

Les chasseurs d'épaves de la mer d'Iroise

De nombreux navires ont fait naufrage au large de la Finistère. Des passionnés les explorent.

Les épaves de la mer d'Iroise n'ont pas encore livré tous leurs secrets. Des passionnés explorent régulièrement ces témoins du passé comme la petite dizaine de plongeurs qui se retrouvent au sein du Brest Recherche Plongée. Alain Flour, 35 ans, et Hugues Priol, 46 ans, en font partie. L'un est professeur de sport, l'autre informaticien. «**La plupart des épaves sont connues, indique Alain Flour. Mais il y a beaucoup de rumeurs à leur sujet, d'histoires transmises par le bouche-à-oreille sans avoir été forcément vérifiées.**»

Cas typique, celui du vapeur américain *Lake Borgne*, coulé en 1918 en face la pointe de Corsen, longtemps confondu avec l'avis français *Arras*. Ce n'est qu'en 2005 que le Brest Recherche Plongée a définitivement identifié avec certitude l'épave, 87 ans après le naufrage.

Alain Flour et Hugues Priol ont plongé sur bien d'autres épaves en mer d'Iroise. «**La plus impressionnante, c'est le *Kléber*, estime Hugues Priol. Il s'agit d'un croiseur de la taille de la *Jeanne d'Arc* qui a coulé par 45 mètres de fond pendant la Première Guerre mondiale. On voit encore les tourelles d'artillerie, quantité de douilles d'obus, des ancrs énormes...**»

Autre incontournable, le baliseur *Emile Allard*. Il a été coulé en 1943 par l'aviation anglaise en face de la pointe Saint-Mathieu bien qu'il arborait le pavillon français. «**Il se trouve par 30 mètres de fond. Quand je l'ai découvert, son énorme grue se dressait encore au-dessus de l'épave. Mais elle s'est effondrée en 2005**», raconte

Alain Flour. La mer d'Iroise se montre impitoyable. Y compris avec un mastodonte comme l'*Amoco Cadiz*. Coulé en 1978 devant Port-sall, le pétrolier géant n'est déjà plus que l'ombre de lui-même. «**Dans vingt ans, il n'y aura plus rien.**»

Il faut descendre assez profond pour trouver des épaves intéressantes en mer d'Iroise. Celles qui sont proches de la côte sont rapidement détruites par le ressac et la houle. Ou ont été ferraillées. A partir de trente mètres, les épaves sont mieux conservées même si beaucoup ont été ferraillées, elles aussi. Les plus belles se trouvent au-delà de quarante mètres, là où les sphaérodromes ne descendent pas.

Recherches dans les archives

L'intérêt de la plongée sur épaves ne se limite pas aux sorties en mer. «**Sans historique du bateau, ça perd beaucoup de son intérêt.**» Vieux journaux, registres de la Lloyd's, livres rares et, aujourd'hui, forums Internet... La localisation d'une épave ou son identification exigent des recherches minutieuses dans les archives publiques ou privées. «**Le plaisir de la découverte est amplifié par le savoir,** souligne Hugues Priol. **Quand on plonge, on remarque des détails qui nous parlent.**»

Certaines épaves ont de quoi faire rêver. C'est le cas du paquebot britannique *Egypt*, abordé par un cargo français au large d'Ouessant. En 1935, les Italiens récupèrent cinq tonnes d'or et deux tonnes d'argent par 120 mètres de fond. «**Il ne doit plus rester grand chose,**



Il faut descendre assez profond pour trouver des épaves intéressantes en mer d'Iroise. Les plus belles se situent dans la zone des quarante mètres.

observe Alain Flour. L'épave du *European* peut elle aussi exciter l'imagination. Ce cargo anglais a fait naufrage en 1877 à l'entrée de la baie de Lampaul à Ouessant avec une importante cargaison de défenses d'éléphants.

Ni Alain Flour, ni Hugues Priol, ni aucun de leurs camarades du Brest Recherche Plongée ne songent pourtant à faire fortune. D'abord, parce que la législation française est draconienne. Elle réserve à l'État l'intégralité du produit d'une dé-

couverte même si son auteur peut espérer toucher une indemnité. Il faut une toute autre motivation pour consacrer la majorité de ses week-ends, y compris l'hiver, à descendre dans une mer d'Iroise pas vraiment clémente. «**Nos valeurs s'appel-**

lent patrimoine, découverte, partage, connaissance, souligne Alain Flour. **On préserve, on regarde, on n'a pas le droit de casser. Cela, la nature s'en charge elle-même.**»

Olivier MÉLENNEC.

