

# Recherche du Brick Emile

## Le mystère du manganite de Goudoul



**Lesconil, Finistère (29)**

**Opération DRASSM : OA4781  
2021**

**Septembre**

**Responsable scientifique : Benjamin PEPY**

**COH : Jean ROULLOT**



# Sommaire

## Première section :

Fiche signalétique de la zone de recherche	5
Liste des intervenants	6
Notice scientifique	7
Fiche d'état du site	8
Carte de la zone prospectée	9
Arrêté d'autorisation du 20/07/2021 n°2021-299	10

## Deuxième section :

<b>Introduction</b>	13
<b>Etat des connaissances avant l'opération</b>	14
1- La Manganite	14
2- Position de la zone	15
3- Hypothèses en l'état actuel des connaissances	16
4- Les épaves du secteur	16
5- Deux naufrages méconnus	23
5a - Le Foy	23
5b - L'Emile	33
<b>Stratégie et méthodes</b>	35
6- Zone probable du naufrage	35
7- Prospection au sondeur 3D	36
8- Prospection visuelle sur la plage	37
9- Rencontre de Jean-Marie et Micheline	38
10- Recherches en plongée	39
<b>Conclusion</b>	40



## Fiche signalétique du site :

Intitulé de l'opération : Recherche du Brick Emile.

Façade Maritime : Atlantique.

Département : Finistère.

Commune : Lesconil.

Numéro d'arrêté : n°2021-299 du 20/07/2021

Numéro d'opération DRASSM : OA4781

Type d'opération : Carte archéologique. Etude de site.

Date d'intervention : du 20/07/2021 au 30/09/2021.

Responsable scientifique : Benjamin PEPY.

COH : Jean ROULLOT.

Coordonnées géographiques exprimées en WGS84 : 47° 47' 341 N / 04° 14' 958 O

Emprise : 150 mètres.

Numéro de carte marine : SHOM 7147 L

Profondeur : 0 à -12 m.

Mots clefs du thésaurus : Lesconil ; Goudoul ; Kersaux ; Brick ; Emile ; Manganèse ; Manganite ; Psydoménane ; 1860 ; Le Tréguier.

## Liste des intervenants

Responsable scientifique : Benjamin PEPY

COH : Jean ROULLOT

Organisation de l'opération : ASEB Quimper.

Ont participé aux recherches de terrains (par ordre alphabétique) : André BERTHELOT ; Alexis DENIAU ; Jean-Marie et Micheline FARNOLE ; Joel GALLIOU ; Ronan GOURMELEN ; Benjamin PEPY ; Mathis PEPY ; Thierry POCHAT ; Jean ROULLOT.

Moyens engagés :

- Emwell, barge alu de l'ASEB.
- Sondeur 3D, Humminbird V10.
- Balises GPS conçues par André BERTHELOT.

Nous ont aidé par leurs souvenirs, leurs connaissances, leurs relations (par ordre alphabétique) : Jean-Marie et Micheline FARNOLE ; Jean-Pierre GUEGUEN ; René JONCOUR ; Jacques MACE.

Merci à l'équipe du DRASSM de nous avoir permis de réaliser cette enquête (par ordre alphabétique) : Emmanuel BERRY ; Franca CIBECCHINI ; Bruno GAHERY ; Marie HOCHARD ; Olivia HULOT ; Marine JAOUEN ; Michel L'HOUE ; Frédéric LEROY ; Christine LIMA.

## Notice scientifique

Sur une plage, non loin des roches de Goudoul, commune de Lesconil, des promeneurs ramassent régulièrement du manganite. Ce minerai étant un des produits des hauts fourneaux et ne se trouvant pas à l'état naturel, il provient très certainement d'un naufrage.

Des recherches en archives ont permis d'identifier un candidat idéal pour ce dépôt de manganite. Il s'agit du brick Emile, provenant du Tréguier avec un chargement de manganèse, qui est donné perdu à la côte de Treffiagat (commune voisine de Lesconil) sur des rochers le 22 février 1860.



La rencontre avec une famille d'habitants de Lesconil ayant l'habitude depuis des générations de ramassé du manganite sur cette plage, nous a permis de localiser avec une extrême précision l'axe du gisement.

Des plongées sur zone, et l'utilisation d'un sondeur 3D, ont permis de préciser la localisation exacte du gisement de manganite sous une dune sous-marine située sur la plage de Kersaux. Le site est très limité et correspond parfaitement à un site de naufrage. L'épave de l'Emile est donc très certainement localisée.

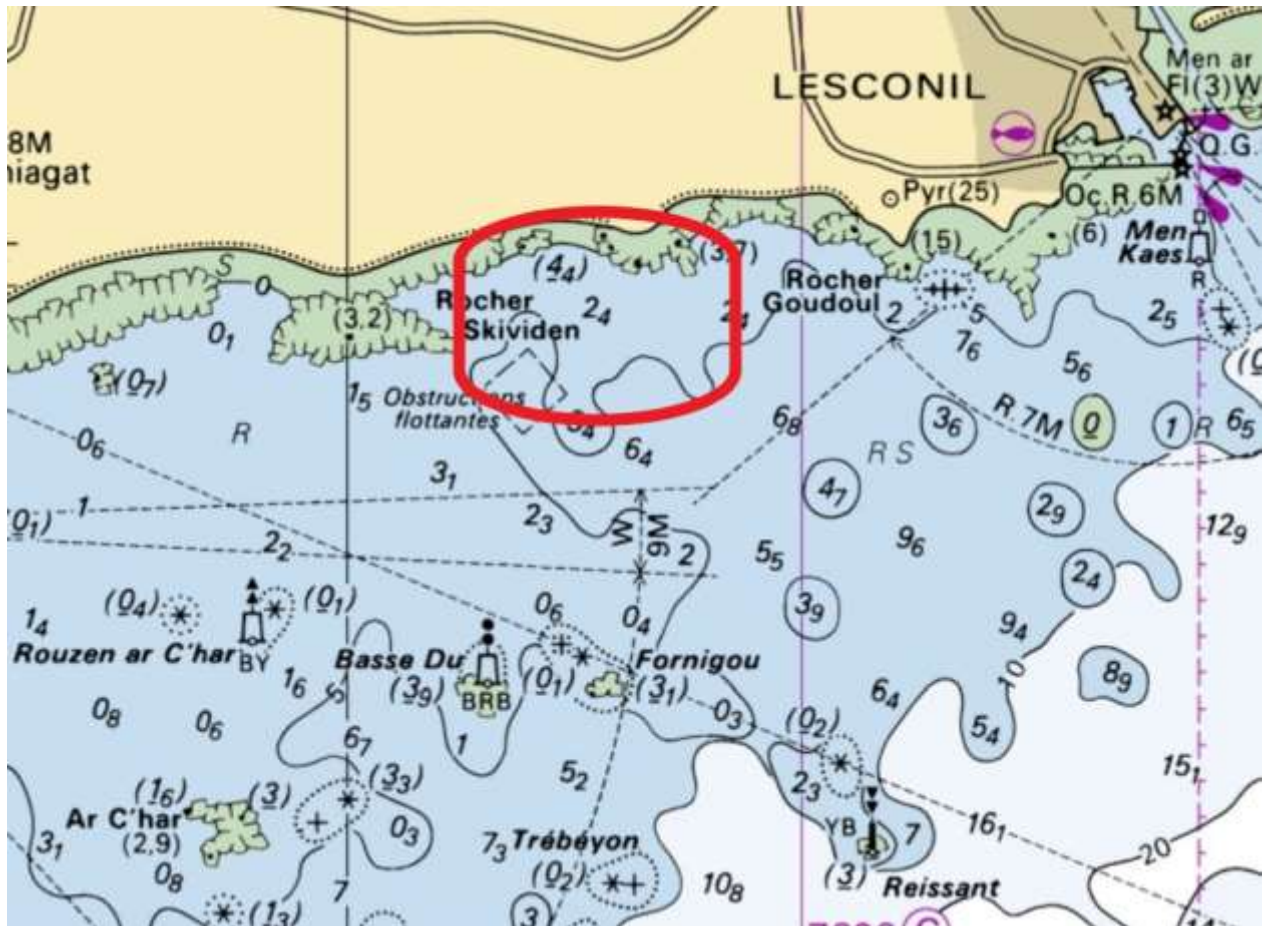
## Fiche d'état du site

Le site est situé à 25 mètres à l'ouest de la roche délimitant la plage de Goudoul de celle de Kersaux. Le gisement de manganite se trouve la plupart du temps sous une dune de sable dont nous estimons la hauteur moyenne à deux mètres en général. Cette dune s'étant vers le large sur environ 50 à 70 mètres avant de laisser la place à un fond dur constitué de graviers et de tourbe. Un peu plus au large, on retrouve un fond de petites roches. Les vents de Nord et d'Est, associés à de la houle, ont pour effet de faire reculer cette dune, laissant ainsi apparaître le gisement de manganite.

