

# OPERATION DE SONDAGE DU SAINT SIMON



## BILAN SCIENTIFIQUE

Franck PINERANDA

# Table des matières

1. Préambule

2. Historique

3. Bilan scientifique

    Problématique du sondage

    Les moyens matériels

    Les moyens humains

    Planning prévisionnel et organisation de la plongée.

    Plan général du site

    La cloche

    Le safran.

    Les éléments du mouillage.

    Les chaînes

    Le guindeau

    Le cabestan

    Les éléments du gréement.

    Les vestiges de la coque

4. Conclusion

5. Remerciements particuliers

6. Annexe

## Préambule

### Le contexte de la découverte

C'est lors du relevage de leur filet, au large de Quiberville, que trois plongeurs de Dieppe remontèrent trois fragments de bois dont l'un était traversé par un clou de bronze et l'autre par une broche.

Intrigués, ils firent alors part de leur découverte à René Tamarelle, membre du Grieme, plongeur explorant régulièrement les épaves des environs de Dieppe.



Celui-ci sonda et explora en Novembre 2003 la zone où avait été découverts les fragments de bois.

Il effectua plusieurs plongées de reconnaissance et conclut rapidement à la présence d'un navire en bois muni de grandes ancres, de rangées de cap de moutons, et à l'absence d'une motorisation. C'est lors de l'une de ces plongées qu'il apercevra un fragment de la cloche dépassant du fond.

Dans le même temps, le Marité, dernier terre nevas témoin de la grande pêche, faisait escale dans le port de Rouen et sa présence suscita une grande émotion parmi les personnes venues l'admirer.



Les fragments découverts par les pêcheurs

Des recherches furent alors effectuées en archives, ces recherches mentionnèrent la perte d'un navire terre neuvas dans les parages de Dieppe en 1929: le Saint Simon.

Dès lors il devenait possible que ce navire et le Saint Simon ne soient qu'une seule et même épave.

Il fit alors part de sa découverte aux autres membres du Grieme , et lors de la déclaration aux affaires maritimes le 09 Juin 2004, ceux-ci sollicitèrent une opération de sondage auprès du Drassm, opération qui fut accordée le 02 Juillet 2004.

## Historique

La ville de Fécamp, dont le plus ancien nom connu est « fiscannum », est liée depuis toujours à la pêche au hareng et à la morue.

Le port est exploité par les moines de l'abbaye de Fécamp depuis le début du XI<sup>ème</sup> siècle.

La pêche aux harengs de « Fescan » est alors réputée dans tout le royaume et constitue la principale source d'activité de la ville.

La découverte, au tout début du XVI<sup>ème</sup> siècle, des bancs de terre neuves va modifier de façon durable le type de pêche pratiqué à Fécamp, qui deviendra pendant plus de quatre siècles un des ports français les plus actifs de la pêche à la morue. L'activité de la pêche au hareng, même si elle restera active, sera plus l'apanage du port de Dieppe.

Le début de cette pêche aura également un impact important sur la construction des navires, le voyage sur les bancs de terre neuve nécessitant des tonnages plus importants. Ce type de pêche restera néanmoins lié à l'approvisionnement en sel et sera fortement perturbé par les guerres maritimes.

Les campagnes sur les bancs se pratiquent à bord de sloop ou des lougres d'un tonnage généralement compris entre 60 et 80 tonneaux ainsi qu'à bord de navire tel que des pinasses, des flûtes ou des brigantins généralement dénommés sous le terme de nefs.

A partir du milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle le tonnage des navires augmente progressivement, il est alors compris entre 60 et 80 tonneaux ; au milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle le tonnage est compris entre 120 et 150 tonneaux.

La pêche se pratique alors par des lignes à la main à bord des navires, et les morues sont remontées une à une.

L'invention de la ligne de fond à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle va profondément bouleverser la technique de la pêche et propulser Fécamp dans une pêche de type industriel.

En 1834 apparaît le premier trois-mâts morutier dans le port de Fécamp, ce type de navire spécialement conçu pour ce type de pêche va bientôt se généraliser et faire de Fécamp à l'aube du XX<sup>ème</sup> siècle un des premiers ports morutier de France.

La première guerre mondiale sonnera le glas de ce type de navire ; près des deux tiers des navires armés par le port de Fécamp disparaîtront, victimes entre autres des torpillages.



Une vue du bassin Berigny en 1870



Vue générale du bassin Berigny en 1906

## Le Saint Simon

Le Saint Simon est un trois-mâts goélette construit en 1899 aux chantiers Tranchemer à la Richardais sur Rance près de Saint Malo. C'est un navire de 396 tonneaux de jauge brut et 322 tonneaux de jauge net. Il est à pont unique et il est construit en chêne et en orme. Ses dimensions sont 42,33 m x 9,16 m x 4,39 m de creux pour un tirant d'eau de 4,37m.



Le Saint Simon au départ de terre neuve.

Il est destiné à la pêche à la morue mais il accomplira également du commerce international lorsqu'il ne sera plus jugé rentable.

