

Recherche du Lucy



Archipel des Glénan, Fouesnant, Finistère (29)



Opération DRASSM OA5201

Mai 2023

Responsable scientifique : Benjamin PEPY. SAMM

COH : Jean ROULLOT. SAMM

Responsable magnétométrie : Thierry NORMANT. SAMM

Avec la participation de Jean-Marie AVIEGNE, Philippe BODENES, Philippe CORRE, Julien DUBREUIL, Joel GALLIOU, Jean-Michel KEROULLE, William LE GRAND, Pascal MALEJACQ, Samuel MARTIN, Mathis PEPY.

Sommaire

1^{ère} section

Fiche signalétique du site	5
Liste des intervenants	6
Notice scientifique	7
Fiche état du site	8
Cartographie du site	9
Arrêté d'autorisation OA	11

2^{ème} section

Introduction	14
Etat des connaissances avant l'opération	15
1- Le <i>Lucy</i>	15
1-1 Caractéristiques techniques du <i>Lucy</i>	15
1-2 L'histoire du naufrage à travers la presse	20
1-3 Rapport du naufrage	24
1-4 Détermination de la zone de recherche	26
2- Autres épaves référencées dans la zone de recherche	28
3- Autres naufrages référencés dans la zone de recherche	29
Opération OA5201, selon arrêté n°2023-645 du 25 avril 2023	37
4- Méthode mise en place	37
5- Résultats de la couverture magnétométrique	42
6- Résultats des plongées	50
6-1 Anomalie 1	50
6-2 Anomalie 2	54
6-3 Anomalie 3	57
7- Identification de <i>l'Heureuse Marie</i>	58
Conclusion	62
Annexe 1 : Zones de recherches et points de références OA5201 2023	63
Annexe 2 : Fiches épaves du SHOM concernant les points de la zone de recherche	65
Annexe 3 : Article de la revue les Glénans de 1973	67
Annexe 4 : Plan général du site de <i>l'Heureuse Marie</i>	71
Annexe 5 : Fiches de mesure des ancres de l'épave de <i>l'Heureuse Marie</i>	73
Annexe 6 : Fiches de mesure de la grande ancre tordue du gisement de Men-Liou	76

Fiche signalétique du site

Intitulé de l'opération : Recherche du vapeur Lucy.

Façade Maritime : Atlantique.

Département : Finistère.

Commune : Fouesnant, archipel des Glénan.

Numéro d'arrêté : n°2023-645 du 25/04/2023

Numéro d'opération DRASSM : OA5201

Type d'opération : Prospection avec matériel spécialisé.

Date d'intervention : du 01/05/2023 au 31/05/2023.

Responsable scientifique : Benjamin PEPY.

COH : Jean ROULLOT.

Responsable magnétométrie : Thierry NORMANT

Coordonnées géographiques exprimées en WGS84 : 47° 40' 503 N / 04° 00' 543 O

Emprise : 1,5 mille.

Numéro de carte marine : SHOM 7252

Profondeur : -20 m.

Mots clefs du thésaurus : Lucy ; Heureuse Marie ; Fouesnant ; Glénan ; Jument ; Belvidijen ; Men Liou ; Queue de Men Liou ; Vapeur ; Lougre ; Canon ; Ancre ; Rail ; Magnétométrie.

Liste des intervenants

Ce rapport a été écrit par Benjamin PEPY.

Organisation de l'opération : SAMM (Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime).

Ont participé aux recherches de terrains (par ordre alphabétique) : Jean-Marie AVIEGNE, Philippe BODENES, Philippe CORRE, Julien DUBREUIL, Joel GALLIOU, Jean-Michel KEROULE, William LE GRAND, Pascal MALEJACQ, Samuel MARTIN, Thierry NORMANT, Mathis PEPY, Jean ROULLOT.

Moyens engagés :

- Navire Pescador 5,50m « Faoutes » GVD80872E
- Semi-rigide Valliant 5,50m GVD36159
- Jeanneau Merry Fisher « Kornog »

Nous ont aidé par leurs souvenirs, leurs connaissances, leurs relations (par ordre alphabétique) : Marcel BOURLIOT, Patrick LE GRAND, Pascal MALLEJACQ, Jean-Louis TREBAUL (SHOM).

Cette opération n'aurait pas pût être réalisée sans le soutien de la mairie de Fouesnant qui nous a hébergé et a permis le transport des hommes et du matériel sur zone.

Merci à l'équipe du DRASSM de nous avoir permis de réaliser cette enquête (par ordre alphabétique) : Stéphane DENIS, Bruno GAHERY ; Olivia HULOT ; Marine JAOUEN ; Michel L' HOUR ; Christine LIMA ; Guillaume PASTOR ; Arnaud SCHAUMASSE, Xavier TRAUTMAN.

Notice scientifique

Le Sud de l'archipel des Glénan est une route maritime fréquentée de longue date. Si l'objectif principal de cette opération était la recherche du caboteur à vapeur le *Lucy*, naufragé le 26 mai 1897, nous nous attendions à repérer d'autres anomalies magnétiques pouvant révéler des sites de naufrages. Nous souhaitions également confirmer la présence de deux épaves présentes sur les cartes marines du SHOM.

L'opération de couverture magnétométrique de la zone Sud située entre l'île du Loch et la Jument des Glénan s'est déroulé durant le mois de mai 2023. Une équipe de onze membres de la SAMM était mobilisée pour couvrir cette large zone durant une semaine.

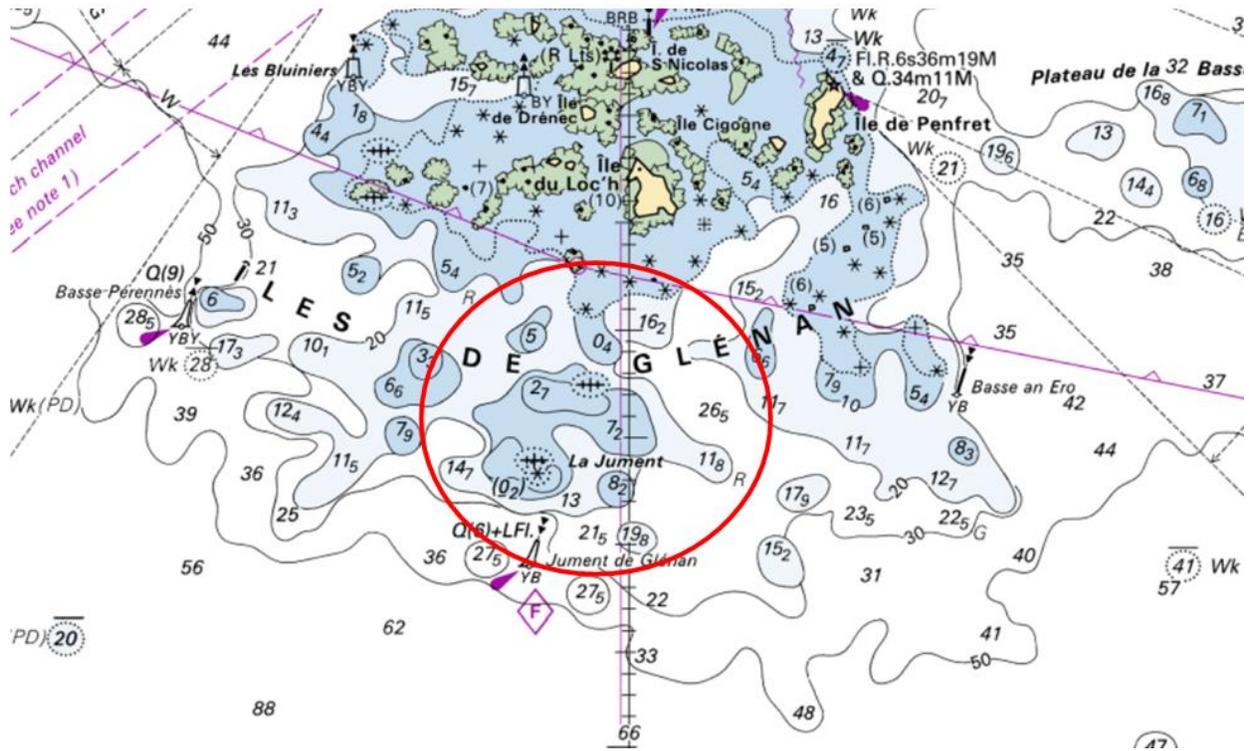
Trois anomalies remarquables ont été relevées. La première s'est révélée être l'épave d'un lougre transportant des rails de chemin de fer. L'analyse des données recueillies sur le site a permis de déterminer qu'il s'agissait de l'épave de *l'Heureuse Marie*, naufragée le 12 mai 1843. La seconde anomalie a permis de confirmer un site du 18^{ème} siècle déjà déclaré par la SAMM en 2010 sur les rochers de la Queue de Men Liou. Ce site présente plusieurs ancres et canons, ainsi que du mobilier épars. La troisième anomalie est sans doute d'origine géologique, car aucun artefact n'a pu être aperçu sur le haut fond rocheux. Quant aux positions mentionnées sur les cartes du SHOM comme étant des épaves, nous avons pu confirmer par la couverture magnétométrique et par vérification visuelle qu'elles sont erronées et qu'il n'y a actuellement pas de présence visible d'épave.

Le rapport reprend les résultats de la prospection, et présente les recherches historiques réalisées sur le naufrage du *Lucy*, ainsi que l'analyse de l'épave qui a permis d'identifier *l'Heureuse Marie*.

Fiche d'état du site

La zone de recherche se trouve au Sud de l'archipel des Glénan, commune de Fouesnant. Plus exactement au Sud de l'île du Loch. Le fond est constitué de plateaux rocheux émergeant par endroit. De vastes zones sableuses entourent ces massifs granitiques. La visibilité de la zone est souvent bonne. Exposé au vent de secteur Sud, Est et Ouest.

Cartographie du site

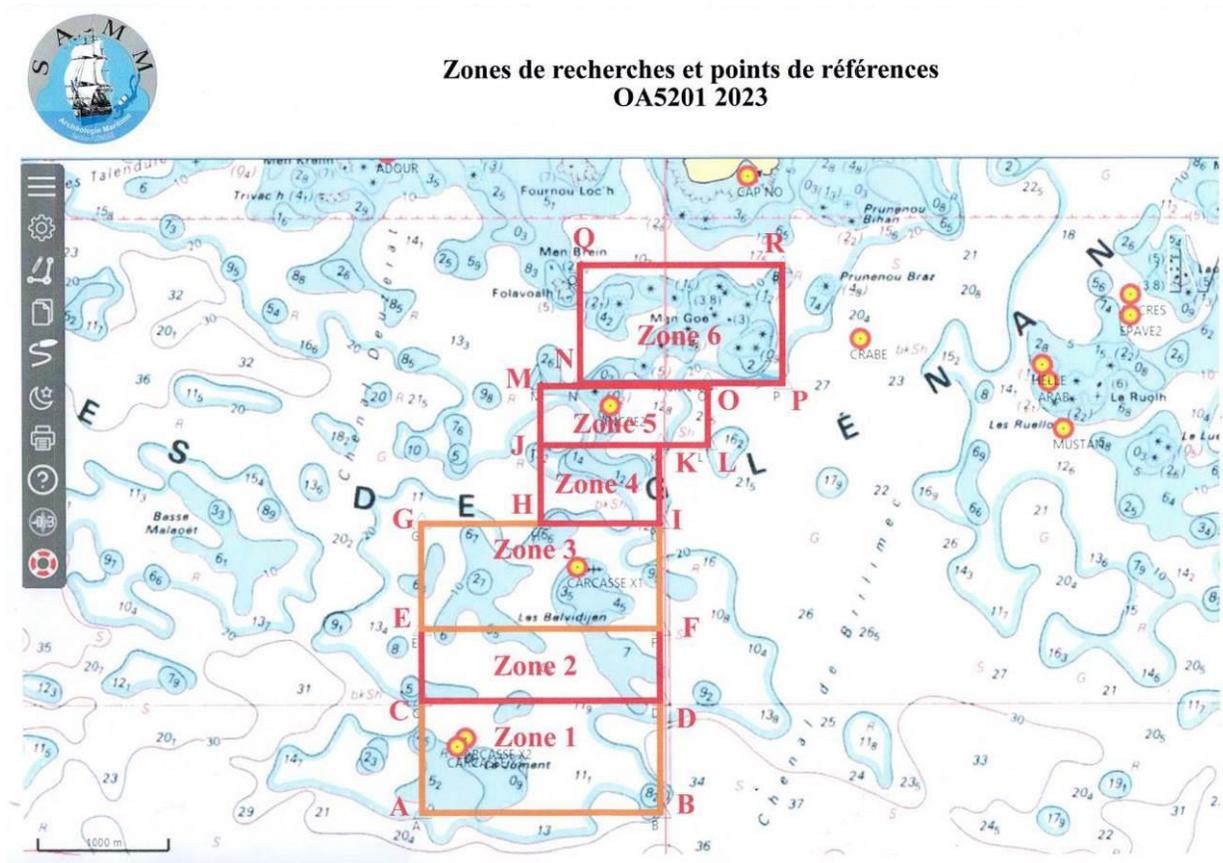


La zone de recherche est centrée sur le point :

47° 40.503 N / 04° 00.543 O (Wgs84)

L'emprise de la zone de recherche est de 1,5 mille nautique autour de ce point.

Les zones de prospection envisagées pour la magnétométrie sont les suivantes (voir annexe 1):



Point A : 47° 39.500 N / 04° 01.580 O

Point B : 47° 39.500 N / 04° 00.120 O

Point C : 47° 39.960 N / 04° 01.580 O

Point D : 47° 39.960 N / 04° 00.120 O

Point E : 47° 40.250 N / 04° 01.580 O

Point F : 47° 40.250 N / 04° 00.120 O

Point G : 47° 40.690 N / 04° 01.580 O

Point H : 47° 40.690 N / 04° 00.850 O

Point I : 47° 40.690 N / 04° 00.120 O

Point J : 47° 41.010 N / 04° 00.850 O

Point K : 47° 41.010 N / 04° 00.120 O

Point L : 47° 41.010 N / 03° 59.830 O

Point M : 47° 41.260 N / 04° 00.850 O

Point N : 47° 41.260 N / 04° 00.620 O

Point O : 47° 41.260 N / 03° 59.830 O

Point P : 47° 41.260 N / 03° 59.370 O

Point Q : 47° 41.740 N / 04° 00.620 O

Point R : 47° 41.740 N / 03° 59.370 O

Arrêté d'autorisation



**MINISTÈRE
DE LA CULTURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des patrimoines et de l'architecture

Département des recherches archéologiques
subaquatiques et sous-marines

ARRÊTÉ DU 25/04/2023 N° 2023 - 645 RELATIF À UNE OPÉRATION DE RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE DANS LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

OA 5201

La ministre de la Culture,

- VU** le Code du patrimoine ;
- VU** l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;
- VU** l'arrêté de la ministre de la Culture en date du 29 juillet 2021 portant nomination du chef du service à compétence nationale « Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines » ;
- VU** l'arrêté du 7 février 2022 portant définition des données scientifiques de l'archéologie et de leurs conditions de bonne conservation ;
- VU** la demande présentée par M. Benjamin PEPY, le 02/01/2023 ;

ARRÊTE

Article 1

M. Benjamin PEPY est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération de prospection avec matériel spécialisé du 1^{er} au 31 mai 2023.

L'usage du détecteur de métaux est autorisé.

- Façade maritime : Nord Atlantique Manche Ouest
- Département : 29
- Commune : Fouesnant
- Intitulé de l'opération : Recherche du vapeur *Lucy*
- Coordonnées géographiques en WGS 84 :
Latitude : 47° 40.503 N
Longitude : 04° 00.543 O
Rayon d'emprise : 1,5 mille
- Numéro de la carte marine : SHOM 7252
- Profondeur : 20 m.

Article 2

Conformément à l'article L. 532-8 du Code du patrimoine, l'opération est exécutée sous la direction effective du titulaire de l'autorisation et placée sous sa responsabilité.

Affaire suivie par : Olivia HULOT
Tel : 04 91 14 28 00
Courriel : olivia.hulot@culture.gouv.fr
147 Plage de l'Estaque, 13016 Marseille

000271

Article 3

L'opération est effectuée sous le contrôle du directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), ci-après désigné le Département, qui prescrit toutes mesures qu'il juge utiles pour assurer le bon déroulement scientifique de l'opération. Le titulaire de l'autorisation doit présenter, à toute demande des autorités compétentes, une copie de ces documents.

Le titulaire de l'autorisation tient régulièrement informé le directeur du Département de ses travaux et découvertes. Il lui signale immédiatement toute découverte importante de caractère mobilier ou immobilier.

A la fin de l'opération et avant le 1^{er} décembre, le titulaire de l'autorisation adresse au directeur du Département, en double exemplaire plus une version numérique, un rapport final d'opération (en format pdf, en format texte et illustrations séparées) accompagné des plans précis et des photographies nécessaires à la compréhension du texte et d'un résumé illustré destiné au *Bilan scientifique* du Drassm. En outre le rapport contient un inventaire des clichés et des dessins réalisés au cours de l'opération. Le responsable donne un inventaire de l'ensemble des découvertes et signale les objets d'importance notable. Enfin, il indique quelles sont les études complémentaires à envisager.

L'ensemble des documents relatifs à l'opération (notes, photographies, relevés, correspondances, etc.) est remis au directeur du Département aussitôt que sont rédigés les rapports, notes ou publications scientifiques sur les recherches effectuées.

Article 4

Le directeur du Département fixe, au vu de l'inventaire fourni par le titulaire, le lieu de dépôt du mobilier archéologique découvert au cours de l'opération ainsi que la durée de sa mise à disposition pour étude.

Article 5

Prescriptions particulières à l'opération :

Cette prospection conjugue le déploiement d'un magnétomètre (Aquascan MC5 et Geometrics G-882) et des expertises en plongée sous-marine.

Cette opération a pour objectif de retrouver les vestiges du navire à vapeur *Lucy*. Ce caboteur fut construit en 1869 sous le nom d'*Armide* par le chantier Andrew Leslie and Co à Hebburn, Newcastle. Il prend le nom de *Lucy* lors de sa francisation à Nantes en février 1884. Construite en acier, la coque mesurait 42,64 mètres de long, pour une largeur de 6,13 mètres et un tirant d'eau de 2,92 mètres. La machine à vapeur comportait 2 cylindres. Durant son trajet de Nantes à Cherbourg, il talonne par temps de brume et s'éventre sur une série de roches au large des Glénan avant de couler.

Sont attendus au sein du rapport final d'opération, une carte illustrant clairement les zones couvertes par la prospection ainsi qu'un tableau synoptique des anomalies potentiellement détectées géoréférencées en WGS 84 (degrés, minutes décimales).

En outre et concernant la prospection avec matériel spécialisé, il est également attendu des informations telles que le type de matériel utilisé, le logiciel de traitement des données, le format des fichiers obtenus, l'espacement des profils, les réglages particuliers des appareils ainsi que toute information propre à appréhender la stratégie de la prospection ainsi que d'en cerner les limites. Les enregistrements informatiques des levés seront transmis pour archivage. Chaque plongée d'expertise devra, le cas échéant, faire l'objet d'un compte rendu circonstancié relatif aux potentiels vestiges mis au jour ce, afin de bien appréhender l'emprise, la nature, l'état de conservation et la chronologie du ou des sites, notamment en cas de découverte du *Lucy*.

Il est demandé d'envoyer en complément du rapport final d'opération une copie numérique des clichés et documents significatifs, notamment les archives, assortis du crédit photographique et du nom des auteurs de relevés le cas échéant.

Concernant le mobilier archéologique :

Aucun vestige archéologique mobilier en matériau organique ou métallique ne pourra être prélevé au cours de cette opération sans autorisation préalable du directeur du Département.

En application de l'article L. 546-1 du Code du Patrimoine : « Lors de toute opération archéologique, le responsable de l'opération assure, sous le contrôle scientifique et technique de l'Etat, la conservation des biens archéologiques mis au jour et prend les mesures nécessaires à leur mise en état pour étude. Il confie les opérations de conservation préventive et curative à un personnel qualifié qui les réalise sous le contrôle scientifique et technique de l'Etat ».

Seul un nombre restreint de céramiques archéologiques pourra être prélevé en surface du site dans l'objectif de la caractérisation de celui-ci. Les objets en céramique doivent être dessalés et séchés (voir le *guide de conservation* du Drassm¹). Le dessalage doit être décrit dans le rapport final d'opération (fiches de dessalage et rapport de traitement de stabilisation ou de conservation-restauration à joindre en annexe).

Aucun traitement de conservation, excepté le dessalage, ne pourra être appliqué sur les vestiges archéologiques mobiliers sans autorisation préalable du directeur du Département.

Les vestiges archéologiques mobiliers devront être tous photographiés et numérotés (voir le *guide de conservation* du Drassm) sur une étiquette attachée à l'objet, sur le sac lorsque les objets sont conditionnés en sachet ou par un numéro d'inventaire inscrit discrètement et de manière réversible sur l'objet sans dommage pour ce dernier.

Dans le cas d'échantillonnage pour analyse, il devra être discret et peu destructeur. Les échantillons devront être conservés selon les recommandations particulières des laboratoires qui en feront l'étude, en général en eau douce. Les échantillons seront numérotés.

L'inventaire du mobilier, sous format numérique (fichier Excel ou compatible) selon le modèle fourni par le Drassm, et la liste des échantillons pour analyse devront être remis au Drassm avec le rapport final d'opération. Le rapport devra présenter les résultats d'analyses obtenus ou stipuler le délai de rendu et l'identité du laboratoire. Dans ce dernier cas, un complément de rapport devra être adressé au Drassm à la remise des résultats.

A la fin de l'étude, le responsable d'opération prendra rendez-vous avec le Drassm afin de déposer les vestiges archéologiques mobiliers et les échantillons non exploités, accompagnés des listes d'inventaire dans le dépôt régional archéologique situé à Nantes, boulevard Dalby.

Concernant les conditions d'intervention :

L'intervention s'effectuera conformément au manuel des procédures de sécurité en milieu hyperbare applicable aux activités placées sous le contrôle du Drassm qui s'applique sur l'ensemble des chantiers. Au cours de l'opération, le plan de prévention des risques devra donc être appliqué tel que fourni et validé par le Département.

Article 6

Le titulaire de la présente autorisation se conformera strictement aux prescriptions émises par l'autorité maritime compétente, dont l'avis est joint à cet arrêté.

Article 7

Le directeur du Département est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour la Ministre et par délégation,



Signature
numérique de
Arnaud
Schaumasse
Date : 2023.04.25
20:03:52 +01'00'

COPIES

- Préfecture maritime de l'Atlantique
- DDTM 29

¹ <https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Archeologie/Acteurs-metiers-formations/L-archeologie-au-ministere-de-la-Culture/Le-Departement-des-recherches-subaquatiques-et-sous-marines/Documentation-scientifique-et-technique>

Introduction

Le Sud de l'archipel des Glénan est une route maritime fréquentée de longue date. Si l'objectif principal de cette opération était la recherche du caboteur à vapeur le *Lucy*, naufragé le 26 mai 1897, nous nous attendions à repérer d'autres anomalies magnétiques pouvant révéler des sites de naufrages. Nous souhaitons également confirmer la présence de deux épaves présentes sur les cartes marines du SHOM.

L'opération de couverture magnétométrique de la zone Sud située entre l'île du Loch et la Jument des Glénan s'est déroulé durant le mois de mai 2023. Une équipe de onze membres de la SAMM était mobilisée pour couvrir cette large zone durant une semaine.