Il n'a été repéré aucun élément d'architecture navale au moment de l'opération, ceci à cause de la hauteur du sable présent sur cette période. Le manganite n'étant pas magnétique, il serait intéressant d'utiliser un magnétomètre sur la zone. Si des déviations sont présentes, elles pourraient indiquer la présence d'artefact sous le sable.



## Carte de la zone prospectée.



La zone est centrée sur le point 47° 47' 412 N / 04° 14' 297 O (Wgs84)

L'emprise autour de ce point est de 250 mètres.

# Arrêté d'autorisation du 20/07/2021 n°2021-299.



Direction générale  
des Patrimoines  
et de l'Architecture

Département  
des Recherches  
Archéologiques  
Subaquatiques et  
Sous-Marines

Affaire suivie par  
Olivia HULOT

Poste :

Références :

DRASSM  
147, plage de l'Estaque  
13016 MARSEILLE  
(France)  
Tél. +33 (0)4 91 14 28 00  
Fax +33 (0)4 91 14 28 14  
le-drassm@culture.gouv.fr

Arrêté du 20/07/2021 n° 2021 – 299  
Relatif à une opération d'archéologie sous-marine  
OA 4781

000730

**La Ministre de la Culture,**

**Vu le code du patrimoine ;**

**Vu la décision de la ministre de la Culture du 01 juin 2021 portant nomination de M. Frédéric LEROY, directeur par intérim du service à compétence nationale, Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines ;**

**Vu la décision du directeur général des patrimoines et de l'architecture du 08 juin 2021 portant délégation de signature à M. Frédéric LEROY, directeur par intérim du service à compétence nationale, Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines.**

**Vu la demande présentée par M. Benjamin PEPY, le 07/01/2021 ;**

**Arrête**

**Art. 1 – M. Benjamin PEPY est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération d'identification de biens culturels maritimes à compter du 20/07/2021 jusqu'au 30/09/2021 en période discontinue.**

- Façade maritime : Atlantique
- Département : Finistère
- Communes : Fouesnant, Treffiagat, Penmarch et Plomeur
- Intitulé de l'opération : Carte archéologique 2021 (cf fiches jointes)
- Coordonnées géographiques WGS 84 (rayon d'emprise de 70 m) :
  1. Vapeur Foy/Brick Emile, roche de Squividan. Latitude : 47° 47.341 N ; longitude : 04 14.968 O
  2. Site roche Ar Guisty. Latitude : 47° 45.708 N ; longitude : 04 15.852 O
  3. Site de la Basse Gaouac'h. Latitude : 47° 48.446 N ; longitude : 04 23.878 O
  4. Barbue, Pointe de la Torche. Latitude : 47° 50.164 N ; longitude : 04 21.351 O
  5. Avion Wellington, Pointe de Beg Meil. Latitude : 47° 50.657 N ; longitude : 03° 58.849 O
- Numéro de la carte marine : SHOM 7147 L
- Profondeurs : entre 12 et 25 m

**Art. 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.**

**Art. 3 – L'opération est effectuée sous le contrôle du Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, 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 des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines 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<sup>er</sup> décembre, le titulaire de l'autorisation adresse au Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, en double exemplaire plus une version numérique, un rapport final d'opération (en format pdf, en format texte et illustrations séparés – recommandations à télécharger sur le site du ministère chargé de la Culture : <https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Archeologie/Pour-les-professionnels/Formulaires>) 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 des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines aussitôt que sont rédigés les rapports, notes ou publications scientifiques sur les recherches effectuées.

**Art. 4** – Le Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines 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.

**Art. 5 – Prescriptions particulières à l'opération :**

Cette opération de prospection a pour but de caractériser, au moyen de plongées humaines et de recherches documentaires, cinq épaves (dont celles de 4 navires et d'un avion) dont certaines figurent déjà au sein de la carte archéologique nationale.

L'opération aura pour but de confirmer, si possible, l'identification des sites plongés, et de recueillir un maximum d'informations sur ceux-ci (dimensions, nature des vestiges, enfouissement, degré de conservation, etc.) en complément des données déjà disponibles sur ces sites au sein des archives scientifiques du DRASSM. Il conviendra de réaliser, le cas échéant, les fiches épaves correspondantes en vue de l'inventaire des sites dans la carte archéologique nationale. Le propos devra s'appuyer sur des prises de mesures ainsi que la réalisation de croquis, de photographies ou de vidéographies. Ces éléments seront mis en parallèle avec les données documentaires ou archivistiques disponibles, afin de proposer de premières identifications.

Aucun sondage, même réduit, n'est autorisé. Seul un nettoyage de surface manuel des vestiges est permis afin de pouvoir les étudier et favoriser le relevé des structures et mobiliers éventuellement mis en évidence soit de manière traditionnelle soit par le biais de la photogrammétrie.

L'utilisation d'un sondeur est autorisée sur ces sites afin de contribuer à une meilleure vue d'ensemble.

**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 DRASSM.

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'État, 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 DRASSM à télécharger à cette adresse <https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Archeologie/Archeologie-sous-les-eaux/Documentation-scientifique-technique>). 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 DRASSM.

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.

L'inventaire du mobilier, sous format numérique (fichier excel ou compatible) selon le modèle fourni par le DRASSM devra être remis au DRASSM avec le rapport final d'opération.

A la fin de l'étude, le responsable d'opération prendra rendez-vous avec le DRASSM afin de déposer les vestiges archéologiques mobiliers accompagnés de la liste d'inventaire, dans le dépôt de biens culturels maritimes situé à Nantes.

Concernant les conditions d'intervention :

Les interventions, notamment en plongée, s'effectueront conformément au *Manuel des procédures de sécurité en milieu hyperbare applicable aux activités placées sous le contrôle du DRASSM*, téléchargeable sur le site du ministère chargé de la Culture :

<https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Archeologie/Archeologie-sous-les-eaux/Documentation-scientifique-technique>.

**Art. 6** – Le responsable d'opération s'engage à ce que toutes les mesures sanitaires soient prises pour que les gestes barrières et les règles de distanciation soient scrupuleusement respectées au cours de l'opération. Dans le cas où les conditions opérationnelles ne permettent pas le respect de ces règles il importe, en conscience, que le responsable d'opération annule ou ajourne l'opération.

**Art. 7** – 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.

**Art. 8** – Le Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour la Ministre et par délégation,

Le directeur du Département des Recherches  
Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines  
par intérim

**Frédéric LEROY**

COPIE :  
- PREMAR Atlantique

## Introduction

Janvier 2014, une journée de travail comme beaucoup d'autres. Des livraisons, des équipements à fabriquer, des réparations urgentes, des clients à accueillir... Bref le travail. Passionnant, mais très prenant et un peu stressant... "Benjamin ! Téléphone pour toi !!!"

« Monsieur Pepy ? Bonjour, je suis Jean-Pierre Gueguen du parc botanique de Combrit, et du musée de minéralogie. Je viens de voir un article sur la récente sortie de votre livre sur les épaves bretonnes. J'aimerais vous parler du mystère du manganite que nous trouvons depuis des années sur la plage de Goudoul sur la commune de Lesconil."

\_ Goudoul ! Je connais bien, nous plongeons souvent sur l'épave du *Saint Chamond* qui s'est échoué sur les rochers à l'Est de la plage. En quoi puis-je aider un spécialiste de la botanique et des minéraux ?

\_ Et bien voilà, la roche appelée manganite que nous retrouvons en quantité sur seulement 50 mètres de plage à Goudoul est un produit rare et manufacturé. Il se trouve que l'on en trouve aucune trace en Bretagne. Je suis persuadé qu'elle provient d'une épave...

\_ Là, ça m'intéresse. D'autant qu'il ne peut pas s'agir de celle du *Saint Chamond*, car de mémoire, ce cargo transportait des poteaux de mine. Le mieux, c'est que l'on se rencontre sur place, pour que vous me montriez le site. »

Une semaine plus tard, je me retrouve sous un crachin virulent au parking de la plage de Goudoul, accompagné de mes amis Alexis Deniau et André Berthelot. Jean-Pierre Gueguen est venu avec l'un de ses amis, ancien patron pêcheur du Guilvinec, Patrick Le Lay. À peine les présentations effectuées, notre expert en minéralogie me tend un sachet contenant un très beau morceau d'une pierre d'un noir brillant à la forme arrondie et bosselée : le fameux manganite. Puis nous nous dirigeons tranquillement vers la plage en écoutant les explications passionnées de monsieur Gueguen à propos du manganite. Il faut dire que pour être tranquilles, nous l'étions... Ce n'est pas un temps à mettre le nez dehors. Au bout d'une minute, je ne "voyais goutte" à travers mes verres de lunettes, au bout de 5 minutes, mon pantalon était à tordre et quelques instants plus tard, mes chaussures neuves se mirent à émettre un abominable bruit de succion à chaque pas. Mais pas question d'abandonner. L'excitation du mystère est trop forte.

