



Arrêté du 29/08/2022 – N° 462

OA – 4920

Du 01/09 au 30/09/2022

Recherche du vaisseau de la seconde Compagnie des Indes

Le *Duc de Béthune* (1756-1758)

De quelle façon positionner sur l'estran une épave disparue ?



Sister Ship « *Le Comte d'Artois* » (Vaisseau de la Compagnie des Indes)

- Directeur d'opération : Philippe Bodénès
- Archiviste et conférencier : Jean-Yves Le Lan
- Géologue et géomorphologue : Alain Hénaff

Avec les moyens humains et techniques de l'association SAMM (Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime).

La Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime est une association de compétences multiples, composée de 22 membres, tous bénévoles, qui se sont engagés à mettre en commun, au profit de l'association, leurs moyens et leurs connaissances dans le but de faire découvrir et mettre en valeur le patrimoine archéologique national englouti.

La SAMM a réalisé et anime un site internet dédié aux épaves englouties en Manche et Atlantique, à disposition des chercheurs et du grand public : www.archeosousmarine.net

La SAMM a été reconnue "Association d'intérêt général" par l'administration française.

Les membres de la SAMM : <http://www.archeosousmarine.net/acteurs.php>

Remerciement à nos partenaires

1 – Le Parc marin naturel d'Iroise : la zone de prospection demandée se situe en effet dans la Zone d'emprise du parc marin. Un levé magnétométrique permet au parc marin d'Iroise de remplir une de ses nombreuses missions. Ce projet s'inscrit parfaitement dans le cadre du plan de gestion du parc marin naturel d'Iroise et permet de développer le volet « Patrimoine marin immergé » dans la zone d'emprise du parc marin naturel d'Iroise.

Le Parc National de la pointe du Finistère a deux objectifs essentiels et indissociables : protéger et développer durablement un espace naturel où l'homme reste au cœur des préoccupations. Sa responsabilité et ses pouvoirs réglementaires s'appliquent à une zone exclusivement maritime, allant de Porspoder au nord à Plouhinec au sud.

Trois îles sont concernées par le projet du Parc National de la pointe du Finistère : Molène, Ouessant et Sein.



2 - La société *Thalos* à Ploemeur dont le champ d'activités concerne le "*Design communication solutions and innovative analysis systems for the maritime world*" assure la maintenance de tout le matériel de détection sous-marine.



3 – Le cabinet d'architecture navale *COPREXMA* à Pont-L'Abbé : ce partenaire est spécialisé dans la conception et l'architecture navale.



4 – Un partenariat avec la société IXBLUE nous a permis de bénéficier du logiciel DELPH GEO

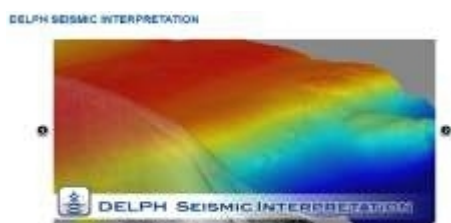


Table des matières

Introduction	4
Partie I	4
1 - Historique du <i>Duc de Béthune</i>	4
1 - Le navire et ses campagnes	4
2 - Le naufrage	5
3 - La récupération du matériel et des marchandises	6
4 – La localisation du naufrage	7
2 - Première Prospection à marée basse le 5 novembre 2021	11
2 - Commençons par remonter le temps	13
1 - La plage de Kernével	14
2 - L’urbanisation en image	15
3 – La modification des courants	17
4 - La presse s’empare très vite des problèmes des riverains de la plage	18
1 - Article de presse datant de 2003	19
2 - Article de presse datant de 2005	20
3 – Article de presse datant de 2008	21
Partie II	24
1 - Les recherches sur l’estran :	24
1 - De quelle façon définir approximativement la zone de recherche ?.....	25
2 - De quelle façon géolocaliser précisément l’épave ?.....	26
3 – Le travail du Géologue Géomorphologue M. Alain Hénaff	28
2 – Les investigations en situation sur l’estran	33
1 - Une épave est visible au grand coefficient de marée	33
2 - Le travail de terrain avec les informations de la géolocalisation du géologue	36
3 - Les résultats	39
1 - La plage est une zone fortement anthropisée	39
2 - Une découverte intéressante	41
4 - Conclusion générale	43
5 - Notre recommandation	44
Partie III	45
6 - Les Annexes.....	45
1 - Les articles de presse supplémentaires que nous pouvons apporter au dossier	45
2 – La cartographie.....	56
3 – La conférence de M. Jean-Yves Lelan.....	61
4 - Les autorisations	72

Introduction

La SAMM recherche 3 navires de la seconde Compagnie des Indes avec chacune ses problématiques :

- L'*Espérance* (1748-1751) : vidée, récupérée puis disparue au milieu de l'archipel des Glénan.
- La *Valeur* (1756-1758) : vidée, récupérée puis disparue près de l'île Saint-Michel au milieu de la rade de Lorient.
- Le *Duc de Béthune* (1756-1758), vidée, récupéré puis disparu sur la plage de la Nourriguel à l'entrée du port de Lorient sur la commune de Larmor-Plage.

Pour la première fois, la SAMM recherche des traces d'un navire échoué sur l'estran et disparu des mémoires locales.

Cette recherche est une première expérience de terrain et de cartographie. La démarche définie et appliquée se résume en quatre points :

- 1 – Une démarche terrain pour se familiariser avec l'estran.
- 2 – Une recherche dans les journaux pour pouvoir expliquer ce biotope si particulier.
- 3- Un travail de carte avec un géologue afin de positionner sur les cartes actuelles l'épave dessinée sur une carte du XVIIIe siècle ?
- 4 – Le retour sur la plage afin de travailler avec un détecteur de métaux.

Partie I

1 - Historique du *Duc de Béthune*

1 - Le navire et ses campagnes

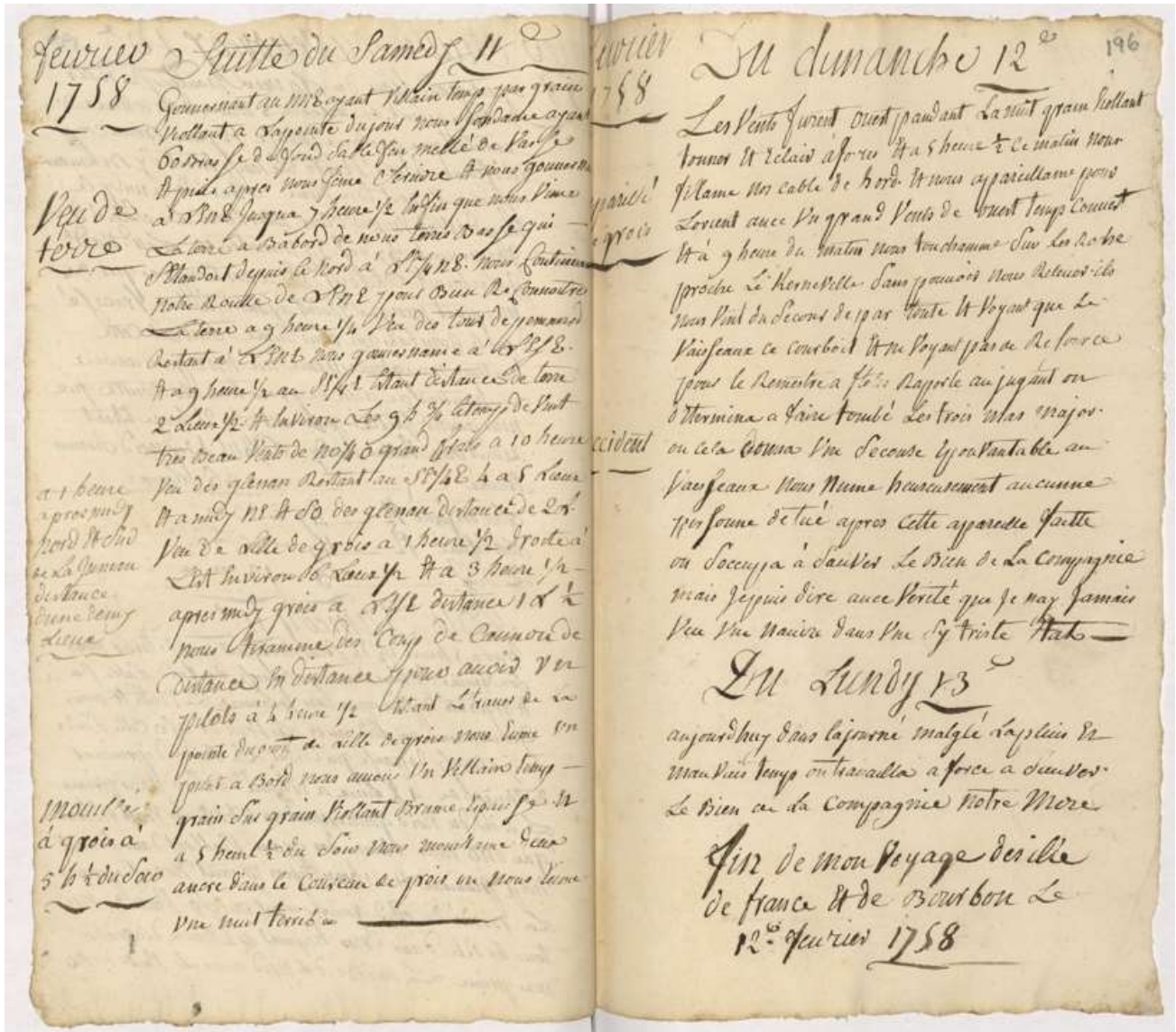
Le navire le *Duc de Béthune* fut construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Il était destiné à la Compagnie des Indes. Il faisait 600 tonneaux et était armé de 20 canons¹.

Il effectua 4 campagnes dont le détail est donné dans le tableau ci-après :

Destination	Dates de la campagne	Capitaine	Nombre de marin dans l'équipage	Cote du rôle d'équipage au désarmement au SHD de Lorient
Chine	1748-1750	Jean-Jacques de La Chaise	140	2 P 33-II.7
Chine	1751-1753	Guillaume de La Butte Frérot	136	2 P 35-8
Mascareignes	1754-1755	René-Louis de Surville	131	2 P 37-I.7
Mascareignes et Madagascar	1756-1758	Jean-Paul de Saint-Romain	125	2 P 38-I.4

¹ Site « Mémoire des hommes » consulté le 18 novembre 2021 à l'adresse

https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/compagnie_des_indes/armement_navires_resu_rech.php



C'est au retour de sa quatrième campagne que le *Duc de Béthune* fait naufrage à Lorient au Kernével. Quelques jours avant, le samedi 4 février 1758, il combat contre un corsaire anglais et subit les endommagements décrit dans le journal de bord en ces mots :

« [...] nous avions tous nos voille En
Lambaux nous Etions reduit assé tristement Et criblé
De Coup de cannon par toutes [.]
[.] d'un Boulet Ramé qui nous demonta Et cassa tout
Le Compas Entierement [.]² »

Puis le navire poursuit sa route et mouille sous Groix le 11 février 1758 où il embarque un pilote. Le navire passa une « *nuit terrible* » au mouillage³ puis le lendemain, il fait route sur Lorient. Il est indiqué

² Archives nationales, Journal de bord du *Duc de Béthune* (1756-1758) rédigé par le pilote le sieur Du Bousquet, cote MAR-4 JJ 78-60, f° 190.

Ibid, f° 195.

dans le journal de bord à la date du dimanche 12 février 1758 les conditions du naufrage en ces termes :

*« Les vents furent ouest pendant La nuit grain violant
Tonner et Eclair à force Et a 5 heure V2 ce matin nous
Filame nos cables de bord Et nous appareillons pour
Lorient avec Un grand Vents de ouest temps couvert
Et à 9 heure du matin nous touchamme Sur les Roche
Proche de Le Kernevelle sans pouvoir nous relever. Ils
Nous Vint du Secour de par toute Et Voyant que le
Vaisseaux ce courboit Et ne Voyant pas de Ressource
pour le Remestre a flotes Raporte au jugant on
determina a faire tombé Les trois mas major
Ou cela donna Une Secouse Epouvvable au
Vaisseaux Nous Nume heureusement aucune
personne de tué apres cette apareille faite
on Soccupa à sauver Le Bien de La Compagnie
mais je puis dire avec Vérité que je nay jamais
Vue Un navire dans un Sy triste Etat. ⁴»*

Le lendemain du naufrage, toujours dans le journal de bord, il est indiqué qu'il fut procédé à la poursuite de la récupération des biens de la Compagnie se trouvant à bord du navire.

Le pilote écrit :

*« aujourd'hui dans la journée malgré La pluie Et
Mauvais temps on travailla a force a Sauver
Le bien de La Compagnie notre Mere.⁵ »*

On constate à la lecture de ce journal de bord que le naufrage se fait de jour avec un vent fort d'ouest à l'entrée de la rade de Lorient ceci malgré la présence d'un pilote à bord du navire. Le *Duc de Béthune* a subi de graves endommagements lors du combat contre le corsaire anglais et surtout perdu son compas. Ce dernier point peut expliquer le naufrage mais le lieu du Kernével ne nécessite plus pour naviguer de compas car la côte et les repères côtiers sont très visibles. Le journal de bord ne donne pas une raison précise pour le naufrage.

3 - La récupération du matériel et des marchandises

Comme indiqué dans le journal de bord, la Compagnie a procédé à la récupération de matériel sur l'épave. L'exploitation et la comparaison du document établi au désarmement (ou mise dedans) ⁶ avec celui rédigé à l'armement (ou mise dehors) ⁷ met en évidence qu'il a été récupéré plus de canons sur l'épave (probablement certains servant de lest) que n'en possédait le navire au départ de la campagne et que l'ensemble des ancres ont, elles aussi, été récupérées. Les matériels tels que les restes de mâtures, de voiles, de cordages, de tonnellerie ont eux aussi été pris sur l'épave, de même que les vivres et certains ustensiles de cuisine. Pour ce qui concerne les matériels médicaux, les meubles et les accessoires du navire, il y a eu quelques éléments sauvés. Mais, il n'y a pas d'indication sur des prélèvements éventuels sur les structures de coque et sur les marchandises (voir annexe). Toutefois, il est possible de dire sans trop s'avancer que la proximité de l'épave de la côte et son accessibilité à marée basse en a fait un lieu de récupération de matériaux et matériels de choix pour les habitants du lieu.