Trois anomalies remarquables ont été relevées. La première s'est révélée être l'épave d'un lougre transportant des rails de chemin de fer. L'analyse des données recueillies sur le site a permis de déterminer qu'il s'agissait de l'épave de *l'Heureuse Marie*, naufragée le 12 mai 1843. La seconde anomalie a permis de confirmer un site du 18^{ème} siècle déjà déclaré par la SAMM en 2010 sur les rochers de la Queue de Men Liou. Ce site présente plusieurs ancres et canons, ainsi que du mobilier épars. La troisième anomalie est sans doute d'origine géologique, car aucun artefact n'a pu être aperçu sur le haut fond rocheux. Quant aux positions mentionnées sur les cartes du SHOM comme étant des épaves, nous avons pu confirmer par la couverture magnétométrique et par vérification visuelle qu'elles sont erronées et qu'il n'y a actuellement pas de présence visible d'épave.

Le rapport reprend les résultats de la prospection, et présente les recherches historiques réalisées sur le naufrage du *Lucy*, ainsi que l'analyse de l'épave qui a permis d'identifier *l'Heureuse Marie*.

IRON SHIPS.

No. 11167

No. 11167 Survey held at Newcastle Date 5th Oct. 1878 to 12th June 1879
 on the S.S. "Amide" Master _____
 Tonnage under tonnage deck 154.22 Built at Newcastle When built 1859 Launched 30th April 59
 Date of quarter-deck _____ By whom built Ch. Leslie & Co. Owners Saunder & Harris
 Date of poop, foremast, or other masts on upper deck _____
 Date of upper-deck _____
 Date of engine room 5.5.78 Port belonging to London Destined voyage France
 Gross tonnage, less 5% reserve _____ Net tonnage _____
 Date of Register (less) _____
 Date of last survey _____
 If surveyed while Building, Afloat, or in Dry Dock While building

Length aft	Extreme breadth	Depth from top of Upper Deck Beams to top of Floor	Power of Engines	No. of Decks
44.0	25.0	10.0	10	3
Dimensions of Ship per Register, length 128.3, breadth 26.1, depth 9.8				
Keel, if bar iron, depth and thickness	5 x 1 1/2		Plates in Garboard Strakes, breadth and thickness	24
if plate iron, breadth and thickness	5 x 1 1/2		Plates from Garboard to upper part of Bilge	24
Stem, if bar iron, moulding and thickness	5 x 1 1/2		from upper part of Bilge to a perpendicular height from upper side of Keel of the entire depth of Hold	24
if plate iron, breadth and thickness	5 x 3/4		from the depth of Hold to lower edge of Sheerstrake	24
Stem-post, if bar iron, moulding and thickness	5 x 3/4		Sheerstrake, breadth and thickness	24
if plate iron, breadth and thickness	5 x 3/4		Batt Straps to outside plating, breadth and thickness	7 1/2
Distance of Frames from moulding edge to moulding edge, all fore and aft	21		Gunwale Plate or Stringer on ends of Upper Deck Beams, breadth and thickness	20 1/2
Frames, Size of Angle Iron, single or double	2 1/2 x 3/4		Angle Iron on ditto	3 x 3
Reversed Iron, 1/2 to every frame	2 1/2 x 3/4		Stringer or Tie Plates fore and aft, on Upper Deck Beams, outside Hatchways	1
Flues, depth and thickness of Floor Plate at mid line	1 1/2 x 1/2		Diagonal Tie Plates on ditto	1
Ditto ditto at Bilge Keelson	6 x 1/2		Planksheer, materials and scuttlings	Butter
Size of Reversed Angle Iron, and No. 19.2 at top of Floor Plate	2 1/2 x 3/4		Waterway ditto ditto	Butter
Beams, Deck (No. 1) double-Angle Iron, Plate, Tee, or Butt Iron	2 1/2 x 3/4		Flat of Upper Deck, thickness and material	2 1/2
double single Angle Iron, on edge	2 1/2 x 3/4		how fastened to Beams	Butt
average space between	Alternate Frames		Ceiling between Decks and in Hold, thickness	2 1/2
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Clamps or Spicketing ditto	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Stringer Plates on ends of Hold or Lower Deck Beams, breadth and thickness	3 x 3
average space between	-		Stringer or Tie Plates fore and aft outside Hatchways, on Hold or Lower Deck Beams	3 x 3
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Stringers in Hold, depth, width, and material	3 x 3
Size of Plates	Butter		Flat of Lower Deck, thickness and material	2 1/2
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Main piece of Rudder, diameter at head	3 1/2
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		" " " " at heel	3 1/2
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		(Can the Rudder be unshipped apart)	Yes
average space between	5		Bulkheads, No. 1, Thickness of	2 1/2
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Height up to Upper Deck	2 1/2
double or single Angle Iron on edge	-		how secured to the sides of the ship	Butter
average space between	-		size of vertical angle iron	2 1/2
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		riveted through plates with (1/2 in.) rivets, about (5") apart	2 1/2
Size of Plates	Butter		reverse angle iron on the floors from _____ to _____	2 1/2
Size of Angle Iron	3 x 3/4		on the frames " " " " from _____ to _____	2 1/2
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Keelson, how are the various lengths of plates or angle iron connected?	By butt straps
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Plates, Garboard, double or riveted to keel, double or at upper edge, with rivets (3/8 in.) diameter, averaging (2 1/2 in.) apart	By butt straps
average space between	5		Edges from Garboards to upper part of bilge, worked clincher, double or single riveted; with rivets (3/8 in.) diameter, averaging (2 in.) apart	By butt straps
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Bulls from keel to turn of bilge, worked carvel with butt straps (7/8 in.) thick, double or single riveted; with rivets (3/8 in.) diameter, averaging (2 in.) apart	By butt straps
double or single Angle Iron on edge	-		Do the butt straps lap over and rivet through the lands of the strake below?	Yes
average space between	-		Edges from bilge to sheerstrake, worked carvel with a lining piece () thick, or clincher, double or single riveted; with rivets (3/8 in.) diameter, averaging (2 in.) apart	By butt straps
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Do the butt straps lap over and rivet through the lands of the strake below?	Yes
Size of Plates	Butter		Edges of Sheerstrake, double or single riveted! At upper edge _____ At lower edge _____	By butt straps
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Bulls from bilge to planksheer, worked carvel with butt straps (3/8 in.) thick, double or single riveted; with rivets (3/8 in.) diameter, averaging (2 in.) apart. Breadth of laps in double rivetting (3/4 in.) Breadth of laps in single rivetting ()	By butt straps
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Batt Straps of Keelson, Stringer and Tie Plates, double or single riveted!	Double riveted
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	5		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Plates	Butter		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	5		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Plates	Butter		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	5		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
double or single Angle Iron on edge	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Plates	Butter		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	5		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Plates	Butter		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	5		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Plates	Butter		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	5		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Plates	Butter		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	5		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
double or single Angle Iron on edge	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Plates	Butter		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	5		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Plates	Butter		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	5		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Plates	Butter		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	5		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Plates	Butter		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	5		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
double or single Angle Iron on edge	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Plates	Butter		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	5		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Plates	Butter		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	5		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Plates	Butter		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	5		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Plates	Butter		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	5		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
double or single Angle Iron on edge	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
average space between	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Size of Plates	Butter		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	5		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
average space between	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Size of Plates	Butter		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Side, single or double, plate, bar, or intercostal	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	Butter
Bilge (No. 1) double-Angle Iron, on edge	3 x 3/4		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
average space between	5		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Hold, or Lower Deck (No. 1) double Angle, Tee, Plate, or Butt Iron	-		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
double or single Angle Iron on edge	-		Hold or Lower Deck ditto	Butter
average space between	-		Planksheer, how secured to the plating of the sides	Explains by sketch
Keelson, single or double plate, bar, or intercostal	15 x 1/2		Waterway " " planksheer and to the Beams	Butter
Size of Plates	Butter		Deck Beams, how secured to the side?	Butter
Size of Angle Iron	3 x 3/4		Hold or Lower Deck ditto	

4144 Gen.

Workmanship. Are the lands or laps of the clenwork in all cases in breadth at least five and a half times the diameter of the rivets in double riveted edges and butts, and at least three and a quarter times the diameter of the rivets where single rivetting is admitted? Yes
 Do the edges of the carvel work and of the butts lay close together throughout their length without requiring any making good of deficiencies? Yes
 Do the fillings between the ribs and plates fill in solid with single pieces? or are they in short lengths of various thicknesses? solid long lengths
 Do the holes for rivetting plate to frames, butt straps, or plate to plate, &c., conform well to each other? Yes and are the rivet holes well and sufficiently countersunk in the outer plate? Yes
 Are there any rivets which either break into or have been put through the seams or butts of the plating? a few

Her Masts, Bowsprit, Yards, &c., are in good condition, and sufficient in size and length. (If they are of Iron or Steel give the Scantlings of Plating, Angle Irons, &c., and further explain by a Sketch showing how the lower Masts and Bowsprit are constructed, showing the number of Plates and Angle Irons, mode of rivetting, quality of Materials, and if stamped with Maker's name.)

Set at "Hyton" proving machine by Saml. Ferguson & Co.

N ^o .	She has SAILS.	CABLES, &c.	Fathoms.	Inches.	Tensile strength per Cable.	No. rivets per Cable.	Tensile strength per Rivet.	ANCHORS, &c.	N ^o .	Weight, lbs. Stock.	Tensile strength per Cable.	No. rivets per Cable.	Tensile strength per Rivet.
	Fore Sails,	Chain	150	7/8	11,000	4/5	11 1/2	Bowers	1	4,119	6,110	4,000	5 1/2
	Fore Top Sails,								1	4,112	5,800	4,000	5 1/2
	Fore Topmast Stay Sails,	Hempen Stream Cable	40	7/8	---	4/5	---	Stream	1	1,314	---	1,300	---
	Main Sails,	Hawser	90	6	---	6	---						
	Main Top Sails,	Towlines	90	4	---	4	---						
	and	Warp	90	3 1/2	---	---	---	Kedges	1	1,090	---	1,000	---
		All of <u>good</u> quality.											

Her Standing and Running Rigging is good sufficient in size and good in quality.
 She has one life Long Boat and one other
 The present state of the Windlass is good Capstan and Rudder good Pumps two deck, by jibs &c.

Order for Special Survey DATES of 1st. On the several parts of the frame, when in place, and before the plating was wrought
 No. 678 Surveys held 2nd. On the plating during the progress of rivetting
 Date 22 Oct 1868 while building 3rd. When the beams were in and fastened, and before the decks were laid
 Order for Ordinary Survey as per 4th. When the ship was complete, and before the plating was finally coated
 No. --- Section 18. 5th. After the ship was launched
 Date ---

State if she has a Spar-Deck Poop and/or Forecastle

General Remarks,

This vessel is double rivetted all fore and aft and from keel to gunwale, and has been built in all respects in accordance with the Rules.

In Name of Captain, Master, Superintendent or Agent.

In what manner are the surfaces preserved from oxidation? Inside Tallow, Cement and Paint
 Ditto ditto Outside Paint

I am of opinion this Vessel should be Classed B 1.

The amount of the Fee £ 2 : 0 : 0 is received by me,

Special £ 9 : 4 : 0

Certificate (if required) £ 0 : 0 : 0

Committee's Minute 22nd June 1869

Character assigned B 1

A. Harding
This vessel is recommended above
 Lloyd's Register
 20th June 1869

1-2- L'histoire du naufrage à travers la presse.

L'Etoile de la Mer du 29 mai 1897

Concarneau

Naufrage d'un vapeur.— Le vapeur *Lucy*, de Nantes, a fait naufrage dans la nuit de mardi à mercredi, près de l'île Penfred, du groupe des Glénans.

Parti de Cherbourg, la veille, ce vapeur faisait route pour Nantes avec un chargement de traverses de chemin de fer. L'équipage, composé de 10 hommes, s'est réfugié sur l'île Penfred où un bateau de pêche est venu les prendre pour les conduire à Concarneau.

Le vapeur *Lucy* jaugeait 250 tonneaux, il était commandé par le capitaine Le Breton.

Le Courrier du Finistère du 29 mai 1897

Iles Glénans

Naufrage. — Mercredi, vers une heure et demie du matin, le vapeur *Lucy* s'est perdu à trois milles environ au sud-sud-ouest de l'île de Penfred. L'équipage a été sauvé.

Le *Lucy* appartenait à la maison Flornoy, de Nantes. Construit en 1869, il jaugeait 216 tonneaux.

Cet article sans nommer les roches nous donne une indication précise du cap et de la distance du naufrage.

Concarneau, 28 mai. — Le vapeur *Lucy*, de Nantes, a sombré mardi, vers une heure du matin, dans les environs des Glénans, par une brume intense.

Ce navire, qui jaugeait 200 tonneaux, se rendait de Nantes à Cherbourg avec un chargement de traverses de chemin de fer. Il a dû sombrer sur la roche appelée Men-Goë ou sur Kazek-ar-Loch et se faire une large déchirure, car il a coulé en moins de cinq minutes.

Les dix hommes composant l'équipage du navire n'ont eu que le temps de se jeter dans une petite embarcation. Ils n'ont même pu sauver leurs effets.

Les naufragés ont atterri à l'île Penfret d'où le sémaphore a télégraphié au bureau de la marine mercredi matin.

Immédiatement une embarcation a été expédiée à Penfret pour ramener l'équipage naufragé à Concarneau, où il est arrivé vers deux heures.

Le commissaire de l'inscription maritime a immédiatement interrogé les naufragés et leur a versé des fonds pour les indemniser de leur perte d'effets et leur permettre de se rendre dans leurs familles.

Ils sont tous partis par le train de sept heures du matin.

"Le vapeur Lucy, de Nantes, a sombré mardi, vers une heure du matin, dans les environs des Glénans, par une brume intense. Ce navire, qui jaugeait 200 tonneaux, se rendait de Nantes à Cherbourg avec un chargement de traverses de chemin de fer. Il a dû sombrer sur la roche appelée Men-Goë ou sur Kazek-ar-Loch et se faire une large déchirure, car il a coulé en moins de cinq minutes. Les dix hommes composant l'équipage du navire n'ont eu que le temps de se jeter dans une petite embarcation. Ils n'ont même pas pu sauver leurs effets. Les naufragés ont atterri à l'île de Penfret d'où le sémaphore a télégraphié au bureau de la marine mercredi matin. Immédiatement une embarcation a été expédiée à Penfret pour ramener l'équipage naufragé à Concarneau, où il est arrivé vers deux heures. Le commissaire de l'inscription maritime a immédiatement interrogé les naufragés et leur a versé des fonds pour les indemniser de leur perte d'effets et leur permettre de se rendre dans leurs familles. Ils sont tous partis par le train de sept heures du matin. "On commence à recueillir sur le littoral des traverses provenant de la cargaison du vapeur Lucy, naufragé ces jours-ci aux îles Glénans"

Trois naufrages.

On sait quelle terrible catastrophe a éprouvé, au mois de septembre dernier, la population maritime de Leschiagat (en Treffiat). Un naufrage plonge de nouveau dans le deuil cette malheureuse population.

On nous écrit de Guilvinec, 31 mai :

Samedi 29 courant, le bateau de pêche *Saint-Jean*, n° 1323, jaugeant 4 tonneaux 17, patron Le Nours (Jean-Louis), de Leschiagat, quittait, vers trois heures du matin, le port de Guilvinec.

L'équipage allait lever des filets à merlus.

Nul ne se doutait qu'il eût été victime d'un sinistre, lorsque, dans la même journée, un autre équipage, de Guilvinec, a trouvé flottant sur l'eau une botte, un chausson et un bérêt. Les hommes du bord ont reconnu ces objets pour appartenir à l'un des marins-pêcheurs du *Saint-Jean*.

D'un autre côté, on n'a aucune nouvelle de ce bateau. Tout fait donc supposer qu'il s'est perdu corps et biens.

Voici les noms des huit hommes, y compris le mousse, qui montaient le *Saint-Jean* :

Le Nours (Jean-Louis), patron, âgé de 35 ans, marié et père de quatre enfants, aujourd'hui orphelins sans ressources, dont l'aîné a 7 ans et le plus jeune 3 mois ;

Joncour (François), matelot, âgé de 46 ans, marié et père de trois enfants ; Cossec (Louis), âgé de 28 ans, marié, un enfant ; Gouy (Michel), 19 ans, célibataire ; Gouarin (Jean-Marie), 17 ans ; Queffélec (René), 15 ans ;

Marie), 17 ans ; Queffélec (René), 15 ans ; Cariou (Noël), 14 ans ; Joncour (Pierre-Jean), 13 ans, mousse.

Tous habitaient le hameau de Leschiagat.

On nous écrit, d'autre part de Concarneau, à la même date du 31 mai :

Hier, après-midi, le patron Soufflès (Yves), du côté *Protecteur*, revenait des Glénans. Tout à coup, arrivé près de la tourelle « Le Cochon », il aperçut flottant sur l'eau un mât et une voile de canot. Il les repêcha et les recueillit à son bord.

Cette voile porte le n° 1855. Elle appartenait au canot *Sainte-Anne-de-Guilvinec*, du port de Concarneau.

On est donc en présence d'un nouveau naufrage.

Le *Sainte-Anne* était monté par trois hommes et un mousse. On présume que ce canot qui faisait la pêche des homards aux Glénans se sera perdu en venant à terre.

On n'a trouvé jusqu'ici aucune trace des quatre malheureux qui montaient ce bateau. Voici les noms du patron et, de ses deux matelots et du mousse :

Le Beuze (Mathieu), célibataire ; Guillou (Yves), marié, 6 enfants ; Le Beuze (Yves), célibataire ; Le Gac (François-Marie).

On commence à recueillir sur le littoral des traverses provenant de la cargaison du vapeur *Lucey*, naufragé ces jours-ci aux îles Glénans, comme l'a dit le *Finistère*.

Brest. — La distribution des prix aux élèves du petit lycée de Brest a eu lieu vendredi sous la présidence de M. Dosimont, inspecteur d'académie, qui a prononcé un discours humoristique fort applaudi.

M. Spire, président du tribunal civil, a présidé le même jour la distribution des prix du lycée de jeunes filles.

Enfin samedi la distribution des prix aux élèves du lycée de Brest a été présidée par M. Pichon, député.

— Deux capitaines de la marine marchande, MM. Le Pennec et Le Breton, ont comparu samedi devant le tribunal commercial de Brest, pour y répondre de la perte de leur navire.

M. Le Pennec commandait l'*Anne-Marie*, de Quimper. Ce sloop a été jeté, comme nous l'avons raconté, sur les enrochements de l'estacade sud à l'entrée du port de Bayonne. L'équipage fut sauvé. Le tribunal a reconnu coupable d'imprudence Le Pennec, qui a déjà encouru un blâme officiel pour la perte d'un navire. Il lui a retiré, pour une période de deux mois, la faculté de commander.

Même peine a été appliquée pour impéritie au capitaine Le Breton, commandant le vapeur *Lucy*, monté par dix hommes, qui, parti de Bordeaux le 24 mai à destination de Cherbourg, a talonné et sombré au sud des Glénans.

Si la roche Men-Goe est bien connue, la mention « Kazek-ar-Loch » n'est pas connue des plongeurs contemporains. Rien non plus sur les cartes anciennes conservées par le SHOM.

Le mot « Kazek » ne donne aucune occurrence dans les dictionnaires bretons. Peut-être une erreur du journaliste, tout comme « Penfred » utilisé par l'autre journaliste. En revanche dans le dictionnaire Français-breton de Favereaux, on retrouve « Kazeg » qui signifie « Jument ». Le nom de la roche serait donc « Kazeg-ar-Loch », en français « Jument du Lac ». Le Loch faisant surement référence à l'île du Loch, la roche serait celle de la Jument au Sud de l'île.

1-3 Rapport du naufrage

Archives de Loire Atlantique : Rapport des capitaines de l'Amirauté de Nantes

Côte 21-U-471 f°423

31 Mai 1890
Lucy
Breton

L'an mil huit cent quatre vingt dix sept le trent et un mai mil huit cent quatre vingt dix sept devant nous Présidents du tribunal de commune de Nantes étant au greffe assisté de Mr Villain greffier, a comparu Capitaine Le Breton commandant le vapeur français « Lucy » de Nantes lequel a fait le rapport suivant :

J'ai été en de part de Bordeaux le 26 Mai à 6^h du soir avec un changement de traverses en bord a destination de Cherbourg; J'ai de la rivière de S. à 4^h de midi, fait route au N. N. O. de cap par point N. N. E. à 1^h de nuit et pris connaissance de S. S. E. vers 4 heures; parti à une distance de 5 milles dans le Sud de C. H. à 8^h N. et S. de la pointe des Venaires, dans la nuit de N. O. temps à louchant davantage n'apparut pas de nuit, j'ai fait gouverner au N. O. $\frac{1}{4}$ S. et marche à $\frac{1}{2}$ vitesse, ainsi plusieurs caps de nuit; à 10^h de nuit le navire donna plusieurs coups de ~~vent~~ balais, et aussitôt je jettai la machine et marche en arrière; lors de cette manœuvre on vit que la machine empêchait d'aller plus vite pour que le navire ne soit par l'avant; aussitôt j'ai mis le navire à l'ancre et fait embarquer l'équipage, toutes les personnes du bord j'en ai pu descendre dans le chambre, ni la grande cabine et un qui s'en va est resté sur le pont qui s'en va disparaitrait, j'ai embarqué dans le bord et fait débiter de bord, puis ~~le~~ l'homme descend à une distance de 30 mètres environ, s'a d'écarter après le navire disparaitrait complètement, l'ancré était tombé je fis remonter, et es remonter nous aperçûmes des restes qui de nous à 100 pds de distance nous nous aperçûmes

dirigez dans un instant au le croant, suivant la distance j'en faisais à environ 1 mille de plus dans le S. N. O. et après les vêtements par de nuit, nous avons été recueillis par les quillans de l'annaphat qui se sont emparés de nous recueils, et après leur course ils ont pris leurs embarcations et ont porté sur la ligne de droite dans le bord et au travers de bord. On fit de quoi j'apprenis mon premier rapport, ainsi et aussitôt pour se voir à terre et de ont tous emparé le navire et j'ai fait partir de l'équipage de dit navire le quillans qui de l'équipage qui apparemment vivait et restait de capitaine a repris son commandement.

J. B. Le Breton • H. Guillet • J. Morvan

En témoignance nous avons reçu a rapport sur le bord de celui de l'équipage, après toutes les diligences effectuées pour le Président officiel

Le juge Délégué
R. Lureau

ENREGISTRÉ A NANTES (A. J.)
Le 1^{er} Juin 1890
N° 1008

31 mai 1897

Lucy

???