Son port d'attache est Fécamp, et durant sa carrière il connaîtra trois armateurs.

Tout d'abord Simon Duhamel de 1899 à 1917, puis De Léché de 1918 à 1919 et enfin Charles Prentout de 1920 jusqu'à sa perte en 1926.

Il est francisé le 08 janvier 1900 et il entre dans la flotte des 59 navires inscrits au port de Fécamp pour la pêche sur les bancs.

Il effectue toutes les campagnes de terres neuves jusqu' à la déclaration de la première guerre mondiale en 1914.

La mobilisation des marins ainsi que le système du tiercement qui n'autorise les armateurs qu'à armer un tiers de leur navire pour les campagnes de pêche fait que le Saint Simon restera désarmé jusqu'à la fin de la guerre.



Le Saint Simon au fond de l'arrière port.

En 1917, il est vendu aux armements de Léché pour le compte desquels il sera armé au cabotage international jusqu'à sa revente aux armements Prentout le 30 janvier 1920. Il effectue les campagnes successives jusqu'en 1925.

Cela sera sa dernière campagne : il n'est plus jugé rentable par son armateur qui le destine maintenant au commerce international.

#### La perte du Saint Simon.

Affecté au commerce international, le Saint Simon quitte le port dans les tous premiers jours d'avril 1926.

Il emporte avec lui une cargaison de silex et doit se rendre aux salines de San Adréa au Portugal afin de charger pour le voyage de retour une importante cargaison de sel.

Dès son départ, il essuie une très importante tempête. Le navire souffre beaucoup et doit alors se réfugier dans le port de Cherbourg pour y effectuer de très importantes réparations.



Le Saint Simon en route vers la haute mer

Alors qu'il est toujours en réparation, il est abordé à la suite d'une fausse manœuvre par le steamer anglais le Earl de Glasgow.

Le choc est très violent ; le tableau arrière du Saint Simon est enfoncé et devra rester de nouveau immobilisé dans le port de Cherbourg.

Puis il effectue la traversée jusqu'à Séville où il peut livrer sa cargaison de silex. Il se rend ensuite aux salines de San Lucar où il arrive le 26 août en vue d'effectuer le chargement de 520 tonnes de sel.

Le chargement terminé, il appareille à destination de Fécamp à l'aube du 06 septembre ; il parvient à l'entrée de la Manche où il essuie une forte brise de NE qui le contraint à mouiller et à faire usage de ses pompes car le navire fait eau.

Il se présente finalement devant l'entrée du port de Fécamp le 09 octobre à 10h 30 ; le navire continue de faire eau, ce qui le rend difficilement manoeuvrable. En l'absence d'un pilote et face à un grand frais de OSO, le capitaine donne l'ordre de faire cap au large afin de mettre en œuvre les pompes et se présenter au mieux devant l'entrée des jetées.

Cependant, le vent se renforçant, le capitaine doit renoncer et décide de faire relâche en rade de Dungerness en attendant l'accalmie.

Le 10 octobre, devant la relative accalmie, le capitaine reprend sa route en direction de Fécamp, mais le 11 octobre au matin le vent forcit de nouveau en grand frais alors que le navire se trouve à 20 milles dans l'ENE de Fécamp.



La situation du navire devient préoccupante, on fait actionner la pompe de secours et décide de tenter de rallier le port de Dieppe

La situation ne fait alors qu'empirer vers 16h30 : les deux pompes sont noyées et plus de deux mètres d'eau sont maintenant dans les cales. Le commandant, en accord avec ses hommes, prend alors la décision d'abandonner le navire.

Les hommes prennent place à bord de la chaloupe et du doris puis le capitaine arrose de pétrole une partie du pont et met le feu au navire. A 17 h30, il quitte le navire et déborde rapidement, la mer étant trop formée. Il estime la position de son navire à ce moment à 10 milles dans le Nord de Saint Valéry en Caux.

Vers 18h00, ils aperçoivent un navire qui fait route dans leur direction, il s'agit du cordier Rocco du port de Dieppe qui, ayant aperçu les lueurs de l'incendie, s'est rendu sur place. Tout l'équipage est recueilli sain et sauf et peut regagner le port de Dieppe.

Le navire s'enfonce longuement par l'arrière et brûlera une partie de la nuit avant de disparaître définitivement.

## Bilan scientifique

### Problématique du sondage

Si l'objectif majeur du sondage était de positionner de façon précise le navire, d'en dresser une cartographie des éléments caractéristiques et d'affirmer ou d'infirmer la thèse du Saint Simon, la découverte de la cloche dès les premières plongées de repérage en Novembre 2003 a grandement facilité l'identification de ce navire.

Néanmoins la découverte de cette cloche fortement concrétionnée ne signifiait pas pour autant que le nom y figurerait.

Pour cette raison, il nous paru intéressant de faire abstraction de cette découverte pour l'identification de ce navire, en s'attachant aux éléments caractéristiques des navires de ce type à la période fin XIX ième et début XX ième siècle à partir des sources iconographiques existantes.