Ibid, f° 196.

Id.

⁶ Service historique de la Défense à Lorient, cote 1 P 235b-141.

⁷ Service historique de la Défense à Lorient, cote 1 P 219-191.

4 – La localisation du naufrage

Deux cartes anciennes permettent de localiser le lieu du naufrage. La première est une carte établie par de Saint-Pierre en 1758. Elle indique la position de l'échouage et porte la mention « *Roche sur laquelle s'est perdu le Bethune* ». Cette information a été rajoutée sur la carte après le naufrage du navire. La deuxième précise quant à elle le lieu où se trouvaient des débris avec la mention « *Débris du V^{au} le Bethune* ». La localisation est donc à l'ouest des roches dénommées « *Le Cochon* ».



Carte générale des environs de Lorient et Port-Louis/ de Saint-Pierre (1753) - Source Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France.

Position estimée par le cartographe sur la plage de Kernével



Que peut-il rester sur le site du navire ?

Une source permet de prendre conscience de la situation : 2 sources du SHD Lorient

Comparaison armement/désarmement

	Armement ou mise dehors	Désarmement ou mise dedans
	Cote SHD-L : 1 P 219-191	Cote SHD-L : 1 P 235b-141
Artillerie	20 canons de 8 (2 400 livres)	14 canons de 8 (2 400 livres)
		1 canon livre anglais
		11 canons de 8 demis-usés
		9 canons de 8 hors service
	Poudres : 4 500 livres	Poudres : 2 500 livres
	Boulets : 1 000 de 8 (8 livres)	Boulets 955 de 8 (8 livres)
	Boulets à deux têtes : 100	Boulets à deux têtes : 15
	Palans à canon : 40	Palans à canon : 38
		Palans à canon hors service : 5
		Bragues : 8
Vivres et ustensiles de cuisine		En partie récupérés
Cordages		Récupérés
Mâture		Récupérée
Voiles		Récupérées
Tonnellerie		Récupérée
Remèdes		Une petite partie récupérée
Meubles et accessoires navires		En partie récupérée
Ancres	1 de 3 060 livres	1 de 3 065 livres
	1 de 2 960 livres	1 de 2 960 livres
	1 de 2 735 livres	1 de 1 735 livres
	1 de 2 495 livres	1 de 2 495 livres
	1 de 810 livres	1 de 810 livres
	1 de 760 livres	1 de 760 livres
Coque		Pas d'indication de récupération d'élément de coque
Marchandises		Pas d'indication de récupération

Naissance Le Duc de Dethouze Annement

20. Du sort de . . . 600 Terreneux.
 arri. de 20 Canons de 9
 commandé par M. de laun. Dethouze
 allan. a la destination
 parti Le 28. Janvier 1756
 Equipage 126. hommes

Minution de la Compagnie des Indes Nationales en l'An qui l'on a de 10. May 1755 -
 pour de l'entretien de l'Isle, alabamas de 30000
 de Chaloupe 100
 de Canot 70
 de la Gole 50
 Effets provenans de son de commandement, restés a bord ou
 restés a terre pour 7117 13 6
 de l'entretien de l'Isle 2619 . . .
10736 13 6

Total 50956. 13 6

Justices hors asumptes du 6 May 1755 avec
 comme suit de l'Isle

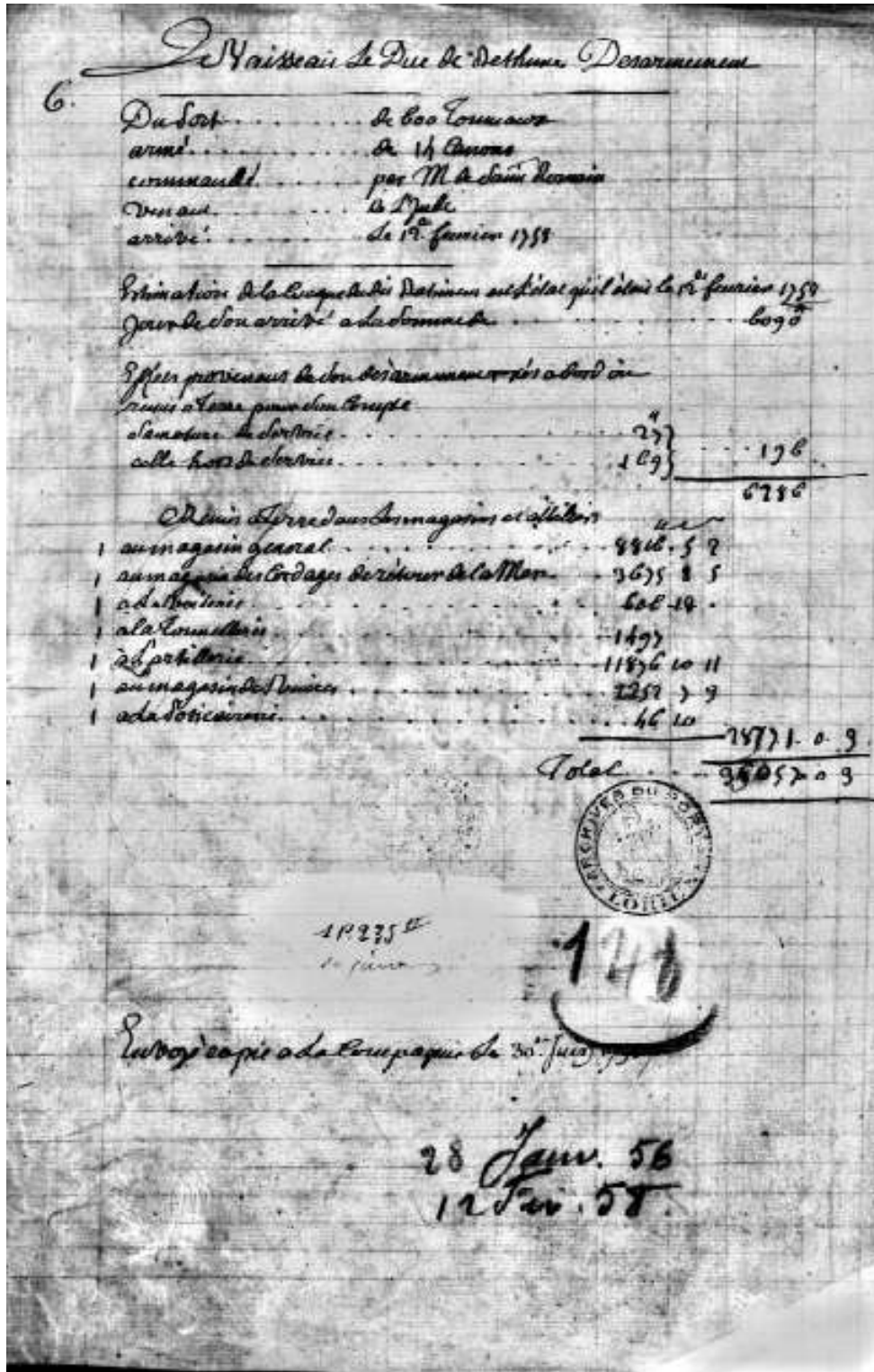
Le Dethouze 20954 4 3
Armenon 66709 18 5
de l'Isle de l'Annonce 56737 7 10
Les 2. Dethouzes à l'Equipage, le Dethouze Join 45459 . . .
Les Dethouzes de l'Isle 105. 4 6
119807 17 0

Total de l'Année hors 26726 10 0

Chargeurs
 pour l'Isle de France 2047 3 2
 pour l'Isle de Bourbon 2047 10
 pour le Sénégal 52346 2
 pour un Dethouze habitant à l'Isle de France 28870 6 6
119807 18 8

Total general 377726 9 7

En voye copie à la Compagnie Le 15 Mars 1756



Conclusion :

- Navire posé sur le sable d'une plage situé près de Lorient.
- Des populations nécessiteuses qui se chargent de récupérer largement les épaves.

2 - Première Prospection à marée basse le 5 novembre 2021

Le 5 novembre 2021, il a été réalisé lors d'une grande marée (coefficient 108 à 10 h 35) la prospection (Participants : Philippe Bodénès, Thierry Normant, Jean-Michel Keroullé, François Pernot et Jean-Yves Le Lan) de la zone où s'est échoué le *Duc de Béthune*.

Aucun n'indice n'a été relevé en surface du sable. (Crédit photo SAMM)



Vue de la zone d'échouage prise le 5 novembre 2021 à marée basse. La roche à droite de la balise est « *Le Cochon* »

Vue du nord vers le sud



Vue du sud vers le nord avec la présence immédiate en front de mer d'habitations protégées par un muret.



Une plage avec des mouvements de sable qui évolue d'année en année.



2 - Commençons par remonter le temps

Intruduction

La plage de Kernével a fortement évoluée depuis l'après guerre.

Afin de comprendre l'environnement de nos recherches nous reprenons l'étude menée par l'observatoire citoyen du Littoral Morbihannais.



1952



OCLM – Observatoire Citoyen du Littoral Morbihannais
ENVIE D'UNE BALADE UTILE ?

Plage de la Nourriguel

Source :

<https://observatoire-littoral-morbihan.fr/plage-de-la-nourriguel/>

- **Nom** : Plage de la Nourriguel
- **Commune** : Larmor-Plage
- **Longueur** : 400 m
- **Granulométrie moyenne** : Sable moyen et grossier
- **Haut de plage** : Fin cordon dunaire, arrière-plage très urbanisé



Nous terminons notre passage à Larmor-Plage par une dernière escale sur la plage de la Nourriguel. Portant le nom du boulevard qui la longe, la plage de la Nourriguel, orientée Sud-Est et située à l'embouchure de la rade de Lorient, vous offre une vue imprenable sur la citadelle de Port-Louis datant du XVI^e siècle.

1 - La plage de Kernével

Constituée de sable moyen et grossier et longue d'environ 400 m, elle présente une forme légèrement concave ainsi qu'un profil intermédiaire). Cependant, elle n'est pas comprise entre deux pointes rocheuses comme ses voisines. Beaucoup plus anthropisée que les espaces précédemment présentés, la Nourriguel est coincée entre une pointe rocheuse au Sud-Ouest et un épi au Nord-Est. Le haut de plage est quant à lui totalement muré afin de protéger le boulevard qui longe le site.



Interdite à la baignade (arrêté municipal du 2 octobre 1995) et à la pêche à pied (arrêté préfectoral du 12 février 2001) depuis plusieurs années, la plage de la Nourriguel n'est pas la zone balnéaire la plus prisée du secteur. Par le passé, elle a reçu plusieurs rechargements de plages : environ 30 000 m³ en 2008 provenant des kaolins et 15 000 m³ en 2012 issus des dragages d'un secteur de la rade de Lorient.

Rechargement de plage, mais de quoi s'agit-il ? Un rechargement de plage est une technique dite « douce », visant à compenser le déficit sédimentaire d'une plage en y important du sable de même taille ou plus grossier que celui du site. L'objectif est d'augmenter la largeur de la plage et de remonter son altitude afin de permettre un développement balnéaire et de protéger l'arrière plage.

2 - L'urbanisation en image



EVOLUTION DE LA PLAGE DE LA NOURRIGUEL ENTRE 1953 ET 2013 (SOURCE : IGN)

Ce sable est souvent issu de dragages réalisés à proximité du site : soit au large, soit dans des chenaux ou ports proches. Dans les deux cas, il est importé par bateau barge et/ou pompes puis est directement déversé sur le site voulu. Dans des situations plus rares, quand le sédiment n'est pas disponible à proximité, il peut être acheminé par camions. Enfin, des engins de chantiers répartissent le sédiment fraîchement déposé pour modeler la nouvelle plage.

En ce qui concerne la Nourriguel, ces rechargements ont été effectués en grande partie pour protéger le haut de plage. En effet, depuis de nombreuses années, le mur qui protège la route et les habitations situées à proximité se voit fortement détérioré par les assauts de la mer. Des archives datant des années 50 évoquent déjà la vulnérabilité du site et les dégâts subis dans cette zone.



PHOTO DES DEUX ÉPIS INSTALLÉS À LA NOURRIGUEL (SOURCE : LGO 2019)

Afin de palier à cette situation, un premier épi en bois a été construit en 2008, associé au rechargement de sable précédemment cité. Un épi est un ouvrage de protection transversal au trait de côte, construit pour « bloquer », en partie, la circulation du sable selon son sens.

Ce courant s'appelle la dérive littorale. Elle est induite par l'angle formé entre la plage et l'orientation des vagues qui viennent s'y écraser.

3 – La modification des courants

Sur la plage, la décision de modifier les courants a permis de réaliser une accumulation de masses de sable qui a modifié l'ergonomie de la plage.