D.e 31. Le 1^{er} juin 1890 à M. **Florneuf**

L'an mil huit cent quatre vingt dix sept le trente et un mai mil huit cent quatre vingt dix sept devant nous Présidents du tribunal de commune de Nantes étant au greffe assisté de Mr Villain greffier, a comparu Capitaine Le Breton commandant le vapeur français « Lucy » de Nantes lequel a fait le rapport suivant :

Je déclare être parti de Bordeaux le 24 mai à 6h du soir avec un chargement de traverses en bois à destination de Cherbourg ; sorti de la rivière le 25 à 4h du matin, fait route au N.N.O. du compas, passé l'île d'Yeu à 1h du soir et pris connaissance de Belle Ile vers les 4 heures passé à une distance de 6 milles dans le Sud de l'île ; à 8h N. et S de la pointe des Poulains, donna la route du NO. Temps se bouchant davantage n'ayant pas de vue, j'ai fait gouverner au NO ¼ O et marché à ½ vitesse, donné plusieurs coups de sonde ; Le 26 à 1 ½ du matin le navire donna plusieurs coups de sonde talond ; aussitôt je fit stopper la machine et marché en arrière, le chef mécanicien me crie que la machine remplissait d'eau, je me suis aperçu que le navire sombrait par l'arrière ; aussitôt je fit mettre les canots à l'eau et fait embarqué l'équipage, voulant sauver les papiers du bord je n'ai pu descendre dans la chambre vu la grande quantité d'eau qui l'envahissait ; voyant que le navire disparaissait, j'ai embarqué dans le canot et fait débordé du bord, nous nous sommes tenues à une distance de 80 mètres environ, 5 à 6 minutes après le navire disparaissait complètement, le canot étant surchargé je fis vent arrière, et 20 minutes après nous apercevons des rochers près de nous et le feu de Penfret. Nous nous sommes dirigés dessus en évitant tous les écueils, suivant la distance je me faisais à environ 8 milles de ce feu dans le S.S.O. d'après les relèvements pris de terre, nous avons été recueillis par les guetteurs du sémaphore qui se sont empressés de nous secourir, d'après leurs conseils ils ont pris leurs embarcations et se sont portés sur les lieux du sinistre avec le second et un homme du bord. En foi de quoi j'affirme mon présent rapport sincère et recevable pour me servir de ??? a ???

Ont aussi comparu les sieurs (laissé vacant) et (laissé vacant) faisant parti de l'équipage du dit navire lesquels ont juré d'affirmer que ce rapport est sincère et véritable et le capitaine a signé avec les comparants.

Signatures

J B Lebreton . F. Guillet G. Moreau

En conséquence nous avons reçu ce rapport sous notre seing et celui du Greffier, après lecture.

Signatures

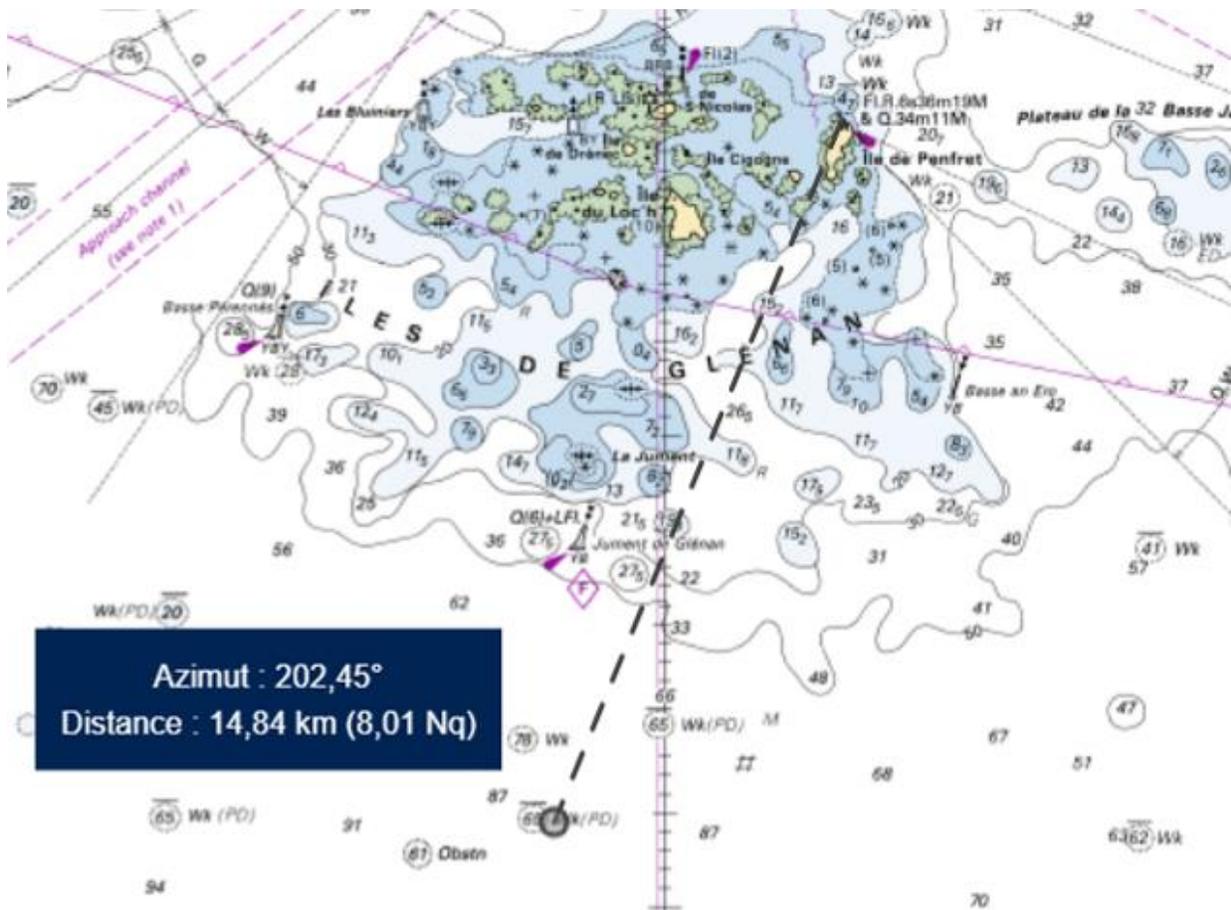
Mt Main Pour le Président empêché

Le juge délégué

Rocheseaux

L'information principale est la position indiquée par le capitaine Le Breton qui indique sa position peu après le naufrage, à 8 milles du phare de Penfret, dans le S.S.O. d'après des relèvements pris de terre. Le cap est donc de 222,5°, mais la distance semble importante. Cela amènerait le lieu du naufrage dans une zone où il n'y a pas de roche. À moins que le Lucy ait talonné sur une épave, ce qui est de faible probabilité, bien que justement le journal Le Finistère parut le jour du naufrage mentionne ce problème qui ne semblait pas si rare à l'époque :

1-4 Détermination de la zone de recherche.

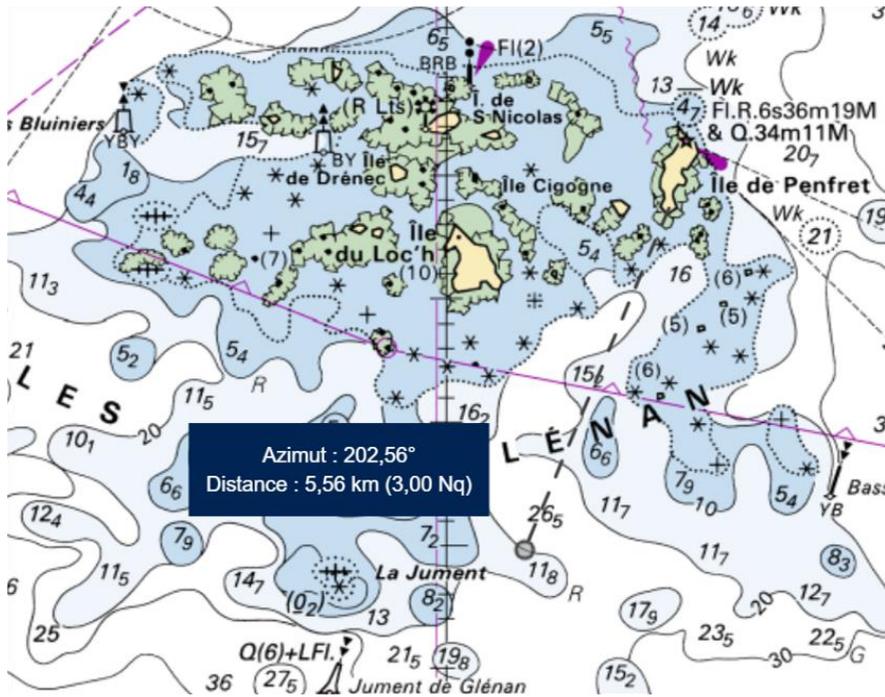


Position indiquée par le capitaine Le Breton dans son rapport.

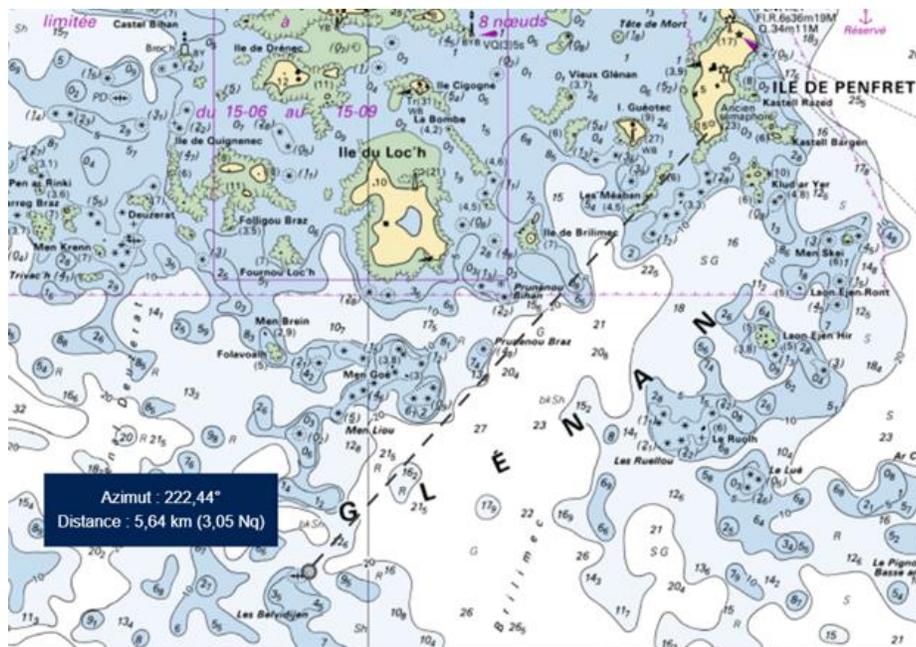
Il semble plus probable que le cap soit correct, et que la distance soit erronée, comme c'est souvent le cas dans de nombreux rapports de naufrage, ou par une erreur de transcription de ma part. Cela amène à penser que La Jument est le lieu le plus probable du naufrage. D'autant qu'il aura fallu 20 minutes de navigation au canot pour apercevoir les premiers écueils. Ces écueils seraient alors ceux de la queue de Men Liou, Men Liou et Men-Goé. Les articles de journaux indiquent un naufrage sur Karek-ar-Loch (La Jument) ou Men-Goé. Mais les rochers de Men-Goé auraient été vu immédiatement par les naufragés, pas seulement au bout de 20 minutes. Et des roches de Men-Goé, on peut apercevoir les roches blanches de l'île du Loch toute proche, même avec une faible lune. Mais cette dernière remarque pourrait être remise en cause par le fait qu'il y avait au moment du naufrage une brume intense.

Si l'on reprend la position indiquée dans l'article du courrier du Finistère, avec un cap identique et une distance de 3 milles, cela nous amène sur une zone où il n'y a pas de hauts fonds. En revanche, la Jument se trouve à 3,5 milles dans ce cap précis.

L'hypothèse d'un naufrage sur les Belvidijen semble également cohérent avec les explications du capitaine. Cela nous donnerait une distance de 3 milles et un cap à 225°, soit plutôt Sud-Ouest.



Position indiquée dans l'article du Courrier du Finistère



Position des Belvidijen, dont la distance correspond à celle indiquée par le journaliste du Courrier du Finistère, mais dont le cap correspond à 225°, soit Sud-Ouest.

2 Autres épaves référencées dans la zone de recherche.

On constate que la zone de recherche est très grande, pour ne pas dire trop grande... À moins que le Lucy ne soit l'une des deux épaves mentionnées par le SHOM dans la zone qui nous intéresse. William a plongé sur les points donnés par le SHOM, sans rien observer. Ces épaves sont d'ailleurs mentionnées en « Position Approximative ».

- **Epave Jument**

Identifiant unique : FR 0000001531 00001

Caractéristiques du bâtiment avant naufrage : Carcasse.

Qualité du brassiage) : profondeur inconnue

Latitude : 47.6632133° (47° 39.7933' N)

Longitude : -4.0218801° (4° 01.3119' W)

Précision de la position (en mètres) : 100.0

- **Epave Belvidijen**

Identifiant unique : FR 0000001530 00001

Caractéristiques du bâtiment avant naufrage : Carcasse.

Qualité du brassiage) : profondeur inconnue

Latitude : 47.6749334° (47° 40.4966' N)

Longitude : -4.00888° (4° 00.5325' W)

Précision de la position (en mètres) : 100.0

Le 25/09/2022, j'ai contacté Jean-Louis Trébaul du SHOM pour lui demander d'où viennent leurs informations concernant ces deux épaves. Il nous a fourni les deux fiches de ces épaves (voir annexe 2) et nous indique que les informations semblent provenir de la revue Les Glénans n°75 de 1973 (voir annexe 3). Nous avons donc recherché cette revue et Joel a réussi à en avoir un exemplaire. William avait déjà une copie de cet article, sans en connaître la provenance. Cet article écrit par Roger Weigele, mentionne de nombreuses épaves connues autour des Glénan et les positionne sur une carte. On remarque également des points sur la carte où aucune mention d'épave n'est indiquée. Roger Weigele indique en bas de la légende de sa carte « Les points non numérotés sur la carte indiquent la position d'épaves non identifiées. ». Certains de ces points ont été repris par le SHOM. On y retrouve le point de l'épave de la Jument, l'épave Belvidijen et même le fameux point sur Korn Loch souvent associé au Ronald.

3- Autres naufrages référencés dans la zone (liste établie avec la base de données de la SAMM : archeosousmarine.net par Claude Rabbault)

14900
Brick - CLASPARIS
HOLLANDE

Circonstances	
<p>Date : 22/04/1732 Siècle : XVIIIe siècle AD Causes : Erreur de navigation Capitaine : Equipage : Destination : Provenance : Chargement :</p>	<p>Zones : Penmarc'h Emplacement : La Jument, Les Glénan Latitude : 47° 39' 7000 / N Longitude : 004° 01' 6000 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>"Naufrage du CLASPARIS, de Wousen (Hollande), de 150 tonneaux, brisé sur le rocher de la Jument, aux Glénans, le 22 avril. Interrogatoire de Pierre de Lherêtyre (Lairetaire), négociant, demeurant aux Glenans, portant que le capitaine et deux matelots furent sauvés en mer par un pêcheur de Concarneau qui les dépose nus sur la grève et emporta leurs vêtements. Procédure criminelle intentée contre des pêcheurs de Locmaria et Concarneau en raison du pillage du navire."</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : HOLLANDE Type de navire : Brick Tonnage brut : 150 Nom précédents : Armateur : Ports : Inconnu</p>	<p>Chantier : Année de Construction : Lancement : Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>A.D. 29 (B 4343, 1731-1733) ;</p> <p style="text-align: center;">Identifiant GEDASM : 14900 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 06/11/2014</p>	

15752
Lougre - HEUREUSE MARIE
FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 12/05/1843 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Erreur de navigation Capitaine : Jean-Marie Tattevin Equipage : Destination : Abbeville Provenance : Bordeaux Chargement : Fer</p>	<p>Zones : Groix Emplacement : La Jument, Les Glénan Latitude : 47° 40' 2360 / N Longitude : 004° 01' 3630 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>HEUREUSE MARIE, 86 brt, 76 tonneaux 77/100, lougre francisé à Redon le 7 octobre 1842 et armé au cabotage à Redon. "Le lougre l'Heureuse-Marie de Redon, capitaine Tattevin, allant de Bordeaux à Abbeville, chargé de fer, s'est jeté, le 12 courant, sur le rocher appelé la Jument, à 4 kilomètres du phare des Glénans. Le navire a coulé presque aussitôt. L'équipage n'a eu que le temps de se sauver dans le canot."</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Lougre Tonnage brut : 86 Nom précédents : Armateur : Jean-Marie Tattevin, Penestin Ports : Redon</p>	<p>Chantier : Redon Année de Construction : Lancement : 1842 Propulsion : Voiles Puissance : 1842 Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>Lloyd nantais. Feuille commerciale et maritime (20/05/1843) ; Bureau Veritas (1842) ; A.D. 44 (7 R 3 / 60 f° 215) ; Epave découverte par la SAMM en avril 2023 ;</p> <p style="text-align: center;">Identifiant GEDASM : 15752 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 24/05/2023</p>	

14842

Chaloupe - CHARLES JOSEPH FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 20/04/1875 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Courant Capitaine : Equipage : 8 Destination : Concarneau Provenance : Concarneau Chargement : Pêche</p>	<p>Zones : Groix Emplacement : Roche de l'île du Loch Latitude : 47° 41' 0000 / N Longitude : 003° 58' 0000 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>"On nous écrit de Concarneau, le 23 avril : le 20 avril courant, vers 2 heures du matin, la chaloupe de pêche CHARLES-JOSEPH, de Concarneau, revenant de la dérive, par vent d'est, grand large, fut, par la force des courants, jetée sur les rochers avancés de l'île du Loch (Glénans), où elle se défonça.</p> <p>L'équipage, composé de 8 hommes, put se soutenir sur l'épave, restée entre les eaux, au moyen des nombreux filets qui se trouvaient à bord, et fut recueilli par un petit bateau de pêche de Lorient, la Zoé, patron Evana, qui s'empessa d'aller déposer ces pauvres pêcheurs au fort Cigogne, aux soins du gardien, M. Cardines, d'où ils furent rapatriés le même jour.</p> <p>La perte consiste en la coque de l'embarcation. Les mâts, les voiles, les filets et les autres agrès et appareils furent rapportés par d'autres chaloupes de la même localité."</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Chaloupe Tonnage brut : Nom précédents : Armateur : Ports : Concarneau</p>	<p>Chantier : Année de Construction : Lancement : Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>L'Union Bretonne (25/04/1875)</p> <p style="text-align: center;">Identifiant GEDASM : 14842 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 31/08/2014</p>	

20675

Chaloupe - AVE MARIA

FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 29/08/1882 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Voie d'eau Capitaine : Julien Bargain Equipage : 5 Destination : Bénodet Provenance : Bénodet Chargement : Pêche</p>	<p>Zones : Penmarc'h Emplacement : 3' SW des Glénan Latitude : 47° 41' 2000 / N Longitude : 004° 00' 0000 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>"MM. Le Pempe, patron et Douguot, matelot de la chaloupe la Mélanie, le 29 août, vers 10 heures du matin, ces marins, qui allaient relever leurs casiers à homards, se trouvaient au sud-ouest des Glénans, à une lieue environ au large. La mer était grosse et un vent violent soufflait de l'ouest. "Tout-à-coup, racontent-ils, nous entendons des cris au vent à nous, sans rien apercevoir. Nous hissons le taille-vent avec trois ris et nous louvoyons pour nous rapprocher de l'endroit dont les cris étaient partis. Au quatrième bord, nous voyons deux avirons en croix et un homme debout, à une brassée en-dessous de l'eau, tenu par une ligne de crin à ces avirons et que nous avons reconnu : c'était Le Corre, matelot de l'Ave-Maria. Quand nous nous sommes approchés pour le recueillir, il avait coulé". Les hommes qui montaient la Mélanie ne virent plus rien. L'Ave-Maria avait disparu avec son équipage.</p> <p>Les victimes sont au nombre de cinq, dont deux pères de famille : BARGAIN Julien, 38 ans - LE CORRE Isidore, 43 ans, qui laissent chacun 3 enfants ; deux novices, âgés tous deux de 17 ans, NEILDEZ Guillaume-Marie, et LAMPION Yves ; ce dernier, fils aîné de veuve, laisse sa mère avec trois enfants ; la cinquième victime est le mousse PASCAL Joseph-Louis, 12 ans"</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Chaloupe Tonnage brut : Nom précédents : Armateur : Julien Bargain, Benodet Ports : Bénodet</p>	<p>Chantier : Année de Construction : Lancement : Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>Le Finistère (09/09/1882) ;</p> <p style="text-align: center;">Identifiant GEDASM : 20675 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 19/05/2023</p>	

14095

Goélette - ARISTIDE MARIANNE

FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 22/11/1884 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Erreur de navigation Capitaine : Marion François Equipage : 7 + 1 femme Destination : Pontrieux Provenance : Saint-Martin en Ré Chargement : Sel et Vins</p>	<p>Zones : Penmarc'h Emplacement : 5 milles SSW des Glénan Latitude : 47° 40' 8000 / N Longitude : 004° 02' 9000 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>ARISTIDE MARIANNE, sloop, immatriculé à Paimpol. "Hier, à midi, l'équipage du navire français Aristide-Marianne, capitaine Marion François, du port de Paimpol, composé de huit hommes et une femme, arrivait des Glénan à Concarneau sur le canot 1230, patron Roulland François. D'après le rapport du capitaine, son navire aurait touché sur un rocher à environ 5 milles au S. S. O. des Glénan, dans la matinée du 22, à 5 heures du matin, par un temps tout-à-fait obscur, et aurait sombré immédiatement. Le navire, qui appartenait à M. Olivier, de Paimpol, se rendait à Pontrieux de Saint- Martin en-Ré, avec un chargement de sel et quatre tonneaux de vins. Au moment de l'accident, il n'y avait sur le pont que le second et trois hommes. Les autres dormaient dans leur cabine. On n'eût que le temps de les réveiller et de prévenir le capitaine et sa femme. La chaloupe du bord fut immédiatement mise à la mer, et, au moment où le capitaine s'y embarquait, son navire sombrait, pour ainsi dire, sous ses pieds. On n'a rien pu sauver. A 7 heures du matin, les naufragés arrivaient à l'Ile du Bech, qui fait partie du groupe des Glénans. Les habitants les soignèrent et les habillèrent. Aujourd'hui ils ont été dirigés de Concarneau, par le train de 4 H 59, sur leur port, par les soins de l'autorité maritime. "</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Goélette Tonnage brut : 35 Nom précédents : Armateur : Olivier, Paimpol Ports : Paimpol</p>	<p>Chantier : L. Laboureur, Paimpol Année de Construction : 1861 Lancement : 1861 Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : 13,4 x 4,3 x 2,6 Tirant :</p>
Sources :	
<p>Le Finistère (23/11/1884) ; Bureau Veritas (1884) Identifiant GEDASM : 14095 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 19/11/2012</p>	

14916

Lougre - REINE DES ANGES

FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 16/02/1893 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Perdu corps et biens Capitaine : Ferdinand Bertho Equipage : 4 Destination : Porthcawl Provenance : Blaye Chargement : Poteaux de Mines</p>	<p>Zones : Groix Emplacement : Men-Goë, Les Glénan Latitude : 47° 41' 4000 / N Longitude : 003° 59' 6000 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>REINE DES ANGES, lougre francisé à Nantes le 8 avril 1889. "Le 6 courant, le navire Reine des Anges, du port de Nantes, capitaine Bertho, monté par quatre hommes, quittait le port de Blaye (Gironde), à destination de Portchoval (Porthcawl). Dans la nuit du 15 au 16 courant, ce navire a dû passer près des Glénans et, poussé par la tempête, faire naufrage sur le rocher Men-Goë (Pierre Sauvage), où il s'est perdu corps et biens. Des épaves nombreuses, provenant de ce navire, ont été trouvées sur les rochers de l'île du Loch. Le 20, vers dix heures du matin, la femme Penamen, qui habite avec son mari l'îlot du Loch, a découvert, entre deux rochers, le cadavre d'un des hommes qui montaient le navire naufragé. D'après son âge probable et les renseignements obtenus par l'inscription maritime, ce cadavre doit être celui du capitaine BERTHO. De plus, Penamen a découvert parmi les épaves une boîte contenant les papiers de l'un des matelots. Le cadavre retrouvé a été amené à Concarneau le 22 courant, par le bateau qui fait le service des Glénans, et inhumé par les soins de l'autorité." "Nous apprenons les noms des marins qui montaient le lougre Reine-des Anges, et qui ont péri en mer en face des Glenans : le capitaine se nommait Ferdinand BERTHO, de Mesquer. Il laisse une veuve et deux orphelins. Les autres victimes sont Alphonse BOUCHARD, matelot, de Rochefort ; Louis-Marie YVIQUEL, novice, de Saint-Nazaire ; Joseph HARDOUIN, mousse, de Lannion."</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Lougre Tonnage brut : 54 Nom précédents : Armateur : Monsieur Félix Dauchez, Nantes Ports : Nantes</p>	<p>Chantier : Boulogne Année de Construction : 1877 Lancement : 1877 Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : 18,7 x 6 x 2,69 m Tirant :</p>
Sources :	
<p>L'avenir de Bretagne (28/02/1893) ; A.D. 44 (3 P 602) ; Rôle de bord Archives départementales de Loire Atlantique A.D. 44 (7 R 4 f°684 et 7 R 3 n°409) ; Le Phare de la Loire (25, 26 & 27 mars 1893) ; Bureau Veritas - Registre International de Classification de Navires (1892)</p>	
<p>Identifiant GEDASM : 14916 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 02/10/2016</p>	

13062

Brick-goélette - E. L.

FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 09/07/1894 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Erreur de navigation Capitaine : Equipage : Destination : Llanelly Provenance : Blaye Chargement : Poteaux de mines</p>	<p>Zones : Penmarc'h Emplacement : La Jument, les Glénan Latitude : 47° 39' 7930 / N Longitude : 004° 01' 3128 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>E. L. brick immatriculé à Dunkerque au cabotage. Il est jété sur la roche par la force du courant. Il coule aussitôt. L'équipage se réfugie dans le canot du bord.</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Brick-goélette Tonnage brut : 166 Nom précédents : Armateur : Ports : Dunkerque</p>	<p>Chantier : Année de Construction : 1867 Lancement : 1867 Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>Revue Maritime 1897 (statistiques des naufrages, année 1894) ;</p> <p style="text-align: center;">Identifiant GEDASM : 13062 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 25/09/2010</p>	

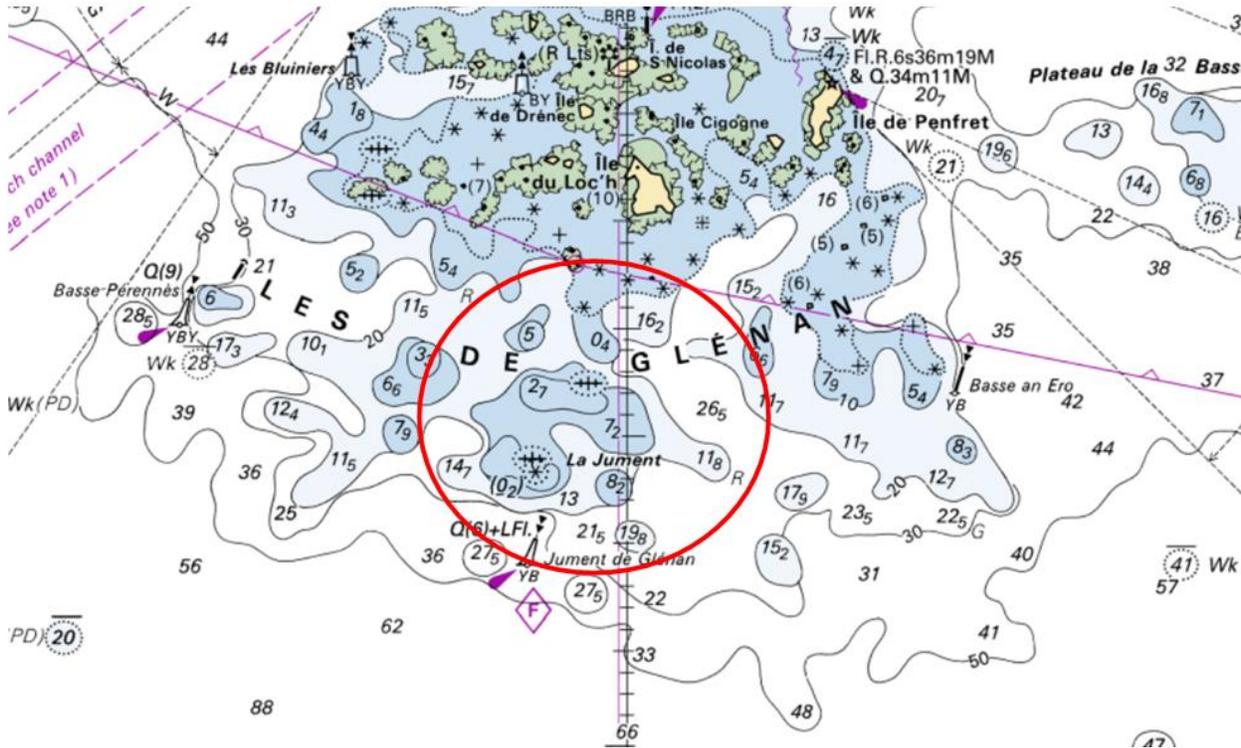
13457
Dundee - JEUNE ALPHONSE
FRANCE

Circonstances	
<p>Date : 20/02/1899 Siècle : XIXe siècle AD Causes : Chavirage Capitaine : Gildas Meollo Equipage : Destination : Les Glénan Provenance : Gavres Chargement : Pêche</p>	<p>Zones : Groix Emplacement : Ile du Loch, Les Glénan Latitude : 47° 42' 1100 / N Longitude : 003° 59' 5500 / W Géodésie : WGS84 N° SHOM : Nature du fond: Sonde :</p>
Commentaires :	
<p>Dundee n° 2523 de Gâvres. Chavire près de île du Loch aux Glénans. L'équipage se réfugie à la nage, mais deux marins Joseph Moello et Jean-Louis Corvec se noient.</p>	
Caracteristiques du navire	
<p>Pays : FRANCE Type de navire : Dundee Tonnage brut : Nom précédents : Armateur : Gildas Meollo Ports : Port-Louis</p>	<p>Chantier : Année de Construction : Lancement : Propulsion : Voiles Puissance : Dimensions : Tirant :</p>
Sources :	
<p>Le Nouvelliste du Morbihan (26/02/1899)</p> <p style="text-align: center;"> Identifiant GEDASM : 13457 Informateur : C. Rabault Mise à jour : 20/04/2011 </p>	

Opération OA5201, selon arrêté n°2023-645 du 25 avril 2023

4 Méthode mise en œuvre.

La zone de recherche avait été préparé afin de couvrir l'ensemble de l'aire potentielle du naufrage et d'englober les épaves mentionnées par le SHOM.



La zone de recherche est centrée sur le point :

47° 40.503 N / 04° 00.543 O (Wgs84)

L'emprise de la zone de recherche est de 1,5 mille nautique autour de ce point.

La zone totale de recherche avait elle-même été découpée en 6 zones plus petites, et classées par priorité afin de permettre un report de la couverture magnétométrique si la météo n'était pas favorable dans la zone. Les zones de recherche ont ainsi été définies (voir annexe 1) :



Zones de recherches et points de références OA5201 2023



Point A : 47° 39.500 N / 04° 01.580 O

Point B : 47° 39.500 N / 04° 00.120 O

Point C : 47° 39.960 N / 04° 01.580 O

Point D : 47° 39.960 N / 04° 00.120 O

Point E : 47° 40.250 N / 04° 01.580 O

Point F : 47° 40.250 N / 04° 00.120 O

Point G : 47° 40.690 N / 04° 01.580 O

Point H : 47° 40.690 N / 04° 00.850 O

Point I : 47° 40.690 N / 04° 00.120 O

Point J : 47° 41.010 N / 04° 00.850 O

Point K : 47° 41.010 N / 04° 00.120 O

Point L : 47° 41.010 N / 03° 59.830 O

Point M : 47° 41.260 N / 04° 00.850 O

Point N : 47° 41.260 N / 04° 00.620 O

Point O : 47° 41.260 N / 03° 59.830 O

Point P : 47° 41.260 N / 03° 59.370 O

Point Q : 47° 41.740 N / 04° 00.620 O

Point R : 47° 41.740 N / 03° 59.370 O

Les objectifs et temps de recherche de chaque zone avaient été préalablement définis afin de pouvoir s'organiser en fonction du temps alloué et des conditions météorologiques :

- **Zone 1** : objectif *Lucy* + carcasse de la Jument
Longueur : 1882 m
Largeur : 825 m
Distance entre les lignes de recherche : 50 mètres
Soit 16 lignes de 1 mille = 16 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 4 heures
3 milles / heures = 5 heures 30 minutes

- **Zone 2** : objectif *Lucy*
Longueur : 1882 m
Largeur : 560 m
Distance entre les lignes de recherche : 50 mètres
Soit 11 lignes de 1 mille = 11 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 3 heures
3 milles / heures = 4 heures

- **Zone 3** : objectif *Lucy* + carcasse des Belvidijen
Longueur : 1882 m
Largeur : 780 m
Distance entre les lignes de recherche : 50 mètres
Soit 16 lignes de 1 mille = 16 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 4 heures
3 milles / heures = 5 heures 30 minutes

- **Zone 4** : Prospection de la zone rocheuse
Longueur : 900 m
Largeur : 585 m
Distance entre les lignes de recherche : 25 mètres
Soit 23 lignes = 11,5 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 3 heures
3 milles / heures = 4 heures

- **Zone 5** : Prospection de la zone rocheuse
Longueur : 1300 m
Largeur : 440 m
Distance entre les lignes de recherche : 25 mètres
Soit 18 lignes = 12,6 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 3 heures
3 milles / heures = 4 heures 30 minutes

- **Zone 6** : Prospection zone rocheuse et *Reine des Anges*
Longueur : 1540 m
Largeur : 860 m
Distance entre les lignes de recherche : 25 mètres
Soit 35 lignes = 29 milles
Temps estimé sur zone à raison de 4 milles / heure = 7 heures 30 minutes
3 milles / heures = 10 heures

Le programme avait initialement été prévu pour 6 jours complet sur zone. Ainsi, nous avons décidé de répartir l'ensemble du travail sur un total de 4 jours.

- Jour 1 : Installation de l'équipe sur l'île de Saint-Nicolas. Début de prospection du Sud de la zone 1.
- Jour 2 : Couverture du Nord de la zone 1, zone 2 et zone 3
- Jour 3 : Couverture de la zone 4 et 5
- Jour 4 : Couverture de la zone 6

Le programme a pu se passer comme prévu, avec une journée de vent qui nous a obligé à patienter sur l'île de Saint-Nicolas.

Ainsi, l'équipe se réunit le dimanche 21 mai 2023 au local du club de plongée Actisub pour entreposer l'ensemble du matériel qui sera nécessaire à l'opération. Le lundi 22 mai, à 8h00 du matin, l'ensemble de l'équipe aidé des services municipaux de la ville de Fouesnant, chargent plus d'une tonne de matériel sur le navire de la commune servant à desservir l'archipel. Arrivés vers 11h00, le matériel est vite déchargé, et une fois installés dans la maison qui nous a été prêté sur l'île Saint-Nicolas, l'équipe n'a pas trainé pour se lancer dans la prospection magnétométrique. Vers 14h, ce sont deux embarcations qui chacune munit d'un magnétomètre se dirigèrent vers la zone de recherche. Malheureusement, l'un des deux magnétomètres, un AX2000 de la société Aquascan, décida de ne pas fonctionner. Il nous faudrait donc couvrir la zone avec un seul appareil. Si le Sud de la zone numéro 1 ne révéla pas d'anomalies significative, l'équipe ne se découragea pas pour autant.

Le mardi 23 mai, dès 8h00 du matin, le navire de Thierry Normant était sur zone avec Jean-Michel Keroullé et Benjamin Pepy. Nous reprenions la couverture de la zone Nord du carré de recherche numéro 1. Très rapidement, une anomalie fut précisée avec une déviation maximum de 400 nanoTesla par 26 mètres de profondeur. Aussitôt, l'équipe à terre fut prévenue et se rendit immédiatement sur zone. Une heure plus tard, nous apprenions qu'ils avaient bien trouvé une épave constituée essentiellement d'un chargement de barres de fer. La journée se poursuivit en couvrant entièrement les deux premières zones prévues. A noter, qu'aucun écho n'apparut lors que nous sommes passés dans la zone indiquée par le SHOM comme étant une épave sur la Jument des Glénan.

Le mercredi 24 mai, une fois de plus, la prospection débuta vers 8h00 du matin. Les zones 3 et 4 furent entièrement couvertes. Aucune anomalie significative ne fut décelée. Comme la veille, la position

signalée sur les cartes marines au niveau des roches des Belvidijen comme étant une épave ne marqua absolument pas. Pendant ce temps, les plongées se succédèrent sur l'épave découverte la veille. Les barres de fer se révélèrent être des rails de chemin de fer. Trois ancres furent découvertes et étudiées, ainsi qu'une cadène et un treuil manuel. De son côté, Claude Rabbault, resté à Nantes, travaillait à l'identification de l'épave.

Le jeudi 25 mai, nous n'avons pas pu sortir le matin à cause d'un vent de Nord qui créait un clapot important sur notre zone de recherche. L'après-midi, vers 15h, le vent étant retombé, nous avons pu poursuivre nos recherches. La zone numéro 5 fut entièrement couverte, ainsi qu'une bonne partie de la zone 6. Une anomalie fut repérée sur les rochers de la Queue de Men Liou à l'endroit où la SAMM avait déclaré en 2010 un gisement de canon du 18^{ème} siècle. Des plongées furent réalisées sur le site afin de confirmer l'anomalie.

Le vendredi 26, nous sommes partis très tôt afin de couvrir la fin de la zone 6. Aucune anomalie repérée. Retour à Saint-Nicolas pour ranger le matériel et charger l'ensemble sur le navire de la mairie. Puis, nous avons eu la chance de pouvoir visiter le Fort Cigogne en cours de restauration, dans lequel un des canons de la frégate Vénus sera présenter au public avec le concours de la SAMM.

5- Résultats de la couverture magnétométrique.

Au total, nous avons parcouru plus de 80 milles nautiques avec le magnétomètre pour couvrir la zone. Nous avons eu trois anomalies significatives qui ont été expertisées en plongée. L'une d'elle s'est révélée être l'épave d'un voilier à coque en bois dont il ne reste que le chargement constitué de rails de chemin de fer, trois ancres et un treuil.

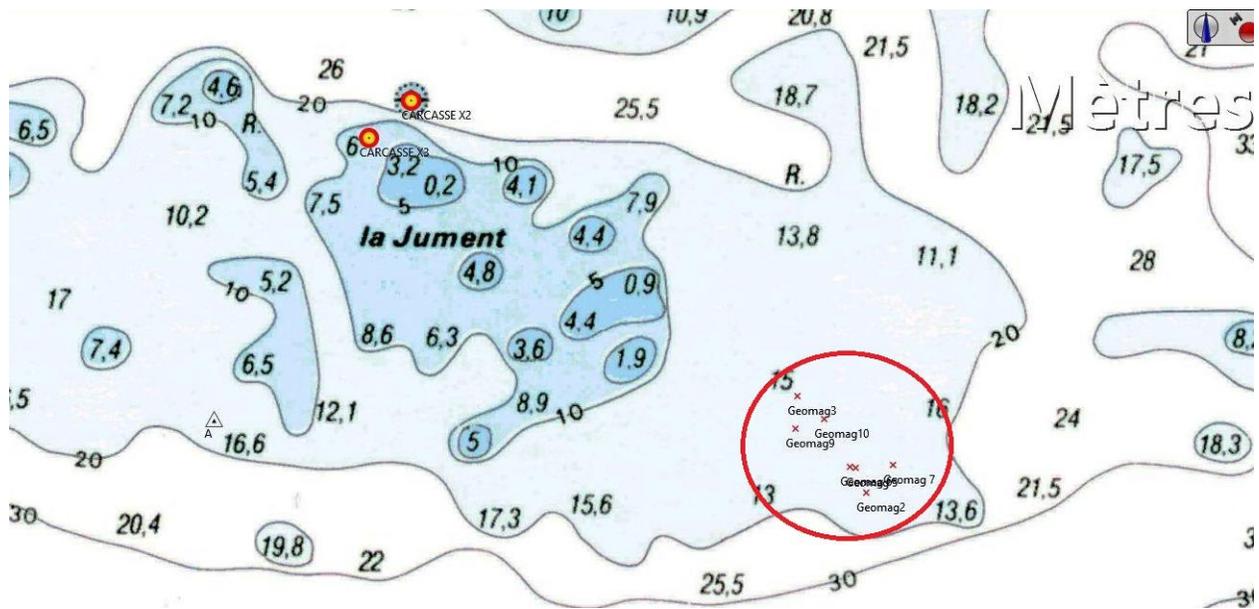
La position de cette épave est : **47° 40.236 N / 04° 01.363 O**

La seconde est un gisement de canons probablement du 18^{ème} siècle, que la SAMM avait déjà déclaré en 2014.

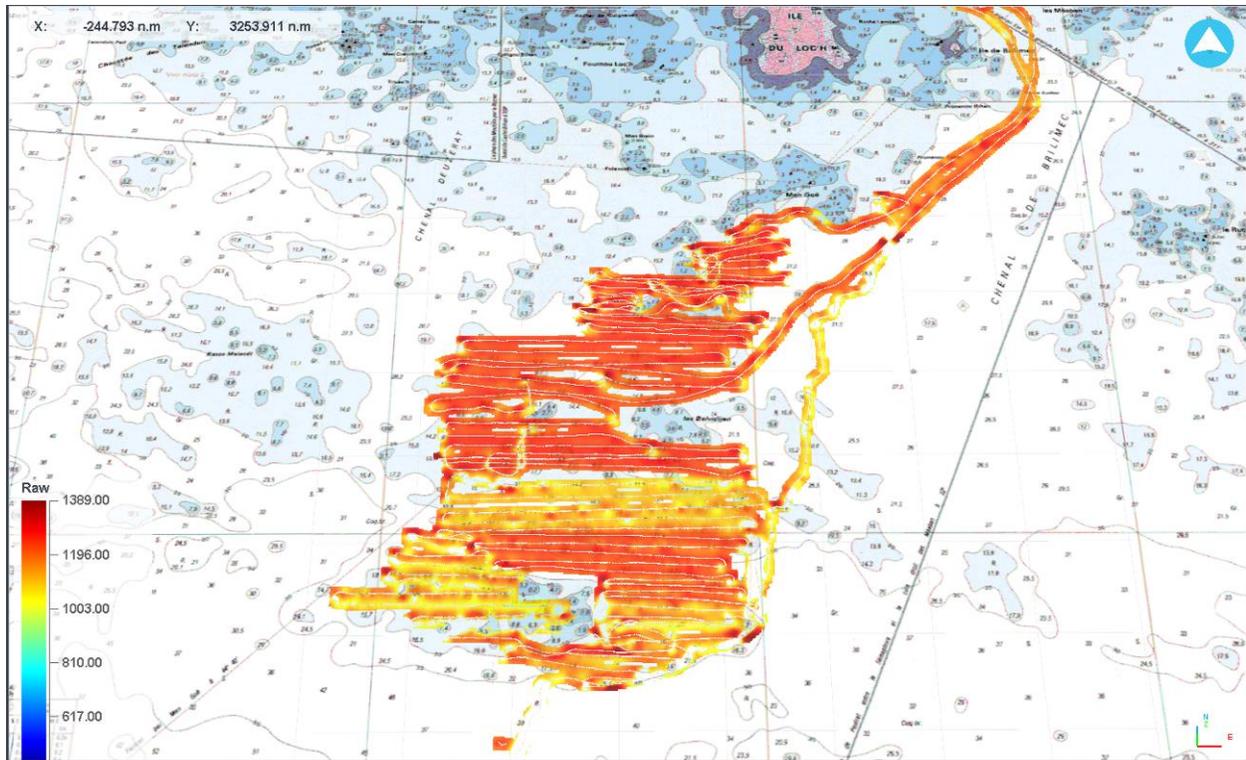
La position du gisement est : **47° 41.159 N / 04°00.425 O**



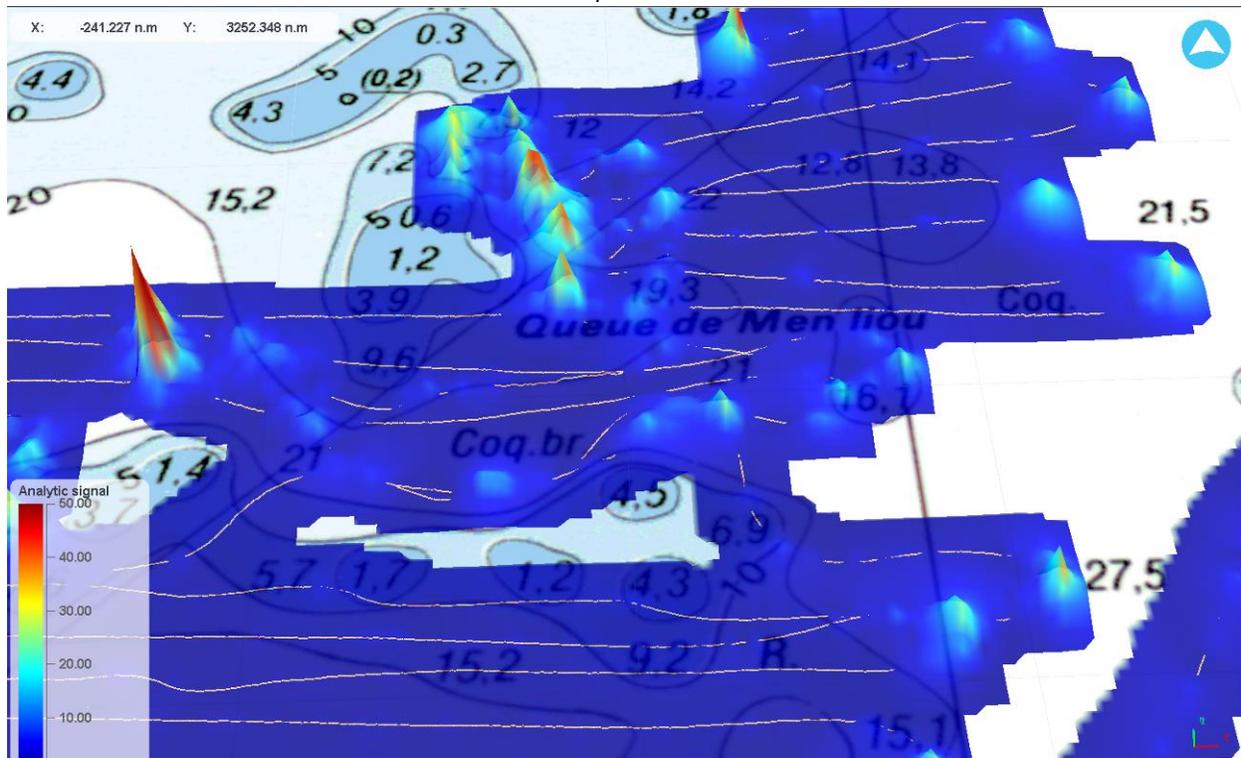
La troisième anomalie était vraisemblablement d'origine géologique, car très étalée sur un plateau rocheux. Dans cette zone rectangulaire de 230 mètres de long par 125 mètres de large, orientée Nord-Nord-Est, 7 petites inversions ont été relevées. Deux plongées ont été réalisées au centre de cette zone, sans qu'aucun artefact n'ait pu être observé sur le plateau de roche. Cette zone ne présentant pas de banc de sable dans lesquels des objets métalliques auraient pu être dissimulés, nous supposons dans l'état actuel de nos recherches qu'il s'agirait probablement d'une anomalie géologique.



