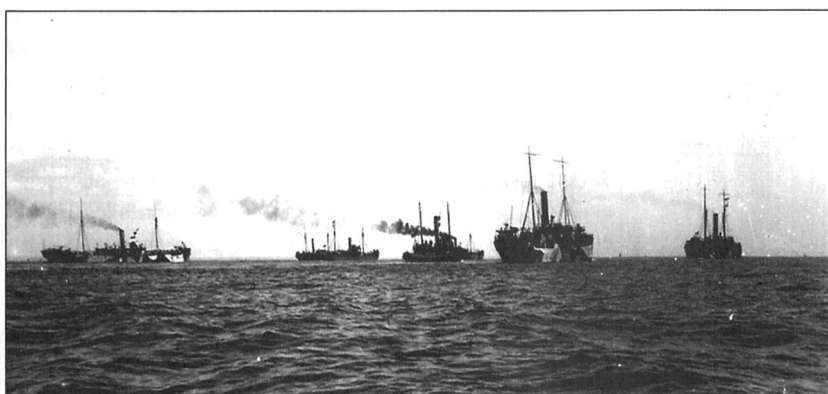


1. - LE CARGO BRITANNIQUE SWANSEA-VALE

1.1 - NAVIGATION EN CONVOI DANS LA BRUME

1.1.1 - Fatigue

Le Premier Maître Pilote Jean Bellec est épuisé. Sa nuque est raidie par la fatigue et il a toutes les peines du monde à garder les yeux ouverts. En trois jours, depuis qu'il a quitté Saint-Jean-de-Luz le 5 août 1918 à bord du cargo britannique Swansea-Vale, il n'a pas eu l'occasion de s'allonger plus de quatre heures. La route choisie par l'amirauté pour protéger au maximum les convois marchands des attaques des sous-marins allemands passe en effet à toucher la côte. Les autorités maritimes alliées pensent ainsi limiter les attaques au seul flanc du convoi exposé au large. Elles supposent que les capitaines de sous-marins allemands hésiteront à se faufiler dans les zones peu profondes où ils seraient contraints d'attaquer en surface, sans possibilité de plonger.



Navires de commerce rassemblés en convois pour se protéger des sous-marins ennemis en 1918.

(Photo : J. De Thézac - 1918 - Coll. Musée Départemental Breton - Quimper.)

Depuis trois jours le Swansea-Vale navigue donc au ras des cailloux.

Et le remède est parfois pire que le mal. Bellec se souvient que le 23 août 1917, il a assisté du haut de la timonerie du Château-Laffite à la fin du cargo War-Captain qui s'est jeté sur les récifs des Bluiniers à l'entrée ouest des Glénan. L'évocation de cette traversée à bord du Château-Lafite lui rappelle que celui-ci a lui même disparu, torpillé le 12 janvier dernier par le travers de Penmarc'h. Alors, que vaut-il mieux, les roches ou les torpilles ? Et ce maudit vapeur qui depuis deux jours se traîne à quatre nœuds avec ce capitaine anglais amorphe qui se moque complètement de la route de son navire !!! Ils devraient être arrivés depuis longtemps, et lui, Bellec, dans sa bannette, le cargo sagement au mouillage devant Roscanvel ! Au lieu de cela, dans cette obscurité poisseuse, il scrute la brume depuis des heures, les yeux et tout le corps lourds d'une fatigue sourde.

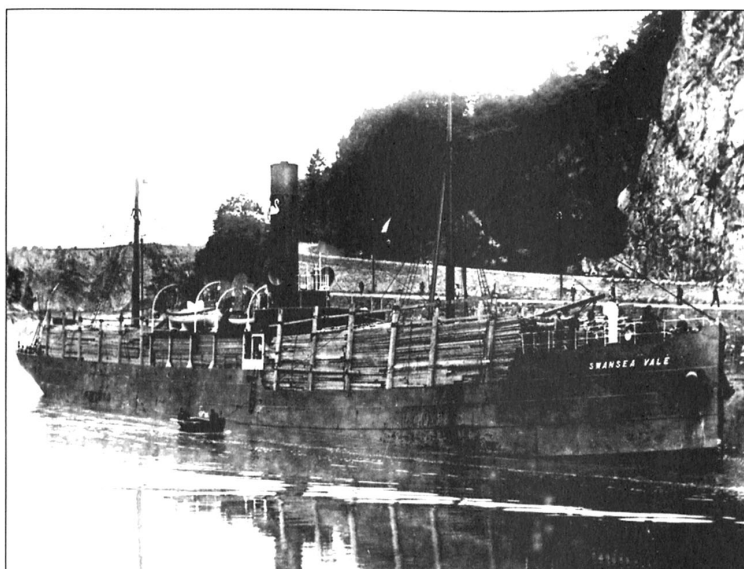
Au gré de l'épaisseur des nappes et de la route du vapeur, la brume paraît se dissiper mais, dans l'instant suivant, le cargo s'enfonce à nouveau dans un banc encore plus opaque que le précédent. Dans la brume et la nuit, à part le chuintement cadencé de la machine et le bruissement de l'eau contre la coque, tout est silencieux, cotonneux, soporifique. Seules l'inquiétude et l'apathie du commandant du vapeur réussissent à tenir Bellec en éveil. Il sait que, dans la brume, le vapeur a peu de chance de dessiner sa silhouette dans le périscope d'un sous-marin. Il ne veut même pas penser au danger des mines. De toute façon dans cette purée de pois, l'explosion aura défoncé la coque bien avant que les veilleurs n'aient eu le temps d'apercevoir la moindre antenne au ras de l'eau. Et la proximité de Brest ne constitue en aucun cas une garantie devant ce

fléau, bien au contraire, les sous-marins allemands ayant pris la méchante habitude de truffer de mines les détroits et les abords des grands ports. Bellec pense au naufrage du cuirassé Kléber un an plus tôt : "Une coque de cuirassé pour-tant, alors tu parles de la coque d'un vulgaire cargo... Tiens comme celle du Kenilworth qui a fait son trou dans l'eau presque dans l'alignement d'entrée du Goulet, le 24 avril 17".

Le 12 février 1918, en Mer du Nord, le Swansea-Vale a échappé au tir de deux torpilles lancées par un sous-marin allemand. Manqué par la première, il a l'incroyable chance de voir la seconde le heurter en pleine coque sans exploser.