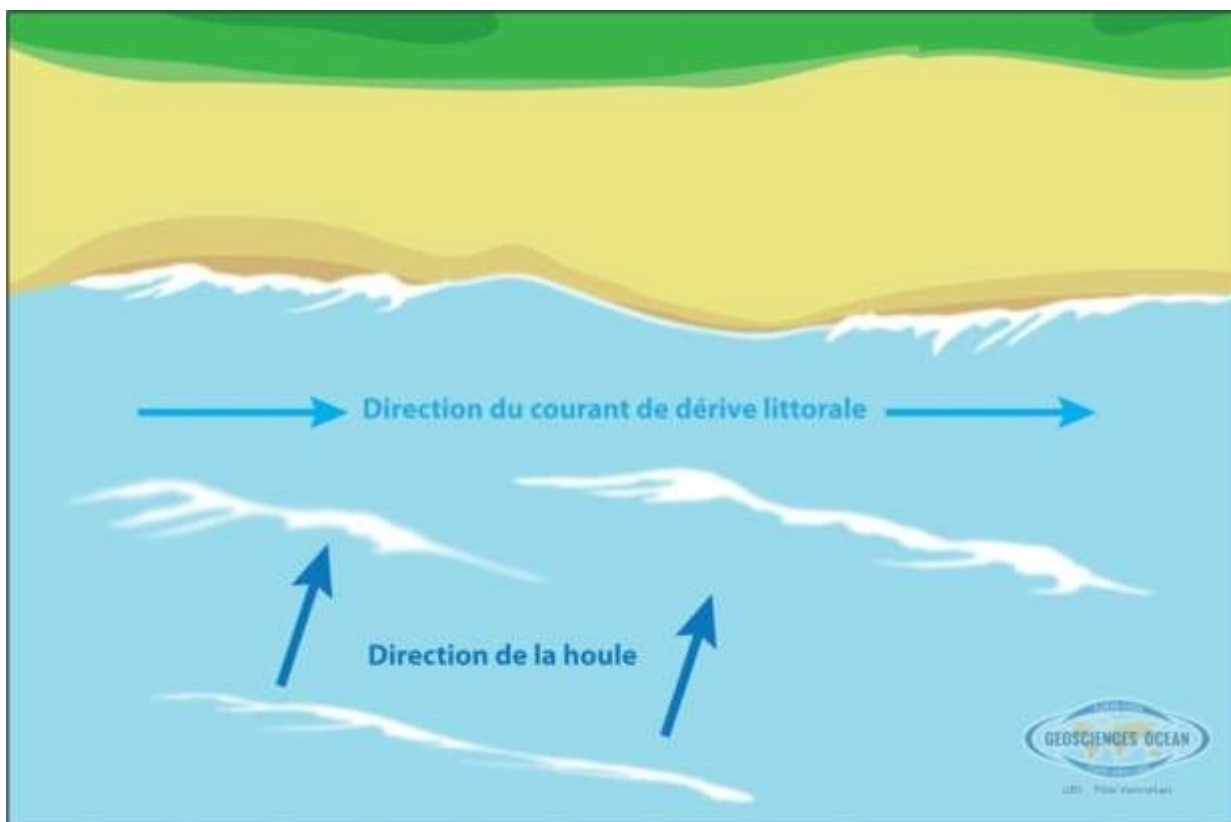
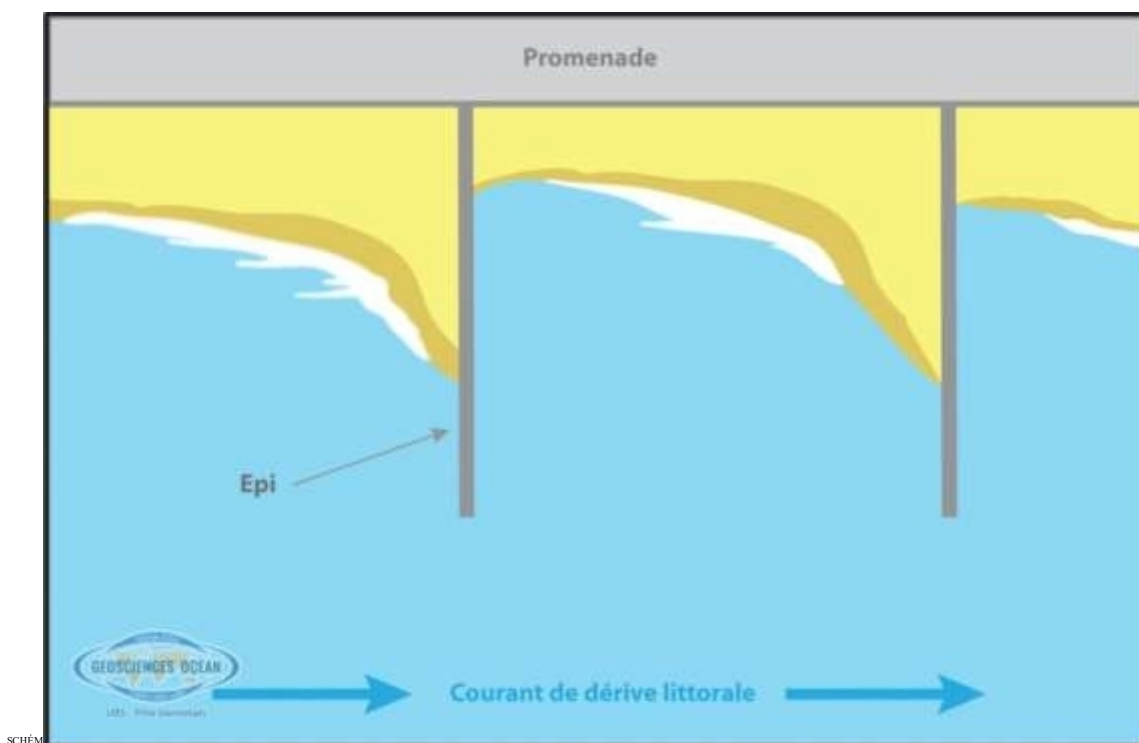


SCHÉMA EXPLICATIF DU COURANT DE DÉRIVE LITTORALE (SOURCE : LGO 2020)

En bloquant ce déplacement, les épis permettent généralement d'accumuler du sable et de stabiliser une partie d'une plage.



A EXPLICATIF DU FONCTIONNEMENT DES ÉPIS (SOURCE : LGO 2020)

Ce premier épi, associé à un rechargement en sable de la plage, a permis de stabiliser la situation pendant quelques années. Malheureusement, en 2012, un deuxième épi a été ajouté et un nouveau rechargement a dû être effectué en raison de la dispersion du sédiment de 2008.

Ces dernières années, de gros dégâts ont encore été occasionnés sur la digue de la Nourriguel, notamment en 2014 et 2018 où des pans entiers de mur sont tombés, la chaussée et certains jardins ont également été endommagés.



PHOTO ISSUE DE LA STATION COASTSNAP INSTALLÉE A LE NOURRIGUEL LORS D'UN COUP DE VENT EN MARS 2020 (SOURCE : LGO 2020)

Ce site très vulnérable est, comme l'Anse du Stole, équipé d'une station de suivi du trait de côte [CoastSnap](#).

Trois questions

Le promeneur a cependant du mal à ne pas douter de l'efficacité du système. En premier lieu, il peut s'étonner du sable choisi. Les bureaux d'études ont considéré qu'il était bien. Ils écrivent : « Bien que très différent du stock sableux originaire de l'anse, ce sable est de qualité apte au rechargement de la plage ». Il y a quelques années, l'Équipement avait imaginé pouvoir déverser sur cette grève quelques milliers de tonnes de sable venant de la passe ouest. Celle-ci n'ayant toujours pas été draguée, le sable des kaolins a donc eu la préférence. En second lieu, il se demande si ce sable va rester en place tout en voyant la mer blanchir à chaque marée. L'épi est fait pour le retenir, mais il faudra sans doute, de temps à autre, entretenir la nouvelle plage en la rechargeant ou en remodelant le profil. L'étude montre que les courants emportent le sable vers la pointe du Kernével. Troisième remarque : le coût de 500 000. Selon la mairie, la construction d'un ouvrage de défense en « dur », nettement plus coûteux, n'aurait pu bénéficier de subventions de l'État qui a accepté de prendre en charge 35 % de la dépense, le conseil général en prenant aussi 20 %. Il reste donc 45 % de la dépense à la charge de la ville.

Partie II

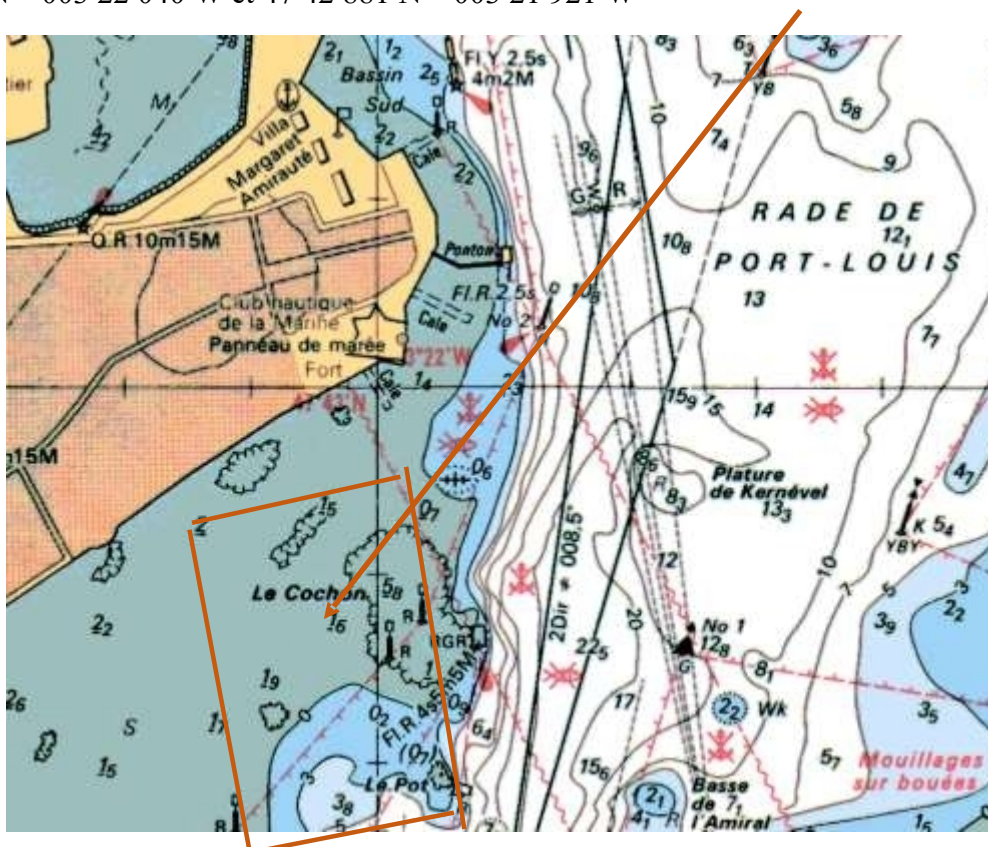
1 - Les recherches sur l'estran :

Position sur la carte SHOM de la rade de Lorient du vaisseau de la seconde Compagnie des Indes le *Duc de Béthune* :

Les coordonnées de la zone à prospecter que nous avons demandé au DRASSM :

47 42 929 N – 003 22 099 W et 47 42 939 N – 003 21 974 W

47 42 879 N – 003 22 040 W et 47 42 881 N – 003 21 921 W



Ce qui correspond à cette zone de recherche ci-dessous :



1 - De quelle façon définir approximativement la zone de recherche ?

Le détails des trois cartes de la BNF – Gallica

Les cartes anciennes positionnent les restes de l'épave sur la plage et l'on peut définir approximativement une zone en se repérant aux indices présents sur la carte comme par exemple la batterie de « KNEVEL » c'est-à-dire aujourd'hui Kernével.



2 - De quelle façon géolocaliser précisément l'épave ?

1 – *Positionnement approximatif à l'aide de Géoportail*



2 – *La superposition de cartes*

La première solution est de superposer les cartes nouvelles et anciennes. (Superpositions SAMM)





2 – La seconde est la méthode de travail du Géologue

La situation géographique n'a pas changé et certains points de repères sont très proches de l'épave.

1 - Le poste de garde de Kernevel déploie toujours ses canons



Et l'autre côté de la rade les remparts de la citadelle de Port-Louis sont restés inchangés

(Crédit photo SAMM)



3 – Le travail du Géologue Géomorphologue M. Alain Hénaff

Utilisation du RGF93

Le RGF93 est un repère de référence tridimensionnel géocentrique adapté aux techniques modernes de positionnement et lié au système de référence mondial ITRS associé à l'ellipsoïde IAG GRS 1980 ayant pour méridien origine le méridien international (ou méridien de Greenwich).

Il a pour projections associées la projection Lambert-93 et les projections CC 9 Zones d'exactitude horizontale comprise entre 1 et 2 cm (par rapport aux systèmes mondiaux), et d'exactitude verticale comprise entre 2 et 5 cm (par rapport aux systèmes mondiaux).

Il matérialise sur le territoire métropolitain un repère de référence précis, adapté aux technologies modernes, et compatible avec les références mondiales. Il est tridimensionnel et géocentrique et correspond à la réalisation française de l'ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989).

En pratique, l'accès à cette référence s'effectue par rattachement à des points dont les coordonnées sont publiées. Ces points appartiennent à différents réseaux : les réseaux français de base (RBF) et de détail (RDF) et le réseau GNSS permanentien externe (RGP). Entre 2010 et 2020, le RGF93lien interne correspondait à l'ETRF2000 (R05) époque 2009.

<https://geodesie.ign.fr/index.php?page=rgf93>

Sur la carte ancienne de la BNF il est possible de retrouver des points d'appui pour la triangulation que sont :

- Le corps de garde de Kernével
- Les remparts de la citadelle de port Louis
- Le clocher de Larmor

Carte dans son ensemble de l'entrée du port de Lorient jusqu'au fond de la rivière

Plan général de Lorient au Port-Louis, etc. / de St Pierre :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55010169w/f1.item.r=PLAN%20LORIENT.zoom>



Voici un zoom sur la partie utilisée par Alain Henaff pour géolocaliser l'épave positionnée sur la carte.



Il faut rechercher des repaires géolocalisables. Pour ce faire, Alain Hénaff positionne les points remarquables (en bleu) encore présents sur les cartes actuelles.



Ce travail préalable permet de définir une position théorique de l'épave sur la plage.