Position de l'anomalie n°3 par rapport à la roche *La Jument*

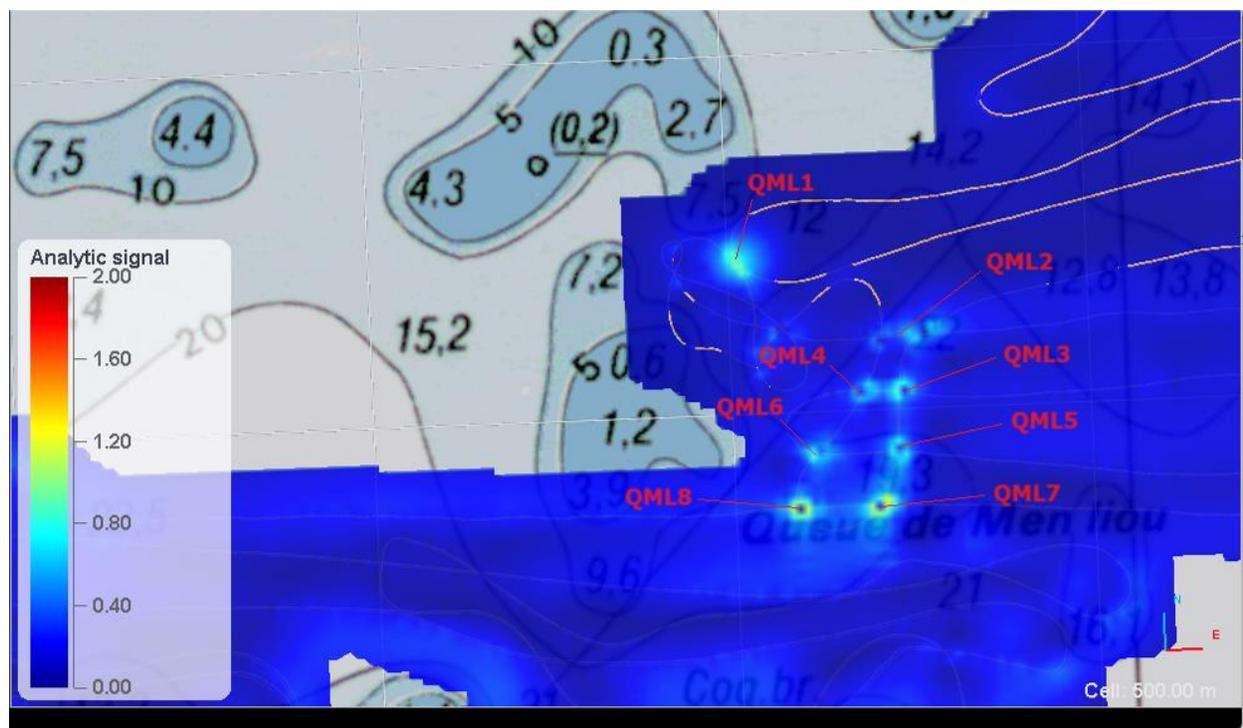


Projection de la couverture magnétométrique. Certaines zones peu profondes non pas pu être explorées.



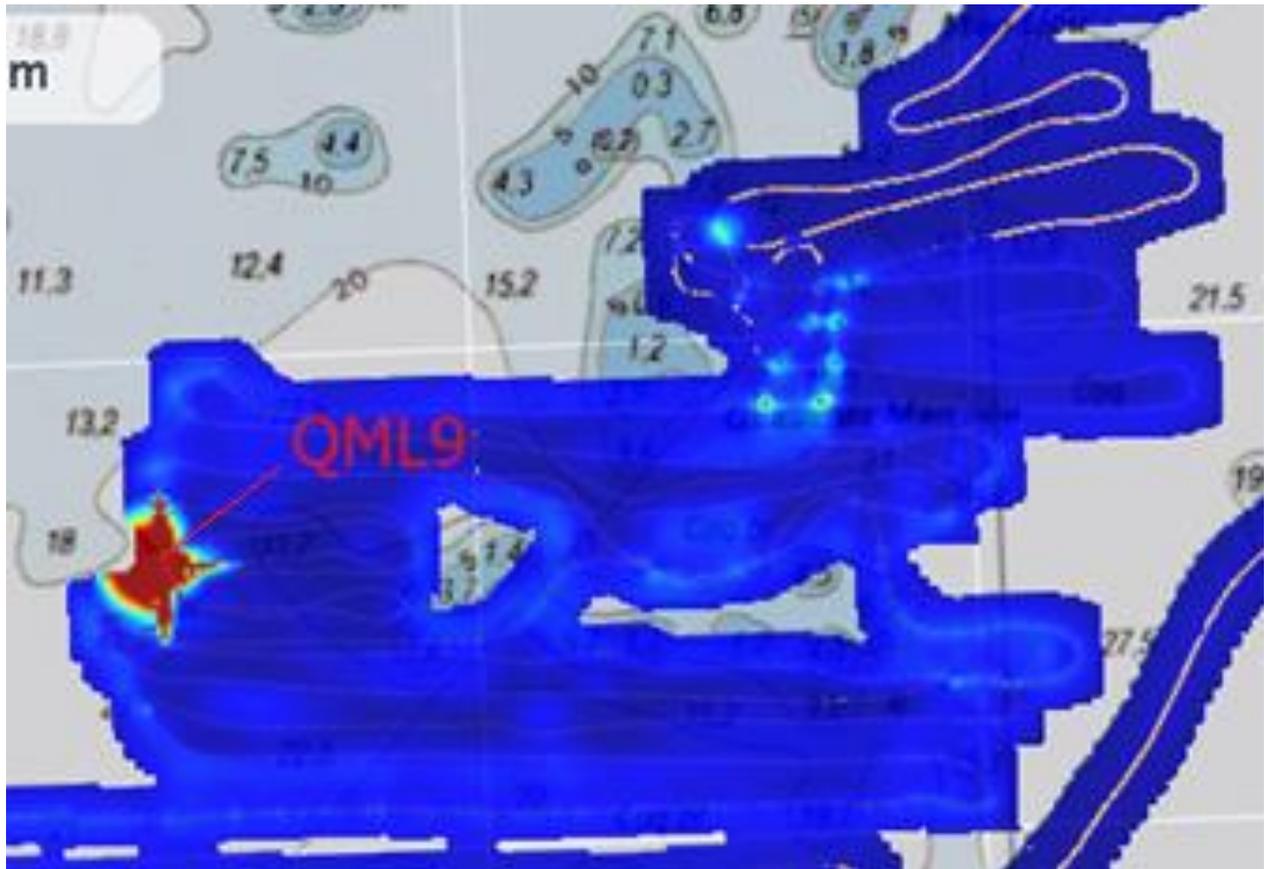
Analyse des données au-dessus du Gisement de la queue de Men Liou

Dans l'état du traitement de nos données, une anomalie importante semblait ressortir à l'Est du plateau rocheux de la Queue de Men Liou. Cependant, nous avons effectué un virage à cet endroit. D'où l'importance de conserver les traces du trajet. Thierry Normant s'est rapproché des ingénieurs de la société IXBlue, partenaires de la SAMM pour le traitement des données recueillies, notamment grâce à leur logiciel Delph. Après traitements, prise en compte du champ magnétique de la zone et ajouts de filtre, l'importante anomalie certainement causée par un virage un peu court, disparaît, et d'autres anomalies plus faibles ressortent. Ainsi, nous avons 8 anomalies que nous nommerons « QML » qu'il nous faudra explorer dans le futur.

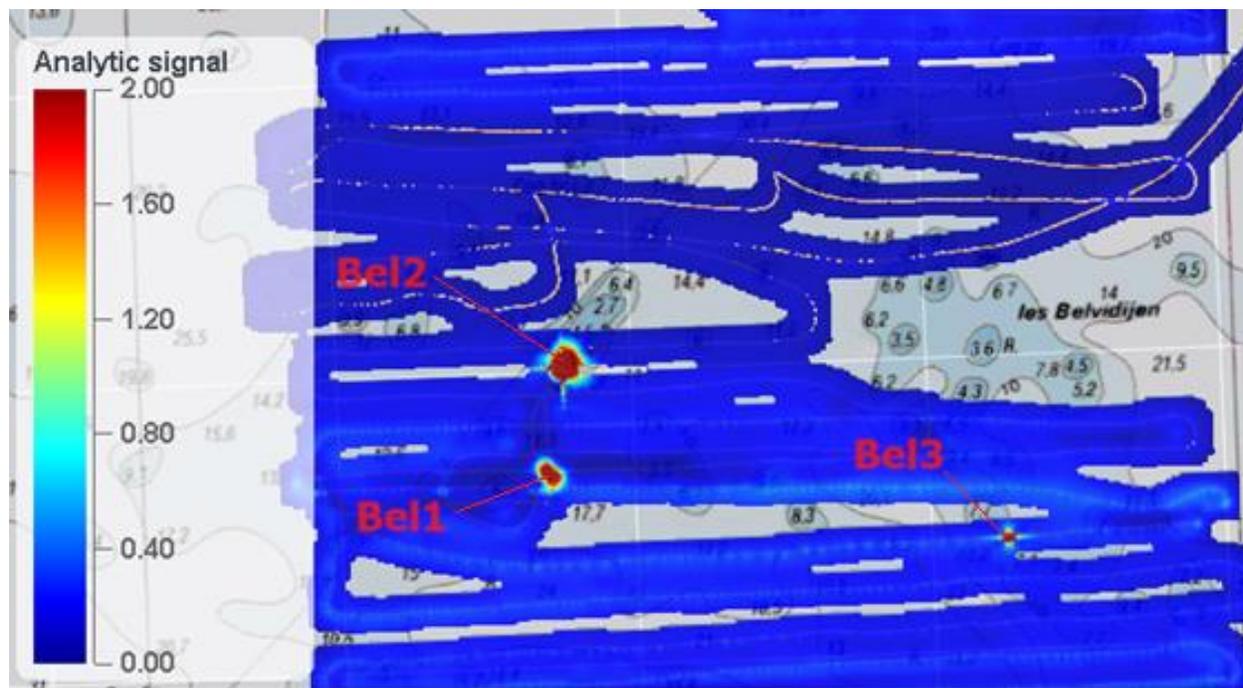


Anomalie	Latitude	Longitude
QML1	47°41.1858 N	04° 00.3762 O
QML2	47° 41.1456 N	04° 00.2284 O
QML3	47° 41.1125 N	04° 00.2647 O
QML4	47° 41.1107 N	04° 00.2855 O
QML5	47° 41.0885 N	04° 00.3516 O
QML6	47° 41.0793 N	04° 00.3166 O
QML7	47° 41.0479 N	04° 00.2725 O
QML8	47° 41.0514 N	04° 00.3322 O

Toujours après traitement, une importante anomalie est repérée à l'Ouest de la Queue de Men Liou. Nous la nommerons QML9, sa position est : $47^{\circ} 40.3792 \text{ N} / 04^{\circ} 00.9960 \text{ O}$ (WGS84)



Dans le secteur des Belvidijen, trois anomalies sont repérées après traitement des données. Seule Bel1 a été plongée, car l'inversion caractéristique a été repérée directement lors de la prospection. Les deux autres points nommés Bel2 et Bel 3 restent à explorer.



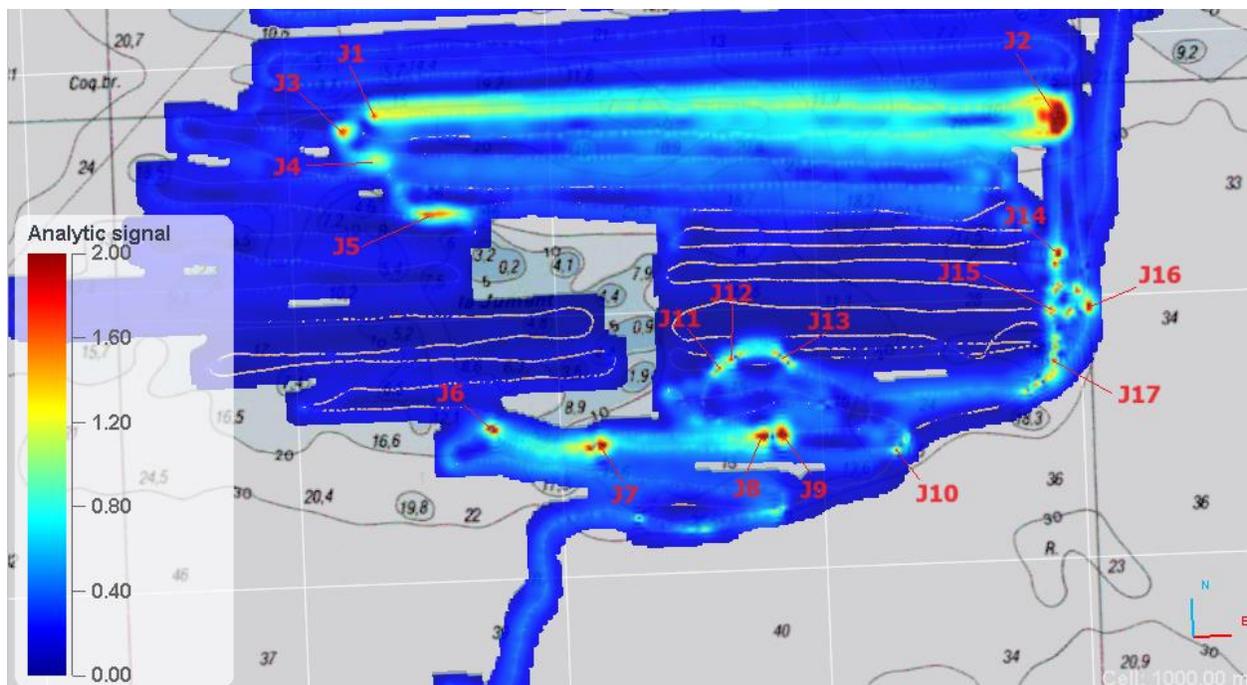
Anomalie	Latitude	Longitude	Commentaire
Bel1	47° 40.2360 N	04° 01.3630 O	Exploré en plongée, voir « Anomalie 1 »
Bel2	47° 40.3792 N	04° 01.2890 O	
Bel3	47° 40.1540 N	04° 00.4981 O	

Dans le secteur de la Jument, de nombreuses anomalies ressortent à la suite du traitement des données, nous les nommerons « J ». Nous émettons tout de même quelques doutes concernant les enregistrements des anomalies J1, J2 et J3. En effet, l'ensemble de la ligne de prospection ressort avec un fort relevé de champs magnétique. Cette bande correspond à la reprise de prospection entre les deux premiers jours. Aussi, nous nous interrogeons sur le fait que les valeurs auraient pu s'additionner. On remarque également ce phénomène lors du croisement de passage de lignes de recherche (passage de J11 à J13 et zone J14 à J17). De même, la zone dans lesquelles se trouvent les anomalies J14 à J17 a été réalisé avec une mer formée, les valeurs enregistrées ont pu être créées par des mouvement du capteur.

L'anomalie J9, correspond au point Géomag 9, cité dans le prochain chapitre consacré aux plongées effectuées, notamment sur l'anomalie n°3. Toutefois, après analyse, les plongées que nous avons effectuées étaient décalées de la zone principale de plusieurs dizaines de mètres.

Cette prospection aura mis en exergue des interrogations ainsi que plusieurs points que nous pourrions améliorer pour les prochaines recherches de ce type.

- Les valeurs de magnétométrie s'additionnent t'elles lorsqu'elles proviennent de deux survey différents. De même que pour des passages répétés sur une même position géographique ?
- Les valeurs pouvant être détectées dépendent de la masse métallique de la cible, ainsi que de la hauteur d'eau se trouvant entre la cible et le capteur. Ainsi, le réglage de la hauteur en utilisant, ou non, le radeau de tractage modifie la précision des données récupérées. Pour des zones de recherche présentant de fortes variations de profondeur, le découpage en rectangle des zones ne semble pas le mieux adapté. Lors de prochaines prospections, il serait préférable de réaliser les recherches en suivant les courbes de niveau de profondeur, et d'adapter la profondeur du capteur au fond sur lequel nous prospectons.
- Les survey doivent se faire par temps calme afin d'éviter les mouvements du poisson renfermant le capteur. Actuellement, lorsque le poisson est fixé au radeau de tractage, il est mobile autour d'un axe. Une rotule ou un second axe perpendiculaire au premier pourrait diminuer les mouvements du poisson.
- L'enregistrement des points d'intérêt que nous pointons au fur et à mesure de la prospection sur le logiciel Géométrix se nomme Géomag avec un numéro qui repart systématiquement de « 1 » à chaque survey. Si nous trouvons le moyen de conserver les numéros utilisés les jours précédents, cela faciliterait la compréhension du site.
- Si l'analyse des données pouvait être réalisée sur place, cela permettrait d'optimiser la précision des cibles sur lesquelles nous envoyons les plongeurs. A moins d'une inversion franche observée lors du survey, il ne semble pas intéressant de demander aux plongeurs de s'y rendre.



Anomalies repérées suite au traitement des données autour de la Jument.

Anomalie	Latitude	Longitude	Commentaire
J1	47° 39.9345 N	04° 01.5430 O	Peut-être causée par une superposition de données
J2	47° 39.8969 N	04° 00.1285 O	Peut-être causée par une superposition de données
J3	47° 39.9100 N	04° 01.6195 O	Peut-être causée par une superposition de données
J4	47° 39.8655 N	04° 01.5508 O	
J5	47° 39.7887 N	04° 01.4471 O	
J6	47° 39.4909 N	04° 01.3433 O	
J7	47° 39.4603 N	04° 01.0970 O	Située à 200 mètres à l'Ouest de la position donnée par le SHOM
J8	47° 39.4586 N	04° 00.7470 O	
J9	47° 39.4603 N	04° 00.7184 O	Correspond à Géomag 9, voir chapitre sur l'anomalie n°3 explorée en plongée
J10	47° 39.4359 N	04° 00.4825 O	

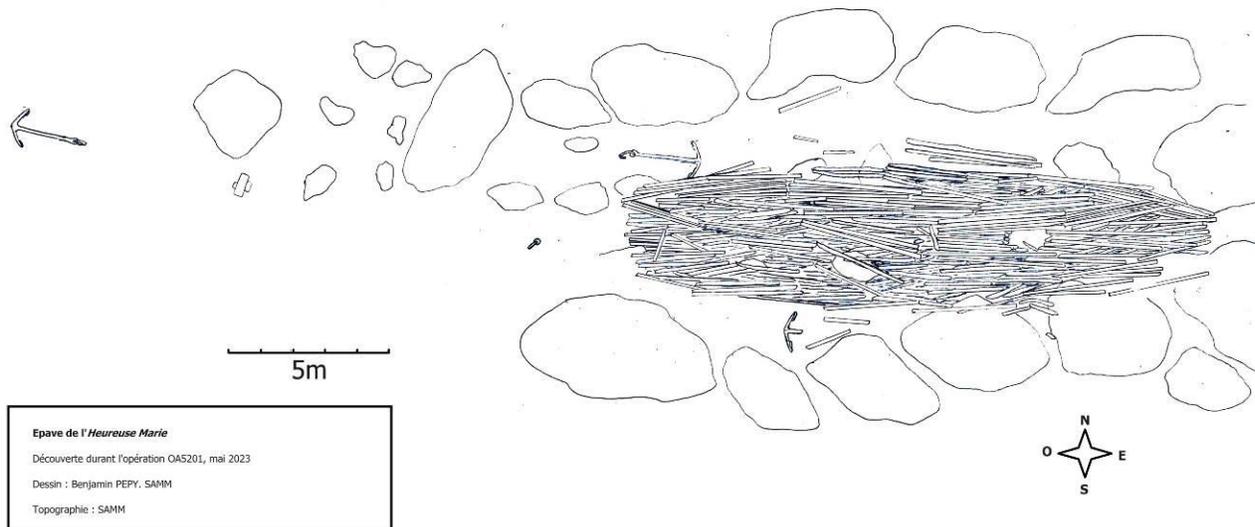
J11	47° 39.5616 N	04° 00.8598 O	Peut-être causée par une superposition de données
J12	47° 39.5808 N	04° 00.8235 O	Peut-être causée par une superposition de données
J13	47° 39.5765 N	04° 00.6977 O	Peut-être causée par une superposition de données
J14	47° 39.7153 N	04° 00.1506 O	Peut-être causée par des mouvements du poisson par mer formée
J15	47° 39.6297 N	04° 00.1687 O	Peut-être causée par des mouvements du poisson par mer formée
J16	47° 39.6280 N	04° 00.0806 O	Peut-être causée par des mouvements du poisson par mer formée
J17	47° 39.5599 N	04° 00.1700 O	Peut-être causée par des mouvements du poisson par mer formée

6- Résultats des plongées.

6-1 Anomalie n°1 (anomalie « Bel1 »)

Les premières plongées réalisées sur l'anomalie n°1 ont permis de déterminer que la déviation magnétométrique était liée à la présence d'un important chargement de barres de fer. L'essentiel du fer a disparu sur les barres supérieures, ayant migré dans la concrétion de corrosion. Néanmoins, les barres situées sous le monticule doivent avoir été préservées de la corrosion donnant cette signature magnétométrique importante de 400 nanoTesla détectée par 26 mètres de profondeur, alors que le capteur de champs magnétique se trouvait en surface, sous son radeau de traction. Trois ancres ont été découvertes, deux à proximité immédiates du gisement de barre de fer, la troisième vingt mètres en avant. Un treuil manuel et une cadène ont également été photographiés, alors qu'ils ne dépassaient que très peu du substrat sableux.

Lors des plongées suivantes, le site a été dessiné et mesuré (voir le dessin en grand format en annexe 4). Les barres de fer se sont révélées être des rails de chemin de fer à la forme en double champignon. Le chargement de rails s'étend sur 18 mètres d'Est en Ouest. La largeur est de 4 mètres sur la partie Ouest que nous estimons être la proue, puisqu'une ancre repose à cet endroit à proximité immédiate des rails, et que le treuil et les autres ancres se trouvent vers l'Ouest. Côté Est, c'est-à-dire vers la poupe, la largeur est de 1,80 mètres. La hauteur est de 1,90 mètres. Un espace vide, centré par rapport à la largeur du chargement de rail, est visible à 5 mètres de la limite est du gisement. Cet espace vide représente très certainement l'implantation d'un mât.



Les ancrés ont été mesurés et renseignés. Les fiches de mesures se trouvent en annexe 5. Ce sont des ancrés à jas, dont le jas en bois a disparu.

Ancre n°1 : Cette ancre se trouve côté bâbord au niveau de la proue. Elle est brisée en deux au niveau de la verge, à 55cm du diamant. La culasse et la partie supérieure de la verge sont manquantes et n'ont pas pu être localisées. Elle semble assez similaire aux deux autres ancrés du site.