1.1.2 - Un point exact

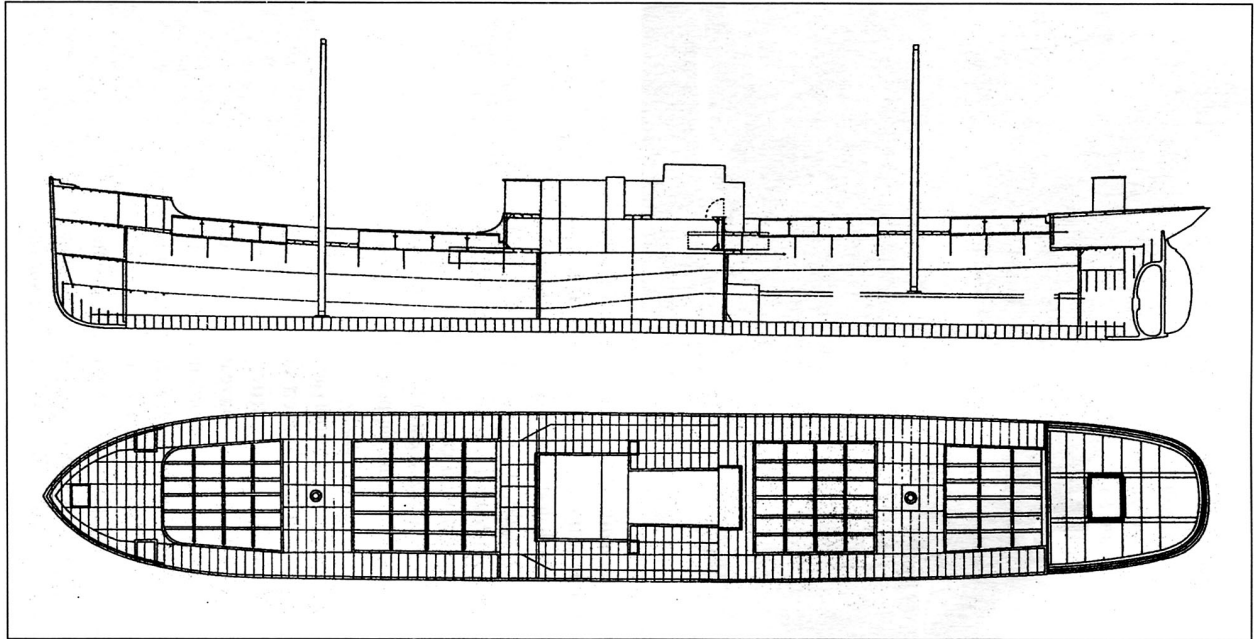
Ce qui inquiète Bellec c'est bien la terre elle-même, ces roches qu'il connaît si bien et qui, dans le brouillard, forment autant de pièges mortels. "Et ce maudit escorteur où est-il encore passé, cet indien de malheur ?" Encore une fois Bellec essaie de percer la brume à travers ses jumelles aux verres piquetés de gouttelettes qu'il doit constamment essuyer. En vain. Il devrait voir le feu de la Parquette, ou celui du Toulinguet, ou celui de Saint-Mathieu. Il quitte l'aileron de la passerelle et retourne vers la table à cartes chichement éclairée. Il se force à refaire ses calculs d'estime, mais il est trop épuisé pour être complètement certain de n'avoir rien oublié. Son esprit est aussi brouillé que ses yeux.



**Le Swansea-Vale quittant Bristol avec un plein chargement de bois en pontée.
C'est avec un tel chargement qu'il coulera devant Camaret.**

(Photo : Coll. E.N. Taylor).

1h10. Furtivement, le feu de Kermorvan apparaît. Puis c'est le tour de celui de Saint-Mathieu, ouvert sur la gauche du premier. Malgré sa fatigue, Bellec identifie les deux feux avant qu'ils ne disparaissent dans un nouveau bouchon de brume. Se fiant au loch, il attend 1h33 et ordonne au timonier de laisser porter d'un quart sur tribord, cap au nord-est. Quelques instants plus tard, consultant une nouvelle fois le loch et la montre du bord, il juge que le vapeur doit maintenant avoir paré les dangers de la Parquette. Il demande donc une nouvelle fois que la route du cargo soit infléchi sur tribord, cap à l'est nord-est pour venir dans l'alignement Minou-Portzic qui pare les dangers de l'entrée du Goulet. Il est 1h45. S'il pouvait seulement voir quelques secondes l'un des feux qui balisent l'atterrissage de Brest, il saurait où il se trouve exactement.



Le cargo britannique Swansea-Vale Jauge brute : 1310 tonneaux

Longueur : 77,510 m. Largeur : 12 m.

Construit par Clyde Shipbuilding & Engineering Co.

Les plans du Swansea-Vale

(d'après documents National Maritime Museum - Greenwich)

Soudain la brume se déchire et d'un seul coup, au nord-est, tous les feux de la côte deviennent visibles. Enfin. Bellec essuie ses yeux rougis de fatigue. La, devant : Saint-Mathieu et là sur tribord : le Minou et même Sainte-Anne du Portzic. Il a si souvent guidé des cargos aux abords de Brest qu'il n'a même pas eu besoin de relever l'azimut des feux pour comprendre qu'il n'est pas sur sa route estimée. Immédiatement, il ordonne à l'homme de quart de venir à tribord toute. Il espère lui, Bellec, Pilote de la Flotte, ne pas avoir déjà trop engagé le navire dans la série de basses qui prolongent les roches du Toulinguet. Il n'a plus sommeil. Très vite il relève au compas les gisements des feux de Saint-Mathieu, du Portzic et du Minou et se précipite vers la table à carte. Il reporte fébrilement ses relèvements. Quand il trace sa deuxième droite, sa main tremble. Il a compris avant que les deux traits de crayons ne viennent se croiser sur la carte. Il a viré trop tôt. Son point le situe au sud immédiat des roches du Trépied qui affleurent à l'ouest de la chaussée du Toulinguet.

Il n'a pas le temps de hurler "Arrière toute !" qu'il est précipité sur le plancher de la chambre de navigation. Une longue secousse, accompagnée par un grand raclement de tôles, confirme l'exactitude de son point. Il est 2h00 du matin, ce 8 août 1918 et le Swansea-Vale vient de s'échouer sur les roches du Trépied.

Brutalement tiré de sa torpeur, le capitaine Cousins fait aussitôt battre en arrière toute. Sans succès. Le cargo, pris au piège, ne parvient pas à se dégager.

1.1.3 - Trafic de guerre

Le Swansea-Vale est un cargo charbonnier de taille moyenne d'une jauge brute de 1310 tonneaux. Il mesure 77,50 mètres de long pour une largeur de 12 mètres. Sa silhouette n'est pas très élégante. Son gaillard avant et son château sont peu élevés. Ce dernier est dominé par le long tuyau noir d'une énorme cheminée disgracieuse qui, du temps de ses premiers propriétaires, s'ornait d'un coquet cygne de tôle blanche. Aujourd'hui, elle est barrée d'une simple bande bleue, portant en travers, sur un bandeau blanc, les initiales de sa nouvelle compagnie. Sa partie arrière surélevée pour former une demi-dunette, et compenser ainsi la perte de place occasionnée par le

passage du tunnel d'arbre d'hélice dans les cales, est surmontée d'un petit rouf. Il est propulsé par une classique machine à triple expansion qui entraîne une hélice unique. Il a été construit par la Clyde Shipbuilding & Engineering Co. et lancé en 1909 à Port Glasgow pour le compte de la compagnie Swansea Steamer Ltd.