Transformation RGF93-Lambert 93 - > WGS 84 (EPSG 4326)

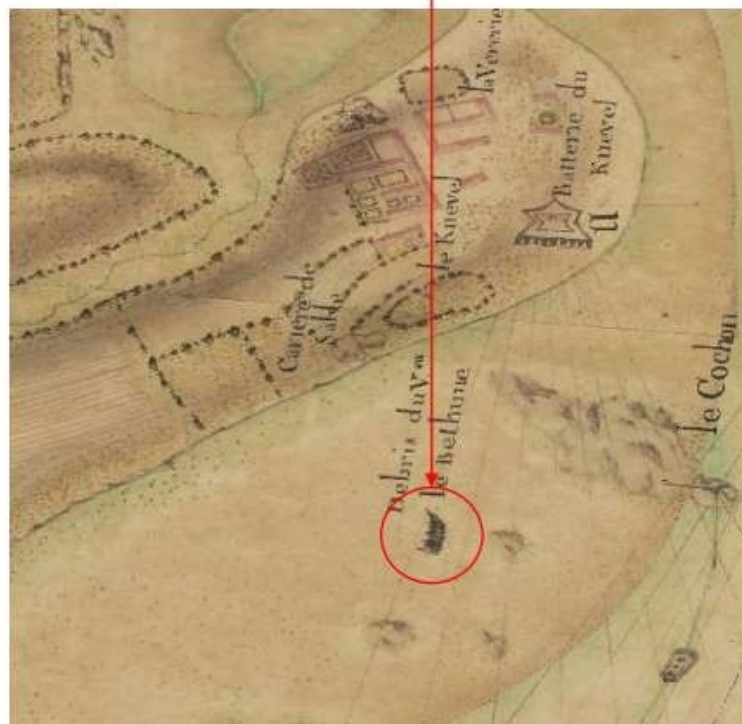
Le Béthune :

Coordonnées (degrés décimaux)

-3,369561 (E)

47,712959 (N)

*NB : incertitude de
localisation : 33,42 + 2
= +/- 35 m*



Voici la position estimée par le Docteur Hénaff :

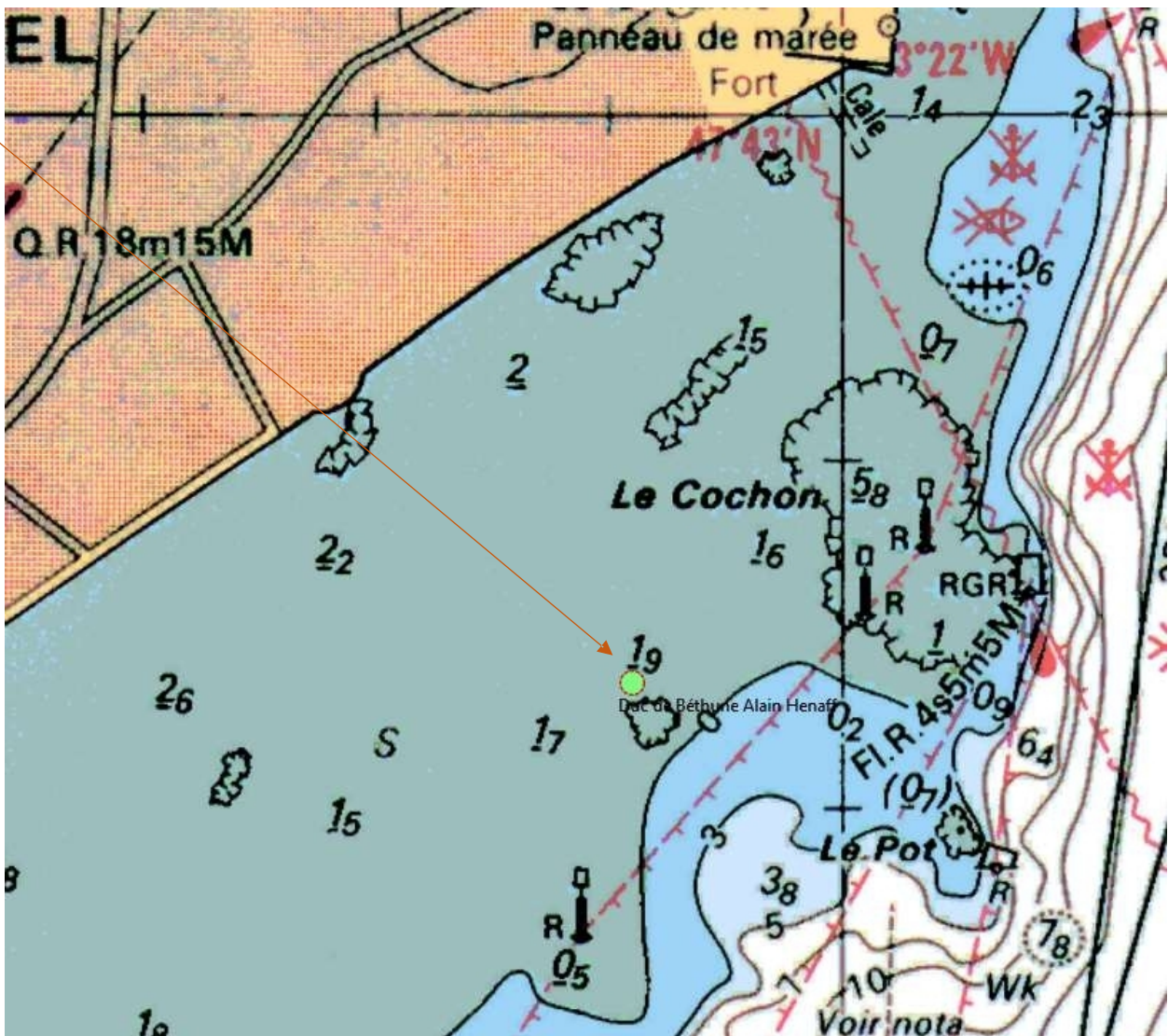
1 – En degrés décimaux

- 3,369561 (E) – 47,712959 (N)

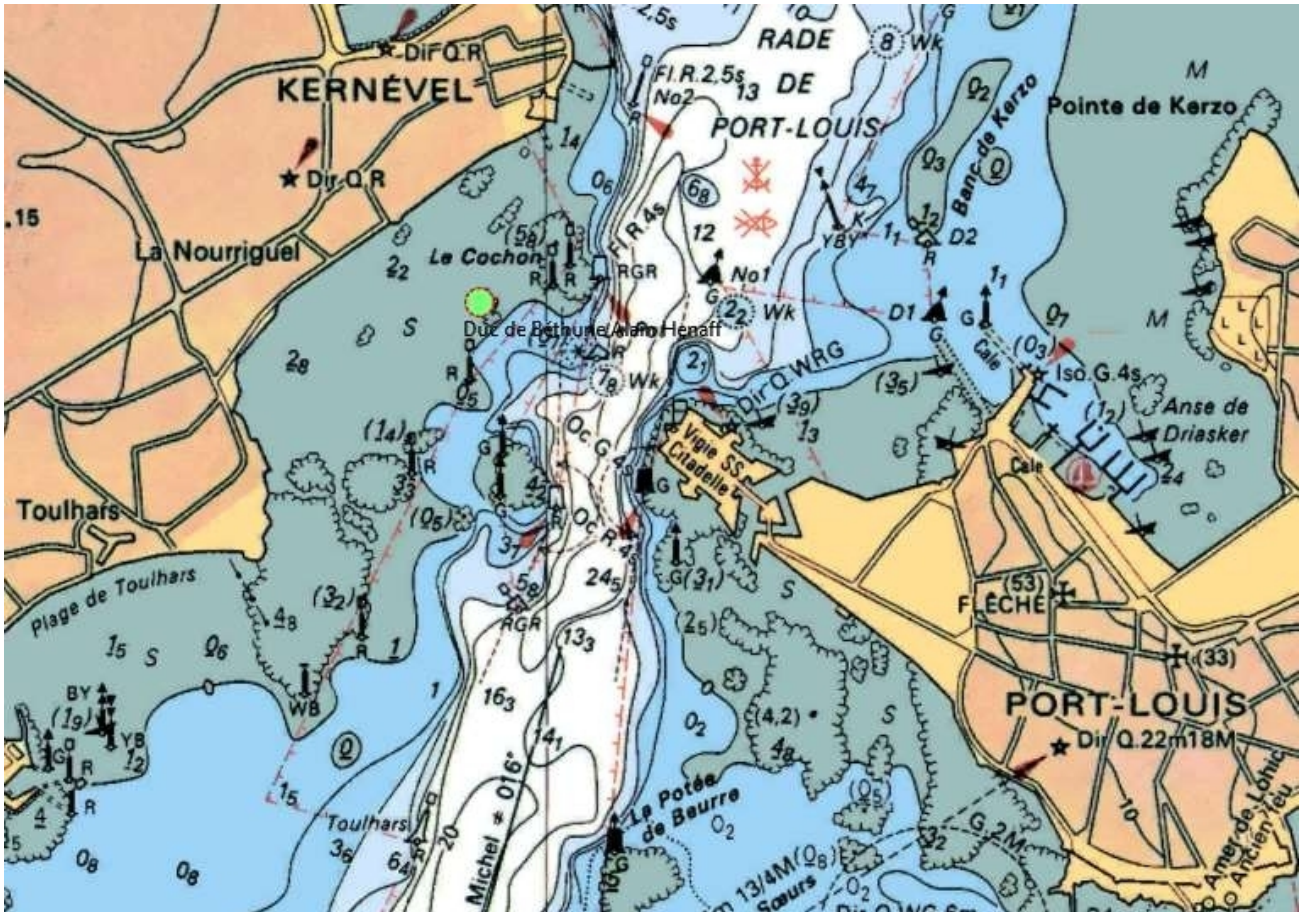
2 – En degrés, minutes décimales

47 42. 7776 (N) – 003 22 1737 (W)

Cette position est donnée avec un degré d'incertitude de localisation de +/- 35 m



L'échouage s'est effectué juste en face des remparts de la citadelle de Port-Louis, position actuel du Musée de la Marine et du Musée de la Compagnie des Indes :



En conclusion

Le travail de géolocalisation du géologue M. Alain Hénaff permet de positionner avec une précision de plus ou moins 35 m les restes hypothétiques de l'épave du navire de la Compagnie des Indes le Duc de Béthune.

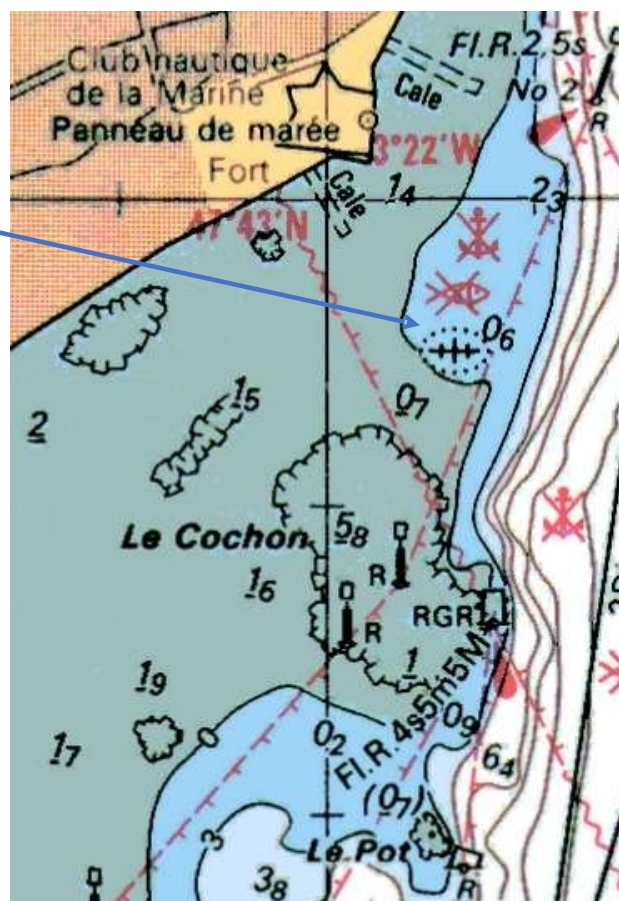
Il reste ensuite à définir l'emprise supposée de l'épave sous les sédiments et à matérialiser la zone afin d'y travailler.

2 – Les investigations en situation sur l'estran

Visuellement il n'y a aucune trace d'épave ancienne à marée basse de grand coefficient.

Cependant, à basse mer de grand coefficient, un amas de ferraille sort de l'eau. Il est présent sur la carte du SHOM ;

1 - Une épave est visible au grand coefficient de marée



À mer basse de grande marée l'épave sort de l'eau mais il est impossible de l'identifier.

Nous avons questionné les riverains sans obtenir d'information précise. Les personnes contactées ne savent pas ce que peut-être cette ferraille immergée.

(Crédit photos SAMM)



Détail de la masse métallique qui sort de l'eau :



Nous avons trouvé sur internet une photo prise lors d'un coefficient de marée supérieur à celui que nous avons lorsque nous avons travaillé sur la zone.

<https://sn-larmor-plage.com/presentation-du-club/la-base-de-la-snl/>



Crédit photo : La base de la SNL



Images : Patrick Le Lay, Yann le Levé, Sylvie Orveau, Charles De Lisle

Cette épave est-elle connue ?

Nous avons posé la question à Olivia Hulot mais les informations du DRASSM n'apportent pas plus d'éléments permettant l'identification.

From: HULOT Olivia <olivia.hulot@culture.gouv.fr>
Sent: mardi 23 novembre 2021 19:12
To: Bodenes, Philippe <bodenes.p@pg.com>
Subject: RE: Besoin d'un petit service avant de lancer une demande d'autorisation pour 2022

Bonjour Philippe,

Après vérification l'épave SHOM est effectivement connue chez nous aussi comme un point Shom mais cela n'a pas a priori été « déclaré » suite à une expertise plus approfondie. Il y a à proximité une pêcherie référencée plus au nord/ nord/Ouest et deux autres points SHOM plus dans l'est.

La base de la SAMM permet de proposer une liste d'épaves connues

id_gedas	nom_navire	jauge	annee	latitude	nord_su	longitud	est_ouest
877	CHARENTE	380	1721	47° 43,0000 N		003° 23,0000 W	
2691	LE MAURE	300	1730	47° 43,2000 N		003° 23,4000 W	
651	BOREE	1150	1746	47° 43,0000 N		003° 21,6000 W	
437	ASTREE	255	1747	47° 42,7000 N		003° 22,0000 W	
4220	LA VALEUR	480	1751	47° 43,0000 N		003° 21,0000 W	
1252	DUC DE BETHUNE	600	1758	47° 42,7300 N		003° 22,0400 W	
1319	ELISABETH	76	1760	47° 43,5000 N		003° 22,0000 W	
12573	AMBULANTE	600	1773	47° 42,0000 N		003° 21,0000 W	
528	BASSE TERRE		1778	47° 42,7000 N		003° 21,7000 W	
15760	ELEZIAS		1786	47° 42,0000 N		003° 22,0000 W	
5589	COMTE D'ANGEVILLIER	1000	1787	47° 42,0000 N		003° 21,0000 W	
878	CHARENTE	600	1800	47° 43,0000 N		003° 22,0000 W	
925	CLOE	123	1815	47° 43,0000 N		003° 21,0000 W	
9508	ADELE ET GUSTAVE	68	1819	47° 43,0000 N		003° 21,0000 W	
17191	ALEXANDRE	347	1829	47° 42,6275 N		003° 21,1964 W	
181	ALEXANDRINE	32	1832	47° 42,0000 N		003° 22,0000 W	
15728	SAINT MATHURIN	29	1838	47° 42,7000 N		003° 21,8000 W	
15897	JEUNE MATHURIN	27	1839	47° 42,2000 N		003° 21,9000 W	
17306	AMELIE	115	1840	47° 41,5000 N		003° 20,4000 W	
3027	PETIT ADRIEN		1847	47° 41,5000 N		003° 23,4000 W	
17400	COURRIER DE BORDEAUX	29	1847	47° 42,0000 N		003° 22,0000 W	

2 - Le travail de terrain avec les informations de la géolocalisation du géologue

Dans un premier temps, Thierry Normant, Jean-Yves Le lan, François Pernot, Jean-Michel Keroullé font le point sur la carte au pied des canons du fort de garde de Kernével (présent sur les cartes anciennes). (Crédit photo SAMM)



À la suite du travail de cartographie et de géolocalisation, le professeur François, Pernot, Thierry Normant et Jean-Michel Keroullé cherchent à positionner le navire sur le bas de la plage pendant l'étale de base mer.