Après une centaine de mètres parcourus sur la plage, nous trouvons les premières traces de minerai. J'allume mon GPS pour marquer la position. De petits amas de manganite sont encore visibles sur une cinquantaine de mètres, puis plus rien. Exactement ce que m'avais décrit monsieur Gueguen par téléphone. D'abord un peu sceptique, je pensais qu'il pouvait tout simplement s'agir d'un gisement local. Mais mes doutes se sont aussitôt évanouis lorsqu'il m'apprit qu'il avait fait expertiser le minerai en laboratoire et que ce minerai était fabriqué

uniquement dans des hauts-fourneaux et qu'il était pur à 96%. Selon lui, il pourrait provenir de la ville de Ilfeld, en Allemagne, et il situerait sa production, sans que je puisse expliquer la raison, entre 1850 et 1910.

L'énigme était posée. A nous de la résoudre...

## 1- Le Manganite<sup>i</sup>

Le manganite est une espèce minérale composée d'oxyde hydroxylé de manganèse de formule  $MnO(OH)$ . Il s'agit du plus fréquent de ces hydroxydes de manganèse.

Le manganèse se trouve dans la nature principalement sous forme de minerais. Il existe plus de 250 minerais contenant du manganèse, sous forme d'oxydes, de carbonates ou de silicates. Les plus importants sont la pyrolusite ( $MnO_2$ ), la rhodocrosite ( $MnCO_3$ ), la romanéchite (mélange d'oxydes de barium et de manganèse hydratés), le manganite ( $Mn_2O_3 \cdot H_2O$ ) et l'hausmannite ( $Mn_3O_4$ ). Aucun de ces minerais n'est exploité au Québec. D'autre part, on trouve aussi le manganèse à de très faibles concentrations dans l'eau, les plantes, les animaux et le corps humain.

Sur le plan industriel, le manganèse est indispensable à l'industrie de l'acier, principalement sous forme de ferroalliages. Comme additif d'alliage, le manganèse confère à l'acier une dureté accrue et améliore plusieurs de ses propriétés mécaniques. Les alliages non ferreux, tel que l'aluminium et certains alliages de cuivre bénéficient aussi de l'ajout de manganèse pour améliorer leurs propriétés. Lors de la préparation des aciers, il est aussi employé comme agent de raffinement, pour se combiner au soufre résiduel du fer ou pour augmenter l'effet désoxydant de l'aluminium ou de la silice.

En milieu de travail, le manganèse peut être émis sous formes de poudres, poussières ou de fumées, dans les secteurs tels que :

- L'exploitation minière des minerais concernés
- Les fonderies, notamment celles de ferromanganèse et la production d'acier, que ce soit lors de la manipulation des matières premières où il peut y avoir émission de poudres et de poussières ou lors de la préparation des alliages où il peut y avoir émission de fumées
- La métallurgie, lors des opérations d'usinage, de meulage ou de polissage, qui émettent des particules et lors des opérations de soudage ou de coupage qui émettent des fumées de manganèse.

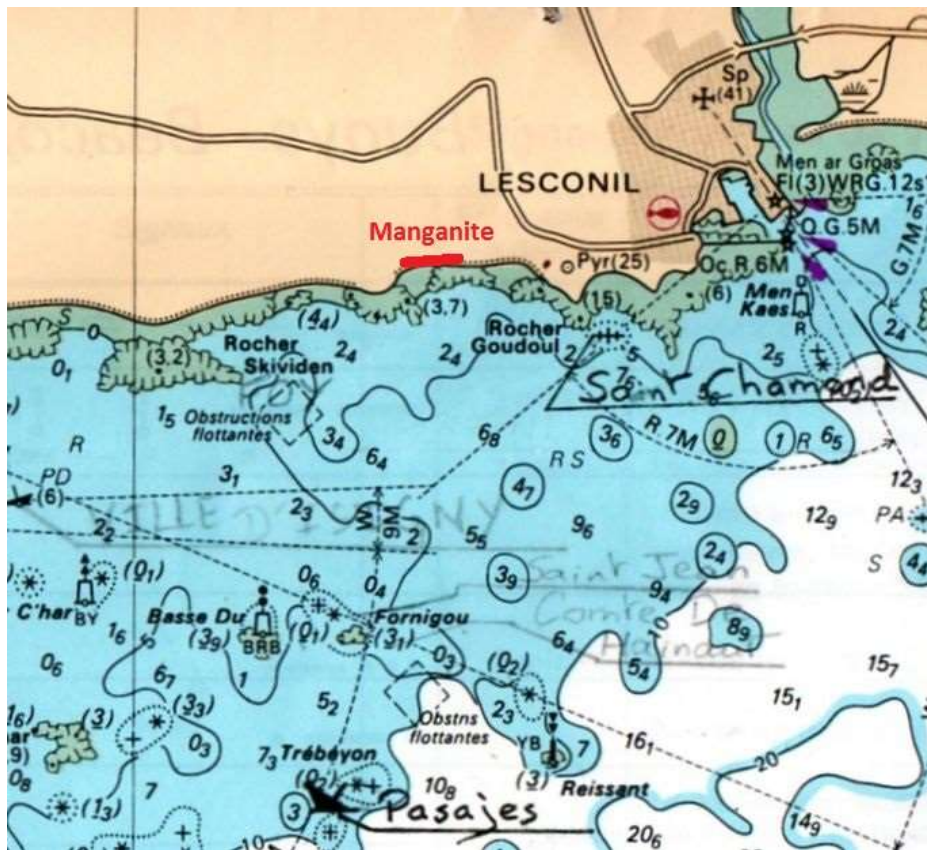


Gisements connus :

- Allemagne : Ilfeld, Nordhausen, Harz, Thuringe (topotype).
- Belgique : Rahier, Stoumont, Vallee de la Lienne, Massif de Stavelot, Liège.
- Canada La mine Jeffrey, Richmond Co., Asbestos au Québec.
- France : Pla de Gante, Escaro-Aytua, Olette, Prades, Pyrénées-Orientales, Languedoc-Roussillon Tuc Usclat, Argut-Dessus, Haute-Garonne, Midi-Pyrénées.
- Gabon : Mine de Moanda, Moanda, Département de Léboumbi-Leyou, Province du Haut-Ogooué.

## 2- Position du site sur lequel on retrouve la Manganite :

Le site sur lequel se trouve la Manganite se situe sur la commune de Plobanallec-Lesconil, dans le Finistère. Plus exactement sur une cinquantaine de mètres de long sur la plage de Goudoul.



Position au GPS : 47° 47' 603 N / 04° 13' 845 O en Wgs84

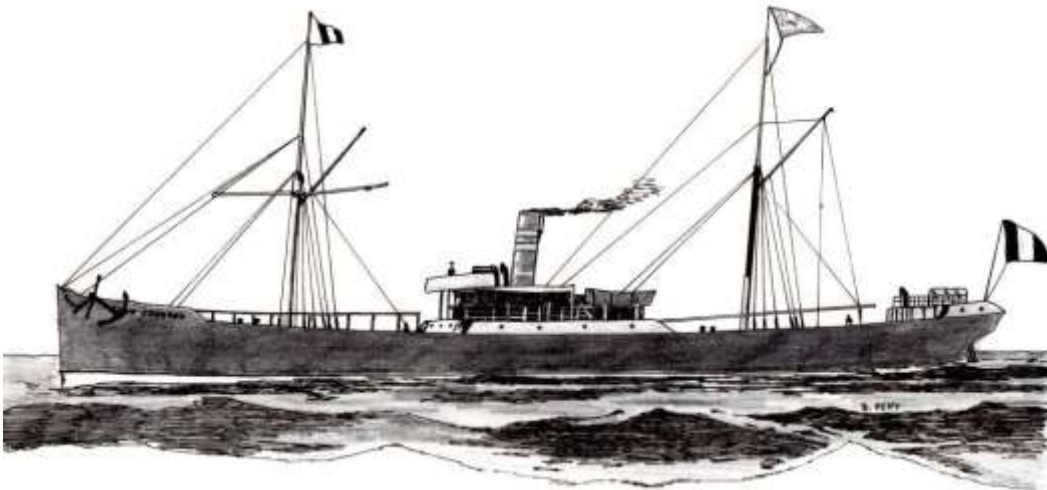
### 3- Hypothèses en l'état actuel des connaissances

Ce minerai n'étant pas présent à l'état naturel, il est le fruit d'une transformation humaine. Il ne peut donc provenir que d'un naufrage ou d'un échouage avec perte partielle ou totale de la cargaison. Ce minerai étant assez dense (4,3), mais son déplacement peut être aisé avec la forte houle qui sévit dans le secteur, nous pensons donc que le gisement est assez proche de la zone d'échouage des échantillons découverts par monsieur Gueguen, sinon la zone serait plus étendue.