Seul le titulaire de l'autorisation de sondage possédait une expérience des chantiers archéologiques, les autres membres du Grieme ainsi que les personnes extérieures à cette association ne possédaient aucune expérience de ce type de relevés.

Il a donc fallu dans un temps relativement court former les membres du sondages aux techniques de relevés et de positionnement sous-marins.

De cette inexpérience ainsi que du manque d'encadrants, il a découlé que les objectifs initiaux, en particulier le relevé complet des éléments caractéristiques et surtout le relevé des structures du navire ayant survécu à l'incendie du navire n'ont pu être menés à bien dans leur totalité et avec toute la rigueur nécessaire.

## Les moyens humains

L'équipe permanente de fouille était constitué de :

Prisca Marester, Hélène Boyenval, René Tamarelle, Michel Torché, Dominique Mazier, François Mathieu, Yvon Chartier, Pascal Cannessant, Michel Huet, Gérard Bonin.

A cette équipe permanente sont venus s'adjoindre de manière ponctuelle :  
Hélène Valette, François Beaumont, Stéphane Novick.

Sous la collobaration scientifique de Franck Pineranda.

Que tous ces plongeurs et plongeurs reçoivent ici l'expression de notre gratitude.

## Les moyens matériels

Nous disposions pour la durée du sondage du navire de l'un des membres du Grieme, un Mery Fisher de 10 m propulsé par deux moteurs de 200 cv : le « Manatee ». Ponctuellement nous disposions du prêt d'un zodiac lorsque la capacité du « Manatee » était dépassée.

## Planning prévisionnel et organisation de la plongée.

L'opération de sondage attribuée début Juin 2004, c'est déroulée du Samedi 04 Septembre au Vendredi 10 Septembre.

Nous avons d'emblée écarté la possibilité de réaliser ce sondage pendant la période des mois de Juillet et Août devant la difficulté de réunir une équipe. Nous avons retenu le mois de Septembre car c'est une période de l'année où les eaux sont généralement les plus claires et le temps souvent clément. De plus pendant cette semaine les coefficients de morte eau pouvaient nous autoriser des plongées décalées par rapport aux heures d'étales ainsi que des immersions avec un faible courant.

Un BMS nous a cependant contraints d'annuler deux jours consécutifs de plongée.

C'est donc un total de 61 plongées qui ont effectuées pour une durée d'immersion totale de 2060 min.

Tous les jours, deux plongées étaient organisées, avec un intervalle de 4h entre la plongée du matin et de l'après-midi et un repos de 12h entre deux jours de plongée.

Pour ce sondage les tables de plongées MDT 92 étaient utilisés.

## Plan général du site

### Situation de l'épave

L'épave se trouve à 284 m dans le 153° de la position SHOM

Elle se trouve à la position GPS 49°55'809"N et 00°49'989"E système géodésique WGS 84.

L'épave repose sur un fonds de 19m au plus basse mer de morte eaux.

Le fond est constitué de cailloux grossiers et de sable formant un substrat dur.

L'axe de l'épave est orienté au 20/200.

Le site est très étendu : 49,00 m de l'extrémité haute du safran au double écubier et 19,50 m entre les caps de moutons correspondant au mat de misaine bâbord et tribord.

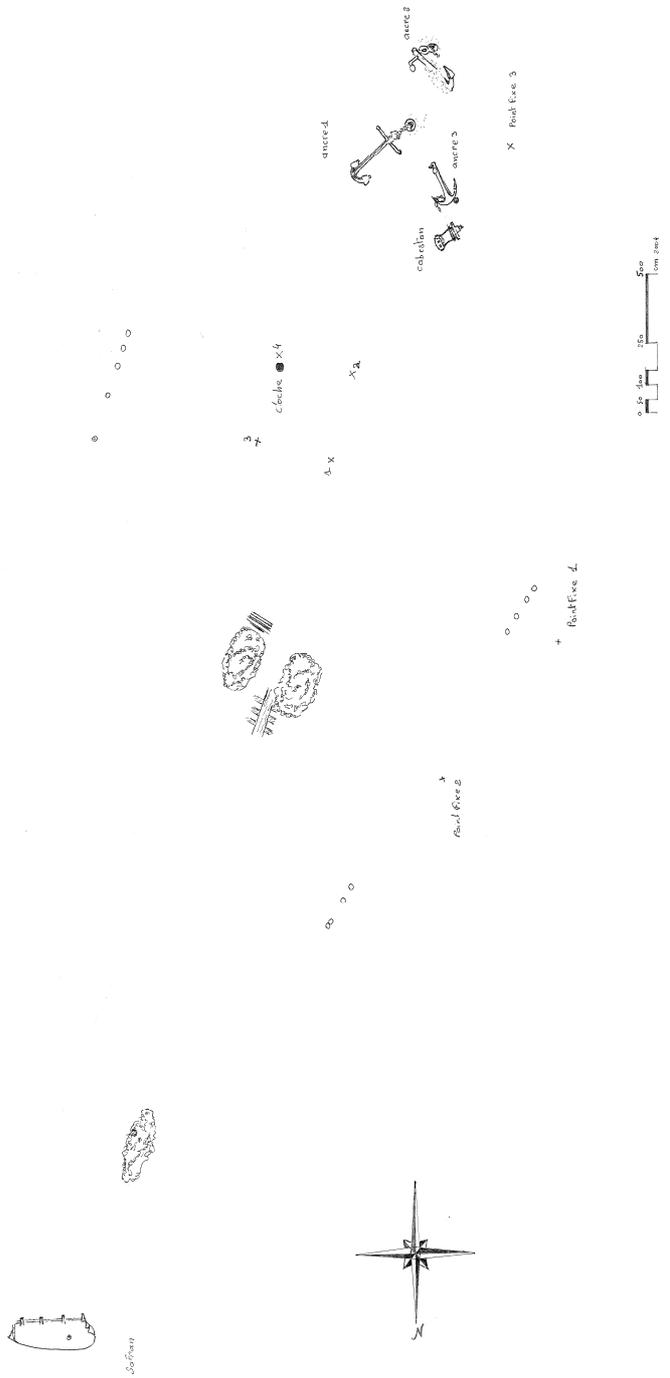
Cette distance entre cap de moutons bâbord et tribord semble à priori incohérente avec la largeur du navire et ne peut s'expliquer que par la chute à l'extérieur du navire des murailles du bordé.