François Pernot, Thierry Normant, Jean-Michel Keroullé et Philippe Bodénès sur la position estimée de l'échouage.



3 - Les résultats

Nous n'avons pas réussi à découvrir de restes probants d'une épave ancienne.

- La première raison est que la géologie de la plage est modifiée régulièrement par les apports de masse de sable comme nous l'avons vu dans les articles de presse.
- La seconde car on trouve sur la plage un grand nombre de morceaux de ferraille et de masses métalliques de toutes sortes.

1 - La plage est une zone fortement anthropisée





Il est impossible d'étudier chaque objet car il y a tant de possibilité que pour le moment, nous ne les avons pas recensés.

Il faudrait peut-être mettre en place un protocole de collecte et assurer une identification des objets par la suite.

Beaucoup de questions se posent :

- Est-ce autorisé ?
- De quelle façon conserver tant d'objet,
- Faut-il ensuite les repositionner sur le sable ?

La recherche sur l'estran est un travail peu conventionnel.

2 - Une découverte intéressante

Nous avons cependant trouvé un artéfact intéressant dépassant du sable. Il est difficile de porter un jugement mais le bois semble ancien pour deux raisons :

La première est que son assemblage est réalisé à base de gournables ce qui permet l'hypothèse d'un bois provenant d'une épave ancienne.

(Photos SAMM)



On remarque l'absence de clou et la présence des gournables.





La seconde raison qui permet d'évoquer un très vieux morceau de bois est qu'il est dévoré par les tarets.



Rien, cependant, ne permet d'affirmer que ce vieux bois provient des restes de l'épave du *Duc de Béthune*.

4 - Conclusion générale

La vue ci-dessous montre qu'à marée haute, le site supposé de l'ensouillage du navire de la Compagnie des Indes se trouve immergé.

Il est donc, en théorie, envisageable de travailler avec un magnétomètre de surface.

Cependant, nous savons que l'ensemble du site est totalement anthropisé ce qui ne permet pas de lancer de telle opération.



Conscient de cette situation, nous n'avons pas demandé d'autorisation pour organiser une campagne de magnétométrie en 2022. Nous pensions qu'un travail avec des détecteurs de métaux permettraient une première approche et vraisemblablement, d'obtenir un premier résultat. Malheureusement, nous l'avons vu, à chaque pas, nous avons trouvé un morceau de ferraille ou un amas de métal difficile à identifier.

En conclusion de cette première opération de recherche sur l'estran, nous pouvons dire que l'environnement modifié depuis l'après-guerre rend difficile les investigations.

Il y a cependant plusieurs points de satisfaction à ce travail :

1 – Le travail réalisé avec le géologue et géomorphologue Alain Hénaff nous a permis de mettre au point une méthode de travail de carte récente sur la base de cartes anciennes.

2 – La position estimée par ce travail de cartographie permet de cerner la zone d'emprise de l'épave si elle est encore présente sous les sédiments.

3 – La découverte du morceau de bois est peut-être un élément d'espoir de trouver quelques vestiges mais il faut prendre en compte que ce navire a certainement fait l'objet d'une récupération quasi-totale par les populations nécessiteuses du bord de mer du milieu du XVIIIe siècle.

Peut-il y avoir une prochaine étape à ces recherches ?

Sachant que dans l'état actuel de la zone de recherche l'utilisation d'un magnétomètre et de détecteurs de métaux est à proscrire, il faut peut-être imaginer rechercher cette épave avec d'autres méthodes. Elles sont à développer.

5 - Notre recommandation

La position donnée par le Géologue Alain Hénaff est fiable à – 35 et +35 m. Cela donne un rayon d'emprise tout à fait acceptable pour monter une opération particulière l'année prochaine.

⇒ Il est possible d'envisager une recherche magnétométrique terrestre en deux temps.

1 - A l'aide de plusieurs détecteurs de métaux, en une ou deux marées basses de coefficient élevé, nous pourrions dans un premier temps nettoyer la zone des artefacts anthropiques qui se trouvent sous le sable à proximité de la surface.



2 – Nous pourrions ensuite passer le magnétomètre Géométrics sur la plage en couvrant la zone d'emprise et en relevant l'ensemble des anomalies magnétiques présentes en profondeur dans les sédiments. L'analyse du levé permettrait peut-être de révéler la présence d'une carène sous le sable.

Cette opération est envisageable car le magnétomètre Géométrics se prête à cet exercice.

Pour ce faire, nous devons envisager deux choses en particulier :

1 – Développer un support pour le magnétomètre qui soit sur roue et prévoir sa construction avec des matériaux amagnétiques. L'ensemble devra être remorqué avec un câble.

2 – Pour réussir le levé, nous devons prévoir un carroyage, supprimer les valeurs de longueur de câble, d'altitude et de profondeur que nous utilisons lorsque nous le tractons en mer.

⇒ Cette opération est tout à fait réalisable mais elle doit correspondre à un besoin.

Nous aimerions partager cette interrogation avec les services du DRASSM et/ou du musée de la Compagnie des Indes.

1 - La recherche historique justifie-t-elle une telle opération ?

2 - Le développement d'une technique de recherche magnétométrique sur l'estran peut-elle représenter un intérêt pour la collectivité des chercheurs archéologues ?

2 – La cartographie

Pour en savoir plus sur la cartographie disponible SUR Gallica à la BNF au sujet des épaves :

Duc de Béthune et Valeur

2 Cartes générales de la rade de Lorient sur laquelle on trouve 3 épaves :

Question : est-il possible de géolocaliser ces 3 épaves sur une carte SHOM ?

Carte 1 /

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55010169w/f1.item.r=PLAN%20LORIENT.zoom>

- Débris du vaisseau le *Béthune* => *Duc de Béthune* vaisseau de la Cie des Indes
- Débris de la *Valeur* => vaisseau de la Cie des Indes
- Débris de la *Borée* => vaisseau de la Royale



Carte 5 : Superbe carte sur laquelle on a 2 épaves => *Valeur* et *Borée*

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53153614j/f1.item.r=plan%20lorient.zoom>

Carte 2

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550131493/f1.item.r=PLAN%20LORIENT.zoom>

Carte 3 : sur laquelle on a 2 épaves => *Valeur* et *Borée*

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550101725/f1.item.r=PLAN%20LORIENT.zoom>

Carte 4 : sur laquelle on a 2 épaves => *Valeur* et *Borée*

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b100601645/f1.item.r=plan%20lorient.zoom>

Carte 6 : sur laquelle on a 2 épaves => *Valeur* et *Borée*

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531536150/f1.item.r=plan%20lorient.zoom>

La frégate la *Valeur* mouille sous la citadelle de Port Louis mais le vent se lève. Elle chasse sur ses ancres et s'échoue sur les roches appelées LANENO près de l'île Saint-Michel.

Entrées de Port-Louis et de Lorient

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53153596c/f1.item>

On voit bien dessiné la zone de mouillage et les vaisseaux au mouillage entre la citadelle de Port Louis et le Banc du Turc et l'on peut lire aussi la mention LANENO devant l'île de St Michel



Plan de Port-Louis à Lorient

Les archives nous apprennent que la *Valeur* s'échoue sur les roche appelées LANENO

On trouve cette appellation sur la carte « *Plan de Port-Louis à Lorient* »

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53153587d/f1.item>

Cette carte appartient à : [Division 1 du portefeuille 50 du Service hydrographique de la marine consacrée aux entrées de Lorient, Port-Louis et de l'île de Groix] ;

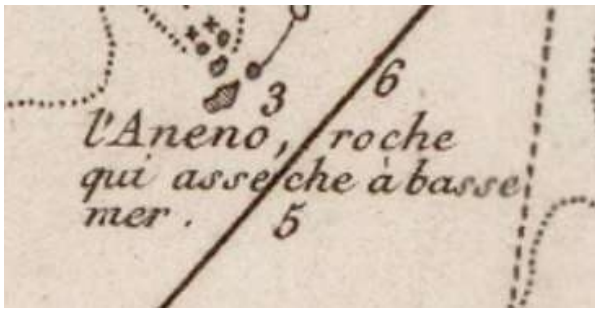


Plan du Port-Louis et de l'Orient situé à la côte méridionale de Bretagne

Delahaye, Guillaume-Nicolas (1727-1802). Cartographe

L'ANENO => roche qui assèche à basse mer

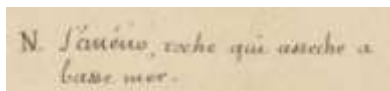
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8591945s/f1.item.r=plan%20lorient.zoom>



Carte Intéressante :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53153333s/f1.item.r=plan%20lorient.zoom>

Sur cette carte on voit l'ANENO et un banc de roche matérialisé avec des croix. Il semble que ce soit sur ces roches qu'ait échouée la Borée.



Le N =>



I – Valeur et Borée sont matérialisées sur autre une carte nommée : *Carte générale des environs de Lorient et du Port-Louis / de St Pierre*

Est-il possible de géoréférencer cette carte sur une carte SHOM ?

Carte générale des environs de Lorient et du Port-Louis / de St Pierre

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550101725/f1.item>

Près des installations de la Cie des Indes on trouve dessiné des navires au mouillage.



On trouve près de l'île St Michel les mêmes dessins :

1 – La *Borée*

2 – Ce qui doit être la *Valeur* => pas de nom



II – Plan de Lorient, du Port-Louis et d'une partie de leurs environs

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53047131x/f1.item>

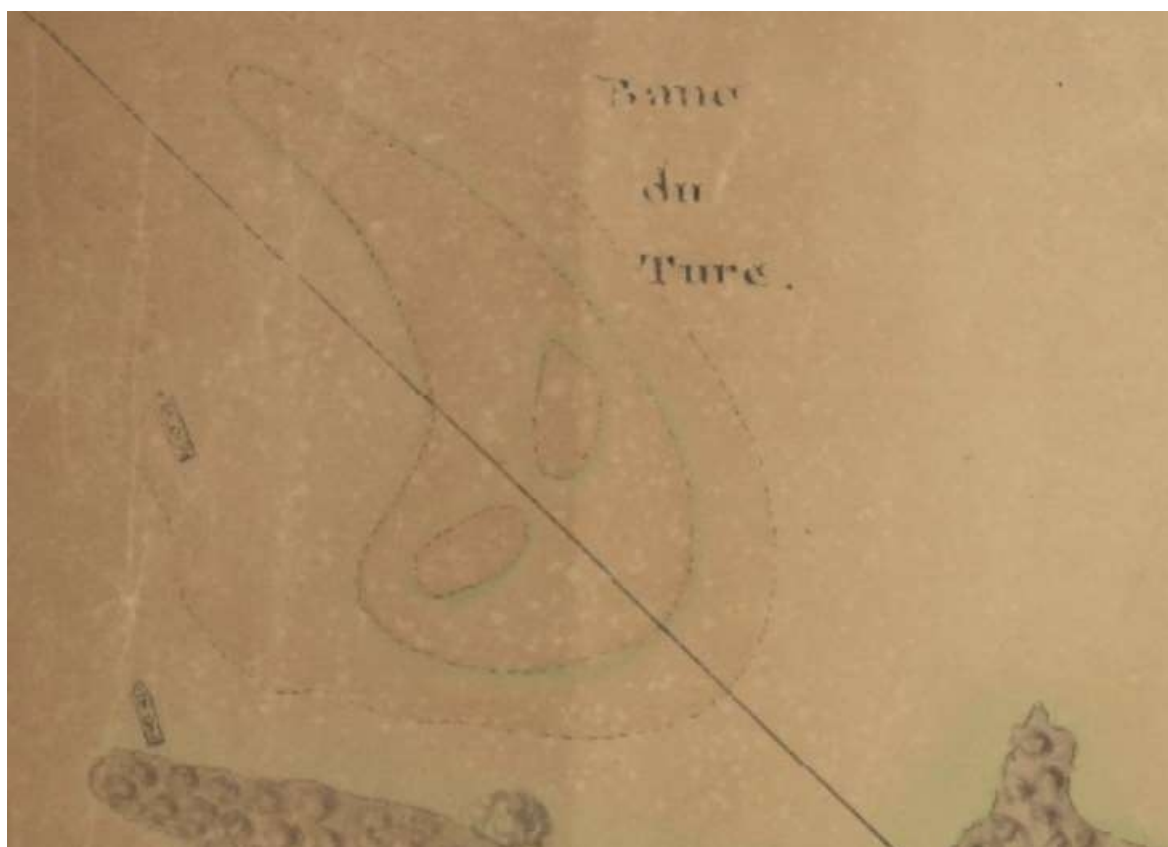
Sur cette carte il y a beaucoup plus de détails permettant de géolocaliser les 2 épaves :

Borée :

Valeur



Intéressant : Les deux épaves avec une direction : étrave vers le sud-ouest => crédible ?