■ **Des visites souvent rapides.** Les épaves de la mer d'Iroise se méritent. À plus de 40 mètres, les plongeurs ne peuvent guère prolonger leur visite au-delà de quinze minutes. Et ils doivent observer entre 20 et 30 minutes de palier de dé-compression à la remontée.

■ **Législation.** Toute personne qui découvre une épave est tenue de la laisser en place et de ne pas y porter atteinte. Dans les quarante-huit heures suivant la découverte ou l'arrivée au premier port, elle doit en faire la déclaration à l'autorité administrative. Si aucune propriété ne peut être établie, le bien entre dans le domaine de l'État. Toutefois, l'auteur de la découverte peut bénéficier d'une indemnité de la part de l'autorité administrative.

■ **Les épaves sur CD-Rom.** Le Service hydrographique et océanographique de la Marine édite un CD-Rom qui recense la description de 4000 épaves et 800 obstructions recensées sur les côtes de France (métropole). Il permet de connaître leur position et, suivant l'état des connaissances disponibles au Shom, le nom, la profondeur du point le plus haut, les caractéristiques du navire et celle de l'épave, les circonstances du naufrage ainsi que quelques autres informations.



Un vestige du *Lake Borgne*.



Frédéric Durand, le recenseur d'épaves

«**Tous les jours, on reçoit des fiches.**» Responsable du bureau «épaves» au Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom), à Brest, le premier maître Frédéric Durand ne chôme pas. «**L'an passé, nous avons traité 600 fiches d'épaves ou d'obstructions contre une moyenne d'une centaine voici seulement dix ans.**»

Ces fiches proviennent des missions hydrographiques et océanographiques de la Marine nationale. Leur nombre s'est fortement accru car des bateaux comme le *Beau-temps-Beaupré* ou le *Pourquoi Pas?* disposent de moyens de détection (sondeurs multifaisceaux) et de positionnement (GPS) beaucoup plus perfectionnés qu'auparavant. «**Si l'épave est dangereuse, la mission fait diffuser immédiatement un avis aux navigateurs et les cartes marines sont corrigées immédiatement,** indique Frédéric Durand. **La priorité, c'est la sécurité de la navigation.**» En règle générale, une épave est considérée comme dangereuse quand son «brassage», c'est-à-dire la hauteur d'eau au-dessus de celle-ci, est inférieur à 20 mètres.

Dangereuses ou pas, toutes les épaves sont ensuite recensées dans la base de données du Shom. Pour chaque épave, elle mentionne pas moins de 92 renseignements différents : nom du navire, circonstances du naufrage, position, état de l'épave, nature du fond... Toutes les épaves sont loin d'être identifiées avec précision. «**Bien souvent, il nous manque leur nom. Ce**



«**On fait œuvre de mémoire,** souligne Frédéric Durand.

n'est pas vraiment notre mission première de faire des recherches historiques. On compte beaucoup sur les particuliers et sur les clubs de plongée pour nous aider à compléter l'information.» Frédéric Durand effectue un véritable travail de bénédictin. Il dépouille la presse et les revues spécialisées de plongée sous-marine pour trouver les renseignements qui lui manquent. Pour chaque épave, il constitue un petit «press book». Un réseau de passionnés contribue également à la collecte de l'information. Mais tout le monde ne livre pas ses secrets aussi facilement. «**Les clubs de plongée considèrent parfois les épaves qu'ils découvrent comme une chasse gardée. Et les pêcheurs ne souhaitent pas forcément révéler l'emplacement d'un bon lieu de**

pêche!»

En mer d'Iroise, le nombre d'épaves répertoriées par le Shom est actuellement de 490. La plus ancienne remonte à 1880. Il s'agit du *Ville de Cambrai*, un vapeur français qui avait coulé sur un haut fond au sud de la pointe de Penmarc'h. Les épaves dites historiques n'apparaissent pas sur les cartes marines sauf si elles constituent un danger pour la navigation. Il faut éviter de faire le jeu des pilliers d'épaves ! Ce type d'épaves relève de la Direction régionale de l'archéologie sous-marine (Drasm).