De nombreux éléments caractéristiques d'un navire à voiles sont observables sur le site, essentiellement dans le premier tiers avant du navire.

De grandes zones sont, elles, totalement vierges de tout vestige, en particulier depuis l'endroit supposé du grand mat jusqu'au safran, cette zone étant essentiellement sableuse, il est certain qu'un désensablage mettrait à jour d'autres éléments.

Le jeu des marées et des tempêtes doit à notre avis modifier considérablement la structure du site, ce qui nous a permis d'observer le safran qui n'était pas visible lors des plongées de reconnaissances.

Il subsiste peu d'éléments composant le navire lui-même en dehors de la zone des chaînes proches du grand mat et de la zone de la cloche, ce qui s'explique facilement, le navire ayant brûlé pendant plusieurs heures avant de sombrer. De nombreuses traces de bois brûlé sont identifiables dans ces zones.



Plan de l'excavation de la chaire de la ville

M. Tardieu - Plan de l'excavation de la chaire de la ville

## La cloche

Découverte, dès les premières plongées de repérage, dans la zone de la cambuse, elle a bien sûr constitué un élément capital du sondage car elle identifiait de façon certaine ce navire comme étant le Saint Simon. Néanmoins ce n'est qu'au stade du nettoyage que nous avons pu lire le nom du navire.



La cloche lors de sa découverte

Cette cloche pèse 48 kg pour un diamètre à la base de 38 cm et 15,2 cm au sommet.