Cette conférence a été réalisée devant les « Amis de la Compagnie des Indes » le 26 octobre 2022

Conférence

Mercredi 26 Octobre 2022
17h30

Conférence organisée par
L'Association des Amis du Musée de la Cie des Indes

**La campagne
du *Duc de Béthune***
dans l'océan Indien de 1756 à 1758



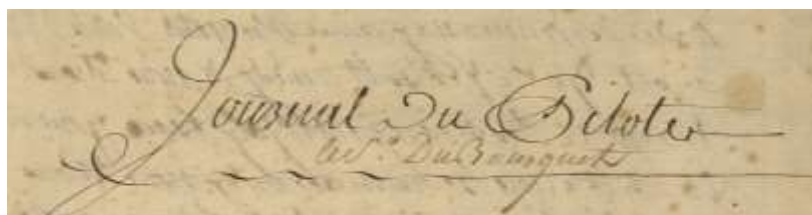
Par Jean-Yves Le Lan

Entrée gratuite **Lieu : Salle de la Criée**
Port-Louis **Place Penn er Run**

Une campagne multi-mission du *Duc de Béthune* dans l’océan Indien

De 1756 à 1758, le *Duc de Béthune*, navire de la Compagnie des Indes, réalise une opération de traite négrière de la côte d’Afrique de l’ouest à l’île de France mais aussi bien d’autres missions à la fois pour le Sénégal et dans l’océan Indien : convoyage de troupes, de passagers et de nourriture, transport de bois, de balles de café et de bœufs vivants.

Le pilote, le « *sieur du Bousquet* »⁸, tient le journal de bord du navire en notant au jour le jour la position du navire, les conditions météorologiques et les principaux événements survenus en mer et aux escales. À partir de ce document⁹, nous allons retracer le parcours et les différents chargements effectués par le navire.



Couverture du journal de bord rédigé par le pilote du Bousquet- AN, cote MAR/4JJ/7860.

Mais quelles sont les caractéristiques de ce navire ? Le *Duc de Béthune* est un bâtiment de la Compagnie des Indes, construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Avant cette campagne de 1756 à 1758, il a effectué trois campagnes : deux en Chine de 1748 à 1750 et de 1751 à 1753 et une au Mascareignes de 1754 à 1755. Pour la campagne de 1756 à 1758, il est armé par monsieur Georges Nicolas Godeheu d’Igoville (directeur). Il a une jauge de 600 tonneaux et est armé de 20 canons. Son équipage est composé de 125 hommes à l’armement. Il est commandé par le capitaine Jean Paul Véry de Saint Romain.

Le transport de troupes de Lorient à l’île de Gorée

Sa première mission consiste à transporter des troupes et des passagers pour l’île de Gorée au Sénégal. Le *Duc de Béthune* quitte Lorient le mercredi 28 janvier 1756. Nous savons par le rôle d’équipage qu’il a de nombreux soldats à son bord¹¹. Ces hommes sont sous le commandement de deux lieutenants de troupe, les dénommés Villar (Père) et Le Cher de la Chaise. Par contre, le chargement dans les cales au départ de Lorient ne nous est pas indiqué dans le journal de bord mais au débarquement, au vu de ce qu’il déposera au Sénégal et à Gorée, nous en aurons une petite idée.

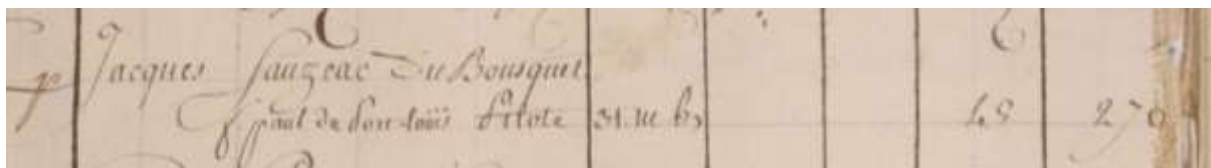


⁸ Jacques Sauzeac du Bousquet de Port-Louis.

⁹ Archives nationales, journal de bord du sieur du Bousquet, cote MAR/4JJ/7860.

¹⁰ Quatre marins sont restés à terre à Lorient au départ et un est embarqué en supplément.

¹¹ Service historique de la Défense – Lorient, rôle d’équipage du *Duc de Béthune*, cote 2 P 38-I-4.



Nom et prénom du pilote notés sur le rôle d'équipage à l'armement : Jacques Sauzeac du Bousquet – SHD-Lorient, cote 2 P 38-I.4.

Le vendredi 20 février 1756, le navire arrive en rade du Sénégal (Saint-Louis) où il mouille. Il a effectué ce trajet en 24 jours et a parcouru 2 430 milles marins. Dès le lendemain, l'équipage procède au débarquement de farine. Le 22 février, il poursuit la mise à terre de farine et d'eau de vie.

Ensuite, il embarque des passagers et trente veaux pour l'île de Gorée et appareille du Sénégal le dimanche 29 février pour l'île de Gorée où il arrive le lundi 1^{er} mars. Il y débarque dès le 3 mars des farines et des troupes (200 soldats et leur nourriture pour un an) et poursuit le débarquement de vivres le 4 mars, toujours par de la farine, de l'eau de vie et des quartiers de viande. Nous pouvons en conclure que le chargement, au départ de Lorient, était donc composé de ces soldats pour l'île de Gorée et de leur nourriture.

Le vendredi 5 mars, l'équipage procède au débarquement de canons de 24 pesant chacun 6 222 livres et il embarque beaucoup d'eau. Pour les canons, il utilise un rat (ponton) qui ne peut supporter qu'un seul canon. Le débarquement des canons dure jusqu'au 9 mars et dès le lendemain, il procède au déchargement de 3 180 boulets jusqu'au 12 mars. Le dimanche 14 mars, il charge encore de l'eau et prépare le navire pour recevoir des « Noirs ». Ces opérations de débarquement des munitions ont pour but d'alléger le navire afin d'embarquer beaucoup de nourriture et d'eau pour permettre d'effectuer le long voyage de traite en préparation.

Le 18 mars, il embarque à son bord 350 « noirs et naigraisses » (338 sur le rapport au désarmement). Il est nécessaire d'avoir une grande quantité d'eau à bord pour permettre à l'équipage et aux « Noirs » de s'hydrater pendant le voyage dont la durée évaluée est approximative car dépendante des vents et de l'état de la mer.

Le long trajet de traite de Gorée à l'île de France



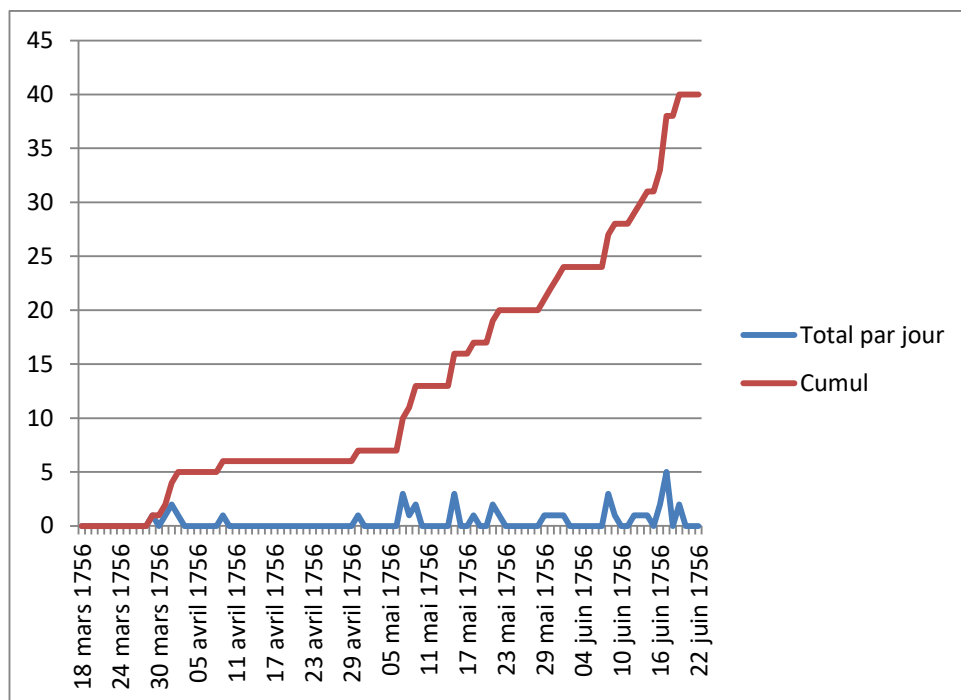
L'île de Gorée – Photo Jean-Yves Le Lan.

Le lendemain, le *Duc de Béthune* quitte Gorée pour l'île de France. Il passe la ligne équinoxiale le 14 avril 1756 et le cap des Aiguilles (extrémité sud de l'Afrique) le 29 mai. Après avoir parcouru 8 030 milles marins et ceci en 96 jours (un peu plus de 3 mois), le navire arrive à l'île de France le 22 juin 1756 où il débarque « les noirs et les négresses » (289 car il en a perdu 49 pendant la traversée¹²) et les

¹² 40 uniquement répertoriés sur le journal de bord.

hommes malades de l'équipage au nombre de 18 (2 décès : un soldat, le nommé Damour, et un passager, Jean-Baptiste Radelecq).

À l'examen de la courbe des morts des « Noirs » pendant la traversée, on remarque que la fréquence des décès augmente vers la fin du voyage et que la pente de la courbe s'accroît.



« Noirs » morts lors de la traversée Gorée-Île de France – Courbe Jean-Yves Le Lan.

Un chargement de bois de Petit Port à Grand Port de l'île de France

Le 15 juillet 1756, le *Duc de Béthune* part du port nord-ouest (Petit Port ou Port-Louis) pour rejoindre le port du sud-est de l'île de France ou Grand Port. Il mouille à Grand Port le 20 juillet. La veille le dénommé Nicolas Le Naire s'est noyé (Noté Le Ner sur le rôle d'équipage). L'équipage procède du 28 juillet au 20 août 1756 au chargement de bois. Il embarque par chalands et chaloupes 2 275 pièces de bois de différentes natures : des pièces de 15, 16, 20, 22, 24, 25, 26, 28 pieds de longueur, des planches, des courbes et des bois tors.

Le mercredi 25 août, il quitte Grand Port pour Petit Port. La veille, il a touché le récif en sortant mais a réussi à se dégager. Le 26, il arrive à Petit Port. Dans le journal de bord, il n'est pas fait état du débarquement du bois.

Une partie des marins de l'équipage est « renversée » (c'est-à-dire complète l'équipage d'autres navires) sur les vaisseaux : le *Duc d'Orléans*, le *Berry* et le *Seychelles* pour les armer en guerre. Il reforme son équipage avec d'autres hommes le 15 octobre¹³⁻¹⁴.

Du café pour l'île de France

Quelques jours plus tard, le 27 octobre 1756, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France pour l'île Bourbon et mouille le 29 octobre à Saint-Denis. Il se démunit de lest et embarque des balles de café du mercredi 3 novembre au vendredi 12 novembre. Le total à bord est de 7 800 balles de café.

¹³ Op. cit., Service historique de la Défense – Lorient, cote 2 P 38-I-4.

¹⁴ Archives nationales, cote MAR/4JJ//144C/150.

Le 13 novembre, il part de Saint-Denis et rejoint l'île de France, en passant par Saint-Paul, le 22 novembre. Il débarque le café des soutes à partir du 24 novembre mais une grande partie reste à bord.

Le 1^{er} décembre, le navire met une partie de son équipage à terre pour travailler au port et en reforme un à partir du 10 avril 1757 pour décharger le café et armer le navire pour Madagascar.



Sac de café – Photo Pixabay, libre de droits.

Des bœufs de Madagascar pour l'île de France

Le 22 avril 1757, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France (dénommée « *Morice* » dans le journal de bord) pour île Bourbon (dénommée « *Mascarin* » dans le journal de bord). Il mouille à Saint-Denis le 23 avril et navigue pour Fort Dauphin au sud de Madagascar à partir du 25 avril. Il y arrive le 3 mai après 10 jours de navigation et un parcours de 534 milles marins. Du 30 mai au 2 juin, l'équipage procède à l'embarquement de bœufs : 317 au total. Le vendredi 3 juin, le navire quitte Fort Dauphin et arrive à l'île de France le 25 juin où il débarque 300 bœufs ¹⁵ avec uniquement une perte de 4 bœufs. Ce qui est peu vu le temps que le navire a mis à revenir, 23 jours en parcourant 1 540 milles marins soit plus de 2 fois le nombre de jours et près de 3 fois la distance parcourue qu'à l'aller. Deux marins décèdent durant ce voyage : Corrantin Bellego et Jean-Baptiste Bro.

Le *Duc de Béthune* repart pour un deuxième voyage à Fort Dauphin le 13 juillet où il mouille le 22 juillet. Il a mis 10 jours pour le trajet et parcouru 614 milles marins. Il embarque une nouvelle fois des bœufs : 350¹⁶ les 12 et 13 août et quitte Fort Dauphin le 17 août. Il mouille à l'île de France le 11 septembre et est au ponton le 12. Pour le retour, il a mis 26 jours et parcouru 1 650 milles marins. Il met à terre uniquement 280 bœufs car il a une perte de plus de 15 bœufs à cause d'un manque de vivres. Ce manque de nourritures pour les bovins n'est pas étonnant vu la durée du trajet pour revenir à l'île de France.

¹⁵ Incohérence dans les chiffres. Ceux donnés dans le document MAR/4JJ/144C/150 sont cohérents : 316 à l'embarquement et 312 au débarquement.

¹⁶ Incohérence dans les chiffres du journal de bord. 340 à l'embarquement et 310 au débarquement suivant document MAR/4JJ/144C/150.



Bœufs de Madagascar (Zébus) – Photo Jean-Yves Le Lan.

Retour à Lorient

Après une préparation du navire par l'équipage, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France en passant par Saint-Denis puis Saint-Paul et rentre en France à partir du 24 octobre 1757.

Lors de son retour à Lorient, il combat contre un navire anglais le 4 février 1758. Le capitaine est blessé, sept hommes sont tués et il y a autant de blessés. Ce combat montre que ces navires de commerce de la Compagnie des Indes étaient susceptibles de mener des actions guerrières contre un ennemi en particulier pendant cette période de la guerre de Sept Ans (1756-1763).

Il arrive en vue de l'île de Groix le 8 février 1758 et il mouille sous Groix le 11 février après un parcours de 123 jours (4 mois) sans escale faisant 9 580 milles marins. Le 12 février en rentrant sur Lorient, il s'échoue à l'ouest des roches dénommées « *Le Cochon* » à proximité du Kernével. L'équipage se met rapidement au travail pour récupérer le matériel de la Compagnie car le navire est condamné.

