

Plongée sur l'épave du Dellec



Dans l'anse tranquille du Dellec, bordée de beaux rivages rocheux, et seulement à un jet de pierre du port de Brest, repose les restes d'un bateau non identifié de la 2^{ème} guerre mondiale. L'épave en question est celle d'un long chaland de 22 mètres, armé et placé là par l'armée allemande d'occupation comme élément de défense de Brest contre les assauts soutenus du coté maritime par les Alliés. Les nombreuses plongées sur le site ont confortées l'idée du pourquoi du choix de l'emplacement du bateau dans l'anse du Dellec, et même la façon dont elle a fini. Cependant l'identité exacte de cette barge demeure une énigme.

L'épave repose entre 8 et 11 mètres de profondeur, suivant l'heure de la marée. En grande partie intacte, elle est posée verticalement sur un fond sableux, avec de petits débris dispersés de tous côtés. Les fragments environnants appartiennent à plusieurs pièces intéressantes du bateau, à moitié enfouies dans le sable. Au dessus de la coque, le pont en bois a disparu, le bois s'étant largement décomposé pendant les cinquante ans d'immersion, exposant les traverses métalliques comme un squelette surplombant l'intérieur de l'épave, Et effectivement, sur le fond repose de grandes pièces de bois ancien, à moitié enfouies dans le sable, et venant vraisemblablement du pont détruit. Des éléments de chaînes d'ancres peuvent être vus à la proue et à la poupe. Ils ont probablement servis à tenir le chaland en position comme batterie flottante. À bord, à la poupe, se trouvent également d'impressionnants rouleaux de chaîne, alors qu'à la proue on en trouve seulement des morceaux.

Aux deux extrémités de la coque se trouvent les postes de commande de la tourelle d'arme. Une couronne dentelée - l'endroit le plus spectaculaire de ce site de plongée - repose sur une base pivotante immense presque au milieu de la coque du navire. Quatre énormes et imposants tubes lance-torpilles G7a de 533.4 mm (21 pouces), sur leur support maintenant figé, pointent, menaçant, vers les eaux de l'étroit canal d'entrée de Brest (Le Goulet). La désignation G7a est décomposée ainsi : "G" représente le diamètre normal de torpille de

533mm (21 pouces), "7" signifie que les tubes étaient long de sept mètres, et "a" indique que c'était la première variante de l'arme créée dans cette classe. Un des tubes est cassé en deux, et l'extrémité détachée repose sur le sable juste en dessous. Sur la culasse du tube bâbord se trouve une petite plaque de laiton, portant l'inscription "808".

L'accès à l'intérieur est aisée entre les barreaux du pont, et du côté de l'entrée la plus facile se trouve une échelle de descente d'équipage. A l'intérieur, parmi beaucoup de débris épars, se trouve des planches de décomposition (du pont ?), de gros rouleaux de câbles, des tuyaux, et tous les déchets relatifs à un engin de guerre détruit. Sous le "poste de commande" de poupe repose un gros compresseur Junkers qui aurait fourni l'air comprimé pour le lancement des torpilles, et aussi des câbles de communication lovés en grandes boucles, et divers panneaux de commande. A bâbord de la poupe se trouvent les restes de la salle de bain de l'équipage, des lavabos en pierre intacts et des cruches en émail.

On peut voir aussi ce qui semble être les restes de l'arbre d'hélice, ce qui laisse supposer que l'hélice elle-même pourrait être ensablée. La sortie est plus facile du côté de la poupe du navire, à travers le pont près d'une autre échelle. Toute l'épave s'est transformée en un asile de vie. Crabes, langoustes, congres et autres poissons ont colonisé le récif artificiel, lui-même recouvert de faune marine qui ondule au gré des courants de marée.

Que savons-nous de ce bateau ? A aujourd'hui, nous avons peu de certitudes. Il est allemand. Ou, en fait, plus probablement de construction Française et réquisitionné par la Kriegsmarine à Brest pour le service armé. Il est très peu probable que les autorités navales aient considéré comme intéressant de faire venir un simple chaland d'Allemagne, ou de n'importe quelle autre zone occupée, quand il y en avait en abondance dans la région Brestoise ou un peu plus au Sud. Au niveau de l'armement, le type de tubes de torpille, installés sur le pont, et le compresseur Junkers en-dessous, apparaissent fortement comme d'origine allemande. L'étude des armements défensifs français pour le port de Brest, et en procédant par élimination, aide à cette conclusion. On trouve dans l'excellente bibliothèque navale de Brest les catalogues complets des installations françaises et des armes navales utilisées avant l'occupation allemande en juin 1940. Les forts voisins du Dellec et du Portzic ont été équipés d'armes de calibre divers, mais il n'y avait aucun équipement lance-torpilles posté à Brest autre que ceux à bord des sous-marins et des destroyers. D'autre part les autorités allemandes ont construit au moins une soute à torpilles sur les rivages du Goulet, en face de l'anse du Dellec pendant les années d'occupation.

