



*Le support du canon avec son volant de commande*



*La machine dans son linceul de laminaires*



*Le treuil posé sur le fond*

Il est tout aussi capable de rester des heures seul sous l'eau à grattouiller le fond, puis de remonter, heureux comme un gosse, parce qu'il a trouvé la piste d'une nouvelle épave. Bien souvent, l'indice déterminant en question n'est qu'un vieux boulon ou un fond de bouteille en verre ! Bref, quand il nous demande de l'accompagner, la plupart du temps nous le laissons partir seul et nous attendons... Mais, ce jour-là, dix minutes après son immersion, alors que, sur le zodiac, nous terminions notre repas, un énorme cri retentit. « Tiens ! pensons-nous, Ben a encore trouvé un bout de ferraille... » Pour autant, il a vraiment l'air excité. Que dit-il ? « Chaudières ! Machine ! Ferraille ! Épave ! » C'est un peu décousu, mais nous avons compris l'essentiel. En moins de cinq minutes, toute l'équipe est à l'eau. Tant pis pour la « sécu surface », personne ne veut rater ça !

L'épave que Ben a pris soin de marquer avec son parachute s'offre à nous dès les premiers instants de la descente. Deux chaudières, une machine. Nous sommes au cœur du site. Derrière la machine se trouvent les paliers, et de là part l'arbre d'hélice. Ce dernier disparaît progressivement dans le sable, pour laisser la place à l'hélice, dont seule une pale dépasse du sol. L'hélice est encore encastrée dans l'étambot et le safran défie le temps. Un peu à l'écart du site, se trouvent deux canons parfaitement visibles entre les rochers et les laminaires. Un treuil et d'autres éléments ont été écartés du site par la houle omniprésente sur le plateau rocheux. Devant les chaudières, d'autres éléments apparaissent sur un fond de galets, avant de laisser la place à d'énormes rochers.

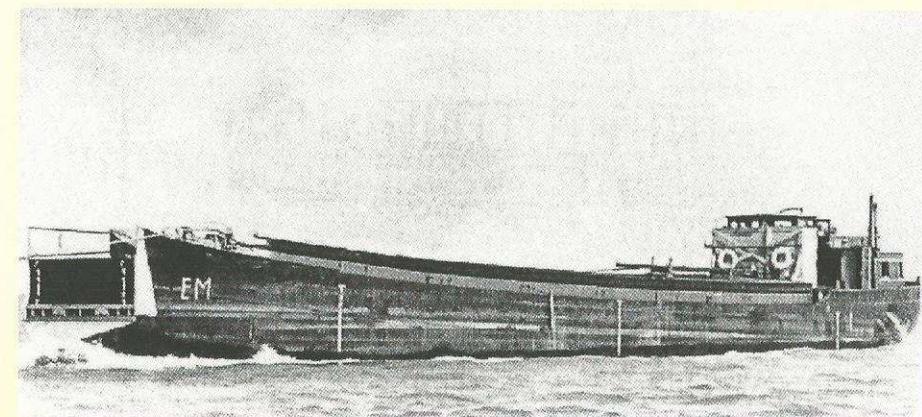
En analysant l'épave, on peut penser que la proue est manquante. Cette dernière repose certainement non loin du site principal et reste encore à découvrir. L'exploration vers le nord-ouest du site doit être riche en découvertes fortuites, la houle repoussant peu à peu tous les objets dans cette direction.

1944 ?

## **la péniche des Quatre Pompes**

**L'UN DES DERNIERS TÉMOINS DE L'OPÉRATION SEELÖWE**

Elle gît au milieu du mouillage des Quatre Pompes, près de la rade-abri du port de Brest. Cette ancienne péniche avait été transformée par les Allemands dans le but d'envahir l'Angleterre.

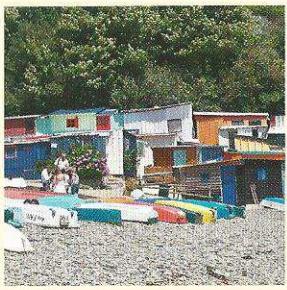


Type : péniche fluviale  
Nationalité : allemande  
Profondeur moyenne : 10 m

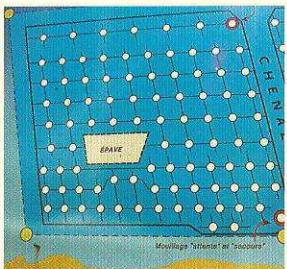
Rade de Brest  
48°21.813 N / 04°31.795 O  
(WGS 84)

**AU DÉBUT DE L'AVENTURE**

Tout a commencé par une simple recherche sur internet. Nous voulions trouver un site accessible de la côte pour occuper nos longues journées d'hiver. Après quelques clics, nous avons découvert une page décrivant l'épave d'un chaland chargé de carrelage dans le port de Brest. La position était approximative. Nous avons aussitôt téléphoné aux amis



Les pittoresques cabanes de pêcheurs



Plan de mouillage visible sur le parking



L'hélice a disparu

qui plongent régulièrement dans la rade de Brest car, ne connaissant pas cette zone, les descriptions du site nous paraissaient assez floues. C'est ainsi que, par une belle matinée de décembre 2009, nous avons décidé de nous rendre sur le petit port des Quatre Pompes afin de localiser cette épave.

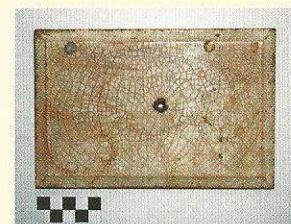
### PREMIÈRES PLONGÉES. LE RÉCIT

Arrivés sur le parking, une surprise nous attend : un panneau représentant le plan du mouillage signale très clairement la position de l'épave ! Malheureusement, en bas de ce plan, une liste d'informations nous apprend que la plongée est interdite par arrêté préfectoral. Nous nous tournons vers quelques pêcheurs réunis dans les nombreuses cabanes aux couleurs chatoyantes, faites de bric et de broc, qui créent une ambiance incomparable dans cette partie de la rade. Le contact est chaleureux, et les pêcheurs nous indiquent que l'épave est régulièrement visitée, et qu'à partir du moment où nous sommes signalés par une bouée de plongée, cela ne pose aucun problème. C'est donc pleins d'espoir que nous enfilons nos combinaisons. La marée est basse. En conséquence, il faut marcher une centaine de mètres sur de gros galets recouverts d'algues vertes extrêmement glissantes. Enfiler les palmes dans le fort ressac n'est pas chose aisée non plus, mais, après quelques contorsions assez comiques, nous commençons à palmer. Au milieu du mouillage se trouve une zone exempte de bouée de mouillage : c'est là que repose l'épave.