Ancre n°2 : L'ancre est positionnée côté tribord, au niveau de la proue, à l'opposé de l'ancre n°1. Cette ancre est complète et semble avoir été à poste lors du naufrage, puisqu'elle est couchée parallèlement à l'axe du navire, avec le diamant dirigé vers l'arrière et la culasse vers l'avant. Elle présente un organeau bien visible, avec absence de chaîne ou de cordage. Le jas en bois a disparu. Sa longueur totale est de 2m35, c'est certainement la plus grande des trois ancrés présente sur le site. Pourtant son empattement est plus petit de 5cm par rapport aux deux autres ancrés.

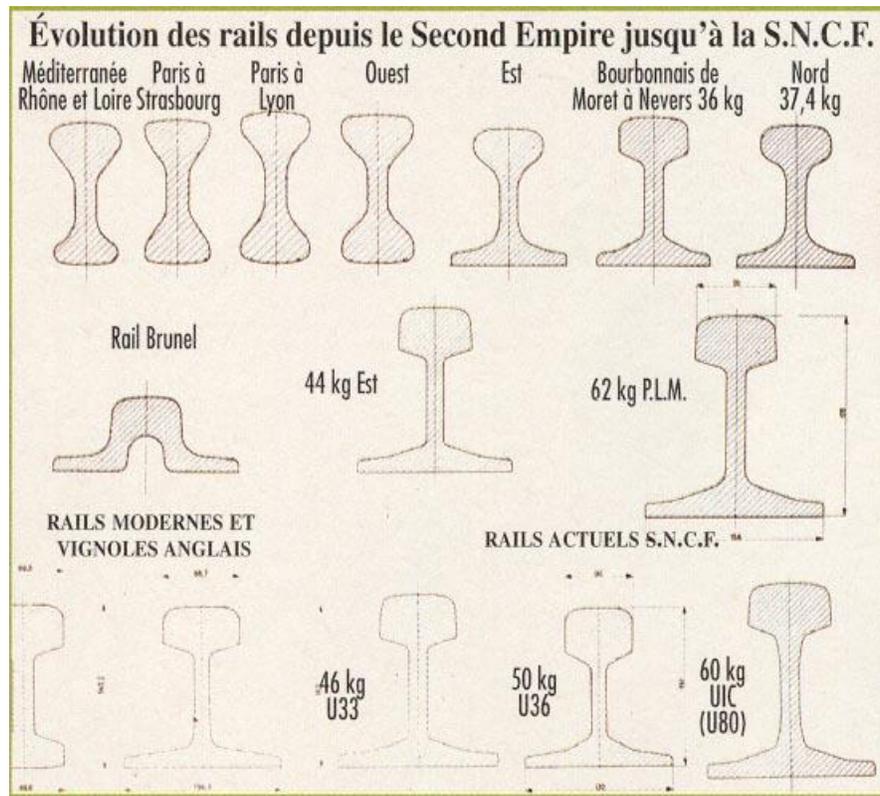
Ancre n°3 : Cette ancre est isolée du site, à 17,60m devant la proue. Elle est complète et mesure 2m10 pour un empattement de 130cm. Les concrétions ne permettent pas de déterminer avec précision si elle est équipée d'une manille ou d'un organeau. Cependant, la forme laisserait plutôt penser qu'il s'agit d'une manille. A proximité de cette ancre, un peu vers le site principal se trouve un treuil manuel qui pouvait faire office de guindeau.

Le chargement de rail Les rails sont du type DC symétrique (Double Champignon). On retrouve également d'autres noms qui caractérisent ce profil de rail : double bourrelet, rail à coussinets. À l'origine, ce profil, constitué de deux bourrelets reliés par une âme, était tout à fait symétrique, comme dans notre cas. Cette conception s'inspirait du souci de pouvoir retourner le rail sens dessus dessous et de doubler ainsi sa durée. Mais, à l'expérience, on a constaté que le bourrelet inférieur se creusait au contact du coussinet et que sa réutilisation était illusoire.

Par la suite (date à confirmer), on a adopté un profil dissymétrique dans lequel chaque bourrelet a une forme et des dimensions en rapport avec sa destination, profil que les Anglais dénomment « hull headed » (tête de taureau).

Le rail double champignon symétrique est l'un des premiers profils à être utilisé. Il vient d'Angleterre au début du 19ème siècle. Il fut ensuite progressivement délaissé au profit du rail de type Vignole, inventé par l'Américain Stevens en 1830. L'utilisation restreinte du rail à double bourrelet devait fatalement amener sa disparition dès le jour où les Compagnies privées disparaîtraient en tant que Sociétés exploitantes pour être regroupées en un réseau unique : la Société Nationale des chemins de fer français (S. N. C. F.).

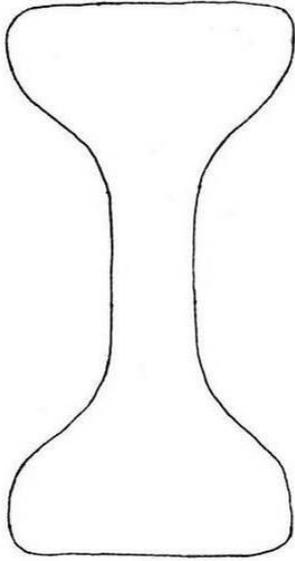
Mais déjà, avant même la création de la S.N.C.F., pour des raisons d'unification et de standardisation de matériel, les anciens réseaux de l'Etat, du Paris-Orléans et du Midi s'étaient mis d'accord après la première guerre mondiale, vers 1925, pour abandonner le rail à double bourreletⁱⁱ.



Document montrant l'évolution de la forme des rails du Second Empire français jusqu'à la création de la SNCF

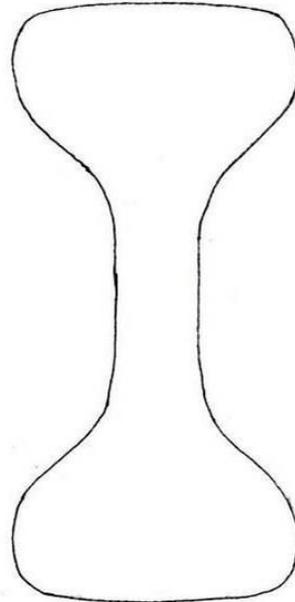
La forte corrosion des rails, présents sur le site, qui ont complètement disparus, ne laissant que leur empreinte au milieu de la gangue de concrétions ferreuse, semble indiquer qu'ils étaient constitués de fonte de fer, ou de fer forgé et non d'acier. Les premiers rails en acier ne sont apparus qu'en 1857, avec le métallurgiste anglais Robert Forester Mushet.

Voici le profil des rails présents sur le site. Il correspond au niveau du profil aux rails à double champignon de la compagnie Paris-Orléans, c'est-à-dire la compagnie de l'Ouest de la France, créé en 1855. À l'exception de la hauteur qui est entre 130 et 132mm pour les rails de cette compagnie, alors que ceux présents sur l'épave n'ont qu'une hauteur de 120mm.



**Profil d'un rail retrouvé sur l'épave
découverte lors de l'opération OA5201**

Hauteur 122mm



**Profil d'un rail "double champignon"
type PO 38,750**

Hauteur 130 à 132 mm

Opération OA5201 Mai 2023

Comparatif de profil des rails retrouvés sur l'épave de l'Heureuse Marie

Dessin Benjamin PEPY, selon une prise de mesures in-situ de Joel GALLIOU

6-2 Anomalie n°2.



Une des trois ancrs du gisement représentant l'anomalie n°3

L'anomalie n°2 a été explorée en plongée lors de l'opération OA5201. Nous nous attendions à avoir une anomalie magnétique à cet endroit, car la SAMM avait déclaré en 2014 un gisement de canons à cet endroit. Lors des plongées effectuées, un canon, trois ancrs et du mobilier, dont des plaques de plomb ont été confirmés. Voici les positions des différents éléments (relevé par Philippe Bodénés et William Le Grand) :

- Canon : 47° 41.153 N / 04° 00.426 O
- Grande Ancre : 47° 41.159 N / 04° 00.425 O
- Grande ancre tordue : 47° 41.137 N / 04° 00.369 O (voir fiche ancre en annexe 6)
- Mobilier au pied de la roche : 47° 41.150 N / 04° 00.441 O
- Il nous manque la position de la petite ancre cassée => non relevé



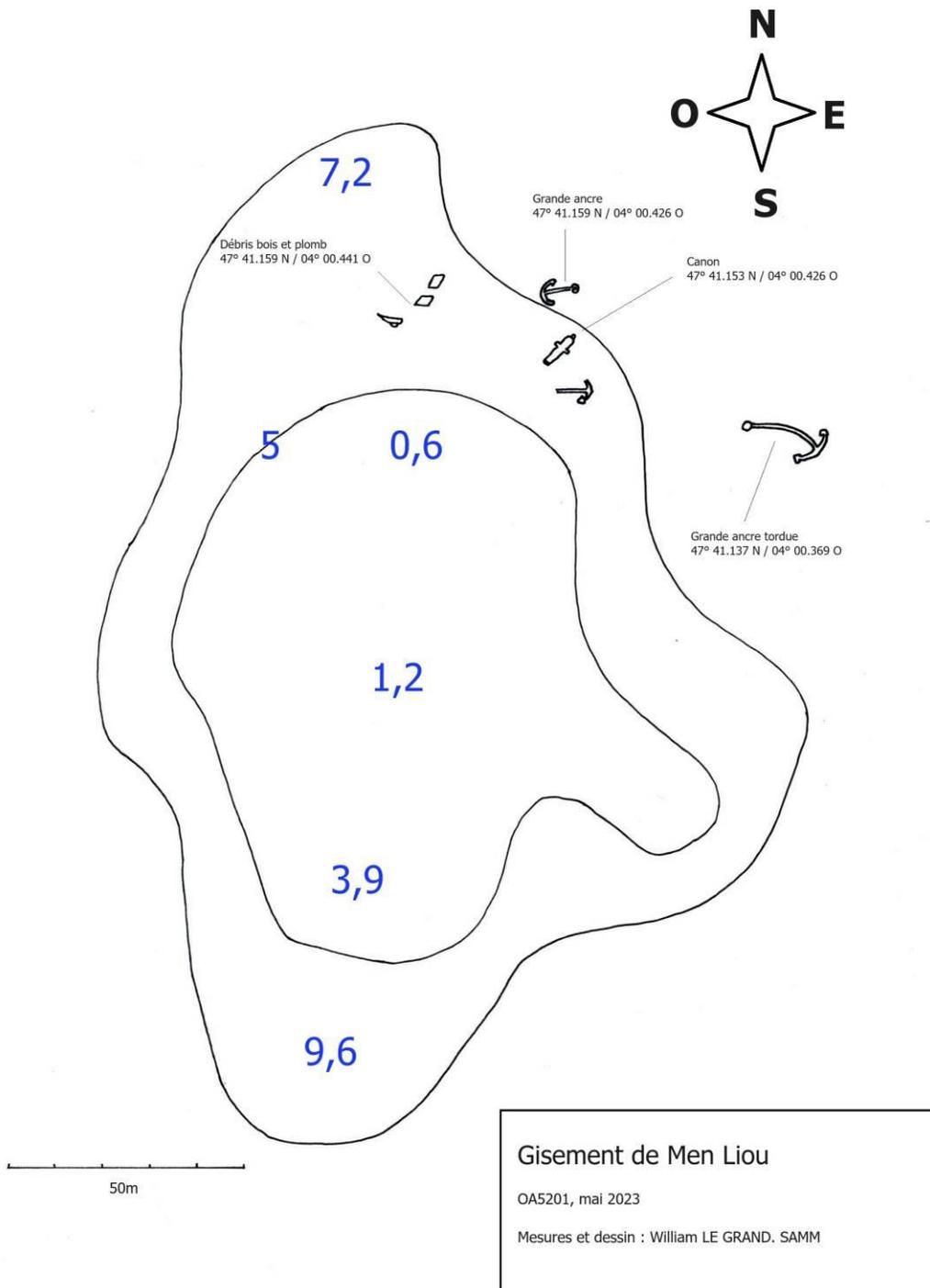
Situé dans le Sud Sud-Est de l'archipel de Glénan, le site se trouve à proximité d'un récif affleurant. La profondeur est de 14 à 20 m. Très exposé à la houle de Sud-Ouest, le site est particulièrement brassé. Il est constitué de plusieurs éléments distants d'une trentaine de mètres et qui semblent hétérogènes. On observe sur le site un canon, une grande ancre encore en forme, une autre tordue, et une troisième qui est brisée. On retrouve également sur le site de grandes plaques de plomb.

Un ancien plongeur rencontré fortuitement lors de notre opération, nous indique avoir remonté un artefact provenant du site, sans que nous puissions en attester, il est en cuivre, d'un diamètre d'environ 20 cm, il évoque un entonnoir, des traces d'étamage sont visibles au niveau d'un orifice central. Les bords de la feuille de cuivre qui constitue cet objet ont été roulés sur eux même afin de former des bords doux. Une unique attache par rivet de cuivre est visible sur l'objet. Aucun marquage visible.



Objet en cuivre retrouvé par un plongeur sur la queue de Men Liou dans les années 2000.

Ce site mériterait une attention particulière, et un sondage en vue de déterminer son potentiel. La forme du canon et des ancres laisse supposer à un site du 18^{ème} siècle, qui serait probablement à rapprocher du naufrage du *Clasparis* naufragé en 1732 et mentionné précédemment. Un important travail serait nécessaire pour préciser ces intuitions.

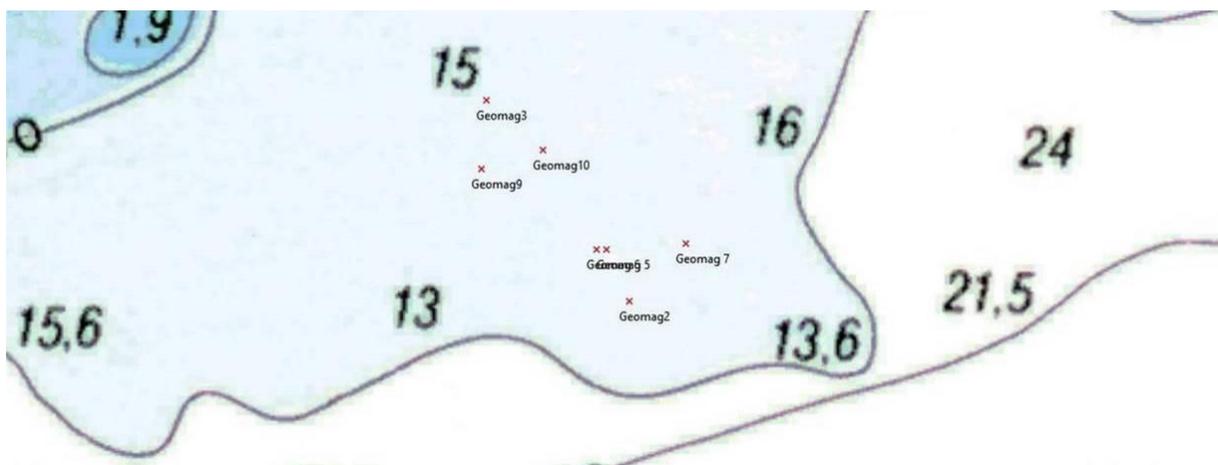


6-3 Anomalie 3.

Avant de traiter les données de la prospection magnétométrique, nous pensions que la troisième anomalie était vraisemblablement d'origine géologique, car très étalée sur un plateau rocheux. Dans cette zone rectangulaire de 230 mètres de long par 125 mètres de large, orientée Nord-Nord-Est, 7 petites inversions ont été relevées directement le jour de la prospection. Deux plongées ont été réalisées sur les points Géomag 5 et Géomag 7, sans qu'aucun artefact n'ait pu être observé sur le plateau de roche. Cette zone ne présentant pas de banc de sable dans lesquels des objets métalliques auraient pu être dissimulés, nous avons supposé dans l'état actuel de nos recherches qu'il s'agissait probablement d'une anomalie géologique. Mais après le traitement des données recueillies par le magnétomètre, nous en venons à la conclusion que l'anomalie principale était décalée de 100 mètres vers le Nord-Nord-Ouest des zones explorées en plongée, nous devons donc prévoir une autre expertise visuelle de cette zone.

Afin de préserver l'information, voici la liste des inversions enregistrées dans cette zone :

Inversion	Latitude	Longitude
Géomag 2	47° 39.4330 N	04° 00.6948 O
Géomag 3	47° 39.5212 N	04° 00.7884 O
Géomag 5	47° 39.4557 N	04° 00.7098 O
Géomag 6	47° 39.4558 N	04° 00.7165 O
Géomag 7	47° 39.4583 N	04° 00.6584 O
Géomag 9	47° 39.4913 N	04° 00.7915 O
Géomag 10	47° 39.4995 N	04° 00.7516 O



Détail de la zone de l'anomalie n°3

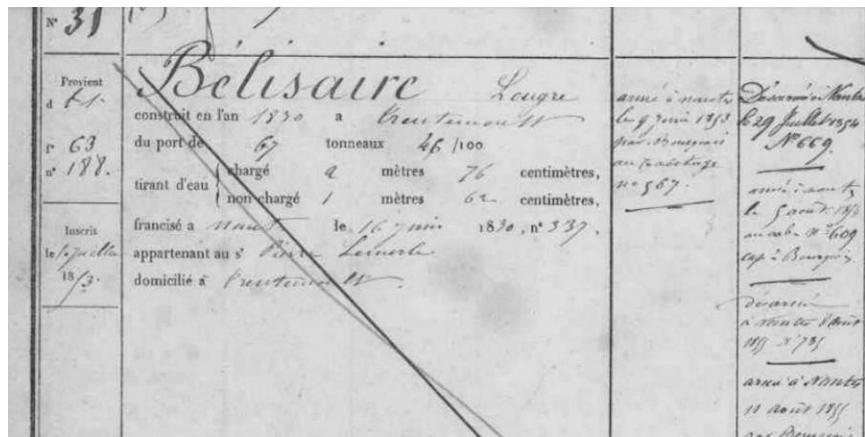
7- Identification de l'Heureuse Marie.

Comme précisé précédemment, nous nous attendions à découvrir d'autres épaves dans la zone de recherche que nous avons fixé. Aussitôt la découverte réalisée le second jour de l'opération (anomalie n°1), nous avons contacter Claude Rabbault, l'archiviste hors pair de la SAMM, afin qu'il recherche dans sa base de données, les navires naufragés dans la zone qui auraient transporté des rails ou des barres de fer. Nous nous attendions à trouver dans la zone, le lougre *Reine des Anges*, naufragé le 16 février 1893. Mais Claude nous informa qu'il transportait des poteaux de mines lors du naufrage, donc en bois. Le jour même, Claude nous soumettait plusieurs candidats :

- *Belisaire*, lougre naufragé le 26 avril 1860
- *Ino*, goélette naufragée le 9 avril 1865
- *Heureuse Marie*, lougre naufragé le 12 mai 1843

Belisaireⁱⁱⁱ

Le *Bélisaire* lougre, francisé à Nantes le 16 juin 1830, 67 tonneaux 46/100, 2 mâts, 1 pont, longueur 53 pieds 4 pouces, largeur 17 pieds, plus grande hauteur 7 pieds 8 pouces. Il est construit en 1830 à Trentemoult^{iv}. Le navire a sombré dans les environs de Groix le 25 avril 1860, acte de francisation 16/06/1830, propriétaire Pierre Le Merle. Il coule dans les coureaux de Groix.



"Le 26 avril courant, vers 2 heures de l'après-midi le lougre le *Bélisaire* de Nantes, capitaine Lorandel, a sombré dans les coureaux de Groix ; l'équipage s'est sauvé dans une embarcation et a pris terre au Port-Louis. Il paraît que le *Bélisaire* louvoyait pour entrer en rade de Lorient et qu'en virant de bord il a touché la pointe de Gâvres sans arrêter son aire. Mais peu d'instants après il s'est déclaré une voie d'eau considérable que l'on n'a pu éteindre et le lougre a coulé à pic laissant à peine au capitaine et à l'équipage le temps d'amener la chaloupe et de s'éloigner du navire, qu'ils ont vu disparaître près d'eux. Le *Bélisaire* se rendait de Nantes à Hennebont, chargé de fonte de fer, de chaux et de rails pour le chemin de fer."^v

Dans ce cas, le chargement et la taille du navire semble correspondre au chargement de rails que nous avons sur le site, mais la localisation est très claire : « les coureaux de Groix ». Le *Belisaire* ne peut donc en aucun cas se trouver au Sud des Glénan.

Ino^{vi}

des bâtiments. — Numéros d'inscription.	NOMS ET DÈMEUFES DES PROPRIÉTAIRES SUCCESSIFS.	de démolition, prise ou perte, etc.
Provient d 76 r J. n°	<i>Ino</i> Goélette construit en l'an 1858 à Montoir du port de 78 tonneaux 27 / 100 tirant d'eau { chargé " mètres " centimètres, non chargé " mètres " centimètres,	<i>Sombé en mer le 10 avril 1862 Ducane 9e trimestre 1862</i>
Inscrit le 28 Janvier 1858.	francisé à Nantes le 28 Juillet 1858. n° 1869, appartenant au s' <i>Ertanw Ernek</i> domicilié à Nantes rue J.B. Rousseau 4	

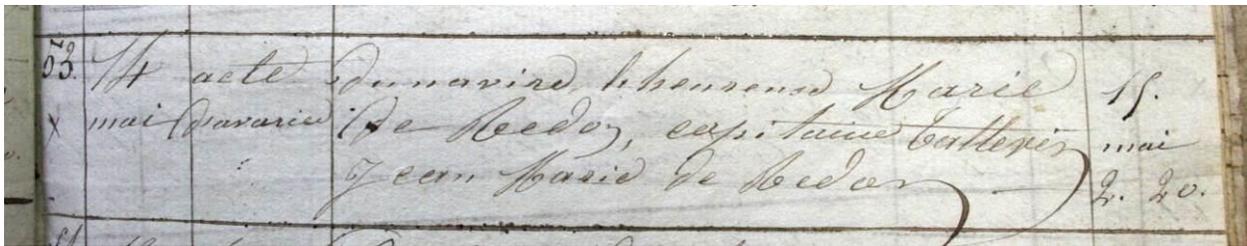
Extrait de l'enregistrement de l'*Ino* aux Archives Départementales de Loire Atlantique.

Goélette de 78 tx, francisée à Nantes, le 24 juillet 1858^{vii}. Elle naufrage une première fois, le 25 décembre 1862 : "On nous écrit de Saint-Nazaire, le 26 décembre. La goélette *Ino*, capitaine Rialland, chargé d'ocre pour Bristol, a été entraînée par le courant sur la Pierre-à-l'Aigle. Une forte voie d'eau s'est aussitôt déclarée. A la marée du soir, toute la cargaison était submergée. On travaille au déchargement. »^{viii}

Relevée et réparée, elle se perd définitivement dans le SW des Glénan : "On nous écrit de Concarneau, le 11. Hier, vers 9 heures du soir, la goélette *Ino*, de Nantes, capitaine Rialland, montée de cinq hommes d'équipage, tout compris, expédiée de Brighton, avec un chargement de fer en barres, à destination de Nantes, a, par suite d'une forte voie d'eau, sombré à 12 milles en dehors des îles Glénan, par 120 brasses environ de profondeur. L'équipage s'est sauvé dans le canot, et, au moment où je vous écris, il débarque ici en bonne santé. »^{ix}

Bien que le *Ino* transportait lors de son naufrage des barres de fer, le lieux du naufrage est donné à 12 milles dans le Sud-Ouest des Glénan, par plus de 200 mètres de profondeur. Il ne doit donc pas s'agir de notre épave.

concernant la cargaison. De même, il faudrait que nous arrivions à trouver les dimensions du navire afin de confirmer qu'il pouvait contenir un tel chargement. Nous avons donc poursuivi nos recherches aux archives départementales du Finistère. Nous avons bien retrouvé l'acte de déclaration d'avarie du navire *Heureuse Marie* par le Capitaine Tatevin de Redon, malheureusement ce document n'est mentionné que dans le répertoire des actes, mais les actes en eux-mêmes sont manquants dans les archives. Il y a en effet plusieurs années qui sont manquantes dans les archives du juge de Paix du canton de Concarneau, dont l'année 1843. Peut-être trouverons nous une trace de ce rapport dans les archives nationales conservées à Paris. Dans l'état actuel de nos recherches, nous avons encore un doute concernant l'identité de cette épave, même si tout semble concorder. Nous avons également fait une recherche dans la presse ancienne présente aux Archives Départementales du Finistère, ainsi qu'à la Bibliothèque Nationale de France, mais il semblerait que ce naufrage n'ait pas vraiment intéressé les journalistes de l'époque, puisqu'on ne retrouve aucune mention de la perte de *l'Heureuse-Marie* dans la presse de l'année 1843.