### 4- Les épaves du secteur

Quelques épaves sont clairement répertoriées dans le secteur Sud de la zone qui nous intéresse. Voici une liste non exhaustive :

- **Le *Saint Chamond***.<sup>ii</sup>



Cargo, lancé le 12 octobre 1882, 1220 brt, 779 net. Il se perd dans le brouillard à Lesconil en touchant une roche qui ouvre une voie d'eau. L'équipage quitte le navire, qui s'échoue sur les roches de Goudoul de Lesconil.

"Le vapeur *Saint Chamond*, de la Rochelle, capitaine Guérif, venant de Bayonne avec un chargement de poteaux de mines à destination de Newport a touché, aujourd'hui 24 courant, à 1 heure 20 minutes du matin, sur les rochers dits « les Putains ». Le temps était brumeux et il n'y avait pas de vue. Sous le choc, le navire s'est défoncé par le panneau de l'arrière-tribord, L'eau a envahi la chambre de la machine et a éteint les feux. Le capitaine, voyant que l'arrière était noyé et craignant de sombrer à pic, fit mettre les canots du bord à la mer. L'équipage s'y embarqua aussitôt, suivant de loin le vapeur qui s'en allait à la dérive. Le *Saint-Chamond* touchait bientôt par le travers sur les rochers Goudoul, près du sémaphore, à cinq mètres de



terre. Le chef guetteur du sémaphore, prévenu par un pêcheur, qui jetait ses filets dans les environs, courut au rocher. Il héla le vapeur, mais personne ne lui répondit, il jeta alors ses regards sur la mer et perçut à un mille au large les trois embarcations du bord qui attendaient le jour pour accoster, la mer était houleuse et la nuit devait empêcher l'équipage des canots de se diriger. Le guetteur tira le canon d'alarme, le canot de sauvetage fut rapidement mis à l'eau et, prévenu par le chef-guetteur, qui se tenait près du navire, de la direction à suivre, il se trouva bientôt en vue des naufragés. Un moment après, il prenait les trois embarcations à la remorque et conduisait sain et saufs dans notre petit port les dix-huit hommes qui composaient l'équipage du Saint-Chamond. On espère renflouer le navire, qui est un beau caboteur, du port de 1600 tonneaux, construit en 1882, Toutes les mesures sont prises pour arriver à ce résultat."

- **Ville d'Isigny.**<sup>iii</sup>



Caboteur 113 brt, 65 net, construit en 1891 par les chantiers Bertin Frères de Bezons. "Le petit cargo *Ville D'Isigny* du port de Gravelines, allait du bourg de Batz à Honfleur, avec un chargement de ferraille provenant du navire américain *Harwood Palmer*, coulé pendant la guerre. La mer étant houleuse, le bateau roula et tangua si rudement que le chargement se déplaça et qu'un guindeau tomba du sommet du tas de ferraille sur la coque. Celle-ci céda et une large voie d'eau s'ouvrit. Bientôt les machines furent immergées et l'équipage craignant une explosion, mit le canot à la mer et y prit place. Mais de la côte on avait vu la manœuvre et

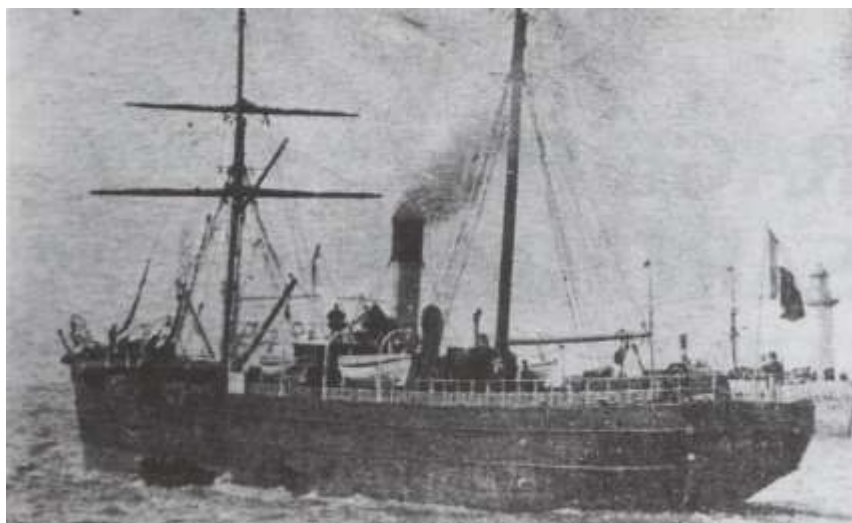
reconnu danger. Le canot de sauvetage Alice fut mis à la mer. Des barques de pêche arrivèrent qui remorquèrent le cargo. Celui-ci s'alourdissait cependant rapidement et bientôt n'avança plus. Brusquement l'arrière plongea dans les flots et la coque disparut. Les mâts et la cheminée restaient cependant hors de l'eau. On espère pouvoir sauver l'épave. Le *Ville d'Isigny*, construite en 1892, mesurait 28 m. de long sur 5 m. 57 de large et jaugeait 121 tonneaux."

"Brest, 11 décembre. Le Tribunal Maritime Commercial Spécial s'est réuni ce matin à 9 heures, sous la Présidence de M. le capitaine de vaisseau Cloître, afin de statuer sur les responsabilités relatives au naufrage du vapeur *Ville-d'Isigny*, commandé par le capitaine au cabotage Le Matelot Georges, inscrit à Belle-Isle sous le n° 267.115. Cet accident, survenu à 500 mètres au Sud de Kârock-Creiz, remonte au 2 Juillet 1925. La Commission locale d'enquête estime que la responsabilité du capitaine Le Matelot est engagée dans cet accident. Il aurait fait preuve, en effet, de la plus regrettable impéritie, en engageant son navire dans une route semée de dangers et qu'il aurait pu facilement éviter. D'autre part, il n'aurait fait aucune tentative pour sauver le navire. Enfin, la mauvaise tenue des documents officiels de bord du navire (livre de bord et journal de mer) dénote la négligence manifeste de ce capitaine. »

Malgré les explications qu'il a présentées, le capitaine au cabotage Le Matelot a été condamné à un an de retrait de commandement. Un guindeau bascule et crève la coque. Epave détruite et ferrailé.



- ***Saint-Jean.*** <sup>iv</sup>



Le *Saint-Jean* est un cargo mixte en acier, grée en goélette, construit en 1881 aux chantiers de la Méditerranée pour le compte de la Société Navale de l'Ouest. Il jauge 936 tonneaux et a pour port d'attache Le Havre.

Il mesure 67 mètres de longueur, 9 mètres de largeur et 4m82 de creux. Son unique hélice est actionnée par deux machines Compound, elles-mêmes alimentées par deux chaudières. Ces dernières ont été changées en 1896. Il fut entièrement visité en 1897 par l'inspection maritime. Le navire était assuré pour une perte totale, ainsi que ses marchandises.

Le 29 décembre 1899, vers 6 heures du matin, le *Saint-Jean* venant de Anvers fait route à destination de Lisbonne quand la tempête se lève au Nord-Ouest. Le *Saint-Jean* est alors à 120 milles de Belle-Ile ; la mer se creuse de plus en plus, les lames déferlent sur le navire qui met en fuite ; tout à coup une vague plus forte que les autres envahit la passerelle, arrache le compas, démolit les embarcations de sauvetage et renverse le capitaine qui se retrouve avec un genou débotté et 3 côtes enfoncées. Ne pouvant plus assurer son service, il passe le commandement au second en lui donnant comme consigne d'aller en relâche à Belle-Ile pour y prendre un pilote qui ramènerait le navire à Saint-Nazaire, afin de réparer les dégâts. On aide la capitaine à s'allonger dans sa cabine ; la tempête continue de plus belle. Toute la journée du 29, le *Saint-Jean* lutte dans la tourmente ; le soir, le second aperçoit l'éclat du phare d'Eckmühl, mais sans compas il lui est impossible de se situer exactement ; la tempête fait toujours rage, les hommes sont épuisés.

Le 30 décembre, vers 4 heures du matin, le *Saint-Jean* heurte une roche ; l'eau s'engouffre rapidement dans la salle des machines ; l'équipage sort précipitamment sur le pont et découvre le péril qui le menace ; les vagues continuent de déferler sur le navire qui commence à s'enfoncer par l'arrière ; il n'y a plus une seule embarcation à mettre à l'eau pour tenter de fuir. Douze marins montent dans les haubans pour se protéger des vagues, les autres restent sur le pont et tentent de rassembler des éléments pour construire un radeau. Ils n'en

ont pas le temps, une lame balaye le pont et engloutit les 6 hommes parmi lesquels se trouvait le capitaine. Les marins réfugiés dans les haubans s'amarrent avec des cordages pour ne pas être emportés, lorsque brusquement, le mât de charge, propulsé par la mer vient frapper l'un d'eux, le tuant sur le coup. Il se nommait Jacques Nicol.