La poupe est la partie la mieux conservée, avec sa coque arrondie posée bien à plat sur le fond de sable et ses restes de superstructures formant une sorte de cage ouverte sur l'avant, remontant d'environ quatre mètres. La coque présente sur l'arrière une belle courbure qui surplombe un petit carter d'hélice. Cette dernière a disparu, il n'en reste plus que le moyeu. De la même façon, la mèche de safran est visible,

alors que le gouvernail brille par son absence. Les restes de pont présentent un bastingage presque entier et portent un treuil de chaque côté. Facilement pénétrable, la coque renferme le moteur, apparemment un diesel quatre cylindres, parmi un bric-à-brac de débris difficilement identifiables, avec un gros tube de vingt à trente centimètres de diamètre dressé presque verticalement sur tribord et qui rejoint les superstructures. Ces dernières s'arrêtent de façon nette, et la coque tend à s'affaisser et à disparaître dans le fond sablo-vaseux. Sur tribord, le bastingage a basculé et s'enfonce peu à peu dans le sédiment. En avançant, on trouve des carreaux de faïence partout, dont le plus grand nombre est percé d'un trou « artisanal » en plein milieu.

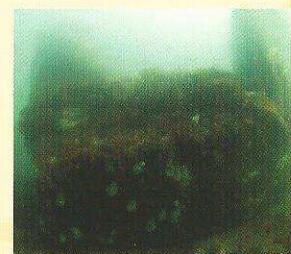
Au centre approximatif de l'épave, sur bâbord, on distingue une poutre bifide d'un mètre cinquante de haut cernée sur tribord par une petite ouverture de claire-voie placée devant un beau taquet, et sur bâbord par une claire-voie intacte et son taquet. En progressant encore, on arrive sur une zone couverte de laminaires où se cache un petit treuil sur tribord. Puis la structure générale de l'épave reprend du volume, comme si la péniche avait été cassée en son milieu lors du naufrage : les pans de coque effondrés se redressent de façon quasi symétrique, les parties les plus hautes de la coque formant un passage étroit d'un mètre. Puis les pans de coque se redressent et deviennent complètement verticaux sur la proue, avec un large passage au centre du navire. On trouve des bittes d'amarrage un peu partout et, au centre, un curieux objet ressemblant à une bouée, avec deux cônes opposés et accolés par leurs bases, avec un anneau à l'une des extrémités. On parvient enfin à la proue, qui remonte de trois mètres et qui présente certaines particularités, notamment un petit rostre dans la partie basse. La proue est surmontée d'une ouverture d'environ trois mètres de large, occupée intégralement par des membrures rapprochées et parallèles à la coque, ce qui fait penser à une porte type « barge de débar-



On trouve beaucoup de carreaux de faïence de ce type sur l'épave



Marquage visible à l'arrière des carreaux



La proue très originale



Dessin de l'épave des Quatre Pompes

quement ». Mais aucune charnière n'est visible, et la partie la plus éloignée de la proue (quatre mètres) est soudée à la base sur le fond de la coque du navire... La coque est presque intacte de chaque côté de l'ouverture, et ne présente pas d'écubier, seule une paire de bittes d'amarrage reste en poste de chaque côté de l'épave... Malgré la faible profondeur d'une quinzaine de mètres au maximum, l'épave est très riche en faune et en flore : vieilles, lieux, congres, targueurs, homards, araignées, tourteaux, seiches, alcyons, spirographes, corynactis, clavelines...

#### QUELLE EST CETTE ÉPAVE? L'ENQUÊTE

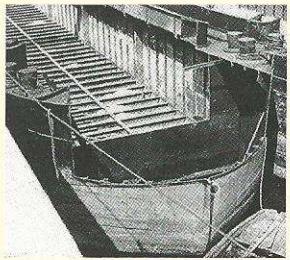
À la suite de cette plongée, nous savions que nous étions en présence d'un navire original. Rien à voir avec les cargos, chalutiers et autres épaves militaires que nous visitions régulièrement sur les côtes bretonnes. Nous avons pratiqué de nombreuses autres plongées sur l'épave de façon à mieux l'appréhender. Puis, après l'avoir photographiée, mesurée et dessinée, commencèrent les recherches. Nous savions que nous étions en présence d'un navire de 38,50 mètres, mû par un moteur Diesel. L'architecture du navire semblait placer la timonerie sur la poupe, alors que le reste du bâtiment ne paraissait constitué que d'une unique cale. Ces éléments, associés à la poupe arrondie et au carter d'hélice, nous firent immédiatement pencher pour une péniche fluviale de type « Freycinet ». Ce type de péniche est un classique. En effet, c'est en 1879 que Charles Louis de Saulces de Freycinet, alors ministre des travaux publics, fait adopter une loi de normalisation de la taille des écluses sur les canaux français. Cette loi prévoyait des écluses de 40 mètres de longueur pour 5 mètres de largeur. Par la suite, les péniches qui furent construites adoptèrent le « gabarit Freycinet », soit une longueur de 34,5 mètres.

L'affaire était entendue. Mais la proue si particulière, qui n'était pas sans rappeler les barges de débarquement allié utilisées en nombre lors du débarquement en Normandie, nous laissait toujours dubitatifs. Par le biais d'internet, nous avons recherché tous les types de barge de débarquement utilisés de 1920 à 1960. Mais aucun ne semblait correspondre à notre belle inconnue. Jusqu'au jour où nous avons découvert la couverture d'un livre allemand traitant de l'opération Seelöwe...

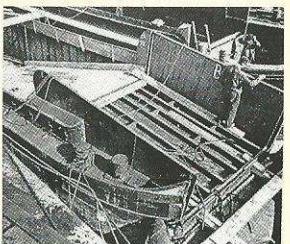
#### L'OPÉRATION SEELÖWE

En juin 1940, après avoir signé l'armistice avec la France, le Troisième Reich, fort de ses succès rapides, décide d'envahir la Grande-Bretagne. L'objectif est d'assurer ainsi son hégémonie européenne et d'éviter un conflit de longue durée, qui serait difficilement soutenable pour l'industrie lourde nazie. L'opération Seelöwe — c'est son nom — prévoit un débarquement maritime de quarante divisions, soit 700 000 hommes, en trois phases et en cinq endroits de la côte sud de l'Angleterre. Les opérations doivent se dérouler à partir des ports hollandais de Rotterdam, Hoek van Holland, ainsi que des ports belges d'Anvers, Ostende et Vlissingen. Sur les côtes françaises, ce sont les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne et du Havre qui ont été retenus. Ce plan, prévu pour septembre 1940, doit également recevoir un important soutien aérien de la Luftwaffe. Mais ce projet très ambitieux, voire trop ambitieux selon certains historiens, est rapidement révisé en juillet puis en août. Finalement, c'est un projet plus réaliste qui est adopté, avec une force de treize divisions (les 16<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> armées représentant 260 000 hommes) en deux phases et quatre endroits...