Acte d'avarie de l'Heureuse Marie mentionné dans le répertoire du Juge de Paix du canton de Concarneau^{xiii}

Afin de caractériser l'usage destiné aux rails transportés, il est intéressant de se pencher sur la destination de *l'Heureuse Marie* : Abbeville, dans le Nord de la France. Terre minière qui connaîtra un bouleversement durant cette première partie du 19^{ème} siècle, l'association de deux inventions, le rail d'acier et la locomotive à vapeur. Cela donna naissance à un chemin de fer, permettant aux marchandises de circuler plus rapidement et à coûts réduits. En 1838, la Compagnie des Mines d'Anzin débute les travaux d'une des toutes premières lignes de chemin de fer en France avec un écartement standard de 1,435 mètres. Construite jusqu'en 1874, cette ligne de 40 kilomètres relie l'ensemble des fosses de la Compagnie, de Somain à Peruweltz (Belgique). Une partie de cette ancienne voie ferrée (cavalier) est aujourd'hui requalifiée à des fins de loisirs. Des signaux, des postes d'aiguillage et certaines gares d'origine comme la gare Saint-Waast (1838) à Valenciennes et la gare de Fresnes-sur-Escaut (1874) ont été conservées.^{xiv}

Conclusion :

L'opération réalisée en mai 2023 par l'équipe de la SAMM a démontré que nous étions capables de mobiliser le matériel et le personnel nécessaire pour réaliser la couverture magnétométrique d'une large zone géographique. Il est important de noter que le magnétomètre était positionné sur un radeau et que par conséquent le capteur se trouve environ à un mètre cinquante sous la surface. La couverture magnétométrique a ainsi permis de détecter de fortes anomalies, sans pour autant prétendre que nous avons pu relever de faibles anomalies qu'auraient pu représenter des sites anciens ou à faible pouvoir déviant.

L'opération a été un succès avec la découverte de l'épave d'un voilier à coque en bois d'un tonnage respectable, qui transportait une importante cargaison de rails de chemin de fer. L'identification de ce voilier comme étant l'Heureuse Marie, naufragée le 12 mai 1843, démontre l'incroyable efficacité du travail réalisé par l'archiviste Claude Rabbault qui est l'auteur principale de la base de données de la SAMM.

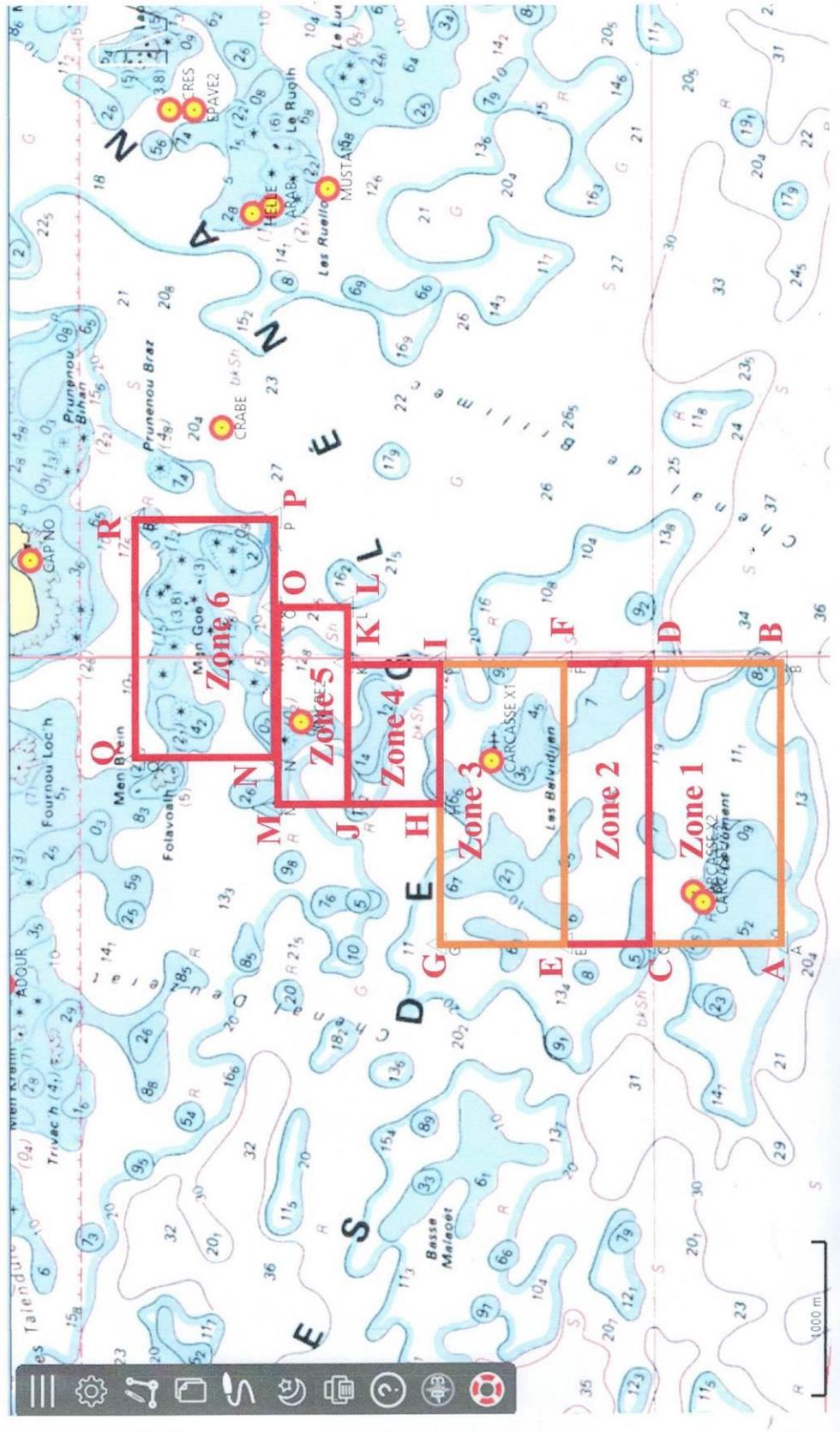
La confirmation de la présence du gisement de canons du 18^{ème} siècle, démontre que nous ne serions pas passé à côté d'un autre gisement de la même période qui aurait pu se trouver dans notre zone de recherche à une profondeur maximale de 20 mètres. Ce gisement semble particulièrement intéressant à étudier. Même si l'absence de restes de structures architecturales semble assez évidente, l'étude des artefacts présents sur le site pourraient permettre une identification de l'identité du navire naufragé.

Concernant la recherche du vapeur Lucy, naufragé le 26 mai 1897, l'épave ne semble pas se trouver dans la zone de recherche que nous avons prospectée. La consultation du rapport de naufrages initialement conservé aux archives nationales sous la côte : CC4/2102, mais actuellement « non consultables » pour cause, semble t'il de déménagement temporaire de ces archives à Rochefort, pourrait nous permettre d'avoir plus d'information concernant le naufrage et pourrait nous permettre de préciser la zone de recherche. En attendant, la consultation de ces archives, nous ne voyons pas l'intérêt de programmer une autre campagne de recherche de ce navire.

Annexe 1 : Zones de recherches et points de références OA5201 2023



Zones de recherches et points de références OA5201 2023



Annexe 2 : Fiches épaves du SHOM concernant les points de la zone de recherche

FICHE D'ÉPAVE																																																																					
Océan Mer: <u>ATLANTIQUE</u> Zone: <u>Iles de Glénon</u>															Date du sinistre																																																						
Carreau Marsden 2 3 4 5 6 <u>14574</u>					Numéro 7 8 9 <u>089</u>					Nom et nature épave: <u>INCONNU</u>																																																											
Dimensions, tonnage																																																																					
Cod Date 1 <u>29.1.1975</u>										Suite Origine										Référence										Date 37 38 39 40 41 42 43 <u>73 HH</u>																																							
Détermination n° <u>1</u>																																																																					
Coord rect ou 1 U 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <u>5</u>										X 57 58 59 60 61 62 63 64 65										Y m										EPAVE brassage m 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80										taille nombre										FOND profondeur m <u>18</u>										nature m <u>BCS</u>									
Coord géogr 2 U 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <u>3 - 00401200</u>										Longitude (+ à l'est)										Latitude (+ au nord) <u>+ 04739490</u>										Sommet 1										hauteur au dessus du fond et nature du point haut																													
Localisation: <u>OPTIQUE</u> Recherche par <u>sonar, magnétomètre, sondeur, sonar, drague chalut, plongeur, ...</u>																																																																					
Références: <u>Revue Glénans N° 75 OCTOBRE 1973</u>																																																																					
Observations																																																																					
Nom et signature autorité origine																																																																					
Cod Date 1										Suite Origine										Référence										Date 37 38 39 40 41 42 43																																							
Détermination n°																																																																					
Coord rect ou 1 U 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 <u>5</u>										X 57 58 59 60 61 62 63 64 65										Y m										EPAVE brassage m 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80										taille nombre										FOND profondeur m										nature m									
Coord géogr 2 U 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53										Longitude (+ à l'est)										Latitude (+ au nord)										Sommet										hauteur au dessus du fond et nature du point haut																													
Localisation: Recherche par sonar, magnétomètre, sondeur, sonar, drague chalut, plongeur, ...																																																																					
Références																																																																					
Observations																																																																					
Nom et signature autorité origine																																																																					
Croquis															Date															Observations et exploitation EP SHOM																																							
															1975															Position NTF déduite d'après minute 74-13.19 mais l'origine reste Hydro HC { $\varphi: 47^{\circ} 39, 797 N$ $\varphi: 4^{\circ} 01', 235 W$																																							
															1975															Corr. EUR 50 DL + 1% DG + 7"E EUR 50 { $\varphi: 47^{\circ} 39, 843 N$ $\varphi: 4^{\circ} 01, 216 W$																																							
															1975															EUR 50 calculé d'après NTF EUR 50 { $\varphi: 47^{\circ} 39, 852 N$ $\varphi: 4^{\circ} 01, 230 W$																																							
															1985															IdpnePa = 4 IdpneLo = 2.																																							
IDVALI : 1 IDPRELOC: 2 IDPREBRA: 4 IDORIS1: 3 145 74 089																																																																					
IDEX1ST : 1 PCSYGED : EUR IDNATURE: 1 IDORISUP: 0																																																																					
IDPROTEC: 1 PCLATITU: +47.39,8520 BRNIVEAU: 1 Carcasse																																																																					
IDNBDET : 1 PCLONGI : -004.01,2300 BRASSTAB: 1 TEPFIC : 1987 PROJ:																																																																					
DETANNEE: 1975 (75.01). BRASFOND: 18 NUMANGL : 1 LOCX:																																																																					
Date																																																																					

FICHE D'ÉPAVE

Océan <u>Atlantique</u> Zone <u>Iles de Glénan</u> Date du sinistre																																									
Carreau Marsden		Numéro		Nom et nature épave						Date																															
2 3 4 5 6		7 8 9		<u>INCONNU</u>																																					
<u>14574088</u>				Dimensions, tonnage																																					
Cod Date		Suite		Origine						Référence		Date																													
1		10		11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25						26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36		37 38 39 40 41 42 43																													
<u>29.1.1975</u>										<u>1 1.6</u>		<u>73 HH</u>																													
Détermination n° <u>1</u>																																									
Coord rect ou		U		X		m		Y		m																															
5		44		45 46 47 48 49 50 51 52 53		57 58 59 60 61 62 63 64 65		EPAVE		taille																															
Coord géogr		U		Longitude (+ à l'est)		Latitude (+ au nord)		brassage		FOND																															
3		44		45 46 47 48 49 50 51 52 53		57 58 59 60 61 62 63 64 65		89 70 71 72 73 74 75		profondeur m																															
				<u>-004 00 330</u>		<u>+047 40 310</u>		nature		17 CS																															
								Sommet																																	
								hauteur au dessus du fond et nature du point haut																																	
Localisation <u>OPTIQUE</u> Recherche par <u>sonar, magnétomètre, sondeur, sonal, drague chalut, plongeur, ...</u>																																									
Références <u>Revue Glénans OCTOBRE 1973 (N°75)</u>																																									
Observations																																									
										Nom et signature autorité origine																															
Cod Date																																									
1																																									
Détermination n°																																									
Coord rect ou		U		X		m		Y		m																															
5		44		45 46 47 48 49 50 51 52 53		57 58 59 60 61 62 63 64 65		EPAVE		taille																															
Coord géogr		U		Longitude (+ à l'est)		Latitude (+ au nord)		brassage		FOND																															
								89 70 71 72 73 74 75		profondeur m																															
								nature																																	
								Sommet																																	
								hauteur au dessus du fond et nature du point haut																																	
Localisation Recherche par <u>sonar, magnétomètre, sondeur, sonal, drague chalut, plongeur, ...</u>																																									
Références																																									
Observations																																									
										Nom et signature autorité origine																															
Croquis						Date Observations et exploitation EP SHOM																																			
						1975 Position N.T.F. déduite d'après minute 74-13.19 ; l'origine reste Hydro.																																			
						$H.C. \left\{ \begin{array}{l} \varphi: 47^{\circ} 40,500 \\ \lambda: 4^{\circ} 00,475 \end{array} \right.$																																			
						1975 Corr. EUR 50 DL: +1"6 DG: +7"E																																			
						$EUR 50 \left\{ \begin{array}{l} \varphi: 47^{\circ} 40,543 N \\ \lambda: 4^{\circ} 00,433 W \end{array} \right.$																																			
<div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> 1975 EUR 50 calculé d'après N.T.F. $EUR 50 \left\{ \begin{array}{l} \varphi: 47^{\circ} 40,555 N \\ \lambda: 4^{\circ} 00,450 W \end{array} \right.$ </div>																																									
						1985 Idprebra = A Idpreloc = 2.																																			
<table border="0" style="width: 100%; font-size: small;"> <tr> <td>IDVALI : 1</td> <td>IDPRELOC : 2</td> <td>IDPREBRA : 4</td> <td>IDORIGI : 3</td> <td>145-74-088</td> </tr> <tr> <td>IDEXIST : 1</td> <td>PCSYGEO : EUR</td> <td>IDNATURE : 1</td> <td>IDORISUP : 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>IDPROTEG : 1</td> <td>PCLNTITU : +47,40,5550</td> <td>IDRNIVEAU : 1</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Carcasse</td> </tr> <tr> <td></td> <td>PCLONGI : -004,00,4500</td> <td>BRASSIAB : 1</td> <td>TEFFIC : 1987</td> <td>PROJ :</td> </tr> <tr> <td>IDMSDET : 1</td> <td>HISTODAT :</td> <td>BRASFOND : 17</td> <td>NUMANGL :</td> <td>LOCX :</td> </tr> <tr> <td>DETANNEE : 1975 (75.01).</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>LOCY :</td> </tr> </table>												IDVALI : 1	IDPRELOC : 2	IDPREBRA : 4	IDORIGI : 3	145-74-088	IDEXIST : 1	PCSYGEO : EUR	IDNATURE : 1	IDORISUP : 0		IDPROTEG : 1	PCLNTITU : +47,40,5550	IDRNIVEAU : 1		Carcasse		PCLONGI : -004,00,4500	BRASSIAB : 1	TEFFIC : 1987	PROJ :	IDMSDET : 1	HISTODAT :	BRASFOND : 17	NUMANGL :	LOCX :	DETANNEE : 1975 (75.01).				LOCY :
IDVALI : 1	IDPRELOC : 2	IDPREBRA : 4	IDORIGI : 3	145-74-088																																					
IDEXIST : 1	PCSYGEO : EUR	IDNATURE : 1	IDORISUP : 0																																						
IDPROTEG : 1	PCLNTITU : +47,40,5550	IDRNIVEAU : 1		Carcasse																																					
	PCLONGI : -004,00,4500	BRASSIAB : 1	TEFFIC : 1987	PROJ :																																					
IDMSDET : 1	HISTODAT :	BRASFOND : 17	NUMANGL :	LOCX :																																					
DETANNEE : 1975 (75.01).				LOCY :																																					

ÉPAVES DES ILES

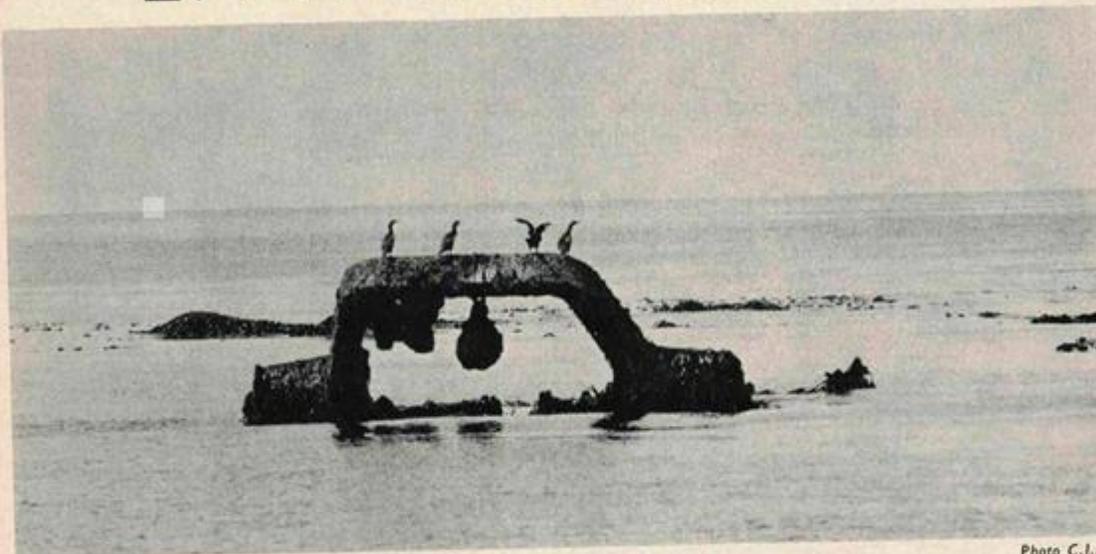


Photo C.I.P.

La potence du « Notre Dame de Lorette », aux Pourceaux

Il suffit de regarder la multitude d'îlots et de récifs de l'archipel et de penser qu'il y a quelques dizaines d'années les moyens de navigation étaient moins perfectionnés que de nos jours, pour s'imaginer le piège que représentait le plateau des Iles Glénan pour le navigateur imprudent.

Si l'on peut supposer que les risques ont diminué, il n'en reste pas moins que, régulièrement, la longue liste des drames de la mer augmente.

De ces naufrages, on peut retrouver la trace en visitant le fond sous-marin des îles. Leurs débris se trouvent souvent éparpillés entre les forêts de laminaires qui recouvrent les roches jusqu'à moins 25 mètres.

La carte de ces épaves reste à faire, mais il suffit de se pencher sur la carte des plongeurs de Saint Nicolas pour s'apercevoir que celles qui sont pointées sont déjà très nombreuses.

A la pointe SW de Pladen, un thonier à voile coula entre 1914 et 1918 ; on y a retrouvé un loch en cuivre et des poulies en bois. Sous un rocher, git encore le reste de son mouillage, une chaîne à étais.

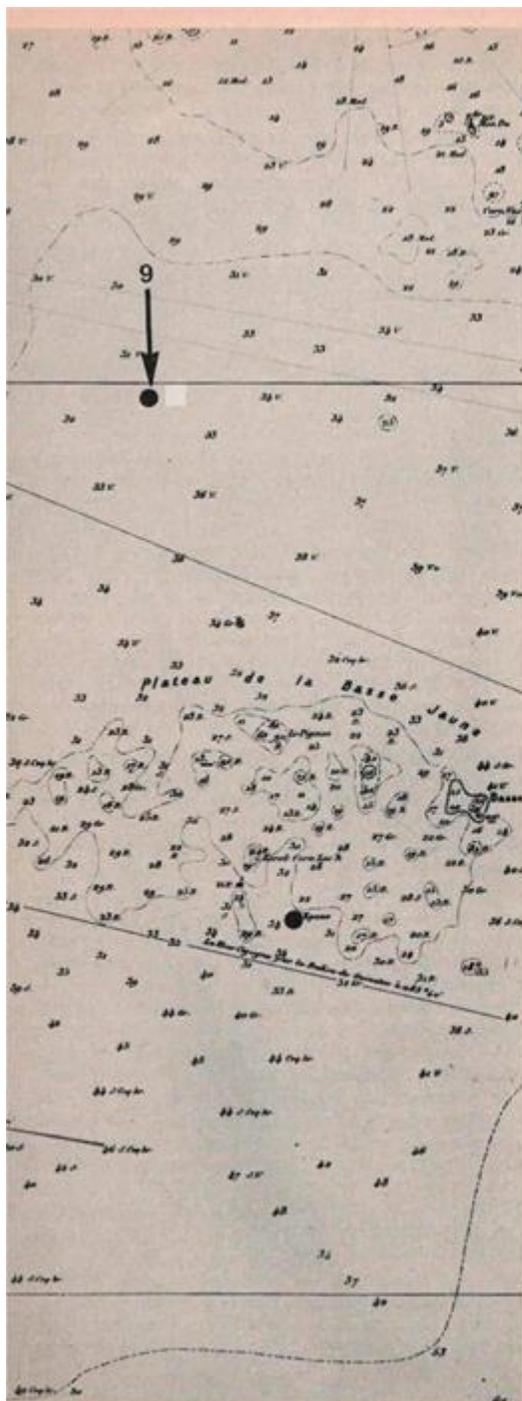
Contre la balise des Bluiniers, un moteur avec sa ligne d'arbre et son hélice, ainsi que de nombreuses pièces métalliques, témoignent d'un naufrage non identifié. Car il ne faut pas oublier que les bateaux accidentés dérivent souvent avant de couler, alors que l'équipage, dans les embarcations de secours, a une dérive différente. Il suffit de se souvenir qu'en 1964 ou 65, le « Théodore Botrel » touchait une roche

des Pourceaux (d'après l'équipage retrouvé à l'Est des Moutons) et était retrouvé, quatre ans plus tard, 2 milles dans le NW des Moutons, par un plongeur qui était appelé pour décrocher des casiers.