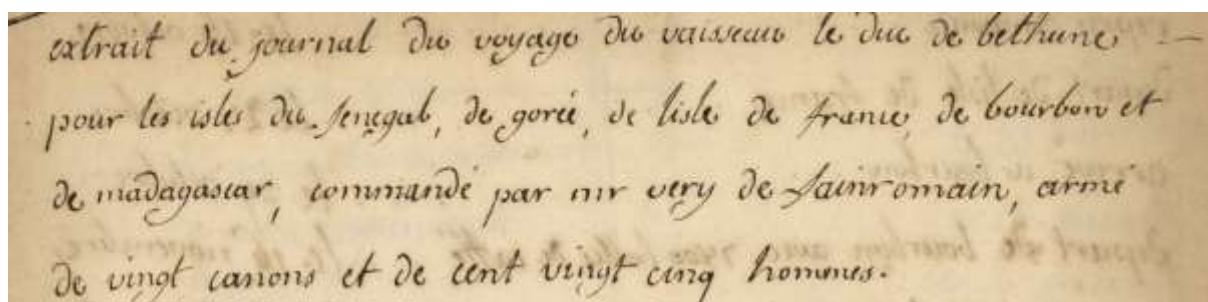


Localisation du *Duc de Béthune* à proximité du Cochon – Plan général des environs de Lorient au Port-Louis par monsieur de Saint-Pierre en 1758 – Source Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France.

Réflexions sur la campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758

Un autre document est intéressant à exploiter sur cette campagne du *Duc de Béthune* : un rapport de 4 pages conservé aux archives nationales dans la série 4JJ¹⁷. Il concerne des réflexions sur le transport des « Noirs » et, sur les qualités et l'état du navire.

Dans ce document¹⁸, désigné comme « *extrait du journal de voyage du vaisseau le duc de bethune* [...] » et signé d'une signature illisible¹⁹, il est fait le bilan de la campagne du *Duc de Béthune*. Sur les deux dernières pages, il est noté des réflexions. Elles ont probablement été écrites par le capitaine du navire, le dénommé Jean-Paul Very de Saint Romain, car l'auteur écrit à la première personne du singulier alors que dans le journal de bord tenu par le pilote, le « *sieur du Bousquet* », celui-ci écrit à la première personne du pluriel. Ce document pourrait donc être les pages finales d'un journal de bord tenu par le capitaine.



Début de l'extrait du journal de voyage – Archives nationales, cote MAR/4JJ/144C/150, page 1.

Réflexions sur le transport des « Noirs »

Le premier commentaire est intitulé « *Réflexions sur le transport des noirs* » et nous le transcrivons en totalité.

Réflexions sur le transport des noirs

Le vif interest que jay toujours pris aux affaires de la compagnie et a la réussite de ses projets m'engage a me flatter qu'elle voudra bien permettre que jaye lhonneur de luy représenter que quand elle fera prendre une cargaison entiere de noirs aux isles du Senegal et gorée, elle en perdra au moins la moitié, ce qui est prouvé par les remises des vaisseaux lhercule, le bristol, le chevalier marin, Si je n'ai perdu que la septieme partie des miens, c'est que me reposant sur ma vigilance et celle de messieurs les officiers je leur ais donné la liberté desque jay été a la voile, et que du cap de bonne esperance a l'isle de France je n'ai mit que vingt trois jours au lieu de quarante qu'on met ordinairement a se rendre, sans cette heureuse traversée me remettant au cours ordinaire je n'en eu pas sauvés cent, au lieu que si chaque vaisseau relachant a ces isles plutost que St iaque ou aillieurs, en prenoit chacun cinquante il en resulteroit un grand bien dans plusieurs points, premierement on seroit sur de les remettre en santé par l'attention qu'on pouroit redoubler pour un petit nombre, les vivres et principalement l'eau en plus grande abondance les sauveroit, on seroit dans le cas de leur faire faire plus d'exercice, ceque jay observé leur estre absolument necessaire, car par la vivacité avec laquelle

¹⁷ Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.

¹⁸ Il ne porte aucune identification et aucun numéro de page. Uniquement sur la première page, il est noté en haut à gauche le N° 66.

¹⁹ Cette signature semble de plus ne corresponde qu'à l'enregistrement du document et non à celle de l'auteur.

le scorbut les saisit et le progrès qu'il fait sur eux, il paroît que leur sang est plus épais que le notre et a par conséquent plus de besoin d'être mis en mouvement ; secondement, ce seroit un secours dans un vaisseau

mal armé en nombre et un supplément dont on tireroit party pour plusieurs choses et dans différentes circonstances, troisiemement cela formeroit des matelots pour l'isle de France dont le port est tres mal pourvû et dont malheureusement nous ne nous en appercevons que trop dans les occasions, ce qui provient de la quantité qu'on est obligé de distribuer sur différents travaux ; par cet arrangement on pourroit tous les ans en fournir près de quatre cent, le grand nombre étant absolument necessaire dans cette colonie, cela feroit le bien de l'isle et de la compagnie qui par la eviteroit l'emprun des noirs et ne seroit plus dans le cas d'enrichir des particuliers a ses depends.

Ce texte indique les recommandations faites par le rédacteur aux instances dirigeantes de la Compagnie pour rendre plus efficaces ces opérations de traite. Nous pouvons les résumer en ces termes:

- Le rédacteur du rapport y donne son avis sur le transport de « *Noirs* » de l'île de Gorée à l'île de France.
- Il indique en premier que la Compagnie perdra au moins la moitié des « *Noirs* » pendant ce type de voyage si elle prend un nombre important de « *Noirs* » à Gorée. Pour affirmer ce point, il se base sur les voyages des navires : l'*Hercule*, le *Bristol* et le *Chevalier Marin*.
- Il précise que lui n'a perdu que le septième car il a laissé les « *Noirs* » en liberté pendant le voyage et qu'il n'a mis que 23 jours pour le trajet du cap de Bonne-Espérance à l'île de France alors qu'il se fait habituellement en 40 jours.
- Il suggère que chaque navire ne prenne pas plus de 50 « *Noirs* » à Gorée pour pouvoir bien les nourrir et surtout leur fournir suffisamment d'eau pendant le voyage.
- Un petit nombre permettra aussi aux « *Noirs* » de faire plus d'exercices ce qui lui semble absolument nécessaire pour éviter le scorbut et mieux faire circuler leur sang.
- Il indique que dans le cas d'un petit nombre, les « *Noirs* » pourront aider sur le vaisseau et qu'ainsi ils seront formés comme matelots pour l'île de France.
- Il pense qu'ainsi la Compagnie pourra disposer annuellement de 400 « *Noirs* » et qu'elle évitera aussi de payer des particuliers pour disposer de « *Noirs* » comme main-d'œuvre.

À l'analyse de ces éléments, il apparaît nettement que le rédacteur déconseille le transport d'une grande quantité de « *Noirs* » entre Gorée et l'île de France, le voyage étant trop long pour les possibilités d'embarquement de vivres et d'eau douce. Il préconise des voyages avec uniquement une cinquantaine de « *Noirs* » dans de bonnes conditions pour éviter le scorbut et précise que ceux-ci pourraient ainsi servir à bord du navire et ensuite comme matelots car la Compagnie manque de main-d'œuvre à l'île de France.

Réflexions sur les qualités du *Duc de Béthune*

Le deuxième paragraphe concerne des commentaires sur le navire et est intitulé « *Sur le vaisseau le duc de bethune* ». Il est retranscrit ci-après.

Sur le vaisseau le duc de bethune

les mauvaises qualités qu'on m'avoit assuré qu'avoit le vaisseau le duc de bethune m'engagerent d'abord d'aller en tatonnant pour luy faire porter la voile necessaire en tout temps et surtout en temps de guerre, mais je ne fus pas longtemps sans m'appercevoir que jaurais tout lieu d'en estre content, réellement il a les quatre bonnes qualités qu'on demande a un navire marchand, il marche tres passablement, gouverne comme un poisson, ne derive que tres peu et porte tres bien la voile pourvû qu'on ait attention de luy bien prendre le pied, cequi est absolument necessaire pour le bien faire marcher il demende a estre fort chargé et surtout sur le devant, en un mot je n'ai a luy reprocher que sa viellesse. Ses hauts jouoient prodigieusement en consequence avant de partir de lisle de France, je fais lever toutes ses courbes, changer ses chevilles, rajuster le tout et y ai ajousté dix courbes, six sur le gaillard, deux sur le pont et deux dans l'entrepont, moyennant quoy il me paroît passablement lié. dans la rareté on pouroit luy faire faire un voyage de lisle de France, mais pour cet effet il fauderoit visiter son mat de baupré et peutestre le changer, examiner scrupuleusement sa calle a leau, les coltis et les guirlandes m'en paroissent en mauvais etat, il fauderoit dans sa cârène le dedoubler entierement et voir son francbord.

Le rédacteur indique ce qu'il pense du navire le *Duc de Béthune*²⁰. Il explique comment il a pris en main le navire avec quelques craintes sur ses qualités pour se rendre compte assez rapidement qu'en fait, c'est un bon navire.

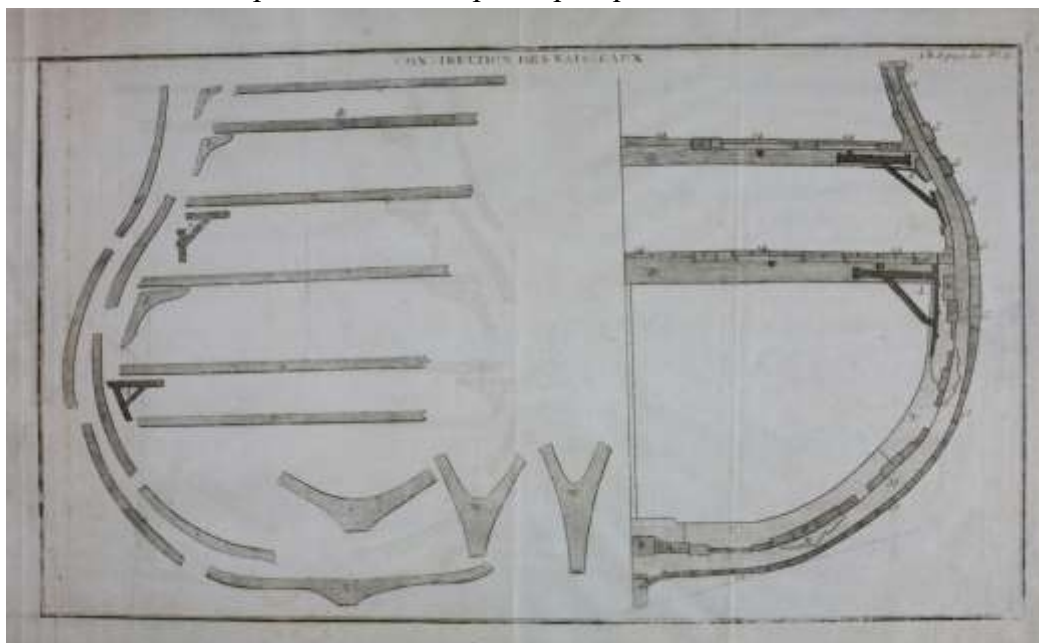
- Il note qu'on lui avait indiqué que le *Duc de Béthune* avait de mauvaises qualités probablement nautiques et structurales.
- Il indique qu'il a été progressivement pour solliciter le navire et qu'il s'est rapidement rendu compte que c'était un bon navire.
- Il lui trouve 4 qualités : il avance bien pour un navire marchand, il gouverne très bien, il ne dérive que très peu et il porte bien ses voiles.
- Il précise que pour qu'il navigue bien, il demande à être chargé sur l'avant.
- Il termine en indiquant que le seul reproche qu'il a à lui faire est sa viellesse.
- Il note ensuite qu'il a fait reprendre les liaisons dans les hauts avant le départ de l'île de France et rajouter quelques renforcements.
- Il conclut que si on veut lui faire réaliser un nouveau voyage, il faudra vérifier le mât de beaupré et peut-être le changer, examiner sa cale à eau et contrôler sa carène.

Le *Duc de Béthune* est un navire mis à l'eau en 1748 et il a effectué trois autres voyages (deux en Chine et un aux Mascareignes) avant cette campagne de 1756 à 1758. En 1758, il a donc 10 ans et a parcouru un grand nombre de milles nautiques. Le capitaine le considère comme vieux mais ayant de très bonnes qualités de navigation. Il indique en particulier que ce sont les liaisons dans les hauts qui « jouent ».

²⁰ Ce qui est surprenant sur ce document, c'est que l'auteur dans ce bilan cite la date d'arrivée à Lorient, soit le 12 février 1758, sans faire état du naufrage et des endommagements dus au combat du 4 février contre le navire anglais. La suggestion de remettre éventuellement le navire en état pour faire un autre voyage à l'île de France est donc étonnante car nous savons par ailleurs que le navire n'a pu être récupéré. Ce document a donc probablement été rédigé les jours suivants l'échouage avant de condamner le navire.

C'est-à-dire qu'il y a des désolidarisations entre les membrures de coque (renforts transversaux de la coque) et les baux (ou barrots) de pont (renforts transversaux sous les ponts). Ces pièces sont liées par des courbes (dénommées aussi goussets) et les chevilles de leur fixation sont probablement détériorées. Autre pièce sans doute à changer le mât de beaupré situé à l'avant qui est fortement sollicité dans les tempêtes. Il conseille aussi d'examiner la cale à eau et les guirlandes (fortes pièces de bois qui croisent horizontalement et obliquement l'étrave afin de lier étroitement cette extrémité du bâtiment au reste de la structure). Pour la carène, il précise qu'il faudrait la dédoubler pour l'examiner et en particulier au franc-bord (côté du navire au-dessus de la ligne de flottaison).

Il estime que s'il devait faire un cinquième voyage, il nécessiterait une bonne révision et probablement le remplacement de certaines pièces mais il ne pense pas qu'il doit être condamné.



Nicolas Ozanne (1728-1811). Construction des vaisseaux. Membre du vaisseau détachés les uns des autres. Couple; en d - « courbes des baux » ou « goussets de barrot », en bois et en fer – dessin de 1752 - Wikipédia, Oimabe.