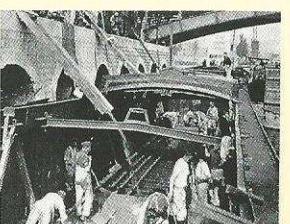
Les préparatifs démarrent aussitôt, et une véritable armada est réquisitionnée pour assurer le transport des véhicules, des troupes et de leur matériel : 164 cargos (steamers et motorships de 317 à 10 155 tonneaux !), environ 300 caboteurs de 100 à 200 tonneaux, 1 800 chalutiers et remorqueurs, 2 400 péniches, cars et trains ferries, radeaux, pontons, dinghies, chars amphibies... Une armada ne présentant pas la moindre uniformité, que le Génie allemand doit néanmoins modifier et armer pour le débarquement : tout doit être prêt pour la fin août ! Devant les difficultés logistiques, les mésententes entre la Wehrmacht, la Kriegsmarine et la Luftwaffe, sans oublier le tournant décisif de la bataille d'Angleterre, en septembre 1940, qui fait perdre la maîtrise du ciel britannique aux Allemands, l'opération est reportée en octobre 1940, puis suspendue jusqu'à nouvel ordre. Mais elle ne sera jamais réellement annulée, comme si Hitler voulait plus utiliser Seelöwe comme une menace



Péniche dont la proue  
a été coupée



La proue renforcée, avec sa  
rampe extérieure



Renforcement de la coque,  
par ajout de béton

« permanente » sur l'Angleterre que comme une véritable opération d'invasion... Quoi qu'il en soit, les navires destinés à Seelöwe ont subi les modifications nécessaires au débarquement. Et quand le projet sera gelé, les différentes unités de cette « armada » seront réattribuées sur les côtes européennes, prêtes à être reconstituées si nécessaire.

Nous allons nous intéresser plus particulièrement aux transformations réalisées sur les péniches réquisitionnées par les nazis, partout en Europe, dans le cadre de cette opération. Sur 2 400 péniches, 860 étaient allemandes, 1 200 venaient de Hollande et de Belgique. En France, ce furent 350 péniches qui furent réquisitionnées, principalement des bâtiments naviguant sur la Seine et ses affluents. Parmi celles-ci, seulement 800 étaient motorisées lors de leur confiscation par les Allemands. Les dimensions de l'épave décrite correspondent à l'une des 982 péniches de type « Campinois » (ou « Kempenaar » en flamand ou « Kampine » en allemand) réquisitionnées par la Kriegsmarine. Les Allemands requalifièrent ce type de navire : A2. Avant le conflit, ils étaient principalement destinés aux canaux belges. Longs de 50 mètres pour 6,60 mètres de large et 2,5 mètres de creux, ils avaient une capacité de transport d'environ 620 tonnes de fret et pouvaient être propulsés par un petit moteur diesel.

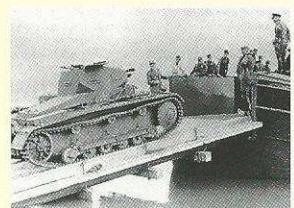
Les principales modifications effectuées par le Génie allemand consistaient à couper partiellement la proue de chaque péniche de manière à y adapter une rampe de débarquement, en ne laissant qu'un court rostre dans la partie basse de la coque, pour des raisons évidentes d'étanchéité. La rampe de débarquement était maintenue par des poutrelles métalliques soudées horizontalement en arrière de ce rostre (c'est la raison pour laquelle les mariniers français les appellèrent les « nez coupés »). Cette rampe pouvait être manipulée par de simples cordages, bloqués grâce à des bittes d'amarrage placées de chaque côté de la coque. Dans

certains cas, la cale de la péniche pouvait être renforcée par une couche de béton, mais était le plus souvent aménagée de manière spartiate par un simple plancher en bois. Aucune autre modification n'était apportée aux navires, si ce n'est qu'ils pouvaient être pourvus d'armes antiaériennes ou de soutien pour le débarquement — la plupart du temps, des armes aussi disparates que les bateaux qu'ils équipaient... Inutile de dire que les qualités nautiques de ces péniches devaient être assez catastrophiques et la protection offerte aux passagers plus que précaire !

Après le report de Seelöwe, ces péniches, on l'a dit, furent réparties comme navires à tout faire dans les ports tenus par les Allemands. D'après les recherches effectuées, notamment dans les livres d'Erich Groener, vingt péniches transformées ont été utilisées à Brest. Treize d'entre elles servirent à l'organisation Todt qui s'occupait de la construction des défenses du mur de l'Atlantique. Les sept autres furent utilisées comme « navires brouillards », ou Nebelprahm. Ce type de bâtiment était réparti autour des points stratégiques et pouvait produire de façon aussi rapide qu'efficace un brouillard artificiel. Ce brouillard, souvent évoqué dans les rapports du Bomber command, était d'un réel intérêt pour la défense allemande, puisqu'il masquait les cibles. Or, à l'époque, les bombardements se faisaient à la vue de l'objectif. Le brouil-