Actuellement la théorie la plus plausible de la présence de la barge est la suivante : Tous les hangars pour U-boat allemands construits en France occupée - à Brest, Lorient, Saint Nazaire, La Pallice et Bordeaux - ont été fortement protégés contre les attaques aériennes et étaient pratiquement indestructibles. Une unité rattachée à chacune de ces bases de sous-marins et appelée Marine-Nebel-Abteilung à été créée en soutien sur terre et en mer en cas d'attaque. Cependant, le raid réussi d'un commando Britannique contre les grands docks de Saint-Nazaire pendant la nuit du 28 mars 1942 a montré la possibilité d'autres incursions de commando-marines contre les bases submersibles importantes.

A cause de cette opération britannique courageuse, les avant-postes vulnérables d'autres ports le long de la côte atlantique française ont été renforcés par des Marinegruppenkommando. De solides blockhaus ont été édifiés le long des rivages méridionaux du Goulet de Brest. À l'intérieur de ces abris imprenables se trouvaient des tubes lance-torpilles servis par des artilleurs de la Kriegsmarine, prêts à repousser n'importe quel type d'attaque venue de la mer. En face, au Nord, les rives ne bénéficiaient pas d'emplacements propices à la construction en bord de mer. Pour palier ce problème, des navires français ont été réquisitionnés, armés de puissants tubes lance-torpilles, et

regroupés pour former la dernière ligne de défense avant la base sous-marine. Cet ensemble plutôt hétéroclite de petits bateaux et de chalands français, manœuvrés par des hommes de la Kriegsmarine, a été positionné dans les anses du côté nord du Goulet de Brest. L'anse du Dellec, un peu à l'Ouest des filets anti-torpilles protégeant Brest, proche des batteries anti-aériennes de la Luftwaffe du Portzic et à deux pas des U-boat, en est une. Les données sur la défense de Brest ont été malheureusement détruites la veille de la reddition allemande, aussi est-il très difficile trouver des informations avérées.

