c'est là que nous allons passer le reste de notre vie** ».

Alors ne perdons plus ce temps qui nous est si précieux et compté-!
Évoquons le souvenir de ces « vieilles dames oubliées » qui nous font tant rêver et qui disparaîtront quoiqu'il advienne.

* D.G.P.S. – Differential Global Positionning System (Positionnement par Satellite)

** système acoustique permettant de visualiser les fonds marins.



De gauche à droite-:
Dominique Mazier,
Pascal Cannessant,
Frédéric David,
Hélène Boyenal,
Jean-Claude Lacaille,
Yvon Chartier,
François Mathieu,
Franck Pineranda,
Prisca Marester,
Michel Torché,
René Tamarelle.

ISBN
2-9511957-1-0

Prix : 25 €