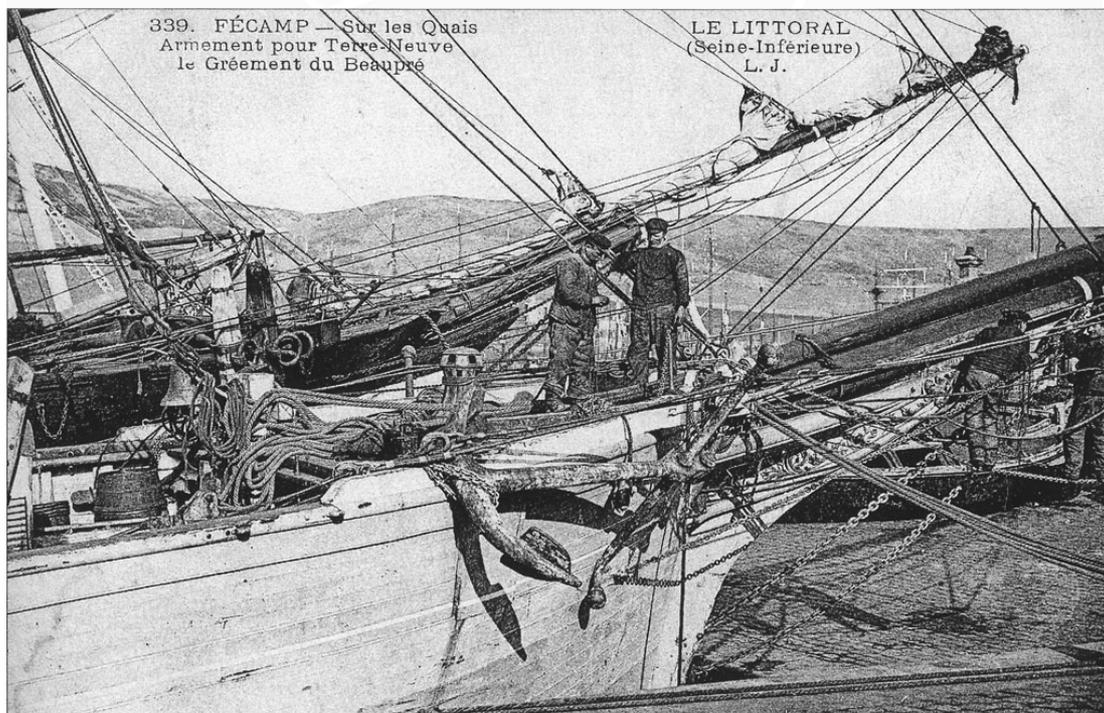
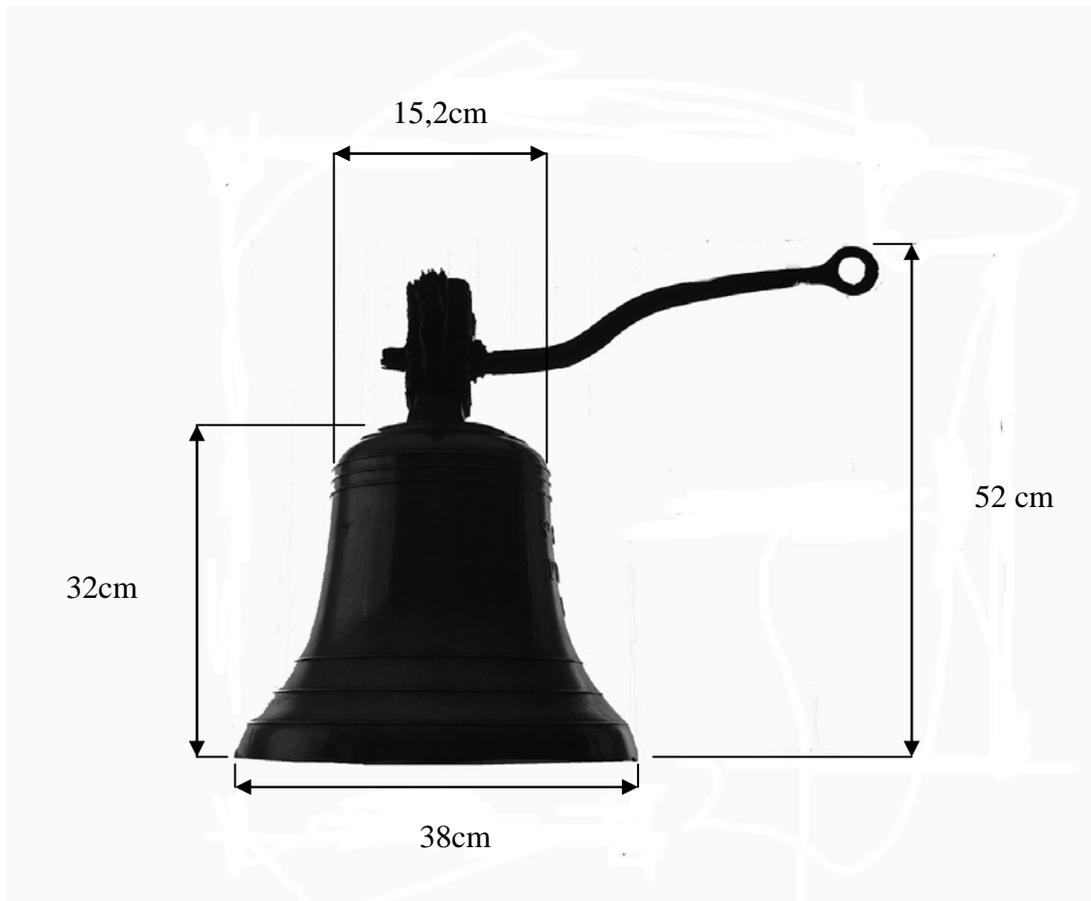
Sa longueur est de 32 cm hors dispositif de suspension ; en intégrant celui-ci la hauteur totale est de 52 cm.



La cloche lors de sa sortie de l'eau. forte-



Après un premier décapage l'identité du navire ne fait dès lors plus aucun doute.



Cette très intéressante carte postale positionne la cloche par rapport au cabestan et aux deux grandes ancres. Elle indique que la cloche a été découverte dans sa position d'origine.