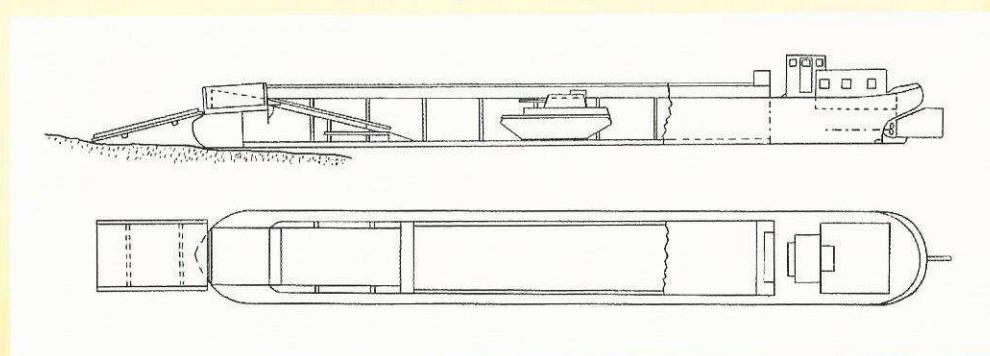


Mise en place de la rampe



Des blindés pouvaient être  
embarqués

Plan d'une péniche transformée





Un plongeur s'active  
durant les fouilles



La barre à roue apparaît



Claire-voie située  
côté bâbord

lard était produit par la combustion de la chloridrine sulfurée. Cette combustion pouvant endommager les structures métalliques de la coque, certains navires virent leur cale recouverte de céramique, afin de limiter les effets d'usure. La présence des carreaux de faïence trouvés en nombre conséquent sur l'épave, avec un trou en leur centre, pourrait attester de ce fait. Dans un des carreaux que nous avons pu observer se trouvaient encore les restes d'une vis avec une rondelle. C'est de cette manière que les carreaux de céramique étaient fixés à la coque. Notre travail a également permis de prouver que cette péniche avait une seconde mission, celle de servir de navire support à un ballon captif. Ces ballons en toile goudronnée étaient gonflés à l'hydrogène, ils avaient une forme de cigare avec des ailerons sur l'arrière leur permettant de diriger l'avant face au vent. Ils étaient généralement utilisés sur les navires de surface pour la détection des sous-marins ou des mines. Mais, dans le cas présent, ce ballon servait de protection à la base de sous-marins toute proche. Il empêchait les avions alliés de tenter une attaque en rase-mottes, car ceux-ci risquaient de se prendre dans les élingues du ballon, dont l'hydrogène ne demandait qu'à exploser. Un système de treuil permettait de le monter ou de le descendre. C'est ce système de treuil, ainsi que les bouteilles d'hydrogène, que vous pouvez apercevoir côté bâbord de l'épave, à proximité d'une claire-voie. Sur de nombreuses photographies aériennes prises par les caméras embarquées des bombardiers alliés, on remarque la présence de notre péniche.

D'après nos sources, sur les vingt péniches présentes à Brest, seules quatre ont été coulées dans la rade. Deux de ces péniches ont été renflouées. Ce qui nous laisse deux « nez coupés » qui pourraient correspondre à notre épave, il s'agit des :

- B39Pmot ex-Einigkeit (B correspond à Boulogne, port d'attache de la péniche pour l'opération Seelöwe, 39 à un numéro d'identification,

*Pmot* au type de navire, ici une péniche motorisée) : appartenant à W. Schröder, de Stettin (Pologne), elle a été affectée en mai 1942 à la 18. Landungsflottille, puis à la défense de Brest comme « Nebelprahm ». Elle a été détruite le 16 avril 1943 dans des circonstances inconnues. Toutefois une mission de bombardement était menée à cette date par dix-neuf B24 Liberator du 93<sup>e</sup> BG sur la base d'U-Boote de Brest.

- H38PM ex-Antares (H pour Le Havre, PM est identique à *Pmot*) : cette péniche était la propriété d'Eisingham de Saint-Maurice, et a été, elle aussi, utilisée comme « Nebelprahm » à Brest au sein de la 12. Landungsflottille. Elle disparut le 4 mai 1943 lors d'un bombardement aérien.

Une fouille a été réalisée en 2009 par l'ASEB. Une cartographie précise de l'arrière de l'épave a été réalisée, et de nombreux éléments mobiliers ont été remontés dans l'espoir de trouver une piste déterminante pour le travail d'identification de l'épave. Mais, à ce jour, aucun élément n'a permis d'avancer dans ce sens. D'autant qu'il y a eu probablement d'autres péniches modifiées coulées à Brest, mais dont l'historique n'est pas tracé dans les archives consultées.

La plongée historique réclame de la patience...

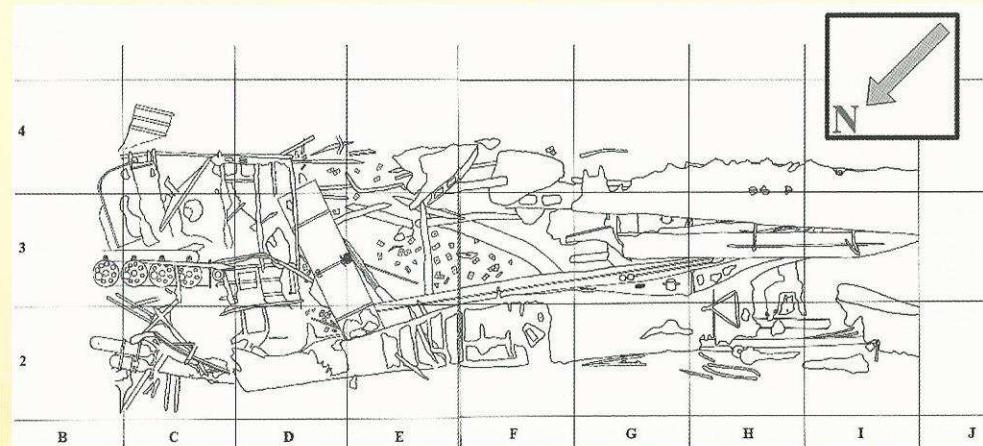


Boîtier électrique découvert  
lors des fouilles



Carreaux de faïence  
sur l'épave

Plan de l'arrière du site réalisé à la suite des fouilles de 2009

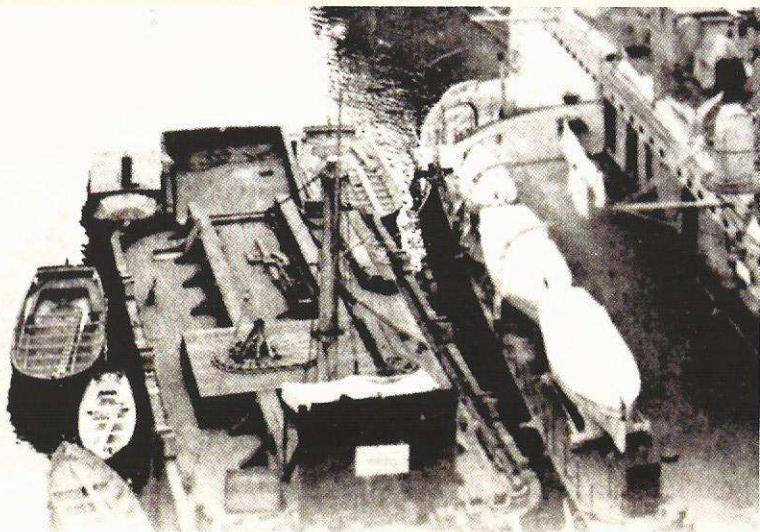


3 septembre 1944

# le chaland du Dellec

## UNE BARGE LANCE-TORPILLES POUR DÉFENDRE LE GOULET DE BREST

Au lendemain du second conflit mondial, des centaines d'épaves jonchent la rade de Brest. Nombre d'entre elles ont été renflouées, mais certaines sommeillent encore dans les profondeurs.