A Laon Egen Ter, au NW des îles, se trouve ce que l'on peut appeler un cimetière d'épaves. Sur ce récif très dangereux parce que souvent peu découvert, et de 2,50 m au-dessus du zéro, le « Mascaret », chalutier de 25 m de Concarneau, se planta en 1964. Après être resté en équilibre sur la roche pendant une quinzaine de jours, un coup de SW le fit glisser vers les fonds de 42 m où il vint se poser légèrement penché. Les plongeurs le retrouvèrent 3 mois après, en suivant pendant 70 m les traces de peinture laissées sur les rochers. Ils découvrirent l'émouvant spectacle d'un bateau dont l'étrave semblait fendre le sable. Sa voile de tape-cul hissée, intacte, flottait à la houle et sur le pont, les chaluts tirés par leurs flotteurs se tendaient désespérément vers la surface, 30 m plus haut.

Autour de ce même récif, on peut trouver la carcasse d'un cargo à vapeur coulé avant la guerre de 1914. Dans ce monceau de ferrailles aplaties, on reconnaît près du cabestan, un tas de chaîne solidifiée par la rouille. Deux énormes chaudières donnent une idée de la taille de l'épave (60 - 80 mètres).

D'après les marins pêcheurs, une autre épave se trouverait sous ce cargo, ce qu'il est impossible de prouver vu l'enchevêtrement existant.



1. Thonier à voile coulé entre 1914 et 1918.
2. « Théodore Botrel », coulé en 1964 ou 1965.
3. « Mascaret », chalutier de 25 m coulé en 1964.
4. « Les enfants de la côte » coulé en 1972.
5. « Eddy Stôn », caboteur échoué puis renfloué en 1959.
6. « Cap Noir », chalutier.
7. « Anne de Bretagne », chalutier coulé en 1969.
8. « Amzer-zo » coulé en 1963.
9. « Douce France » coulé en 1960.
10. « Agnus Dei » coulé en 1969.
11. « Pietro Orseolo », cargo de 5 000 t, coulé en 1942 par l'aviation anglaise.
12. « Papillon des Mers » coulé en 1967.
13. « Amazone » coulé en 1962.

Les points non numérotés sur la carte indiquent la position d'épaves non identifiées.

A 20 mètres au NE de ces deux « cailloux », comme le disent les marins pêcheurs, se trouvent les restes d'un petit sardinier en bois.

C'est sur cette même roche que, tout dernièrement, début 72, « Les Enfants de la Côte » se fit une brèche. Ne réussissant pas à étaler la voie d'eau, l'équipage s'embarqua sur le Bombard et le bateau coula à 3 milles de là, dans le NNW. Reposant sur un fond de sable à moins 40 mètres, il se démantibula au cours de l'été, parce qu'il n'était pas protégé de la houle (comme le « Mascaret ») par les hauts fonds des îles.

Au pied du Rhun et du Gluet existent également des débris de bois et de fer prouvant l'existence d'épaves n'ayant pas résisté aux coups de la houle dans les petits fonds.

Même à l'intérieur des îles, par exemple à la balise du Broch' près de Drenec, des naufrages ont eu lieu. Au pied de cette balise, on trouve des tas d'ardoises solidifiées par les encroutements calcaires, vestiges de l'épave du bateau qui apportait les ardoises nécessaires à la toiture de la chapelle qui fut construite sur le Loch.

Les Deuzerat (les deux sœurs), dans la chaussée de Talenduic, veillent sur les restes d'un cargo sans âge, aplati sur un fond de 10 à 12 mètres.

Près du rocher le plus W de la chaussée de Talenduic, se trouvent également les restes d'un cargo à vapeur coulé entre 1914 et 1918. Dans ces parages, près du 5 m toujours découvrant, le « Papillon des Mers », petit bateau de 10 - 12 mètres coula un jour de brume en 1967. Les plongeurs eurent à y chercher les corps de quatre hommes de l'équipage qui y perdirent la vie.

On comprend très bien, en s'y promenant par beau temps, le terrible danger que représente cette étendue de récifs dans la chaussée de Talenduic, par temps de brume ou la nuit.



C'est dans ces circonstances qu'en 1959 ou 60, un gros cargo prenant le phare de Penfret pour le feu de la Jument, se jeta à pleine vitesse sur les roches de Quignenec. Ce caboteur hollandais, « l'Eddy Stön », de 1 800 t fut allégé de 150 t de fer et remorqué par le « Roi de Cœur » dont le patron, Alexandre Lelay, est bien connu aux îles (dont il est natif). On retrouve encore sur la laisse de basse mer de Quignenec, d'énormes rouleaux de feuilles d'acier.

C'est dans la baie du Loch que le « Cap Noir », un gros chalutier à vapeur, vit sa fin. Brisé par la mer, il ne reste



Le mât du « Cotre de Grace II », aux Putains Photo C.I.P.

de visible en basse mer, qu'une potence de chalut qui dépasse au milieu de la baie (très dangereuse pour les moteurs hors bord). L'ancre à bascule de près de 300 kg, fut récupérée par l'ancien gardien du vivier, Guillaume, et sert encore de corps mort dans la « Chambre ».

Les épaves non identifiées, mais signalées par divers débris, telle la chaudière — près du Rhuol —, sont nombreuses dans les îles. La liste en serait longue et demanderait une difficile enquête auprès des services de la marine, afin de chercher à les identifier avec les rapports de mer existants sur les naufrages.

Les accidents de mer, avant 1940, sont nombreux et, mis à part les cargos en fer, les coques se trouvent disloquées par la force de la houle et dispersées par les courants.

D'après des études faites par un géologue sur le plateau des îles, la houle ferait sentir ses effets jusqu'à moins 80 mètres et, de ce fait, on ne peut espérer trouver des épaves très anciennes en deça de ces profondeurs. A part quelques pièces de bois cloutées et des morceaux de poterie retrouvés dans des anfractuosités, on ne peut espérer l'épave antique pleine d'amphores comme on en trouve envasées en Méditerranée.

Pratiquement, à raison d'un naufrage par année, la flottille engloutie de l'archipel augmente régulièrement son effectif.

A quelques mètres de la tourelle des Pourceaux, repose « l'Anne de Bretagne » qui, en 1969, de retour de sa première campagne de pêche, se jeta sur le plateau rocheux ; il y resta planté, pendant plusieurs semaines. Chalutier par l'arrière, dernier né de la technique, « L'Anne de Bretagne » se signale encore par son énorme potence qui dépasse à marée basse. En 1963, c'est « l'Amzer' Zo » qui coule à son tour sur les Pourceaux.

Dans la région, « Le Nomade » repose près de la Voleuse, le « Roger », sous le phare des Moutons, le « Saint Isidore », balisé par une bouée d'épave W et placé sur la route des îles à Concarneau, se rappelle à nous à chacun de nos passages. Comment pourrions-nous oublier ce dernier, un sablier en bois d'une trentaine de mètres, trop chargé un jour de houle, qui coula en quelques secondes avec son équipage. Ces trois bateaux, des sabliers, ont coulé entre 1960 et 1963.

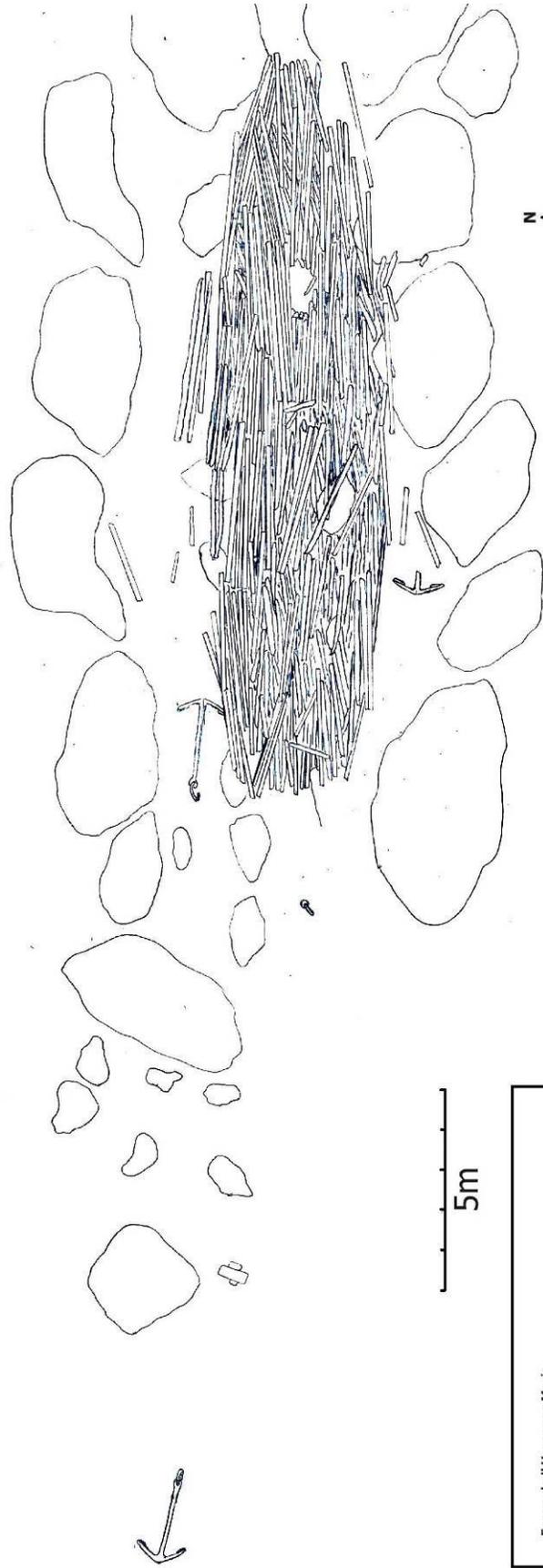
En 1960, la « Douce France » heurte un objet flottant et coule à 3 milles au NE de Penfret. Dans cette zone, en 1969, « l'Agnouze Dei » remorqué, après avoir touché une roche à la Basse jaune, coule sur le fond de 35 mètres. Trois ans plus tard, « l'Amazone » s'enfonce du côté de Basse Rouge.

Enfin, la plus grosse épave des îles, à un mille à peine dans le NNE de Penfret : le « Pietro Orseolo », bateau italien, transportant des machines outils pour les allemands au Japon, coulé en 1942 par l'aviation anglaise. Ce cargo de 5 000 tonneaux, plus de 100 mètres de long, fut touché par les bombes devant Concarneau et réussit à venir près des îles pour y couler. A cette époque, bien que sur un fond de 30 mètres, ses superstructures dépassaient de la surface. Mais vers 1946, une société italienne obtint l'autorisation de récupérer les machines outils et dût, pour assurer le contrat, niveler le cargo à moins de 10 mètres du zéro. Cela, afin qu'il ne soit plus une gêne à la navigation. Désormais, il représente un gigantesque amalgame de tôles, de tubes, de ferrailles où la vie animale est intense et où la flore est des plus riches. Deux halftraks, une chenillette et des caisses de munitions sont, pour les plongeurs qui le visitent, le rappel d'un triste passé.

Cette liste n'est pas limitative car il faudrait un travail de longue haleine pour la mettre à jour. Et, de toute manière, elle se perdrait dans la nuit des temps. L'océan trop viril efface les traces de l'histoire malheureuse des navigateurs.

Roger WEIGELE

Annexe 4 : Plan général du site de *l'Heureuse Marie*.



Epave de l'*Heureuse Marie*
Découverte durant l'opération OAS201, mai 2023
Dessin : Benjamin PEPLY. SAMM
Topographie : SAMM

Annexe 5 : Fiches de mesure des ancrs de l'épave de l'Heureuse Marie.

Ancre n°1

Fiche d'enregistrement des ancrs

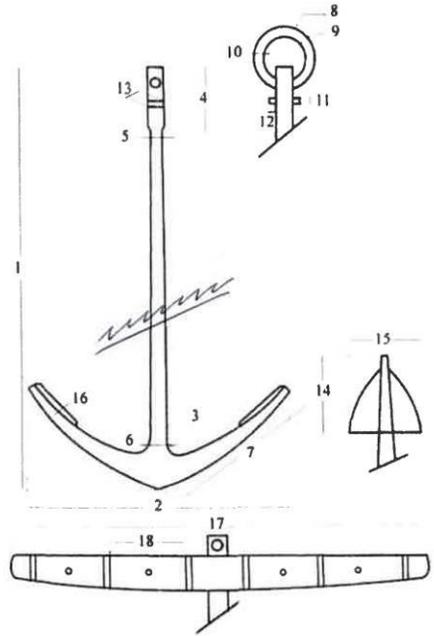
Localisation et contexte de découverte :
 Dép. : Finistère (29) Site : Supposée "Heureuse Marie"
 N° AFFMAR et DRASSM :
 Localisation : Nord de la Tumeur des Glénan
 Coordonnées géographiques WSG 84 ou EBS0 (à rayer) : 47° 40' 23.6" N 104° 01' 36.3" O
 Contexte de découverte * : OAS 201 Prospection Magnétométrique
 Contexte archéologique * : Epave
 Année de découverte : 2023 N° d'inventaire (fouille) :
 Lieu de conservation actuel : In Situ Laboratoire :
 Traitement :

Etat de conservation :
 Eléments présents (à lister) * : demi-verge, bras, pattes, oreilles
 Eléments absents (à lister) * : haut de la verge, renon
 Etat de conservation (bon, moyen, mauvais, médiocre) : mauvais

Description :
 Type d'ancre * : Matériau : Fer
 Inscriptions ? (à localiser et à décrire) :
 Observations :

-Position de l'ancre sur l'épave : côté bâbord de l'épave, au niveau de la proue
 -Position des tenons par rapport au trou l'organeau (perpendiculaire ou parallèle) et par rapport aux pattes (perpendiculaire ou parallèle), à décrire :
 -Forme générale des oreilles (triangulaire, arrondie...) : triangulaire
 -Présence d'un bec (indiquer dimension) :
 -Vérifier système d'assemblage des pattes aux bras (rivets,...) :
 -Chaîne : oui-non (à rayer) nombre de maillons : type de maillons :
 -Manille : oui-non (à rayer)

Dimensions : totales ou conservées (à rayer)
 mètres ou centimètres (à rayer)
 sur concrétion ou hors concrétion (à rayer)
 1. Longueur totale * : 55 2. Empattement : 130
 3. Angle patte/verge * : 4. Dim. culasse :
 5. Largeur au petit rond de la verge : 6. Largeur au fort de la verge : 18 7. Longueur bras : 80
 8. Diamètre extérieur : 9. Diamètre intérieur :
 10. Section organeau :
 11. Epaisseur des tenons :
 12. Longueur des tenons :
 13. Largeur des tenons : 14. Longueur patte :
 45 15. Largeur patte : 30
 16. Epaisseur patte : 16 17. Longueur jas :
 18. Distance entre les cerclages :
 Largeur jas : Epaisseur jas :
 Nombre de cerclages :
 Matériau cerclages :
 Nombre de chevilles :
 Matériau chevilles :
 Indiquer la disposition :



Auteur de la fiche : Benjamin PEPY
 Date : 24/05/2023
 Référence(s) photographique(s) :
 Dessin(s), relevé(s) : Jasl. Gallan, Philippe. Coric

M.S. 2009 * : voir « Fiche d'enregistrement des ancrs : quelques précisions »

Fiche d'enregistrement des ancrs

Localisation et contexte de découverte :

Dép. : Finistère (29) Site : Supposée "Heureuse Marie"
 N° AFFMAR et DRASSM :
 Localisation : Nord de la Jument des Glénan
 Coordonnées géographiques WSG 84 ou ED50 (à rayer) : 47°40-236 N 104°01-363 O
 Contexte de découverte * : OA 5201 Prospection magnétoétrique
 Contexte archéologique * : Epave
 Année de découverte : 2023 N° d'inventaire (fouille) :
 Lieu de conservation actuel : In-Situ
 Traitement : Laboratoire :

Etat de conservation :

Eléments présents (à lister) * : organeau, tenons, verge, bras, pattes, oreilles
 Eléments absents (à lister) * : sans
 Etat de conservation (bon, moyen, mauvais, médiocre) : moyen

Description :

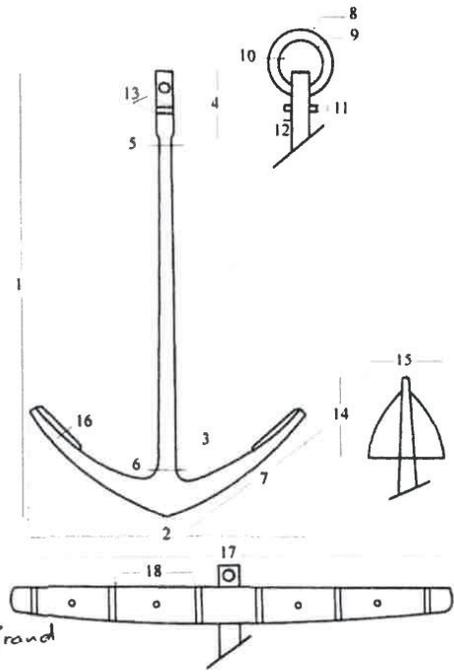
Type d'ancre * : ancre à jas en bois et organeau Matériau : Fer
 Inscriptions ? (à localiser et à décrire) :

Observations :

-Position de l'ancre sur l'épave : côté tribord de l'épave, au niveau de la proue
 -Position des tenons par rapport au trou l'organeau (perpendiculaire ou parallèle) et par rapport aux pattes (perpendiculaire ou parallèle), à décrire :
 -Forme générale des oreilles (triangulaire, arrondie,...) : triangulaire
 -Présence d'un bec (indiquer dimension) :
 -Vérifier système d'assemblage des pattes aux bras (rivets,...) :
 -Chaîne : oui-non (à rayer) nombre de maillons : type de maillons :
 -Manille : oui-non (à rayer)

Dimensions : totales ou conservées (à rayer)
 mètres ou centimètres (à rayer)
 sur concrétion ou hors concrétion (à rayer)

1. Longueur totale * : 235
2. Empattement : 125
3. Angle patte/verge * :
4. Dim. culasse : 30
5. Largeur au petit rond de la verge : 10
6. Largeur au fort de la verge : 22
7. Longueur bras : 90
8. Diamètre extérieur : 44
9. Diamètre intérieur : 30
10. Section organeau : 12 à 14
11. Epaisseur des tenons : 10
12. Longueur des tenons :
13. Largeur des tenons :
14. Longueur patte : 45
15. Largeur patte : 40
16. Epaisseur patte :
17. Longueur jas :
18. Distance entre les cerclages :
- Largeur jas : Epaisseur jas :
- Nombre de cerclages :
- Matériau cerclages :
- Nombre de chevilles :
- Matériau chevilles :
- Indiquer la disposition :



Auteur de la fiche : Benjamin PEPY
 Date : 24.05.2023
 Référence (s) photographique (s) :
 Dessin(s), relevé(s) : Julien Dubreuil, William Le Grand

Fiche d'enregistrement des ancrs

Localisation et contexte de découverte :

Dép. : Finistère (29) Site : Supposée "Heureuse Marie"
 N° AFFMAR et DRASSM :
 Localisation : Nord de la Jument des Glénan
 Coordonnées géographiques WSG 84 ou ED50 (à rayer) : 47°40.236N 106°01.363O
 Contexte de découverte * : OA 5201 Prospection magnétométrique
 Contexte archéologique * : Epave
 Année de découverte : 2023 N° d'inventaire (fouille) :
 Lieu de conservation actuel : In-Situ
 Traitement : Laboratoire :

Etat de conservation :

Eléments présents (à lister) * : organeau ou manille, tenons, verge, bras, pattes, oreilles
 Eléments absents (à lister) * : jas
 Etat de conservation (bon, moyen, mauvais, médiocre) : moyen

Description :

Type d'ancre * : ancre à jas en bois Matériau : fer
 Inscriptions ? (à localiser et à décrire) :

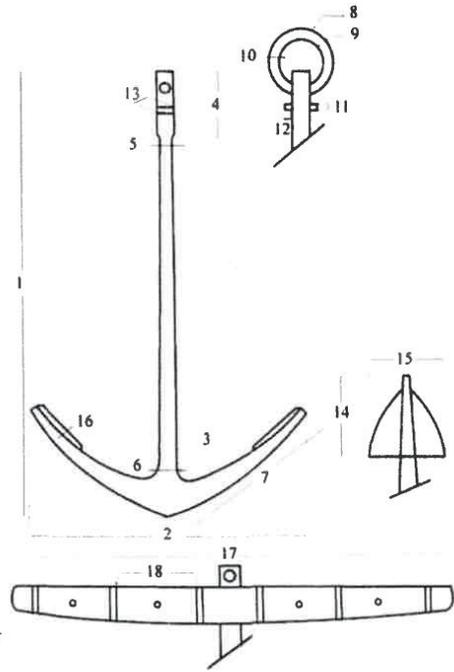
Observations : Il est difficile de préciser s'il s'agit d'un organeau ou d'une manille.

-Position de l'ancre sur l'épave : à 17m60 devant la proue Un treuil à main à proximité
 -Position des tenons par rapport au trou l'organeau (perpendiculaire ou parallèle) et par rapport aux pattes (perpendiculaire ou parallèle), à décrire :

-Forme générale des oreilles (triangulaire, arrondie,...) : triangulaire
 -Présence d'un bec (indiquer dimension) :
 -Vérifier système d'assemblage des pattes aux bras (rivets,...) :
 -Chaîne : oui-non (à rayer) nombre de maillons : type de maillons :
 -Manille : oui-non (à rayer)

Dimensions : totales ou conservées (à rayer)
 mètres ou centimètres (à rayer)
 sur concrétion ou hors concrétion (à rayer)

- 1. Longueur totale * : 2.10 2. Empattement : 130
- 3. Angle patte/verge * : 4. Dim. culasse : 30
- 5. Largeur au petit rond de la verge : 15 6. Largeur au fort de la verge : 15 7. Longueur bras : 70
- 8. Diamètre extérieur : 30 9. Diamètre intérieur : 20
- 10. Section organeau : 5
- 11. Epaisseur des tenons :
- 12. Longueur des tenons :
- 13. Largeur des tenons : 14. Longueur patte :
- 15. Largeur patte :
- 16. Epaisseur patte :
- 17. Longueur jas :
- 18. Distance entre les cerclages :
- Largeur jas : Epaisseur jas :
- Nombre de cerclages :
- Matériau cerclages :
- Nombre de chevilles :
- Matériau chevilles :
- Indiquer la disposition :



Auteur de la fiche : Benjamin PEPE
 Date : 24.10.2023
 Référence (s) photographique (s) :
 Dessin(s), relevé(s) : Joel Galliou, Philippe Badenes

ⁱ AD44 7-R-4-26

ⁱⁱ [https://www.tassignon.be/trains/cecf/tomellI/C E C F III I.htm# %3CH3%3EB](https://www.tassignon.be/trains/cecf/tomellI/C%20E%20C%20F%20III%20I.htm#%3CH3%3EB). - Rail

ⁱⁱⁱ Base de données SAMM. <https://archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=552>

^{iv} A.D. 44 (3P 840, Soumission 337, 7 R 4 / 17 f° 63, 7 R 4 / 20 f° 11)

^v Le Foyer Breton (02/05/1860)

^{vi} Base de données SAMM. <https://archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=1930>

^{vii} A.D. 44 (3P 842/4, 3P 509), 7 R 4 / 21 f° 796

^{viii} L'Union Bretonne (26/12/1862)

^{ix} L'Union Bretonne (13/04/1865)

^x Base de données SAMM. <https://archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=15752>

^{xi} Lloyd nantais. Feuille commerciale et maritime (20/05/1843) ; Bureau Veritas (1842)

^{xii} A.D. 44 (7 R 3 / 60 f° 215)

^{xiii} A.D.29 29U1 art.11

^{xiv} <https://bassinminier-patrimoine mondial.org/les-cavaliers-gares-ferroviaires-et-gares-deau/>