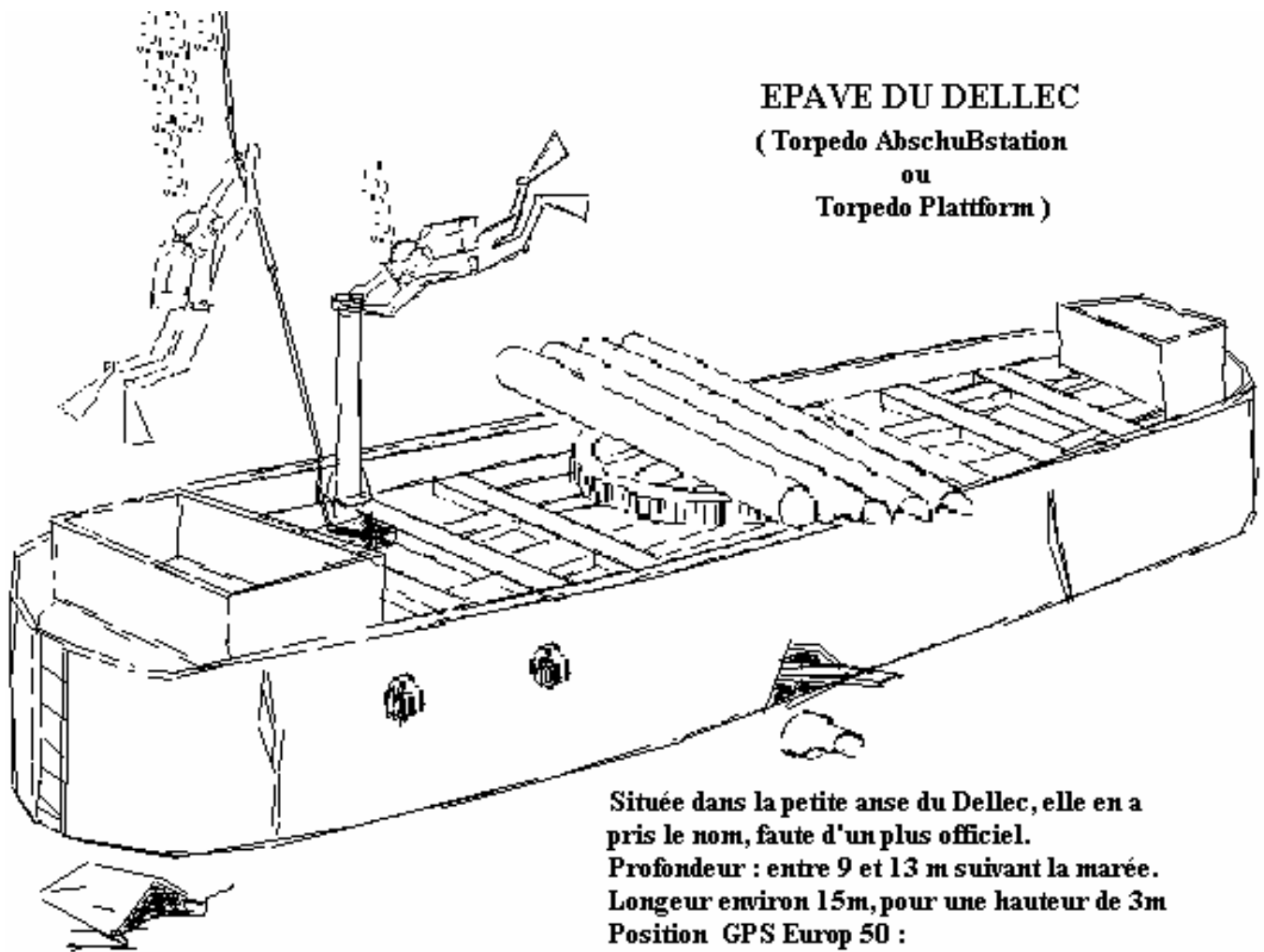
Cela explique-t-il peut-être la présence de la barge armée en première ligne, mais comment a-elle coulé ? Il y a plusieurs possibilités. Les navires, dans ce secteur, ont été des cibles faciles pour l'aviation alliée à la fin de la guerre, et il est possible que ce chaland ait été victime d'une telle attaque. De même lors du siège de Brest en septembre par l'infanterie Américaine, l'anse du Dellec, les installations environnantes et les bateaux Allemands étaient les cibles des tirs d'artillerie américains de Plougastel, situé sur la hauteur de la péninsule. Il est possible qu'elle ait été touchée et coulée. Cependant, autre scénario plausible, théorie personnelle de l'auteur, est qu'elle ait été coulée précipitamment pour en empêcher la prise – ce qui expliquerait le manque de dommages apparents au-dessus de la ligne de flottaison et sa position à plat sur le fond.

Au cours de la plongée sur l'épave on note un visible manque de détérioration au niveau de la ligne de flottaison. La structure est en majeure partie intacte et il n'y a aucun dommage évident du à un souffle d'explosion. Cependant, intérieurement, le fond de l'épave est recouvert d'une couche épaisse de sable qui masque toute trace du plancher. Si on pouvait l'enlever il est possible que des dommages en fond de coque apparaissent, ou même que des panneaux de coque ouverts, figés en place par la rouille, prouveraient que la barge a été délibérément coulée.

Le mystère de la vie et de la mort de ce petit chaland restent entier. Petit à petit son histoire prend forme, la difficulté principale pour les historiens étant de faire les faits rejoindre une théorie assise sur des évidences. En attendant une identification sans équivoque, elle reste appelée l'Epave du Dellec par les membres du BMRS qui essaient d'établir fermement qui elle est vraiment, et, dans l'anse calme, elle est un rappel que les naufrages ne doivent pas prendre de dimensions épiques entretenant des histoires fascinantes autour de squelettes d'acier silencieux.



EPAVE DU DELLEC
(Torpedo AbschuBstation
ou
Torpedo Plattform)



Située dans la petite anse du Dellec, elle en a pris le nom, faute d'un plus officiel.
Profondeur : entre 9 et 13 m suivant la marée.
Longeur environ 15m, pour une hauteur de 3m
Position GPS Europ 50 :
W : 4° 33,779
N : 48° 21,372