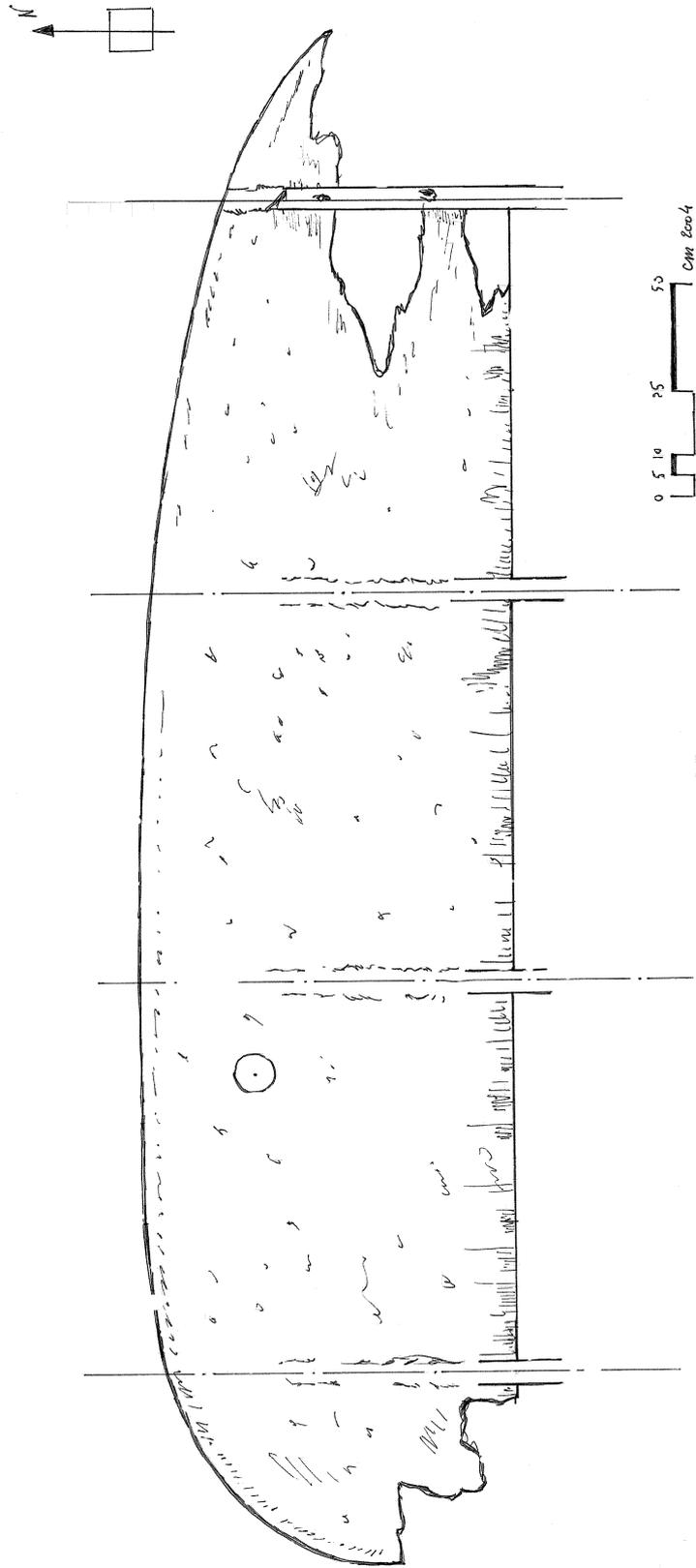
## Le Safran

Cette pièce du navire marquant une des extrémités du gisement n'avait pas été observée pendant les premières plongées de repérages. On peut penser que cette pièce a été désensablée comme c'est le cas pour de nombreuses épaves de cette région dont le profil change au gré des marées.