Une épave n'est pas inerte. Exemple, l'*Amoco Cadiz* coulé par 20 mètres de fond en face de Port-sall en 1978. Soigneusement tenue à jour, sa fiche révèle une évolution rapide. «**On sait que l'épave s'affaisse,** indique Frédéric Durand. **Depuis 1988, elle ne découvre plus, le château est arraché. Depuis 1978, le Shom a déjà revu le brassage à quatre reprises.**» Frédéric Durand trouve son travail «passionnant». Si la sécurité de navigation est la motivation première de ses recherches, ce n'est pas la seule. «**On fait œuvre de mémoire. C'est important pour les gens qui ont perdu un membre de leur famille lors d'un naufrage de savoir où et comment cela s'est produit.**»

O.M.

Les personnes qui ont des renseignements sur une épave peuvent contacter le Shom à l'adresse mail suivante : epaves@shom.fr

Naufrage du *Lake Borgne* : 87 ans de mystère

De nombreuses épaves de la mer d'Iroise datent de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale. C'est le cas du *Lake Borgne*, un cargo américain coulé en 1918. L'épave n'a été identifiée avec certitude qu'en 2005. Pendant longtemps, elle est passée pour celle de l'*Arras*, un navire français. Seules des recherches récentes ont permis de lever la méprise, 87 ans après le naufrage.

L'histoire débute le 21 octobre 1918. Le vapeur *Lake Borgne*, un navire jaugeant 2 100 tonneaux, fait route vers Brest. Parti de Penzance, en Angleterre, il navigue au sein d'un convoi. Il a chargé du charbon en Australie et c'est son deuxième voyage vers la France. Les moyens de l'époque ne permettent qu'une navigation à vue. Le *Lake Borgne* touche une roche dans le chenal du Four et coule en une heure. L'équipage est sauvé par un bateau britannique qui le ramène à Brest. Aucune victime n'est à déplorer. Le navire sombre dans l'oubli pour quelques années.

En 1921, à la demande des pêcheurs du Conquet qui perdent leurs filets, l'avis *Arras*, un bâtiment de la Marine nationale tout neuf, recherche la croche et localise l'épave en face de Trézien. Nommée *Arras* par les Conquétos, elle reste essentiellement connue des initiés. Dans les années 1980, un groupe de plongeurs redécouvre l'épave qui garde le nom trompeur d'*Arras*. En effectuant des recherches documentaires, les plongeurs trouvent la trace d'un avis français parti en Angleterre en 1940 et revenu en



Alain Flour (à gauche) et Hugues Priol, du Brest Recherche Plongée, présentent un moulage de la plaque en bronze qui a permis d'identifier définitivement l'épave du *Lake Borgne*, un cargo américain ayant fait naufrage en 1918 dans le chenal du Four.

France en 1947, année où il disparaît des registres. Ce navire est fortement armé et équipé d'une chauffe au fuel. Ce qui ne correspond pas avec les caractéristiques de l'épave, où l'on a découvert des chaudières au charbon et une cargaison de charbon. En 2003, le Brest Recherche Plongée explore régulièrement le site. L'épave est bien conservée. La structure couchée sur tribord, travers au courant, résiste depuis plus

de 80 ans aux éléments. Au bout de plusieurs plongées, une plaque en plomb est découverte. Elle porte la mention «Navy Radio, US Light & Heat Corporation» et une date, 1918. Un grand pas est fait avec la datation de l'époque de construction du navire. Reste à lui donner un nom.

Le 10 octobre 2005, soit presque à la date anniversaire du naufrage, on découvre la plaque du constructeur, coincée entre deux tôles. Le

nom du bateau ne figure pas sur cette plaque en bronze mais elle porte le nom du chantier, Globe Shipbuilding, et surtout un numéro de série, le 102. Les recherches s'accroissent grâce à Internet et à ses forums de discussions. Un nom est rapidement trouvé, celui du *Lake Borgne*. Le navire a été lancé le 4 juillet 1918, à Superior, Wisconsin, par Globe Shipbuilding. Un mystère vieux de 87 ans est résolu, un moment d'histoire réapparaît.



Tout au long de l'année, les amateurs de plongée sur épaves se livrent à leur passion. Ici, en février 2006, à Lanildut.