La barge 356 dans le port de Brest

Coll. Benjamin Pepy

Type : barge non motorisée  
Nationalité : française  
Profondeur moyenne : 10 m

Rade de Brest  
48° 21' 206 N / 04° 33' 720 O  
(WGS 84)

### UNE ARME DÉFENSIVE

En 1940, lorsque l'armée allemande se rapproche de Brest, les Alliés n'ont d'autre choix que d'évacuer le port à bord d'une armada de navires hétéroclites. Ils laissent le port de Brest pratiquement vide. Les seuls navires

restants sont sabordés, afin de rendre plus difficile l'installation des envahisseurs.

Lorsque les Allemands entrent dans Brest, ils trouvent les installations du port complètement détruites. Il faut pourtant se préparer à le défendre. Ainsi, la moindre barge, le moindre navire est rapidement armé pour défendre la place. Puis, très vite, les fameux *blockhaus* se mettent à pousser de part et d'autre du goulet. C'est ainsi que les Allemands récupèrent le chaland numéro 356 du service du port de commerce de Brest. Avant la guerre, la barge non motorisée était tirée près des navires pour en assurer l'entretien et, parfois, aider à leur déchargement. Sans attendre, les Allemands arment la vieille barge de quatre tubes lance-torpilles directionnels, d'un canon et d'une mitrailleuse légère. Cette dernière, contrairement aux deux armes précédentes, est dirigée vers la côte, afin de prévenir une attaque terrestre. Ce chaland est positionné dans l'anse du Dellec à l'aide de grosses chaînes reliées à des corps-morts.

À l'été 1944, à la suite du débarquement en Normandie, les Alliés lancent une grande offensive pour libérer l'Ouest de la France. Des chasseurs alliés s'aventurent même dans le goulet de Brest. Le 3 septembre, un grand raid est lancé par la 8<sup>e</sup> Air Force sur la pointe bretonne. Quelque 393 appareils bombardiers B-17, quinze chasseurs P-51 et quarante-neuf P-38 partent à l'assaut de la pointe du Finistère. Le bombardement débute à 9 h 36 et se termine à 10 h 58. Durant ce raid aérien, les avions larguent 2683 bombes de 500 livres, 4 771 de 100 livres et 999 bombes à fragmentation de 260 livres, ce qui représente donc 943 tonnes de bombes qui s'échappent des soutes des bombardiers américains.

Les premières positions attaquées se situent dans les communes de Telgruc, de Penquer et Le Caon. Ces localités sont réputées pour être défendues par l'armée allemande. L'attaque commence de façon dramatique pour les Alliés, puisqu'une méprise des pilotes américains provoque de grosses pertes dans leurs rangs. Soixante GI américains, vingt-cinq



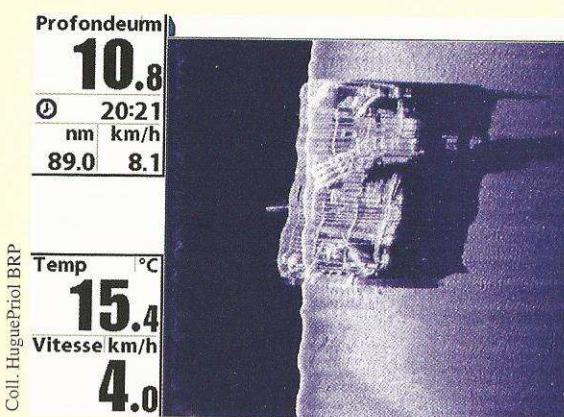
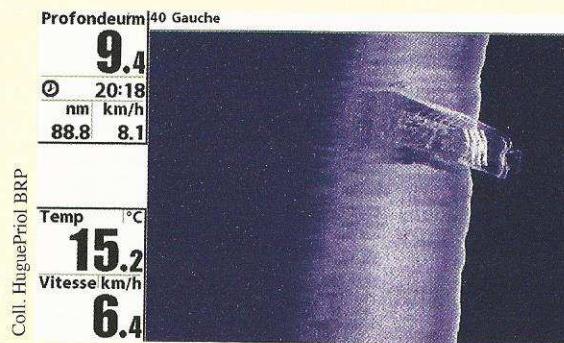
Tubes lance-torpilles montés sur un navire de surface



Un P-51 de l'United States Air Force



Le fameux P-38



Images de l'épave au sondeur 3D



Coll. Armand Jesequel

Plaque d'identification de l'un des tubes lance-torpilles



Une échelle dans l'épave

Reste aux soldats allemands à rejoindre la côte située à quelques mètres de là, les oreilles encore bourdonnantes du souffle des explosions proches. Au loin, on entend encore les bombes qui s'abattent sur le fort de Camaret et la batterie côtière de Morgat.

### UNE PLONGÉE ORIGINALE

Dans l'anse du Dellec, par dix mètres de fond, l'on peut découvrir l'épave originale de cette barge non motorisée équipée de tubes lance-torpilles. La coque est très bien conservée, longue d'une trentaine de mètres et large d'une dizaine, la proue est légèrement arrondie, tandis que la poupe, complètement droite, présente une belle brèche dans l'angle bâbord. Les pans de coque latéraux sont percés de hublots. Le pont, qui devait être en bois, a disparu, mais les poutres métalliques qui le supportaient subsistent. Le bastingage est toujours en place. Sur le haut de l'épave, l'élément caractéristique est le système de lancement des torpilles, constitué de quatre tubes solidaires orientés vers bâbord. Le système de crémaillère, permettant la rotation des tubes, est

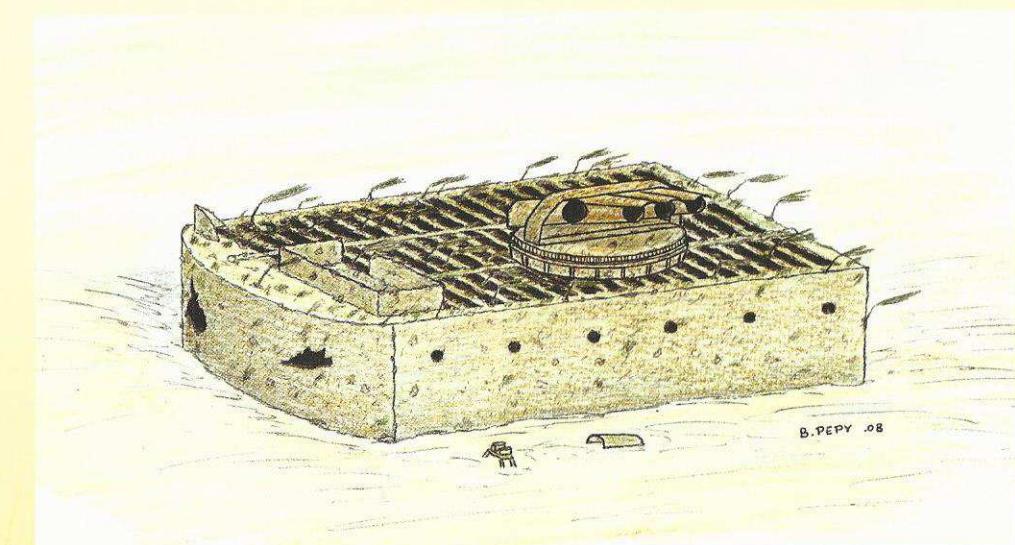


L'intérieur de la barge



La vie colonise l'épave

Dessin de l'épave du chaland du Dellec



B. PEPY .08

Français des Forces françaises libres, ainsi que vingt civils sont tués lors du bombardement des deux communes.