La plaque de construction du Swansea-Vale.

En 1917 le Swansea-Vale est acheté par la South Metropolitan Gas Corporation qui, à cette époque, était la plus grande compagnie de production de gaz installée au sud de la Tamise. Les raisons de cet achat, pour cette compagnie spécialisée dans la fabrication et de la distribution de gaz d'éclairage obtenu par la distillation du charbon sont similaires à celles qui, à la même époque, poussent la compagnie française des P. L. M. à acquérir une flotte charbonnière. Le P. L. M. 9 qui lui aussi se perdra dans la brume, le 4 décembre de cette même année, sur les récifs de Penmarc'h, faisait partie de cette dernière.

Avant le début du conflit, ces deux compagnies se contentaient, pour leur fourniture en charbon, d'affréter des navires charbonniers au coup par coup. Mais, depuis le développement de la guerre sous-marine, les navires non réquisitionnés sont devenus rares au regard des énormes échanges commerciaux en matières premières et produits manufacturés qu'imposent l'économie de guerre. Seuls les navires battant pavillons neutres sont susceptibles d'être librement affrétés et leurs armateurs négocient leurs traversées au prix fort. De plus, les primes d'assurances ont grimpé en flèche, suivant point par point la courbe du tonnage allié envoyé par le fond. Elles grèvent de plus en plus lourdement le fret dont les coûts n'ont cessé d'augmenter. Dès 1915, la South Metropolitan Gas Corporation est donc contrainte d'acheter quatre navires d'occasion. Trois d'entre eux seront coulés par faits de guerre en 1917 et c'est cette même année, le 12 février, que la compagnie rachète le Swansea-Vale à la compagnie Swansea Steamer Ltd.

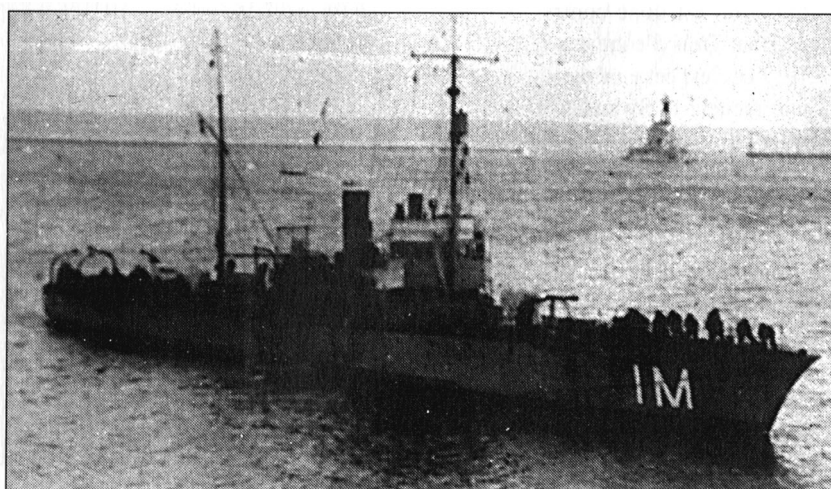
1.1.4 - Problèmes de combustion

Après avoir débarqué un chargement de charbon gallois dans un port français, le Swansea-Vale, réquisitionné par l'amirauté britannique, reçoit l'ordre d'appareiller pour Saint-Jean-de-Luz. Là il doit charger une cargaison de madriers pour le compte des services de l'armée britannique. Destination Dunkerque. Les pièces de bois remplissent non seulement les cales, mais, maintenues par des montants verticaux, s'empilent en pontée sur les panneaux de cales. Ni l'esthétique, ni le fardage du cargo ne se trouvent améliorés par cet amas de bois qui monte jusqu'au ras de la timonerie.

A son départ du port basque, le capitaine H. E. Cousins s'est vu adjoindre un Pilote de la Flotte de la Marine Française qui a pris place à son bord. Aussitôt, considérant qu'il a

à ses côtés un spécialiste digne de la confiance la plus totale, le capitaine du Swansea-Vale se décharge sur lui de toute la responsabilité de la navigation. Très vite, alors qu'il n'est là que pour aider l'état-major du cargo en lui faisant bénéficier de ses connaissances des côtes françaises, le pilote Bellec se voit de fait confier la conduite complète du navire. La passivité et l'inertie du capitaine vont donc l'obliger à assurer une veille quasi permanente à la passerelle pendant la totalité de la traversée.

Le 5 août 1918, à 9h00, le Swansea-Vale double les jetées de Saint-Jean-de-Luz au sein d'un convoi de huit navires formé à destination de Brest. Le cargo britannique occupe la place n°2 dans la formation qui navigue sous la direction de la canonnière anti-sous-marin Impétueuse. Le patrouilleur Mohican fait également partie de l'escorte. En dépit de la forte brise de secteur ouest qui lève une mer grosse, la traversée s'effectue sans encombre jusque par le travers d'Arcachon. Le convoi trace doucement sa route à sept nœuds et chaque navire parvient à conserver la place qui lui a été attribuée. Cependant, vers 21h00, le Swansea-Vale signale à ses escorteurs que des problèmes de combustion ne lui permettent plus de soutenir cette vitesse pourtant bien modeste.



La canonnière Impétueuse, chef du convoi.

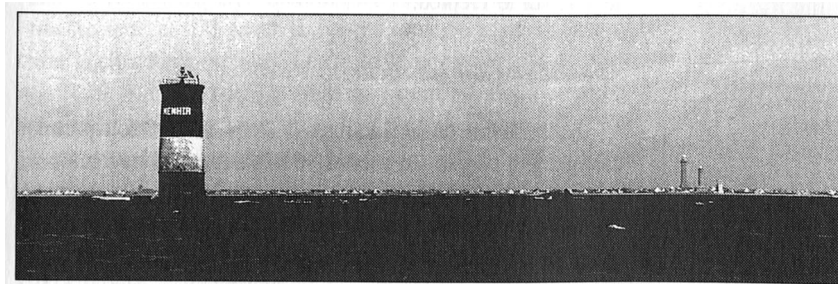
(Coll. Amiral Adam, Service Historique de la Marine - Brest).

Ironie du sort, le Swansea-Vale, vapeur charbonnier, ne peut faire route normalement à cause de la mauvaise qualité du charbon de soute qui lui a été fourni. Il ne peut plus donner que quatre nœuds. Les escorteurs accusent réception du message et l'ordre est donné à l'ensemble du convoi de réduire sa vitesse afin que le Swansea-Vale ne soit pas distancé. C'est donc à quatre nœuds que le convoi poursuit sa route jusqu'au Pertuis d'Antioche par le travers duquel il arrive le 6 août à 11h00. Là, au large de Chassiron, il effectue sa jonction avec un groupe de cargos en provenance de la Pallice et qui remonte lui aussi vers Brest. L'officier responsable de l'escorte qui se trouve à bord de l'Impétueuse prend alors la décision de laisser en arrière le Swansea-Vale. Les ennuis de chauffe du vapeur se poursuivent et il ne peut donner une vitesse régulière. Le responsable de l'escorte confie donc le traînard à la garde du patrouilleur Mohican et l'ensemble du convoi reprend sa route à sept nœuds vers Brest.