Au lever du jour, le guetteur du sémaphore de Lesconil distingue l'épave du vapeur sur la roche Fornigou et donne l'alerte. Les canots de sauvetage de Guilvinec, le *Alexandre Van Mazeck*, et celui de Lesconil, le Foubert de Bizy, se lancent au secours des naufragés. Dans le même temps, la chaloupe Joseph et Marie, n° 725, patron Morzadec de Léchiagat, a quitté le port en direction du vapeur et poussée par le vent arrive la première sur les lieux du naufrage. Là, en prenant de gros risques, le patron réussit à récupérer deux hommes qui ont pu se jeter près de son bateau. Le canot de sauvetage du Guilvinec arrive à son tour et sauve le reste de l'équipage. Lorsque la tempête fut calmée, quelques jours plus tard, des scaphandriers furent envoyés sur les lieux pour visiter l'épave afin de retrouver des corps et récupérer une partie de la machinerie. "Une dépêche arrivée au Havre annonce la perte, sur les côtes de Bretagne, du steamer Saint-Jean, du port du Havre, qui allait d'Anvers à Lisbonne. Une partie de l'équipage a été sauvée.

Les sept victimes : Guillou François-Marie, 36 ans, capitaine, originaire de Paimpol ; Chap Edouard, 27 ans, capitaine en second, domicilié à Paris ; Lovant, Jean-Marie , 40 ans, lieutenant, né à Saint-Malo ; Denon, Jules, 36 ans, chef mécanicien, né au Havre ; Guillemaud Jean, 33 ans, chauffeur, né à Saint-Brieuc ; Kérroullé Paul, 10 ans, mousse, né à Morlaix et Nicol Jacques, âgé de 30 ans, matelot, tué par la chute du mât.

Les survivants : Priant François, 30 ans, second mécanicien ; Le Dlaz, 32 ans. Mécanicien ; Cloch René, 42 ans, chauffeur ; Rivoal François, 20 ans, cuisinier. Les matelots : Le Courtois Alexis, 30 ans ; Le Moullec François, 28 ans ; Le Braz Jean-Mathurin ; Kérroullé Louis, 19 ans ; Squérin François, 18 ans. Marzin François, 17 ans, novice et et Mat Alain, 16 ans, mousse".

- ***Comte de Hainaut.*** v

Caboteur, 567 brt, 367 nrt, 739 Deadweight, lancé en 1860 pour la Société de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et le Levant, Anvers (P.C. van Vlissingen & P.D. van Heel). Il est cédé en 1863 à la Compagnie Générale Maritime S.A., Anvers. Puis en 1873 à Adolf Deppe & Co., Anvers. Il fait naufrage près de Lesconil.

Le canot de sauvetage de Lesconil recueille les 16 membres de l'équipage. "Le vapeur belge *Comte de Hainaut* s'échoue, le 18 novembre, à 1 mille sud-ouest du phare de Lesconil (Finistère), avec une vitesse de 9 nds. La brume ne permettait pas d'apercevoir les feux. Le sinistre doit être attribué à une erreur de route occasionnée par une déviation du compas due à la nature du chargement composé de fonte."

"Lesconil en Plobannalec. Voici des détails complémentaires sur le naufrage du navire belge que vous avez annoncé mercredi. Ce navire est un vapeur d'Anvers, *Comte de Hainaut*, capitaine Kuiger, qui venait de Bilbao, avec un chargement de fonte et de goudron, à destination de la rivière d'Anvers. Il était trois heures et demie du matin quand le vapeur s'est échoué, par le brouillard, sur l'écueil de la Basse-Du, à un mille au sud du sémaphore de Lesconil. Les gardiens du sémaphore donnèrent aussitôt le signal d'alarme et le bateau de sauvetage fut mis immédiatement à la mer. Il fit force de rames vers le vapeur, et, vingt minutes après, il avait embarqué les seize hommes d'équipage et sauvé les trois canots du bord qui portaient leurs bagages. Après avoir reçu les soins que réclamait leur situation, les naufragés ont été dirigés sur Quimper. De là ils sont partis pour Brest, d'où ils seront dirigés immédiatement sur Anvers, par les soins de leur consul. Le capitaine et le second du navire sont restés sur les lieux. Si le temps reste beau on espère sauver une partie de la cargaison du *Comte de Hainaut*, mais le navire est considéré comme perdu."

"A la côte. Pendant la nuit de lundi à mardi, le vapeur belge *Hainaut*, capitaine Kruger, désorienté par une brume très intense, est venu donner en plein sur une roche, près du sémaphore de Lesconil. Ce navire était chargé de gueuses en fer et de barils de goudron. Tout l'équipage, composé de 16 hommes, a été sauvé."

« Un steamer belge faisant le service d'Anvers à Bordeaux, jaugeant 526 tonneaux, vient de s'échouer sur la côte de Lesconil près Penmarc'h. Ses cales se sont remplies d'eau. Les 14 hommes du navire belge échoué sur la côte de Penmarc'h sont arrivés hier à Brest. Le consul belge les a fait partir aujourd'hui à Anvers. Le navire échoué est considéré comme perdu. Il était chargé de fers. »

Les navires précédemment cités étaient chargés de différentes marchandises :

- *Saint-Chamond* : poteaux de mine.
- *Ville d'Isigny* : ferrailles provenant de l'épave du Harwood Palmer.
- *Saint-Jean* : Vin et tabac.
- *Comte de Hainaut* : gueuse de fer et barils de goudron.

Aucune des cargaisons ne semblent correspondre au manganite, à part peut-être la mention des « gueuses de fer » du Comte de Hainaut. Ces dernières pourraient être rapprochées des résidus de hauts fourneaux que sont les « billes de manganite » trouvées sur la plage. Mais cette hypothèse semble incertaine étant donné l'imprécision des informations, l'éloignement de l'épave qui aurait diffusé son chargement sur une plus grande zone et le fait que les plongeurs ayant fréquenté la zone n'est jamais remarqué de tels minerais. Il me semblait donc évident qu'il fallait encore chercher l'identité de l'épave ayant pu délester notre mystérieux minerai.



## 5- Deux naufrages méconnus

### 5a- Le *Foy*.

Toute la documentation et les sites internet spécialisés ne donnaient pas d'autres naufrages dans cette zone. Pourtant, en 2016, mon ami William Le Grand, grand pourvoyeur d'informations capitales, m'indiqua le naufrage du vapeur *Foy* sur la roche de Squividan. Je rapprochais immédiatement cette information de la découverte du manganite qui se trouvait juste à l'Est de la roche en question (voir la carte page 7). William m'apporta une fiche qu'il avait réalisé (voir annexe 1) sur laquelle était noté :

« *Foy*, vapeur anglais de 380 tx du port de Fowey, échoué le 12 septembre 1916 sur les roches de Squividan (Lesconil) à 150m de la côte, lors d'un voyage de Bilbao à Port Talbo, avec un chargement de minerai. »

Un autre document, extrait des « Annales du sauvetage maritime », conservé à la Bibliothèque Nationale de France, accompagnait cette fiche (voir annexe 2) :

« *Le Guilvinec (Finistère)*

*J'ai l'honneur de vous informer que, le 12 courant, le vapeur anglais « Foy » jaugeant 380 tonnes, monté par 12 hommes, se rendant de Bilbao à Portalbot avec un chargement de minerai de fer, trompé par la brume, s'est échoué sur le rocher Squividan à 100 mètres de la côte et à environ 4 kilomètres à l'Est du port du Guilvinec.*

*Ce navire faisait des appels de détresse, je fis lancer le canot, mais notre concours fut inutile, les hommes du vapeur s'étaient réfugiés dans les embarcations du bord. Ils remercièrent néanmoins chaudement nos canotiers qui, sortis à 7 heures, rentrèrent à 8 heures.*

*Le navire naufragé, bien qu'endommagé, pourra, croit-on être renfloué si le temps le permet.*

*Le brigadier des Douanes, Secrétaire du Comité de Sauvetage, Rio.*

*(Rapport transmis par M. Le Berre, maire, Président du Comité de Sauvetage.) »*

Avec de telles informations, et conscient que ce vapeur nommé *Foy*, pouvait être la clef du mystère de la présence du manganite sur la plage du Goudoul, je creusais cette piste dans les archives.