À 9 h 42, c'est l'un des bunkers de la commune de Kerguello qui est pris pour cible. À 10 h 03, Lanvéoc-Poulmic est touchée par les bombes. Quelques dizaines de minutes plus tard, le pont de Kerloc'h et un bunker voisin disparaissent sous les explosions. À 10 h 18, la position ennemie située à Kerinel est détruite. Des bombes tombent à proximité et coulent quelques petits bateaux mouillés sous la batterie côtière.

Dans les minutes qui suivent, les positions défensives de Pont-Scorff et de Trégoudan sont prises pour cible. Ce n'est qu'à 10 h 22 que des chasseurs bombardiers s'aventurent dans la rade de Brest, au niveau de la pointe des Espagnols, pour s'attaquer à la batterie côtière lourde, ainsi qu'à une batterie de lance-torpilles montée sur une barge. Si les deux postes ennemis n'ont pas été touchés directement, les nombreuses bombes tombées à la mer déstabilisent la barge qui sombre aussitôt dans les eaux de la rade de Brest.

particulièrement bien conservé et de taille impressionnante. L'un des tubes externes est cassé à son extrémité. Le morceau manquant se trouve trois mètres plus bas, posé sur le sable clair qui illumine le site. Le jour où toute cette installation passera à travers le pont, cela fera des dégâts... Sur l'avant, une cuve rectangulaire d'un mètre de hauteur est posée sur le pont et occupe une bonne partie de la largeur de la coque : il s'agit certainement des restes d'un poste de tir, puisque cette barge était équipée d'un canon antiaérien.

La visite de l'intérieur fait réellement toute l'originalité de l'épave. En passant entre les membrures du pont, et en contrôlant votre stabilité, vous pouvez admirer sur l'arrière les restes d'un compresseur Junkers équipé d'une pompe, ainsi qu'une grande cuve rectangulaire, certainement tombée du pont et plantée de travers dans le sable. Une échelle mène à une clairevoie intacte sur le pont. Au centre de l'épave, du sable, beaucoup de débris et une belle bonbonne d'air éventrée. Sur l'avant, on reconnaît des restes de câbles, une radio et une autre échelle couverte de corynactis du plus bel effet.

Attention au courant : inexistant à l'intérieur de l'épave, il est redoutable sur le pont. Malgré la faible profondeur, la barge est colonisée par des anémones perle, des vieilles, des seiches et par des laminaires omniprésentes sur le pont.



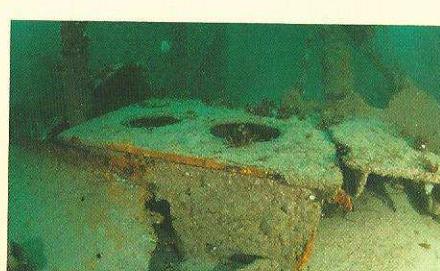
*Le compresseur Junkers*



*Vérin d'orientation du lance-torpilles*



*Un plongeur inspectant un tube lance-torpilles*



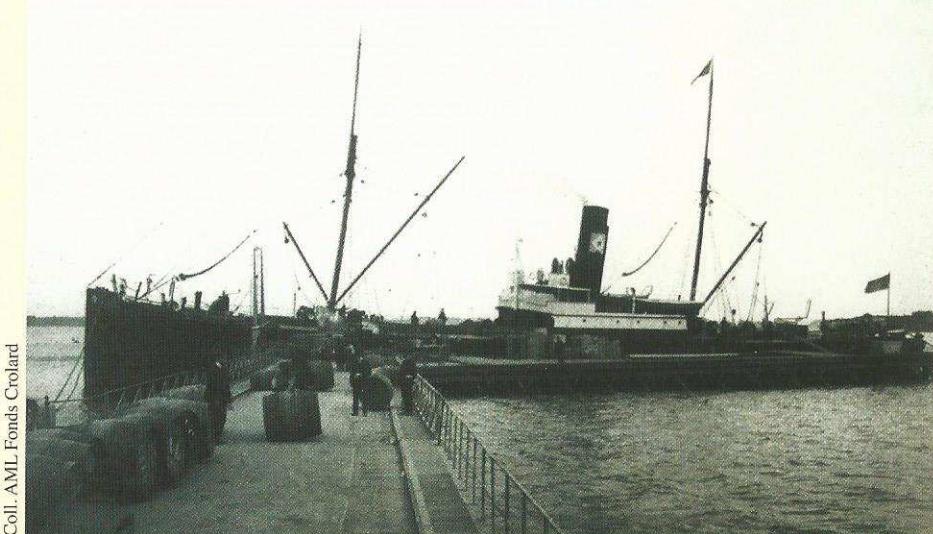
*Les restes du fourneau témoignant de la vie à bord*

*15 septembre 1883*

## *le Ville de Cambrai*

**LA BRUME FAIT UNE VICTIME DE PLUS  
À LA POINTE DE PENMARC'H**

À l'image de sa découverte, l'épave du *Ville de Cambrai* ne s'offre que très rarement à la vue des plongeurs.



Coll. AML Fonds Crolard

*Le Ville de Lille, sister-ship du Ville de Cambrai*

Type : vapeur  
Nationalité : française  
Profondeur moyenne : 43 m

Bouée de Basse Gouach  
47° 48' 583 N / 04° 24' 218 O  
(WGS 84)

### **LA PERTE D'UN FLEURON DE LA COMPAGNIE**

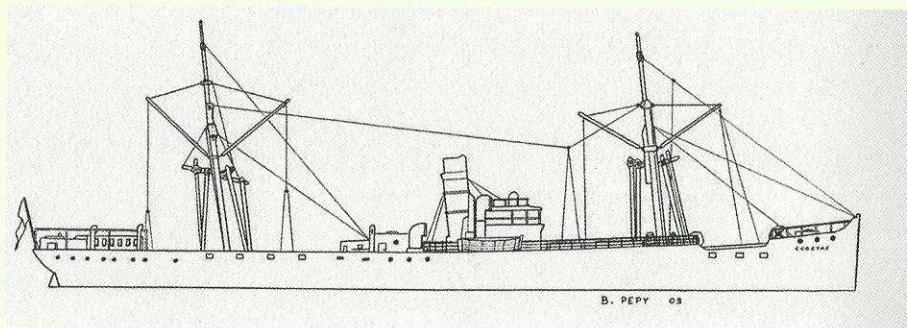
Lancé en 1876 par le chantier Cockerill John S.A. de Hoboken en Allemagne, pour le compte de la Compagnie des bateaux à vapeur et à hélice du nord de Dunkerque, le vapeur *Ville de Cambrai* mesure 68,8 mètres de long pour 8,80 mètres de large, avec un creux de 6,63 mètres, portant en

2 novembre 1918

# le Cobetas

## LES DÉBUTS DE LA JURISPRUDENCE EN DROIT MARITIME

Au cours d'une tempête, le *Cobetas*, navire espagnol, est abordé par le vapeur anglais *Reresby* à Brest, dans les eaux territoriales françaises. Douze marins vont y laisser leur vie...