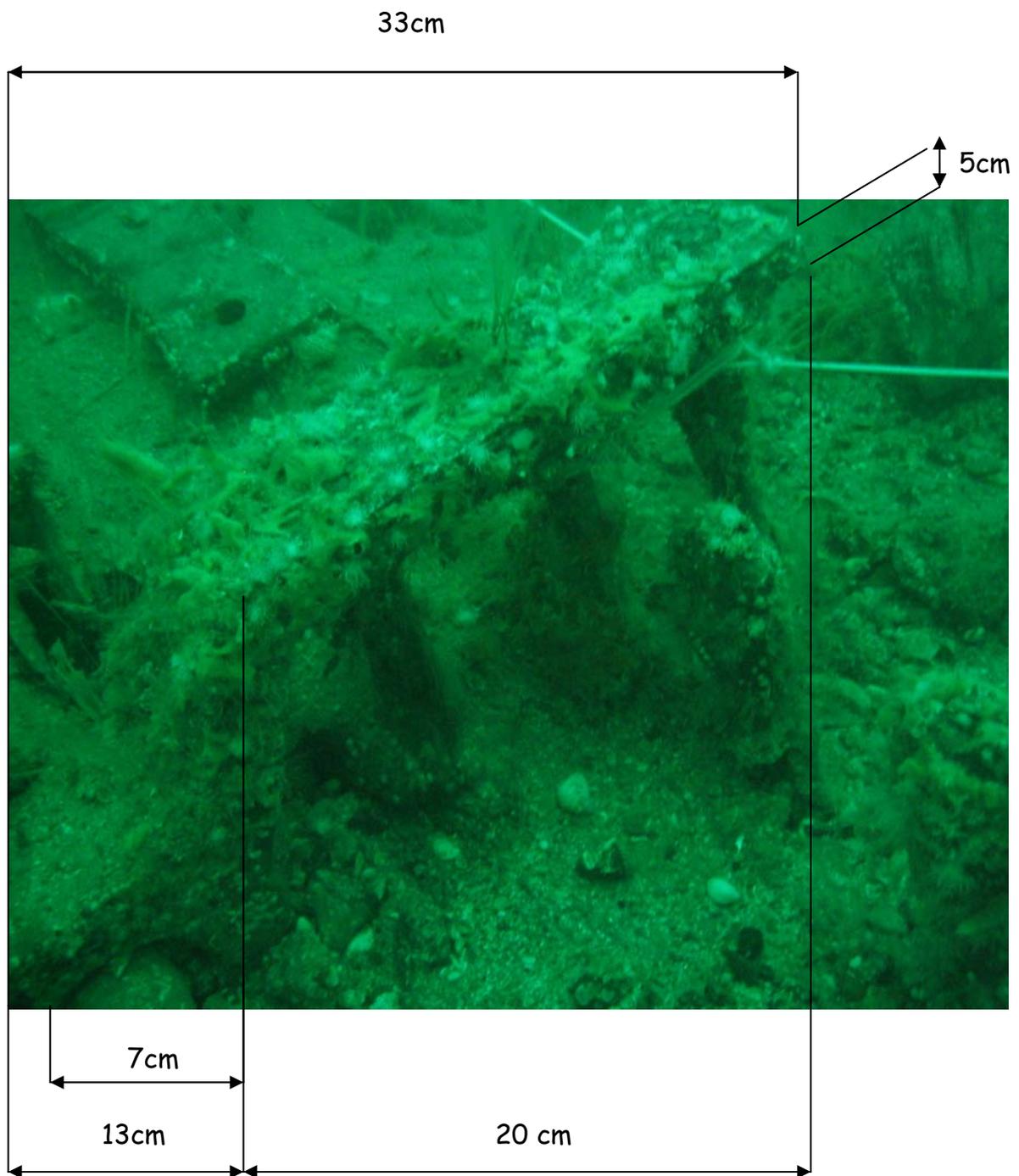


Le safran orienté au 90° vue de dessus avec un des quatre famelots espacé de 0,90 m en place au bout de l'axe.





Vue du safran sans les famelots.



Détail d'un des famelots



Vue complète du safran et des 4 famelots en place.

## Les éléments du mouillage

### Les ancrés

Sur le site, trois ancrés sont identifiables. Elles sont du même type. Il s'agit d'ancrés de modèle classique, dites parfois de « l'amirauté », à jas en métal, rabattable contre la verge, et dont l'organeau est une manille.

Ce type d'ancre apparut dans la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle pour un usage continu qui a pris fin à la veille de la seconde guerre mondiale.

Les trois ancrés sont de dimensions différentes et placées dans des situations nettement distinctes ce qui permet de les différencier aisément.

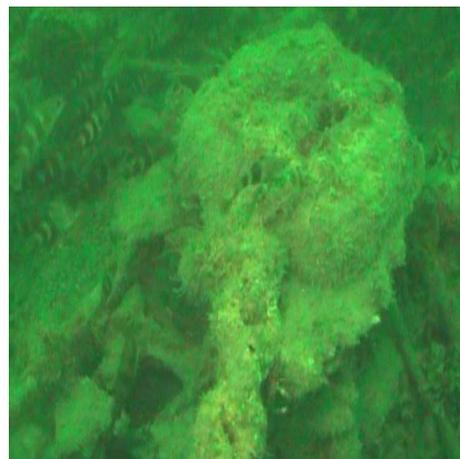
### L'ancre n°1

Cette ancre est la plus grande des ancrés du site. Elle est plantée dans le substrat par un des becs et par un amas de métal emprisonnant son jas, d'où il résulte que la verge est comme suspendue à 1.00m du fond et que l'autre bras pointe vers la surface à 1.40m de la surface.

Cette ancre présente une concrétion linéaire évoquant un petit chaînage autour du collet. Cette chaîne correspond au système de fixation des ancrés sur le pavois ainsi qu'il apparaît sur de nombreux documents iconographiques.



Ancre babord.



Écueur de l'ancre babord

La présence d'un écueur d'où sort une chaîne de mouillage se dirigeant vers la culasse de cette ancre, confirme qu'elle était en position sur le pavois du navire. Elle se situe sur la portion gauche du site. Sa culasse est orientée

Ces éléments indiquent qu'il s'agit de l'ancre babôrd et qu'elle était à poste.

## L'ancre n°2

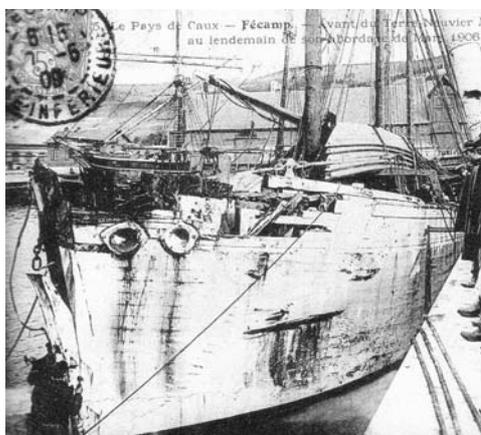
Cette ancre plus petite que l'ancre n°1, repose à plat sur le sable.