Sur internet, je trouve plusieurs photos de ce navire :



Le vapeur *Foy* à Pentewan, en 1910. (Photo HD commandée)



Le vapeur côtier *Foy* déchargeant du charbon dans des chariot à rails étroits, à Pentewan en 1910. (Photo HD commandée)





Les mâts de charge du vapeur *Foy* déchargeant du charbon à Pentewan vers 1910. (Photo HD commandée)

Ces trois photos ont été trouvées sur le site [Archiveimage.org](http://Archiveimage.org), elles ont également été reprises dans le magazine *Railway Archive* n°29, qui nous donne plus d'informations sur ce navire et ces photos :

« La première des trois photographies du bateau à vapeur côtier *Foy of Fowey* (pour ceux qui ne le savent pas, les deux noms se prononcent de la même manière !) Déchargeant du charbon à Pentewan vers 1905. *Foy* faisait partie de la petite flotte de bateaux à vapeur opérée par Toyne, Carter & Co de Fowey, commencé en 1897 par Charles Toyne avec l'achat du navire d'occasion *Stockton*, construit en 1856. Comme pour la plupart des petites compagnies maritimes, le navire appartenait et était financé par une société distincte créée par Toyne, la Fowey Steam Ship Co. Ces sociétés de propriété de satellites protégeaient l'activité principale en cas de perte du navire et le modèle de Toyne était manifestement un succès car il en installa cinq autres, un pour chaque navire qu'il achetait. En 1898, il a acheté le *Deerhound* construit en 1882 et l'année suivante, après avoir été rejoint dans l'entreprise par John Carter, le paquebot *Norma*, construit en 1877 et, à 507 tonnes brutes, le plus gros navire de leur petite flotte. En 1900, ils ont mis en service le premier de trois nouvelles constructions, le *Torfrey* de 429 tonnes brutes, qui a été suivi par *Par* en 1902, de 436 tonnes ; les deux navires ont été construits par le même chantier à Paisley et étaient vraisemblablement pratiquement identiques en apparence. Enfin, également en 1902, le plus petit bateau à vapeur de Toyne, Carter & Co, le *Foy* de 354 tonnes, a été achevé par des constructeurs à Workington, en remplacement de *Norma*, qui a sombré au large des Longships alors qu'il arrivait à Fowey avec du charbon de Newport. Ici, le

charbon est déchargé à la main à l'aide de paniers dans des wagons sur le quai. La présence d'un si grand nombre de gars du village, dont beaucoup sont sur le pont du *Foy*, suggère que cette visite par un caboteur à vapeur n'était pas un événement régulier.

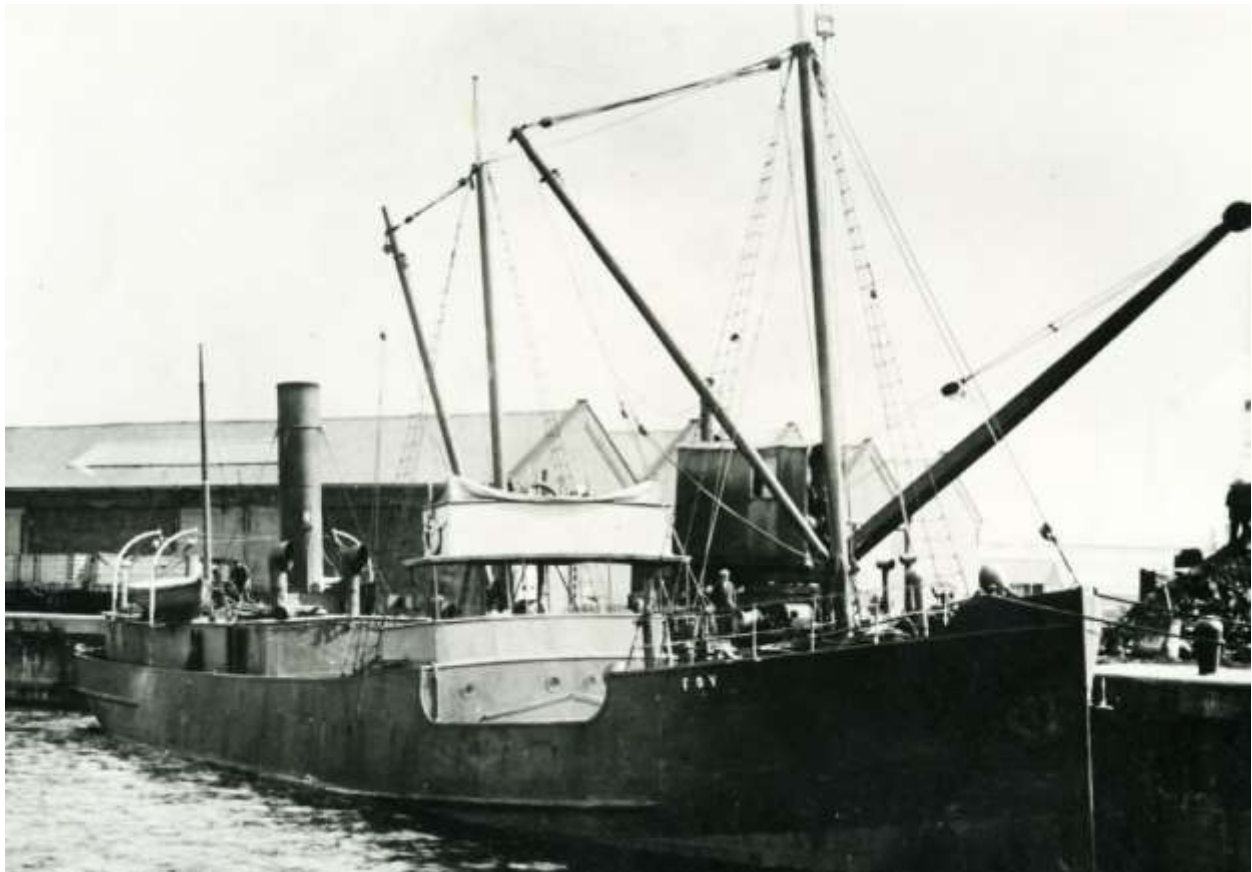


Photo provenant du site [cornishmemory.com](http://cornishmemory.com) avec une mention de droit pour [wheal-martyn.com](http://wheal-martyn.com) qui est un musée spécialisé dans l'extraction de l'argile en Cornouaille. (photo HD demandée).

La consultation du site <https://www.marhisdata.nl/schip?id=2220> nous porte à se poser quelques questions sur l'identité du navire *Foy* que nous avons précédemment étudié, puisqu'il est fait mention d'un seul et même navire qui aurait continué à être exploité jusqu'en 1934. Ce site utilise d'ailleurs les mêmes photos pour illustrer la fiche de ce navire...

### Données d'identification

Année de construction: 1902

Registre de classification:Lloyd's Register of Shipping (LR)

Catégorie: Navire cargo

Propulsion: Navire à vapeur

Type: Marchandises générales

Type de pont: Pont quart surélevé

Couverture: 1

### Données de construction

Constructeur de navires: R. Williamson & Son , Workington, Grande-Bretagne

Numéro du chantier: 144

Date de livraison: 1902-07-00

### données techniques

Jauge brute: 338.00 Jauge brute

Tonnage net:135.00 Jauge nette

DWT: 450,00 tonnes de port en lourd (1016 kg)

Longueur 2: 41,55 mètres enregistrés

Faisceau: 7.21 mètres enregistrés

Profondeur: 2,75 mètres de profondeur, moulé

### Données d'historique de navire

---

Date / nom du navire 1902-07-00 **FOY**

Directeur: Toyne, Carter & Co. , Fowey, Grande-Bretagne

Propriétaire: Fowey (n ° 3) Steamship Company Ltd. , Fowey, Grande-Bretagne

Actionnaire:

Port d'attache / drapeau: Fowey / Grande-Bretagne

---

Date / nom du navire 1918-00-00 **FOY**

Directeur: FW Holman , Fowey, Grande-Bretagne

---

Propriétaire: Holman Coal & Shipping Company Ltd , Fowey, Grande-Bretagne

Actionnaire:

Port d'attache / drapeau: Fowey / Grande-Bretagne

---

Date / nom du navire 1927-00-00 **RAVENSDALE**

Directeur: Anthony & Bainbridge , Newcastle on Tyne, Grande-Bretagne

Propriétaire: Derwent Steam Shipping Company Ltd , Newcastle on Tyne, Grande-Bretagne

Actionnaire:

Port d'attache /  
drapeau: Newcastle on Tyne / Grande-Bretagne

---

Date / nom du navire 1930-00-00 **RAVENSDALE**

Directeur: Guernesey Railway Co. Ltd. , Guernesey, Grande-Bretagne

Propriétaire: Guernesey Railway Co. Ltd. , Guernesey, Grande-Bretagne

Actionnaire:

Port d'attache / drapeau: Guernesey / Grande-Bretagne

Signe d'appel: TPLF

---

Date / nom du navire 1933-12-00 **LAC FLEVO**

Directeur: A. Mannaart , Rotterdam, Hollande méridionale, Pays-Bas

Propriétaire: A. Mannaart , Rotterdam, Hollande méridionale, Pays-Bas

Actionnaire:

Port d'attache / drapeau: Rotterdam / Pays-Bas

Signe d'appel: PICORER

#### **Données des événements du navire**

09/02/1934: Le 31 janvier 1934, il est parti de Danzig pour Odense, Fredericia et Nykjöbing avec 315 tonnes de céréales sous-

évaluées. A Odense et Fredericia, chaque fois, 105 tonnes avaient été déchargées et le 9 février, ils quittaient Fredericia avec le reste de 105 tonnes pour Nykjöbing. Inscrit près de l'Isefjord à 18 h 10 par temps orageux et s'est échoué. Le navire avait une fuite sérieuse. Le 19 février, après quelques réparations, il a été déplacé à Nykjöbing le 20 février. Jusqu'au 10 avril des réparations provisoires là-bas, après quoi elle a navigué vers Rotterdam. Là, le navire s'est avéré avoir subi de graves dommages au fond et a été vendu pour mise au rebut à NV Holland, Shipyard & Machinehandel, Hendrik Ido Ambacht.