Type : vapeur

Nationalité : espagnole

Profondeur moyenne : 20 à 22 m

Rade de Brest

48°20.656 N / 04°31.192 O  
(WGS 84)

### INCIDENT DIPLOMATIQUE EN RADE DE BREST

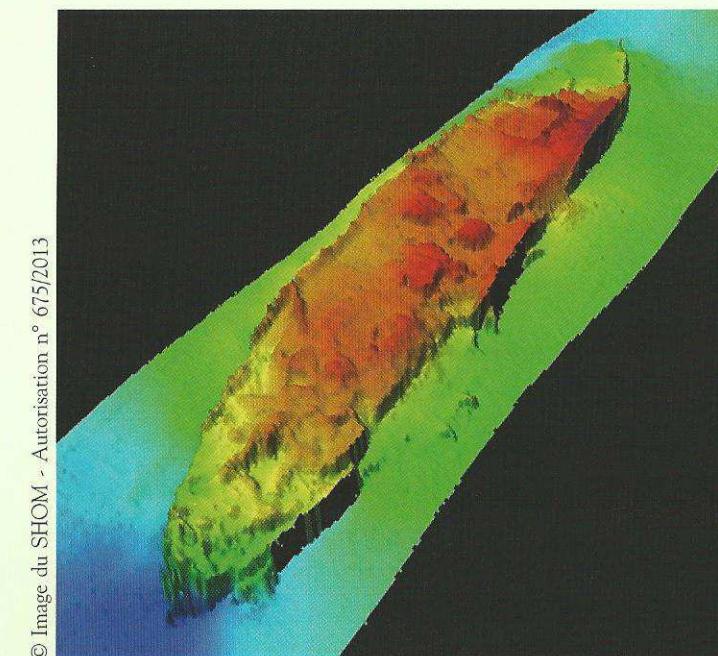
Le *Cobetas* (parfois appelé *Gobetas* par les plongeurs locaux) est un vapeur construit en 1890 par Russel & Co de Greenock sous le nom de *Strathesk* pour William Russel & Son. Large de 12,8 mètres, il mesure environ 90 mètres de long et jauge 2 271 tonneaux. Il est vendu en 1899 à la Compania Naviera Vascongada de Bilbao. Le 2 novembre 1918, lors d'un voyage entre Bilbao et Cardiff, le *Cobetas*, chargé de 3 600 tonnes de minerai de fer, fait relâche dans le port de Brest pour éviter la tempête terrible qui souffle sur la pointe de Bretagne. Et dans la rade, tandis qu'il navigue de conserve avec le vapeur anglais S.S. *Reresby*, il est abordé par celui-ci à la hauteur de la Cormorandière. Selon le capitaine anglais, l'abordage serait dû aux fortes rafales de vent. Chose sûre, le *Cobetas*, alourdi par sa cargaison, coule aussitôt. Sur les vingt-cinq hommes qui composent l'équipage,

seuls treize marins, dont le capitaine Don Tiburcio Bilbao, seront sauvés.

Au moment de déterminer le responsable, ce naufrage sera à l'origine d'un conflit entre les deux armateurs, l'abordage ayant mis en cause deux navires de nationalités différentes dans les eaux territoriales françaises... Un cas qui fera longtemps jurisprudence chez nos amis anglo-saxons.

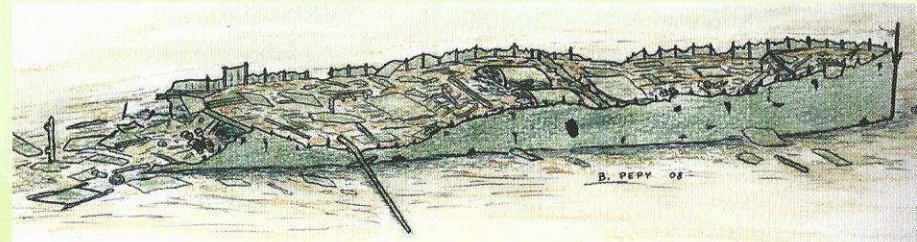
### UNE PLONGÉE CHRONOMÉTRÉE

En ce matin du mois d'août, le rendez-vous est fixé de bonne heure pour aller explorer l'épave du *Cobetas*, située dans le goulet de Brest. Il



© Image du SHOM - Autorisation n° 675/2013  
Représentation en trois dimensions de l'épave du Cobetas

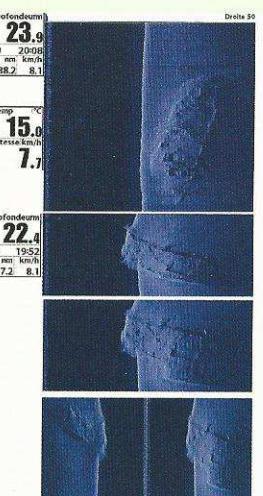
L'épave est encore bien en forme



### Le naufrage du "Cebatos"

*Nous avons dit, hier, comment, par suite de la tempête, le vapeur espagnol "Cebatos" avait heurté, dans le golfe, un autre bâti-ment. Cet épisode nous a fait faire une vingtaine d'hommes d'équipage, douze pé-rirent, cinq avaient été relâchés à la côte. Hier matin, un marin porteur, Hervé Om-nes, patron de la "Armand-Méte", de Loper-roux, a été tué en tentant de dégager le radare d'un des mats de "Cobetas", mort en-core dans sa tentative de sauvage- lise active sautée, de M. Langlois, com-missaire de police de permanence, a permis*

Article paru dans L'Ouest-Eclair du 9 novembre 1918



Hugues Priol. BRP/Scyllias

Images réalisées avec un sondeur 3D



Un treuil effondré sur la poupe

est absolument impératif d'y plonger à l'étalement, par très faible coefficient de marée. La zone est relativement bien abritée des vents d'ouest.