1.1.5 - Deux navires dans la brume

Les deux navires poursuivent donc seuls leur route vers Brest. Ils naviguent en vue de la terre, à quelques encablures l'un de l'autre. Le vent souffle toujours d'ouest et la mer est toujours grosse. Le Swansea-Vale reçoit les lames par le travers et, à pleine charge, roule lourdement. Régulièrement des paquets de mer viennent s'abattre sur son pavois et sa pontée de madriers. Le 7 août à 8h00, le cargo et son escorte se trouvent par le travers des Cardinaux où ils croisent la route d'un convoi descendant. Les deux

bâtiments traversent sans s'arrêter la rade de Quiberon, sortent par la Teignouse et s'engagent dans les courreaux de Groix où la houle d'ouest est un peu moins sensible. Ils mettent ensuite le cap vers les Glénan, rencontrent un nouveau convoi descendant au large de Doëlan et, dans la soirée, passent à trois quart de mille dans l'ouest de la tourelle du Menhir qui se dresse à l'extrémité des roches de Penmarc'h.

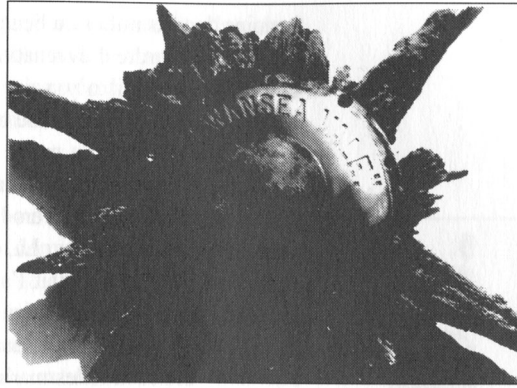


La tourelle du Menhir et au second plan le phare de la pointe de Penmarc'h.

A partir de ce moment, la brume enveloppe progressivement le vapeur. Avec l'horizon qui se bouche, les guetteurs redoublent d'attention. Le vapeur va pénétrer en baie d'Audierne et celle-ci a déjà servi d'arène aux exploits de plusieurs U-boote. Pas plus tard que la semaine précédente deux cargos américains, le Lake Portage et le Berwind y ont disparu, victimes des torpilles de l'UB-88. La brise mollit et la houle peu à peu s'allonge. En bas, les mécaniciens ont réussi à améliorer la chauffe et la machine donne à nouveau environ sept nœuds. A 22h30, ne voulant pas aborder le Raz de Sein de nuit et dans une telle purée de pois, le pilote Bellec juge préférable de mouiller en attendant une éclaircie. Après avoir fait sondé il ordonne de stopper et de mouiller. L'ancre est filée par des fonds de 40 mètres. Le Swansea-Vale se trouve alors en baie d'Audierne à sept milles dans le sud-est de La Vieille. Peu avant 23h00, la brume s'estompe et le cargo peut reprendre sa route vers le nord. A minuit la Plate est laissée sur tribord et le cap est mis à l'estime sur la pointe Saint-Mathieu dont le feu n'est pas encore visible. Vers l'ouest par contre la visibilité est devenue excellente et Men Brial, Tévennec et même Ar Men sont successivement relevés. Le cargo s'enfonce alors dans la brume, cap au nord. A 2h00 il se jette sur le Trépied.

1.1.6 - Abandonné sur les roches

Au moment où le Swansea-Vale a entamé son premier changement de cap sur tribord, le Mohican, qui naviguait sur son bâbord avant, poursuit encore sa route vers le nord. Lorsqu'il s'apprête à doubler la Parquette, il bénéficie également de la dissipation des bancs de brume. Il se rend alors compte que son protégé est en difficulté. Son capitaine fait mettre la barre à tribord toute et l'escorteur parvient bientôt à la hauteur du cargo. Prudemment, le patrouilleur évolue pour venir à portée de voix du cargo britannique et lui demander quelles sont ses avaries. Le pilote français lui expose la situation et lui demande de bien vouloir lui passer un câble pour tenter de dégager le vapeur des roches.



Le moyeu de laiton gravé de la barre à roue du Swansea-Vale est demeuré intact.

Inexplicablement, le commandant du patrouilleur Mohican se contente d'envoyer par T.S.F. un message rapportant la situation du cargo à la station de convoi de Roscanvel. Il met alors tranquillement le cap sur Brest, abandonnant à son sort le cargo échoué. Cette conduite lui vaudra d'être, dès le lendemain, relevé de ses fonctions et immédiatement remplacé.

La situation à bord du Swansea-Vale est à ce moment là d'autant plus périlleuse que la houle qui a accompagné le vapeur depuis le début de sa traversée fait osciller sa carène en porte-à-faux sur les têtes de roches. L'amplitude de la houle a certes diminué mais elle reste encore sensible. La coque joue contre les roches. Les tôles des fonds qui couinent et craquent, se cisailent peu à peu. Avec inquiétude, l'équipage entend nettement le claquement sourd des rivets qui sautent les uns après les autres. A 2h45, les tôles finissent par céder et avec un grand bruit de cataracte, une importante voie d'eau se déclare dans la chaufferie. Les mécaniciens sont contraints de mettre bas les feux et d'évacuer la vapeur sous peine de risquer de voir la chaudière exploser. Le cargo ne possédant pas de poste de T. S. F. à son bord, le reste de vapeur est mis à contribution pour actionner en continu la sirène. A pleine force, elle hurle dans la nuit la détresse du navire échoué. Privé de sa machine et les fonds en partie envahis, la situation du vapeur est maintenant sérieuse. Le capitaine décide de faire déborder les embarcations. Des fusées rouges sont tirées et, dérisoires dans la nuit, les pavillons N et C du code international sont envoyés dans la mâture. En dépit de l'appel T. S. F. du Mohican et des signaux de détresse du vapeur, aucun secours ne se présente. Le sémaphore du Toulinguet se trouve pourtant à moins de trois milles du lieu de l'accident.