Het Vaderland 18.02.1934: Le vapeur hollandais «Flevomeer», échoué à Hundested, de Fredericia avec du blé à Anvers et Rotterdam, se trouve dans deux pieds d'eau. Le navire devra être excavé pour le renflouement, pour lequel un contrat a été conclu avec une société de sauvetage. Le temps est favorable.

Het Vaderland 03.07.1934: Le navire à vapeur 'Flevomeer' (ex 'Ravensdale' ex 'Foy', 338 tonnes brutes et 135 tonnes net, construit en 1902 à Workington en 1902, de la Salvage Association à Londres, dans un état endommagé de M. Mannaart à Rotterdam), a été vendu pour démolition à NV Holland, Shipyard and Machine Factory, à Hendrik Ido Ambacht.

Il y a quelques mentions dans les journaux anciens conservés aux archives départementales du Finistère.

- *Le Citoyen* du 16 novembre 1916 :

**Guilvinec**

*Naufrage.* — Le 12 courant, vers 4 h. du matin, trompé par la brume le vapeur anglais *Foy*, de 380 tonneaux de jauge avec 9 hommes d'équipage et 2 passagers, chargé de minéral de fer à destination de port Talbot est venu s'échouer sur les rochers de Squividan à 100 mètres du rivage. Le navire paraît pouvoir être renfloué. L'équipage a été rapatrié par les soins du Consul d'Angleterre, qui s'est rendu sur les lieux du naufrage.

- *Le Progrès du Finistère* du 18 novembre 1916 :

**GUILVINEC**

**Vapeur échoué.** — Le 12 de ce mois, trompé par le brouillard, le vapeur anglais *Foy* est venu se jeter sur un rocher, vers 4 heures, à environ 100 mètres de la côte et à quatre kilomètres du port de Guilvinec. L'équipage, composé de 11 hommes, a pu gagner la terre au moyen des embarcations du bord. On espère, si le temps se met au beau, pouvoir renflouer le navire qui ne paraît pas avoir reçu de trop fortes avaries. Le *Foy* jauge 380 tonneaux et est chargé de minéral.

Nous avons consulté les registres Lloyds de cette période, afin de vérifier les précédentes informations.

**Lloyd's Register 1903**

No. Deck Letters	Special Remarks	No. of Decks, Ac.	Tonnage	Special Remarks	Part of Hull	Ship	By Whom	Where	Lat. Long.	Builder	Flag	Particulars of Hull & Tonnage	Particulars of Rigging & Mast	Particulars of Deck & Machinery
374	Foxton Hall	SteelHull	4247	+100A1	Sid	1902	J.L. Thompson	G.O. Dunlop Co. Ltd.	55° 2' 43" N 1° 19' 0" W	Liverpool	British	T.C. Cy. 28' 40" x 22' 10" (x) 21 x 2	1800h 2000 2000NH	418NH 4 x 8
375	Foyle	SteelHull	4147	+100A1	Sid	1902	J.L. Thompson	Mercantile S.S. Co. Ltd.	54° 5' 48" N 5° 25' 0" W	London	British	T.C. Cy. 28' 40" x 22' 10" (x) 21 x 2	1800h 2000 2000NH	418NH 4 x 8
376	Foylemore	SteelHull	3153	+100A1	Ny	1897	Richardson	S.S. Progress Ltd.	53° 5' 45" N 1° 24' 1" W	Liverpool	British	T.C. Cy. 22' 59" x 16' 11" (x) 26 x 0	2000h 2000 2000NH	300NH 4 x 8

À priori, pas de trace en 1903.

**Lloyd's Register 1904**

390	Foy	SteelHull	354	+100A1	Old	1902	R. William	Foway (No. 8) S.S. Co. (Tyne, Carter & Co. Mgrs.)	55° 4' 23" N 8° 0' 0" W	Foway	British	T.C. Cy. 18' x 20' 24" (x) 10 x 0	1200h 1200 1200NH	42NH 4 x 7
394	Foyin	SteelHull	4147	+100A1	Dry	1902	J.L. Thompson	Mercantile S.S. Co. Ltd.	54° 5' 48" N 5° 25' 0" W	London	British	T.C. Cy. 28' 40" x 22' 10" (x) 21 x 2	1800h 2000 2000NH	418NH 4 x 8

Première apparition en 1904, mais bien mentionné comme construit en 1902.

Il est renommé Ravensdale en 1927.

Et effectivement dans le Lloyd's Register de 1933, on retrouve le navire sous le nom de Flevommer. Il a donc été renfloué suite à son accident survenu devant la plage de Lesconil.

38614	Flevommer	SteelHull	335	+100A1	Hul	1902	R. William	A. Mannaert	136° 4' 23" W 9° 5' 0" N	Rotterdam	Dutch	T.C. Cy. 18' x 20' 24" (x) 10 x 0	1200h 1200 1200NH	42NH 4 x 7
-------	-----------	-----------	-----	--------	-----	------	------------	-------------	--------------------------	-----------	-------	-----------------------------------	-------------------	------------

## Rencontre avec René Joncour

Lors de l'organisation d'une exposition sur les épaves en 2018, nous avons eu la chance de rencontrer monsieur René Joncour. Ce monsieur nous expliqua qu'il commença sa carrière à faire le tour des maisons pour récupérer les chiffons et la ferraille. Il créa ensuite son entreprise de ferrailage à Pont L'Abbé, puis à Quimper.

Entre 1956 et 1958, il aida son ami Léan, scaphandrier, à travailler sur une épave située sur les rochers de Squividan. Pour travailler l'épave, ils utilisèrent une barge et des explosifs provenant de torpilles ramenées par les chalutiers du Guilvinec. Il se souvient qu'il lui semblait que le navire transportait du charbon.

Autre souvenir plein de saveur de ce ferrailage : « On travaillait sur la chaudière. C'était bourré de cuivre. On ramenait la ferraille au fur et à mesure sur la plage en échouant la barge. Léan était dans l'eau et moi en surface. D'un coup, j'ai vu plusieurs camionnettes s'arrêter en haut de la plage. Ils étaient un paquet, qui se précipitent sur la ferraille et embarque tout en moins de quinze minutes. Léan n'a pas eu le temps de remonter qu'ils étaient déjà partis. Furieux, on a pris les fusils et on a fait le tour des ferrailleurs du coin. On a vite repéré notre métal. C'était assez facile avec les algues. On a eu le nom des forains qui nous avaient volé et comme ils étaient clients chez moi, je ne les ai pas ratés. On a récupéré toute la ferraille qu'on nous avait volé. »



## 5b- L'Emile

Il fallut attendre novembre 2020 pour avoir une autre information capitale, l'existence d'un autre naufrage dans la zone. Et vous comprendrez notre surprise et excitation dans un instant. Jean Roullot, transmet les informations précédentes à monsieur Jean-Claude Quideau. Sa réponse fut un choc : « le Brick "l'Emile" avait également talonné sur ces rochers le 22 février 1860. Ce navire venait de Bordeaux avec aussi une cargaison de manganite. »

Notre réaction normale aurait été de prendre la direction les archives, mais confinement oblige, nous avons dû nous contenter d'internet. Qu'elle surprise en tapant simplement les mots clefs « Brick ; Emile ; manganese », une page Wikipédia apparait en tête de liste, comme c'est souvent le cas, mais cette fois ci, elle portait sur Tréffiagat... Incroyable, depuis quand cette information était-elle à notre disposition ?

Voici la mention concernant le naufrage : « Les naufrages étaient alors nombreux, même si l'histoire en a perdu la trace : par exemple le 22 février 1860, le journal La Presse écrit que le naufrage du brick *l'Émile*, de Tréguier, qui allait de Bordeaux en Angleterre avec un chargement de manganèse, « est le cinquième des navires qui, depuis le 1er janvier, se sont perdus entièrement sur le littoral de la commune de Treffiagat » »

Cette dernière information proviendrait du journal La Presse daté du 22 janvier 1860, qui est consultable sur le site internet de la Bibliothèque Nationale de France.

— On écrit de l'île Tudy, que le brick français *Emile*, de 77 tonneaux, du port de Tréguier, capitaine de Kerangay, allant de Bordeaux en Angleterre avec un chargement de manganèse, a fait côte à Lesconil, après avoir touché sur un rocher dans la nuit du 12 février.