En guise de conclusion

Le *Duc de Béthune* est parti de Lorient 747 jours soit plus de 2 ans du 28 janvier 1756 au 12 février 1758. Il a parcouru 24 780²¹ milles marins (45 893 kilomètres) donc plus d'un tour de la terre. Pendant ces deux années, il a été approximativement 340 jours à la mer soit un peu moins d'une année. Il a donc passé plus d'une année dans les ports sans naviguer : Petit Port (Port-Louis), Grand Port, Fort Dauphin, Saint-Denis et Saint-Paul. Pendant les escales, il a subi des entretiens et son équipage a parfois quitté le bord pour servir sur d'autres bateaux ou à terre. La campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758 est intéressante car elle montre que les navires de la Compagnie des Indes n'ont pas transporté que des marchandises nobles mais aussi des hommes (passagers et esclaves) et des marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'approvisionnement de l'île de France. Les deux voyages pour aller chercher des bœufs à Madagascar sont bien particuliers car il est difficile d'imaginer sur un bateau de cette taille (une trentaine de mètres de longueur) autant d'animaux qu'il fallait nourrir et nettoyer pendant plus d'une vingtaine de jours.

Le *Duc de Béthune* est donc parti de France avec des troupes pour Gorée et leurs vivres. Il a effectué ensuite une opération de traite à destination de l'île de France. Une fois dans l'océan Indien, il a réalisé

²¹ Les distances parcourues sont celles relevées sur le journal de bord où ne sont pas notés les petits parcours. Elles sont notées en lieue (1 lieue est égale à 3 milles marins – 1 mille marin est égal à 1,852 kilomètre). La vitesse moyenne de navigation est d'environ 3 nœuds avec une moyenne maximale journalière de 7 à 8 nœuds).

plusieurs trajets dans les Mascareignes et sur Madagascar pour procéder à l’approvisionnement de l’île de France : bois, café, nourriture (bœufs). Par contre, nous n’avons pas trouvé ce qu’il transportait au retour car dans le bilan au désarmement du navire, il n’est fait état d’aucune marchandise.

Concernant les réflexions sur le transport des « *Noirs* » de Gorée à l’île de France et sur les qualités du navire, nous pouvons conclure que ces commentaires apportent un éclairage sur la difficulté d’apporter de la main-d’œuvre de l’Afrique de l’ouest à l’île de France et sur les qualités de navigation de ce type de navire (600 tonneaux) très utilisé par la Compagnie.

Pour fournir de la main-d’œuvre à l’île de France, le rédacteur préconise de prévoir un moins grand nombre de « *Noirs* » à transporter et de leur assurer de meilleures conditions lors du voyage et une intégration avec les hommes assurant la manœuvre du navire et aussi une fois à l’île de France.

Quand au navire, il s’avère, d’après les dires du rédacteur, que le *Duc de Béthune* est un bon bateau qui navigue bien. Il signale par contre que celui-ci nécessite un entretien régulier car des pièces ont été changées et d’autres seraient à remplacer en particulier sur l’avant du navire fortement sollicitée en mer.

Jean-Yves Le Lan

Sources

- Archives nationales, journal de bord du *Duc de Béthune* (1756-1758), cote MAR/4JJ/7860.
- Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.
- Service historique de la Défense à Lorient, rôle d’équipage du *Duc de Béthune* à l’armement, cote 2 P 38-I.4.
- Service historique de la Défense à Lorient, armement du navire, cote 1 P 219-191.
- Service historique de la Défense à Lorient, désarmement du navire, cote 1 P 235b-141.

**ARRÊTÉ DU 29/08/2022 N° 2022 - 462 RELATIF A UNE OPERATION
D'ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE -OA 4920**

La ministre de la Culture,
VU le code du patrimoine ;

VU l'arrêté du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;

VU l'arrêté de la ministre de la culture en date du 29 juillet 2021 portant nomination du chef du service à compétence nationale « Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines » ;

VU l'arrêté du 7 février 2022 portant définition des données scientifiques de l'archéologie et de leurs conditions de bonne conservation ;

VU la demande présentée par M. Philippe BODENES, le 22/11/2021.

VU la présentation du projet, pour information, devant la CTRA Ouest des 15, 16 et 17 mars 2022.

ARRÊTE

Article 1

M. Philippe BODENES est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération de prospection archéologique sous-marine de recherche du Vaisseau *le Duc de Béthune* à compter du 01/09/2022 jusqu'au 30/09/2022. L'usage du détecteur de métaux est autorisé.

- Façade maritime : Atlantique
- Département : Morbihan
- Commune : Lorient
- Intitulé de l'opération : Recherches sous-marines du Vaisseau *le Duc de Béthune*
- Coordonnées géographiques WGS 84 :
- Numéro de la carte marine : SHOM 7148
- Profondeur : 7 m

Article 2

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

Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

Article 5

Prescriptions particulières à l'opération :

Une étude archivistique entreprise par M. BODENES a mis au jour deux cartes indiquant la zone de la perte du navire le *Duc de Béthune* appartenant à la seconde Compagnie des Indes. Le vaisseau se serait échoué le 11 février 1758 aux abords de Port-Louis près de la plage de Kernevel (Morbihan) au retour de sa quatrième campagne.

Le navire fut construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Il faisait 600 tonneaux et était armé de 20 canons. Quelques jours avant son naufrage, le samedi 4 février 1758, il combattit contre un corsaire anglais et sa coque subit d'importants endommagements. Bien que les causes exactes du naufrage ne figurent cependant pas dans les archives, il est vraisemblable que c'est à la suite d'une forte tempête que le navire fut définitivement perdu. Une partie de la cargaison ainsi que les équipements du navire furent sauvés. La position approximative de la perte du vaisseau figure sur deux cartes anciennes et l'équipe se propose de tenter de retrouver *in situ* la zone exacte du naufrage.

Au regard des récupérations entreprises à l'époque du naufrage mentionnées par les archives, il pourrait rester sur la zone, le fond de carène et probablement quelques artefacts.

Des investigations visuelles seront menées en plongée. Le détecteur de métaux sera ponctuellement utilisé.

En cas de découverte de vestiges archéologiques, leurs emplacements devront être soigneusement géoréférencés. Une cartographie du site devra alors être réalisée ainsi qu'une couverture photographique et/ou vidéographique.

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'Etat, la conservation des biens archéologiques mis au jour et prend les mesures nécessaires à leur mise en état pour étude. Il confie les opérations de conservation préventive et curative à un personnel qualifié qui les réalise sous le contrôle scientifique et technique de l'Etat. "

Seul un nombre restreint de céramiques archéologiques pourra être prélevé en surface du site dans l'objectif de la caractérisation de celui-ci. Les objets en céramique doivent être dessalés et séchés (voir le guide de conservation du Drassm). 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.

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

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

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

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 ou de tout autre manuel de procédures en conformité avec la législation en vigueur.

Article 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.

Article 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.

Article 8

Le directeur du Département 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

Arnaud SCHAUMASSE

COPIES :

- Préfecture maritime de l'Atlantique

Brest, le 29 juin 2022
N° 0-16848-2022/PREMAR_ATLANT/AEM/NP

NOTE

à l'attention de

Monsieur le directeur du département
des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines

OBIET : demande d'autorisation de recherches archéologiques sous-marines au large de Lorient (OA 4920)..

RÉFÉRENCE : courriel du 25 mai 2022.

Demandeur	M. Philippe BODENES
Département	Morbihan.
Lieu	commune de Lorient.
Période	du 1 ^{er} au 30 septembre 2022 inclus.

Lieux : La zone prospectée se situe dans un polygone délimité par les points dont les coordonnées (WGS84 dmd) sont :

- A : 47°42.881'N - 003° 21.921'W ;
- B : 47°42.939'N - 003°21. 974'W ;
- C : 47°42.929'N - 003°22. 099'W ;
- D : 47°42.879'N - 003°22.040'W.

Ces opérations appellent de ma part les observations suivantes :

Dans le but d'éviter toute interférence avec d'autres activités, le responsable d'opération devra :

- prendre contact avec le sémaphore le plus proche, ainsi qu'avec la capitainerie du port de Lorient (VHF canal 12) chaque jour au début et à la fin des travaux ;
- être en veille permanente VHF 16 durant les opérations.

Les navires support de plongée et annexes devront arborer les marques de navigation adéquates afin de se signaler aux autres usagers du plan d'eau (signallement de protection avec pavillon *alpha* notamment).

Tout changement de programme devra être signalé rapidement par mail aux adresses suivantes :

- jean.opem@intradef.gouv.fr ;
- ceclant-ops-tn-infonaut.operateur.fct@intradef.gouv.fr ;
- combrest@premar-atlantique.gouv.fr.

La zone de recherche ne doit pas empiéter sur les chenaux d'accès portuaires et les embarcations ne doivent pas gêner la manœuvre d'un navire de commerce dans le chenal.

Au cours du mois de septembre, plusieurs manifestations nautiques sont prévues dont « L'Atlantique Le Télégramme » du 16 au 18 septembre 2022.

Sous réserve du strict respect des prescriptions ci-dessus et des règles de sécurité, j'émet un avis favorable à cette demande.

Pour le préfet Maritime de l'Atlantique et par délégation,
l'administrateur général de 2^e classe des affaires maritimes
Jean-Michel Chevalier
adjoint au préfet Maritime chargé de l'action de l'État en mer,
Original signé

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRE :

- DRASSM

COPIES :

- DDTM 56/DML/Service activités maritimes
- PREMAR ATLANT/AEM (RFO)

CTRA Ouest

Poste : 02 99 84 59 00

Réf : SRA / CTRA

COMMISSION TERRITORIALE
DE LA RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE
OUEST

Session des 15-16-17 mars 2022
à Rennes

Procès-verbal approuvé

Rennes, le 20 avril 2022

Pour le Préfet, et par délégation la Directrice
régionale des affaires culturelles Pour la Directrice
régionale



Yves MENEZ
Conservateur régional de l'archéologie

Région	Bretagne	Type et durée de l'opération	PT
Département	Morbihan		

Commune	Lorient	Rapporteur(s)	INFO DRASSM
Libellé de l'opération	recherche des épaves de La Valeur et du Duc de Béthune, navires de la seconde Cie des Indes de Lorient (1751 et 1758)	Expert extérieur /	
		Chronologie	Ép. moderne
		Programme(s)	Axe 14
Responsable scientifique	Philippe Bodénés BÉN		

Le projet concerne une prospection avec matériel (non tracté) au large de l'île Saint- Michel en rade de Lorient (Morbihan).

Lors de recherches en archives Philippe Bodénés découvre une carte ancienne datant de 1758 conservée au SHD à Vincennes et qui figure l'entrée de la rade de Lorient et sur laquelle est indiqué l'emplacement du naufrage de la frégate *La Valeur* (« débris de *La Valeur* ») positionné à l'extrémité des roches Lanenos (dénommées l'Anéno actuellement) à l'ouest de l'île Saint-Michel et au sud du banc du Turc.

La frégate de 480 tonneaux, armée de 20 canons appartenant à la Compagnie des Indes de Lorient a naufragé au retour d'un voyage au commerce le long des côtes africaines (Sénégal) près du Port-Louis le 18 octobre 1751. Hommes et marchandises furent sauvés.

Les circonstances du naufrage sont connues par trois courriers. L'un adressé depuis Lorient, le 20 octobre 1751 par M. Étienne de Silhouette, commissaire du roi, aux instances dirigeantes à Paris. Cette lettre indique que « *Le navire lavaleur qui revenoit du Sénégal avec environ cent tonneaux de gommes, valant près de 80 000 " a péri avant-hier a la vue du port louis, sur la petite Isle de St Michel. Le pilote de l'isle de Groa a fait mouiller le navire trop tard. Il a chassé sur ses ancres, et il n'y a point eu de la faute du Cap". L'équipage est entiereme' sauvé. On a eu le temps de tirer du navire un baril d'or et les livres de la comp^e. La vente se continue avec succès⁴».*

Jusqu'à présent, seul un navire de la compagnie française des Indes Orientales a été retrouvé et fouillé en Bretagne, il s'agit du *Prince de Conti* qui sombra corps et biens de retour de Chine, près de Locmaria, à Belle-île-en-Mer le 3 décembre 1746. La découverte de nouveaux témoignages matériels et des vestiges de charpente navale présenterait un intérêt scientifique certain afin d'enrichir nos connaissances sur la vie à bord des navires de la Compagnie.

Bien que la carte retrouvée figure l'emplacement des vestiges de la *Valeur*, aucun témoignage matériel n'a jusqu'à présent été retrouvé. Au regard du matériel qui a été récupéré à l'époque du naufrage, mentionné au sein des archives, il pourrait rester sur la zone, outre les fonds de carène, des pièces d'artillerie (6, non sauvées), possiblement 3 ancres, du mobilier du bord...

L'équipe conduite par Philippe Bodénés a réalisé une première opération de prospection en 2021 entre le 20 juillet et le 31 août. Déployant un sonar à balayage latéral sur la zone pressentie comme celle du naufrage de la frégate, l'équipe a mis en évidence une série de 10 plongées de vérification des anomalies détectées qui se sont révélées de natures très variées.

Seules quelques plongées ont été entreprises. En raison de l'anthropisation de ces parages mais aussi des pollutions maritimes contemporaines, la zone n'est pas évidente à prospecter. L'équipe qui parallèlement aux opérations de terrain en a profité pour étoffer son dossier d'archives, a mis en évidence d'autres naufrages dans cette même zone. Deux sites « anciens et deux à trois épaves contemporaines (datées de la Seconde Guerre mondiale probablement) ».

En 2022, les vérifications en plongées se poursuivront à l'aide d'un détecteur de métal afin de mieux

caractériser les découvertes. La recherche des vestiges de *La Borée*, vaisseau royal de 64 canons, français, coulé en 1746 figurant sur la même carte que *La Valeur* seront également recherchés. De même, un nouveau document d'archive, permettra de mener une prospection sur la zone de Kernevel où il est fait mention du naufrage du *Duc de Béthune*, autre navire de la Compagnie des Indes échoué en 1758.

Le navire *Le Duc de Béthune* fut construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Il était destiné à la Compagnie des Indes. Il faisait 600 tonneaux et était armé de 20 canons. Ce fut au retour de sa quatrième campagne que le *Duc de Béthune* fit naufrage à Lorient au Kernével. Quelques jours avant, le samedi 4 février 1758, il combattit contre un corsaire anglais et subit les endommagements qui fragilisèrent la coque qui, malmenée par la tempête, entraîna la perte du navire, malgré la présence d'un pilote et la proximité des côtes. Les causes exactes du naufrage ne figurent cependant pas dans les archives. Une partie de la cargaison fut sauvée.

Information du DRASSM

Discussion scientifique