3h00. L'ordre d'évacuation est donné. Le temps est pourtant maniable et il n'y a pas d'urgence. De plus, le pilote Bellec a prévenu le capitaine que son cargo flottera probablement à nouveau avec la marée montante et qu'on pourra alors peut-être le sauver. Calmement l'équipage prend place dans les embarcations et nage vers la bouée du Trépied qui se trouve à quelques encablures. Là, les embarcations sont amarrées et le capitaine Cousins fait l'appel. Tout son équipage est là, même ce pilote français en qui il avait toute confiance et qui a si mal rempli sa mission. Maudit mangeur de grenouilles ... En attendant les secours, les marins s'installent pour le mieux au fond des baleinières. La nuit est parfaitement claire maintenant et tous les feux de la côte égrenent leurs lumières à tour de rôle. Hébété et amer, le pilote Bellec ne peut s'empêcher de compter leurs éclats. Dans sa tête ils ne forment plus qu'une ronde de lucioles infernales et moqueuses. En cette nuit du mois d'août, l'air lavé par la brume est frais et les marins se serrent dans leurs vareuses. Les baleinières montent et descendent au rythme de la houle, rappelant régulièrement sur leurs amarres frappées sur la bouée verte du Trépied. Quelques marins ne parviennent pas à quitter des yeux la haute masse sombre de leur vapeur échoué, là, à quelques dizaines de mètres. D'autres se sont endormis, tassés les uns contre les autres dans le fond des

embarcations. Au moins ont-ils échappé au naufrage brutal qui suit d'ordinaire la déflagration d'un impact de torpille. Moindre mal.

1.1.7 - Dérive

3h30. L'épave commence à bouger, ses tôles, froissées contre la roche, gémissent et craquent dans l'obscurité. Dans les baleinières les marins dressent l'oreille et relèvent la tête, cherchant à percevoir les mouvements du cargo. Avec le flot le vapeur oscille et peu à peu se dégage des roches. Poussé par le courant et une légère brise de sud-ouest, le Swansea-Vale part à la dérive vers l'entrée du goulet. Dans le jour qui se lève, son équipage le voit s'éloigner lentement vers l'est, piquant de plus en plus du nez. Les amarres des baleinières sont larguées et les marins arment les avirons. Pendant deux heures, ils nagent derrière le fantôme de leur navire. Au fur et à mesure que le cargo s'enfonce, les pièces de bois qu'il transporte en pontée se libèrent et tracent derrière lui un sillage de planches.

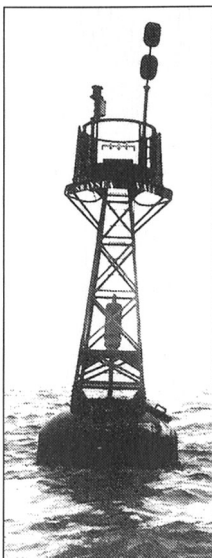
A 6h30, le Swansea-Vale coule par l'avant et disparaît complètement dans un grand bouillonnement d'écume. Il se trouve alors à deux milles et demi dans le nord-ouest de Camaret.

Le vapeur est resté à flot pendant près de 4h30 après son échouage et aurait probablement été sauvé si des secours étaient intervenus. A peine a-t-il sombré qu'un convoi escorté par une canonnière et le chalutier armé Isabelle se présentent à la sortie du goulet. Le chalutier, apercevant les canots, se dérouta. Après avoir mouillé une bouée à l'emplacement de l'épave, il prend les embarcations des naufragés en remorque pour les ramener vers Brest. Une incroyable quantité de madriers agglutinés, échappés des cales du Swansea-Vale, flottent au milieu de la multitude de débris divers qui accompagnent d'ordinaire les naufrages. Fûts vides, caisses, caillebotis, planchers, portes, bouées et bouteilles seront bientôt dispersés par le courant et toute trace visible du Swansea-Vale aura disparu de la surface de la mer.

L'entrée du goulet sera pourtant pour quelques jours encombrée de madriers, patiemment repêchés par les embarcations de la "D. P.", la Direction du Port de Brest, avant qu'ils ne s'échouent sur les grèves ou ne fassent le bonheur des pêcheurs.

1.1.8 - "Renflouez le Swansea-Vale !"

La "D. P." envisage un moment de renflouer le cargo qui est coulé dans une trentaine de mètres d'eau. Dans ce but, l'épave est visitée par des scaphandriers quelques jours seulement après le naufrage. Dans l'eau claire, ils découvrent l'impressionnant spectacle d'un bâtiment intact posé droit sur le fond. Les mâts sont recouverts par 3 mètres d'eau à peine. Le sommet de la passerelle se trouve 5 mètres plus bas. Poursuivant leur descente les pieds-lourds arrivent sur le pont.



Sur la bordure sud du chenal d'entrée du goulet de Brest, une bouée rouge et noire de danger isolé balise l'épave du Swansea-Vale.

Celui-ci est couvert d'un amas de madriers entremêlés qui se sont coincés les uns dans les autres lorsque leur flottabilité les a poussés hors des cales aux panneaux arrachés. D'autres madriers, retenus par des câbles sont aperçus sur le fond, le long de la coque. Lorsqu'ils remontent, la conclusion des scaphandriers est formelle : le Swansea-Vale semble n'avoir que peu souffert mais la seule solution pour le renflouer consisterait à creuser des tunnels sous sa coque afin d'y passer des chaînes reliées en surface à de forts pontons de relevage. Cependant, les scaphandriers soulignent que, durant les forts coefficients de marée, en raison du courant, le travail ne sera possible qu'autour de l'étable. A cette époque, les moyens du port de Brest ne permettent malheureusement pas de réaliser une telle opération. L'épave du Swansea-Vale, intacte, est donc abandonnée sur son fond de sable à l'entrée du goulet, balisée par une bouée encore visible aujourd'hui.

1.1.9 - Sommeil et inertie

La responsabilité du pilote Bellec sera mise en cause pour avoir conduit le Swansea-Vale à sa perte. Les enquêteurs de la Commission des Naufrages retiendront contre lui le fait de s'être imprudemment engagé dans la brume dans le chenal d'accès à Brest en ne se fiant qu'à son estime. Ils concluront au terme de leur enquête qu'il aurait dû faire sonder. Cela lui aurait permis de se rendre compte de la remontée anormale des fonds et l'aurait incité soit à mouiller soit à infléchir la route du navire vers l'ouest hors des dangers de la Parquette en attendant une éclaircie. La même commission déboutera également la demande d'indemnisations émise par l'armateur, arguant le total manque d'initiative du capitaine britannique lors de la traversée. La sanction prise envers le pilote Bellec se bornera à un blâme en raison de l'inertie totale de l'état-major et de l'état de fatigue extrême dans lequel le pilote se trouvait à son débarquement à Roscanvel. C'est en effet un marin complètement exténué qui, après avoir mis pied à terre, se présentera à ses supérieurs. Il sera d'ailleurs obligé de demander aux autorités maritimes la permission de pouvoir dormir quelques heures avant de fournir quelque explication sur la disparition du Swansea-Vale.

1.1.10 - L'affaissement de l'épave

Balisée par une grosse bouée rouge et noire, l'épave du Swansea-Vale marquait la limite sud du chenal d'entrée dans le goulet, tout comme la bouée du Penhir, naufragé dix-sept ans plus tard, en signalait la limite nord. Pendant longtemps, l'épave est

demeurée quasiment intacte, posée bien droite sur le fond. Si ses ponts et ses cloisons de bois avaient été rapidement rongés par la mer, ses superstructures métalliques s'élevaient encore solidement vers la surface, dominant les cales désormais vides.