La route qui mène au mouillage de la Maison Blanche serpente au milieu des terrains militaires. De hauts murs de briques surmontés de fils barbelés électrifiés plantent le décor et donnent l'ambiance. Nous surplombons l'ancienne base d'U-Boote. La construction est impressionnante. Juste en face s'étend la rade abri : il s'agit d'une immense digue dont le rôle est de protéger l'arsenal des intempéries et des attaques ennemis en temps de guerre. Dans cette rade se trouve un rassemblement de navires pour le moins éclectique : entre les frégates et autres vedettes militaires se trouvent un vieux pétrolier qui présente une sérieuse gîte et le *Clemenceau*, fameux porte-avions qui fit couler tant d'encre...

Devant le port de la Maison Blanche, l'équipe nous attend déjà. Les blocs grés sont alignés le long de la cale ; les camarades ont enfilé leur tenue de néoprène. Il ne reste plus qu'à mettre le bateau à l'eau, ce qui ne prend pas plus de cinq minutes. Il faut dire que nous avons l'habitude de plonger ensemble. L'organisation est bien rodée. Chacun sait ce qu'il doit faire.

Le GPS est calé sur la position 48°20.656 nord et 04°31.192 ouest. Le trajet est court, à peine dix minutes. L'épave est rapidement repérée au sondeur. Un écho caractéristique puisque l'épave remonte de plus de cinq mètres du fond au niveau de la proue. Le mouillage est mis en place, et un petit flotteur relié par un bout à la bouée principale nous indique que le courant est encore très puissant. Nous avons près d'une heure d'avance sur l'étalement de marée. Nous patientons, tranquillement bercés par la douce ondulation des flots. Tout juste le temps de raconter à nos camarades l'histoire du *Cobetas* que nous avons pu faire ressortir des archives...

Cette fois, le bout du flotteur ne semble plus aussi tendu. La première palanquée se met à l'eau. Nous avons limité le temps de plongée à trente minutes pour que la deuxième palanquée puisse également profiter de la plongée sans trop de courant.

L'épave est posée bien droite par une vingtaine de mètres sur le fond de vase et de sable coquillier. Le mouillage est tombé juste à côté de la proue. Celle-ci est encore en forme et remonte de près de cinq mètres du fond. La lame d'étrave se détache en contre-jour ; la visibilité est splendide comme souvent sur ce site. Après avoir réajusté notre équipement, nous remontons la muraille d'acier que représente la coque pour nous retrouver sur le pont. C'est toujours une sensation incroyable que de visiter une épave de cette époque encore bien conservée. Sur l'avant, on retrouve, parmi les nombreux débris concrétionnés, des bittes d'amarrage. Bien que nous n'en ayons pas encore trouvé la preuve dans les archives, l'épave semble avoir été arasée au niveau du pont. En continuant vers l'arrière, c'est un véritable champ de tôles et de poutres métalliques qui s'offre à nous. La faune et la flore ont parfaitement colonisé la moindre parcelle du *Cobetas*.

Après une trentaine de mètres, nous passons une paroi verticale d'un mètre de haut qui traverse le navire d'un bord à l'autre. Juste derrière se trouvent les deux chaudières dont seule la partie supérieure est appa-

Ambiance sur l'épave autour de la chaudière



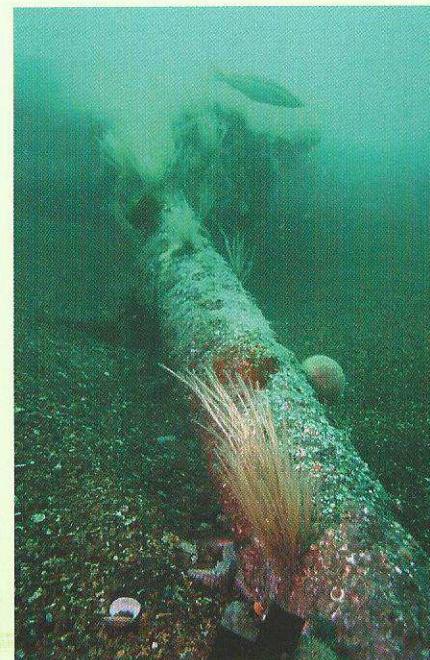
rente. On a vraiment l'impression que le sédiment a littéralement rempli l'épave, lui permettant ainsi de conserver la forme originelle de sa coque malgré les années et les courants violents. Entre les deux chaudières dépasse un tuyau de diamètre important terminé par une rondelle d'isolation en bronze. Ce sont les seules parties visibles de l'ensemble « chaudières machine ». Derrière les chaudières se trouve le squelette d'un des ponts du *Cobetas* dans lequel se cachent de nombreux congres et tourteaux.

À ce moment, Joël, mon coéquipier, m'indique qu'il est temps de faire demi-tour, car il ne nous reste plus que dix minutes de plongée. Mais je ne peux pas me résoudre à quitter cette épave sans savoir ce qu'il reste de la poupe. Je me mets donc à palmer rapidement vers l'arrière, et là, surprise ! En suivant le côté bâbord de l'épave, celui-ci s'arrête net. La poupe a été réduite à un amas de tôles informe. Seule la mèche du safran se dresse bien droite à plus de deux mètres du sol. Mais point de safran ni d'hélice. La belle poupe arrondie, caractéristique des navires de l'époque, que je m'attendais à trouver n'est plus là.

Désormais, il est vraiment temps de retrouver le mouillage, afin d'entamer la remontée. Pour le retour, je décide de suivre le côté tribord



Joël au-dessus d'une chaudière



Lieu jaune au-dessus du mât arrière



Cerclage du mât avant

de l'épave. Au niveau de la poupe reposent les restes d'un gros treuil qui semble totalement désarticulé. On pourrait en conclure que la poupe du *Cobetas* a été arasée afin de limiter le danger que représentait le navire pour la navigation. Un peu plus loin repose un mât qui dépasse d'une dizaine de mètres de l'épave. Un reflet argent attire mon attention : il s'agit d'un lieu solitaire qui guette sa proie à quelques mètres en retrait. Une seconde portion de mât, muni d'un cerclage, se trouve au niveau de la proue.

Le courant qui se faisait sentir en début de plongée a complètement disparu. Au loin, Joël cherche à attirer mon attention en remuant son phare. Il m'attend tranquillement au mouillage accompagné d'un magnifique saint-pierre. C'est en admirant cet original locataire du *Cobetas*, avec la proue en arrière fond, que nous remontons le long du mouillage.

Ce fut l'une de nos plus belles plongées. Le seul point négatif est le nombre impressionnant de déchets charriés par les courants de la rade, qui finissent piégés par l'épave et ternissent un peu ce beau tableau.