L'équipage s'est sauvé. Il n'y a jusqu'à présent aucun espoir de sauver le navire.

Le brick *l'Emile* est le cinquième des navires qui, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, se sont perdus entièrement sur le littoral de la commune de **Treffiagat.**

Aux archives départementales du Finistère, nous n'avons pour le moment trouvé qu'un unique document mentionnant la perte de l'Emile.

Tribunal de Commerce  
de  
Quimper.

Quimper, le 12 Mars 1860.  
N° 191

Monsieur Le juge de paix,

J'ai reçu votre lettre du 10 de ce mois et le rapport de naufrage du capitaine Bengoit, commandant le brick Emile de Cécilien.  
Le dépôt de ce rapport au greffe du tribunal de commerce de Quimper est constaté par acte de ce jour douze Mars courant.

Recevez, Monsieur le juge de paix, l'assurance de ma parfaite consécration.

Le Président du dit tribunal,  
J. Tanqueray

A Monsieur le juge de paix de canton de Pont-Labbé.

248. 1000. 10. Quimper

## 6- Zone probable du naufrage.

Selon les indications que nous avons eu par Jean-Pierre Gueguen, nous localisons la découverte du manganite au niveau de la plage de Kersaux, entre les rochers qui la sépare de la plage de Goudoul et les rochers de Squividan.

Cette localisation très précise nous indiquait que le gisement principal ne devait pas être très éloigné de la côte. Nous avons donc limité notre zone de recherche à moins de 200 mètres de la plage.



## 7- Prospection au sondeur 3D.

Nous avons dans un premier temps utilisé un sondeur 3D afin de comprendre la configuration du fond sur cette zone, et dans l'espoir de détecter des cibles à explorer par la suite. Des cibles nous en avons eu de nombreuses qui se sont toutes révélées être de la roche. Une ancre a été repérée, mais elle servait à maintenir une filière de culture d'algue que nous avons repéré en surface.

Cependant, cela nous a permis de déterminer trois zones distinctes. En partant de la plage, une grande quantité de sable fin dessine une première bande d'environ 50 mètres de longueur vers le large, et descendant jusqu'à environ 6 mètres de profondeur. Une seconde zone que le sondeur détecté différemment, comme un fond plus dur que le sable, semblait se poursuivre sur environ 30 mètres de longueur. Quelques rochers épars se trouvaient sur cette seconde zone. La troisième zone qui commence à environ 80 mètres de la plage est essentiellement constituée de roches et semble s'étendre bien au-delà de notre zone de recherche.





## 8- Prospection visuelle sur la plage.

A plusieurs reprises, lors des grandes marées basses, nous avons sillonné la plage à la recherche de fragments de manganite, dans l'espoir de préciser la position du site. Sans aucun résultat il faut bien l'avouer. Nous avons en revanche trouvé de nombreux fragments de tourbe roulés par la mer. C'est bien la preuve d'une montée des eaux dans le secteur depuis des millénaires.

Lors de notre dernière prospection, las de ne rien trouver, nous avons questionné les personnes qui semblaient habitués des lieux. Justement un couple était en train de se préparer pour une baignade. A leur attitude, nous avons senti qu'ils étaient comme chez eux. Il s'agissait d'un couple d'allemands qui ont une maison juste à côté de la plage. En leur expliquant que nous recherchions de petites pierres noires, ils nous ont immédiatement indiqué que l'une de leur amie avait l'habitude de ramasser tout un tas de choses sur la plage et notamment des pierres noires « très spéciales ». Nous avons immédiatement compris qu'il s'agissait de manganite. Très gentiment, ils se sont mis à dessiner un plan sur le sable pour nous expliquer où se trouvait la maison de leur amie Micheline.



*Plaque de tourbe près des rochers de Squividan.*



## 9- Rencontre de Jean-Marie et Micheline Farnole.

Aussitôt l'information recueilli, nous nous sommes dirigés vers la maison de cette « ramasseuse de manganite ». Une fois repérée, nous sonnons à la porte, et peu de temps après, la fameuse Micheline vient nous ouvrir. Nous lui expliquons la raison de notre visite, et elle nous invite aussitôt à rentrer pour voir ses pierres. Elle nous présente son mari, Jean-Marie, l'accueil est vraiment chaleureux. Arrivés dans le salon, nous comprenons que nous sommes au bon endroit, il y a une grande quantité de vases rempli de divers coquillages, et surtout de manganite. Une quantité, comme je n'en avais jamais vu. Et Micheline tient ses comptes. Elle liste le résultat de toutes ses pêches de ce minéral. « Un jour, j'en ai ramassé 19kg », « en tout, on doit en avoir près de 120kg ». « C'est de la psylomenane » nous précise Jean-Marie. Selon ses recherches, il s'agirait d'un dérivé de manganèse que l'on trouve à l'état naturel près des sources d'eau chaude en grande profondeur. Ils supposent qu'il doit y avoir un ancien filon qui ressort à l'endroit de la plage. « on le trouve uniquement à un endroit très précis de la plage. Cela ne fait pas plus de 20 mètres de large. » Cela met à mal notre théorie d'un chargement transporté dans un navire, si ce n'est que l'on ne trouve pas de tel filon sur les côtes bretonnes.

Jean-Marie de Micheline nous précise également que le manganite ne peut se ramasser que lorsque certaines conditions sont réunies, comme un vent de secteur Est ou Nord et une forte houle. Cette combinaison d'éléments a pour effet de repousser la dune de sable vers le large, et laisse ainsi apparaître les morceaux de manganèse.



Micheline Farnole posant devant sa dernière récolte de 19kg de psylométhane.

## 10- Recherches en plongée.

Rendez-vous a donc été pris avec Jean-Marie et Micheline sur la plage, afin qu'ils nous montrent l'endroit exact où ils ont l'habitude de récupérer cette roche. Nous sommes six plongeurs en tout réparti en trois palanquées. Thierry Pochat s'occupe de la sécurité surface, en compagnie de nos deux « ramasseurs ». Nous avons décidé de partir de la plage, afin de tenter de suivre la piste du manganite et voir où il nous conduirait. Titouan Deniau et Mathis Pepy assuraient quant à eux la sécurité surface depuis un semi-rigide. Chaque palanquée était munie d'une bouée de signalisation. Deux des bouées étaient constituées d'un ingénieux système de positionnement GPS réalisé par André Berthelot. Ces bouées enregistrent la position GPS par intervalles d'une seconde et sont munies d'une poignée avec interrupteur étanche permettant au plongeur de marquer certaines positions. Nous avons convenu de marquer les morceaux de manganite que nous trouvions. Mais évidemment, tout ne s'est pas passé comme nous pouvions en rêver, puisqu'aucun morceau, même le plus petit qu'il soit n'a été repéré.

Il n'en demeure pas moins que cette plongée a été un succès, puisque nous avons pu nous rendre compte qu'à la limite entre le fond dur et la dune de sable, cette dernière remonte à pic d'environ deux mètres. Ainsi, il est évident que le manganite, avec sa densité importante, repose sous cette impressionnante masse de sable. Autre point très intéressant, il n'y a aucune trace de manganite sur le fond dur à l'aplomb de la zone sur laquelle on peut habituellement en ramasser. Cela tend à prouver que le gisement est très limité et se trouve bien sous la dune. Mais que reste-t-il de l'épave ? Impossible de le déterminer à l'heure actuelle.

## Conclusion

Si la piste du *Foy* a longtemps été la plus probable pour expliquer la présence du manganite, la découverte de son renflouement écarte totalement cette hypothèse. C'est par conséquent celle du brick *l'Emile* qui nous semble la plus probable.

L'étude de la zone au sondeur 3D, et les plongées réalisées ont permis de déterminer la zone du naufrage. Il est prévu de retourner sur zone un jour où le manganite ressortira du sable. Ainsi nous pourrions tenter de préciser la position. Il pourrait être intéressant de passer un magnétomètre au-dessus de cette zone afin de déterminer s'il reste des parties de l'épave, ou si seule la cargaison a survécu au naufrage.

Il nous reste également à rechercher plus d'informations concernant ce navire et son histoire.



---

<sup>i</sup> Source Wikipedia 2014. Recherche Jacque Mace.

<sup>ii</sup> Source Claude Rabault, archeosoumarine.net . Voir aussi « Trésors engloutis en Bretagne, de Brest à Lorient » Tome 1, Alexis Deniau, Benjamin Pepy, Emmanuel Gourvil : Edition Cristel.

<sup>iii</sup> Source Claude Rabault, archeosoumarine.net .

<sup>iv</sup> Source « Recherche et identification du Saint-Jean », travail collectif Jean Roullot et Benjamin Pepy ; DRASSM OA-  
----. Claude Rabault, archeosoumarine.net .

<sup>v</sup> Source Claude Rabault, archeosoumarine.net .