Au milieu des années 1970, dans l'eau trouble d'une matinée d'hiver, une palanquée de plongeurs remonte incrédule du fond : ils pensent s'être trompés d'épave ! Est-ce le Swansea qu'ils viennent de visiter ce matin ? Cela n'y ressemble pas et pourtant la grosse bouée rouge et noire surmontée de deux boules noires est bien là, à quelques dizaines de mètres dans le nord. C'est pourtant bien le Swansea-Vale qu'ils viennent d'explorer, mais quelques jours auparavant, les murailles de ses cales se sont écroulées et son château s'est complètement effondré, rendant l'épave méconnaissable. A cette époque la partie avant du cargo était encore droite sur le fond et ne s'était pas encore couchée sur tribord telle qu'elle l'est aujourd'hui.

La fin du Swansea-Vale illustre les conditions de navigations auxquelles étaient soumis les navires de commerce et leurs équipages au cours du premier conflit mondial. Navigation nerveusement épuisante tant à cause du danger représenté par les sous-marins allemands et les mines que par celui lié à la proximité immédiate de la terre surtout par temps bouché et avec des outils de navigation rudimentaires. Sans parler des risques d'abordage des navires d'un même convoi entre eux comme ce sera le cas moins de trois mois plus tard pour le vapeur espagnol Cobetas qui disparaîtra à la suite d'un tel accident.

1.2 - PLONGEE SUR LE SWANSEA-VALE

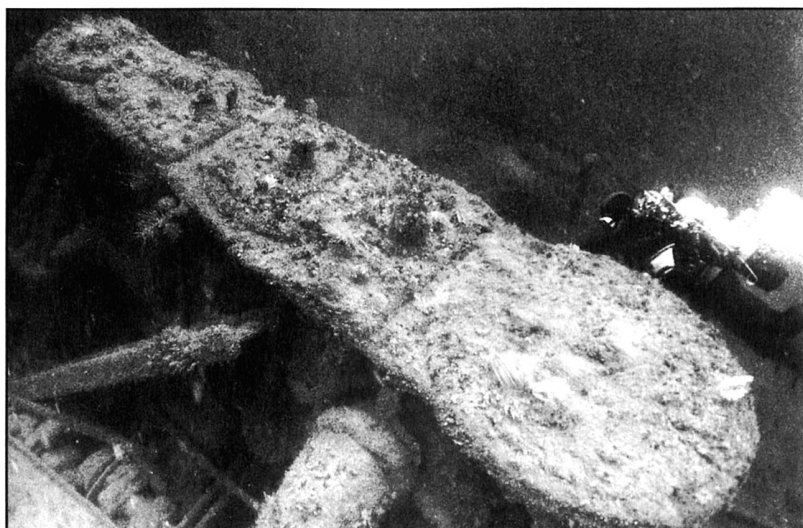
1.2.1 - Situation

L'épave du Swansea-Vale repose par 33 mètres de fond à 1,8 mille au nord de Camaret, sur la bordure sud du chenal de navigation d'entrée à Brest. Une grande bouée de danger isolé, rouge et noire, est mouillée à environ 250 mètres dans le nord-nord-ouest du site. L'épave se trouve à 3,2 milles de l'anse de Bertheaume et à 5,6 milles de la cale de la Maison Blanche, à Brest. Le cargo est posé droit sur sa quille sur un fond plat de sable fin et gris, parsemé de coquilles et de grandes tâches de maërl jaune. Son étrave est orientée vers le sud. Les restes du Swansea-Vale sont cohérents et continus, même si les parois de ses cales et toutes ses parties hautes se sont effondrées et reposent, aplaties et empilées sur le fond, sur les côtés ou dans l'épave elle-même. Seuls l'extrême arrière du cargo, le compartiment machine et l'avant ont conservé un certain relief.

Alignement sud : la tourelle de la Louve s'aligne sous une faille très caractéristique, inclinée vers l'est et qui entaille le sommet de la pointe de Penhir, juste à l'ouest du monument.

1.2.2 - Une étrave basculée

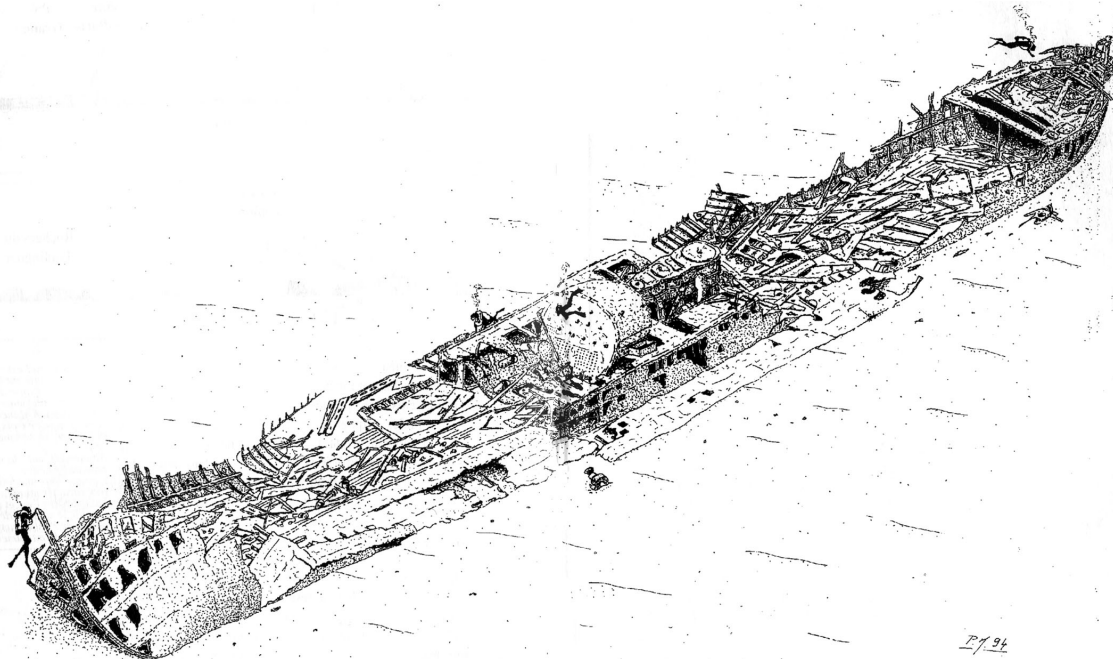
La partie avant du Swansea-Vale, relativement bien conservée, s'est détachée du reste de la coque et a basculé sur tribord. La rouille a percé de grandes ouvertures rectangulaires dans les virures de fer du bordé. Elles permettent d'apercevoir l'intérieur du coqueron, encombré d'un enchevêtrement de poutrelles et de fragments de tôles écroulées. Les deux ancres, boursoufflées par la rouille et les concrétions, sont à poste dans leurs écubiers respectifs de part et d'autre du sommet de l'étrave. Toutes les virures du haut ont disparu. Il ne reste plus que les membrures et, sur tribord, quelques tronçons de bar-rots. La partie haute de l'avant a ripé d'un bloc sur tribord juste en dessous des ancres. La plage avant, avec son guindeau, a glissé d'un seul morceau vers l'arrière et s'est pliée sur le fond. En arrière, sur tribord, la partie basse de la coque a été conservée sur quelques mètres et pointe vers la surface ses membrures décharnées. La courbure du bouchain est clairement marquée vers l'avant. La hauteur de ce pan de coque diminue progressivement vers l'arrière en se couchant sur le fond, membrures tournées vers le haut. Sur l'avant on reconnaît l'arrondi de la lisse à la jonction du gaillard et des cales.



Vue de dessus, la machine à vapeur à triple expansion du Swansea-Vale, avec ses trois cylindres successifs.

1.2.3 - Des cales effondrées

A l'avant comme à l'arrière, les parois des cales se sont complètement effondrées en basculant vers tribord. Sur bâbord, le bordé métallique repose donc à l'intérieur de la coque, membrures retournées vers le fond tandis que sur tribord, les pans de coque gisent à l'extérieur de l'épave, membrures vers la surface.



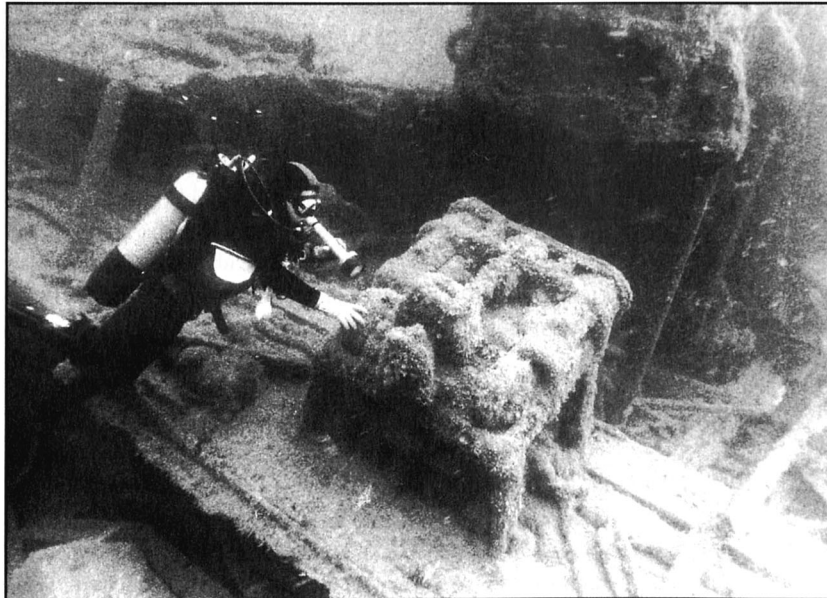
Les parois de ses cales écroulées, l'épave du Swansea-Vale, repose par 32 m de fond devant Camaret. Dessin P. Marec - 1994.

Entre la machine et la poupe, on peut suivre le tunnel de l'arbre d'hélice, en partie dégagé. Sur tribord, un gros fragment de pont retourné, barrots vers la surface, porte un treuil sur sa face inférieure. Au hasard des débris qui jonchent le fond, on reconnaît les vasques boursouflées de hublots en fer.

Entre la chaudière et la partie avant, l'essentiel de l'espace des cales est occupé par la paroi bâbord de la muraille, écroulée d'un seul pan. Poutrelles, tuyaux et débris divers occupent le fond. Le seul relief est constitué par les restes des deux treuils qui desservaient les mâts de charge. On peut aussi voir, coincées sous les tôles, de grosses pièces de bois. Il est difficile de préciser s'il s'agit là des restes de la cargaison de madriers que transportait le cargo au moment de son naufrage, ou d'une partie du vaigrage qui garnissait les parois de ses cales.

1.2.4 - Une machine en bon état

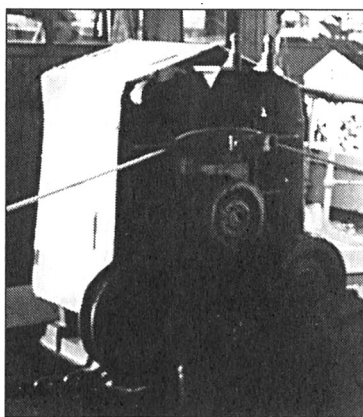
La partie centrale du cargo, qui abrite la salle des machines, est un peu mieux conservée que les cales. Sur une vingtaine de mètres, la base de la coque, ajourée et festonnée par la rouille, a été conservée sur une hauteur d'environ deux mètres. Les parois de la partie haute sont effondrées à ses pieds. La grosse chaudière unique et la machine à vapeur sont enchâssées dans les restes d'un faux-pont en assez mauvais état. L'ensemble de l'appareil propulsif, chaudière et machine à vapeur à triple expansion, est en bon état de conservation. La machine est bien dégagée sur son flanc tribord où le faux-pont est écroulé. On accède facilement, entre les grosses pattes du bâti, aux bielles et aux tiges des pistons et des tiroirs. Le volant de renversement de marche est également bien visible.



En arrière de la machine, le servomoteur du Swansea-Vale.

Le servomoteur est un appareil A vapeur qui permet la démultiplication des mouvements de la barre à roue et leur transmission au safran par l'intermédiaire de drosses en chaîne, facilitant ainsi le travail de l'homme de barre.

Sur tribord, on peut voir le gros tuyau d'évacuation de la vapeur qui plonge vers le condenseur prisonnier plus bas sous le pont. Au dessous des rangées superposées de tubes de fumées, trois foyers s'ouvrent sur la façade avant de la chaudière cylindrique. Juste devant cette dernière, sur tribord, une sorte de gros réservoir cylindrique incliné émerge au milieu d'un fatras de tôles et de poutrelles écroulées. Il s'agit de la chaudière auxiliaire. Elle servait à alimenter en vapeur les différents équipements du cargo lorsque la chaudière principale n'était pas en service, en particulier quand le bateau se trouvait au port. A cause de son bruit caractéristique, les marins français appelaient cette chaudière le petit cheval, tandis que leurs homologues anglo-saxons la connaissaient sous le nom de donkey-boiler. Un appareillage mécanique encroûté de rouille est fixé sur un barrot à l'arrière de la machine. Dans le bâti de forme cubique on distingue des pignons, des roues dentées et des bielles. Il s'agit là des restes du servomoteur.

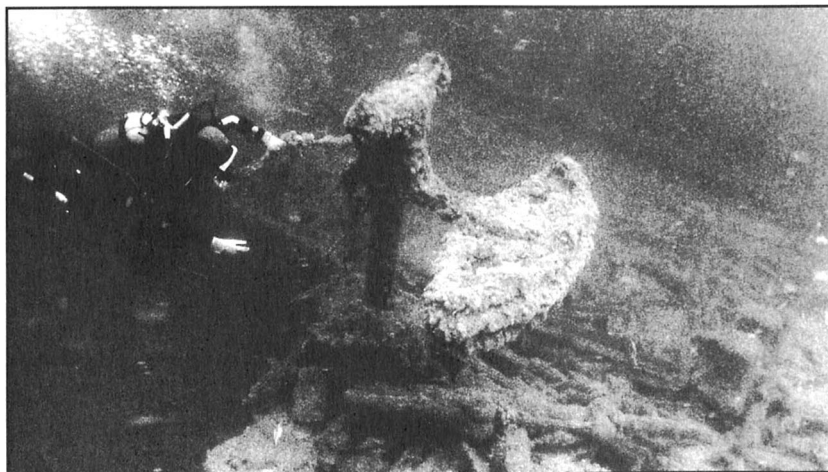


Au Port-Musée de Douarnenez, à bord du Saint-Denys, un servo-moteur à vapeur, similaire à celui qui se trouve derrière la machine du Swansea-Vale.

1.2.5 - Un arrière encore debout

L'arrière du Swansea-Vale est la seule partie de ses restes qui soit encore debout, droit sur sa quille et où la coque est bien conservée. L'extrême arrière est dominé par la mèche du gouvernail qui dépasse du pont de plus de deux mètres. A son sommet est

fixé le triangle arrondi du secteur de barre. C'est sur la base circulaire de cette pièce triangulaire qu'étaient fixées les drosses qui transmettaient au safran les mouvements de la barre à roue. La petite portion de pont qui s'étend au pied de la mèche est jonchée de débris : tuyaux tordus, poutrelles, grosses bittes d'amarrage doubles, morceaux de tôles. Au centre, on reconnaît la base des cloisons effondrées d'un compartiment. Le carrelage qui recouvre le sol et les restes d'aménagement sanitaire indiquent la présence d'un cabinet de toilette. Une descente, complètement encombrée de débris et impraticable, s'ouvre sur l'hèze de ce compartiment.

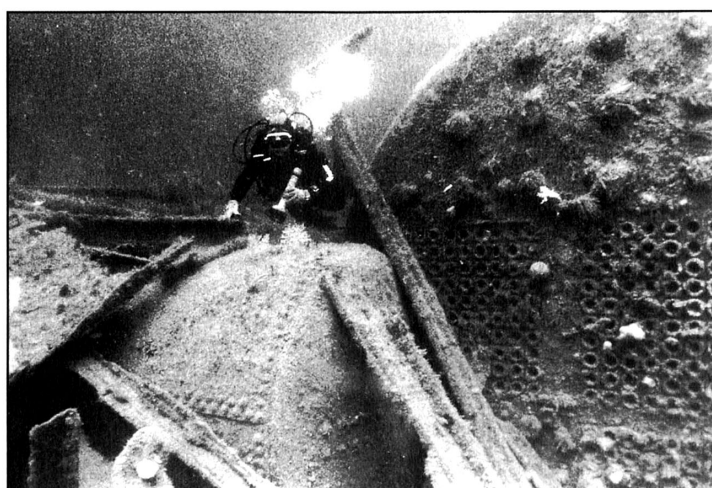


A l'extrême arrière, le secteur de barre domine l'épave .

Sous la voûte, la grande hélice quadripale en acier est à demi enfoncée dans le sable. Le safran est coincé en position tribord toute. Un plongeur passe aisément dans la cage de l'hélice entre la mèche du gouvernail et l'hélice.

1.2.6 - Tacauds, congres et homards

Les tacauds forment un vaste banc diffus qui tourne placidement au dessus des tôles. Dans leurs costumes rayés de gris, ils se répartissent sur l'ensemble des restes du vieux cargos gallois. Quelques vieilles furtives habitent également les lieux. Les recoins de l'épave servent évidemment de refuge à une assez importante population de congres. Ils se concentrent surtout autour de la machine et sous les restes du pont qui l'entoure. Il ne vaut mieux pas tenter de s'aventurer à l'intérieur de cette zone : la rencontre avec un congre irascible et certain de son bon droit pourrait vous mettre dans de sérieuses difficultés. Ce compartiment est en effet encombré de fragments de tôles et de poutrelles effondrées et toute retraite rapide y est impossible.



La façade avant de la chaudière principale du Swansea-Vale.

A ses pieds, écroulée, la chaudière auxiliaire.

Le sable alentour est littéralement couvert de coquilles Saint-Jacques et de pétoncles. Prises de panique et claquant des valves, elles fuient en voletant comme des papillons lorsque vous approchez. Leur présence a probablement contribué à la destruction progressive de l'épave. Les vestiges du Swansea-Vale se trouvent en effet au beau milieu d'une zone de pêche à la coquille, périodiquement raclée par les dents acérées des dragues métalliques des coquilliers brestois. Une de ces dragues, coincée à la limite de la cassure arrière du gaillard témoigne de cette activité et des destructions qu'elle peut causer sur une aussi vieille épave.

Au niveau des cales, il n'est pas rare de voir dépasser les antennes rouges d'un homard tapi sous la coque effondrée. En observant avec attention la surface des tôles, il n'est pas impossible d'y découvrir une ou plusieurs lottes camouflées dans leurs manteaux gris-bruns aux formes incertaines.

La faune fixée est moins bien représentée. Elle se réduit à quelques plaques de corynactis étalées sur les parois verticales et à quelques gros œillets de mer blancs et pelucheux fixés sur les poutrelles.

1.2.7 - Conditions de plongée

La plongée sur l'épave du Swansea-Vale ne présente aucune difficulté particulière. Elle est accessible à tout plongeur de niveau II encadré. Il est possible, au cours d'une seule plongée, de la parcourir dans son intégralité. Chaque partie de l'épave étant bien caractéristique, retrouver le mouillage à la fin de la visite ne pose en général aucun problème. La visibilité est par contre très variable. Comme sur la plupart des épaves situées à l'ouvert du goulet de Brest, la houle joue un rôle important dans la transparence de l'eau. La présence d'une houle de surface se traduit le plus souvent par une visibilité très médiocre au fond. Un simple clapot, même gênant en surface, ne paraît par contre pas avoir d'influence sur la clarté de l'eau. Le site est d'autre part assez mal protégé de la houle du large et des vents de terre, de quelque secteur qu'ils soient. Il vaudra donc mieux attendre une journée de mer plate pour organiser une plongée sur cette épave. Le courant de marée est également assez sensible dans cette zone et il est préférable de plonger aux alentours de l'étales lorsque le coefficient de la marée est supérieur à 70. Le courant est nettement plus violent à marée montante, où il porte au nord-est, qu'à marée descendante où il porte au sud-sud-ouest.

Sources :

Sous-série SSE "Incidents de mer", Service Historique de la Marine. Vincennes,

Rapport de suivi de construction, National Maritime Muséum, Greenwich.

Remerciements :

Mrs J.M. Wraight, National Maritime Museum, Greenwich.

M. Berron et J. Ouchakof.

1.2.8 - Photos de l'épave