L'extrémité courbée du jas dépasse du sol de 0,90m.

Cette ancre est surmontée d'un écubier double typique auquel elle est reliée par une chaîne. Située dans la région droite du site, on peut donc en conclure qu'il s'agit de l'ancre tribord et qu'elle était à poste.

Une extrémité du jas imbriquée dans l'écubier double.



Ecubier double sur le terre neuvas Notre Dame de Lourdes.

Vue complète de l'ancre tribord et de l'écubier double. Notez l'extrémité de la patte dépassant du fond en bas à gauche.



Détail de l'écubier double.

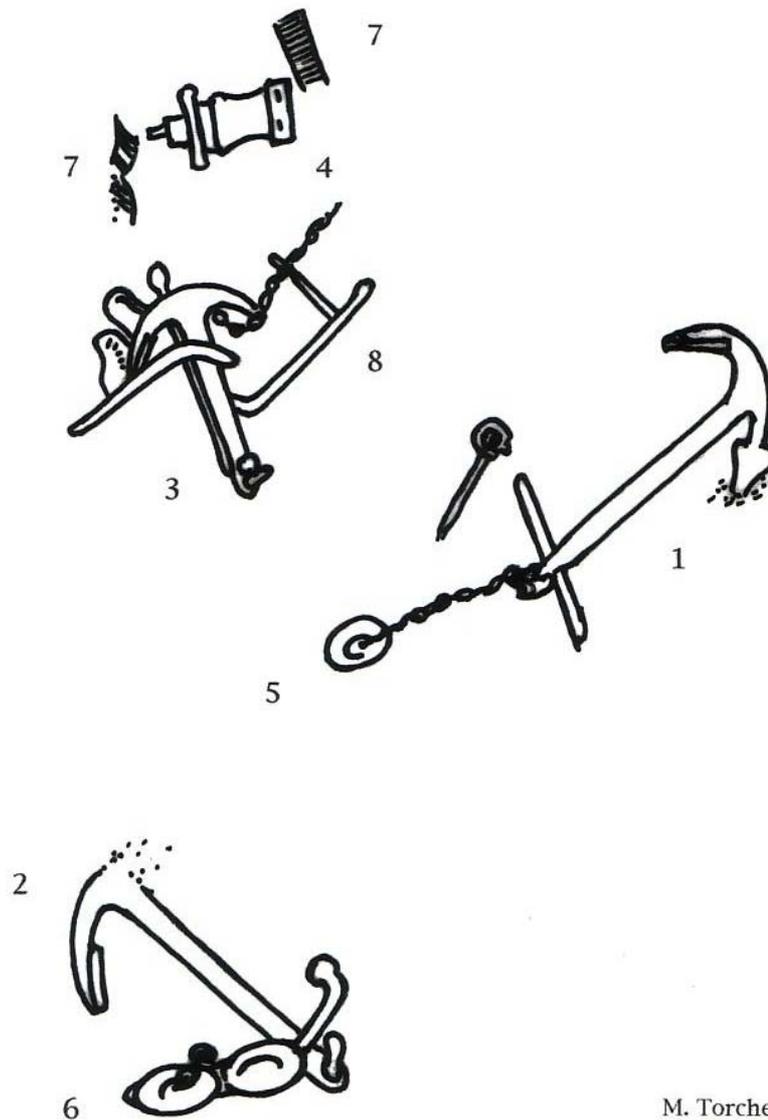


### L'ancre n°3

Cette ancre de petites dimensions est présente entre les deux premières, légèrement en arrière. Elle a la particularité d'avoir un jas replié sous et contre la verge et la manille libre.

Trois longues structures de section arrondie dont une extrémité est recourbée, évoquent une série de jas de rechange. Une étude plus détaillée permettrait de trancher, mais il semble cohérent qu'un navire ne devant compter que sur lui-même pendant de longs mois emporte des moyens permettant le remplacement d'éléments aussi vulnérables mais indispensables que les jas d'ancres.

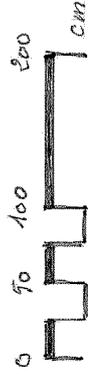
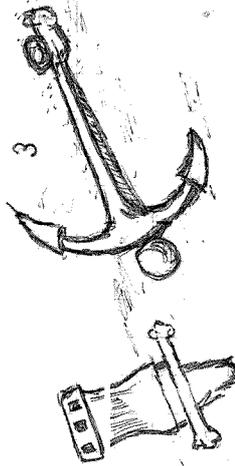
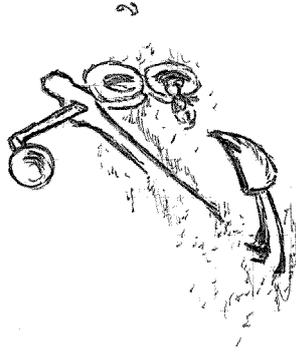
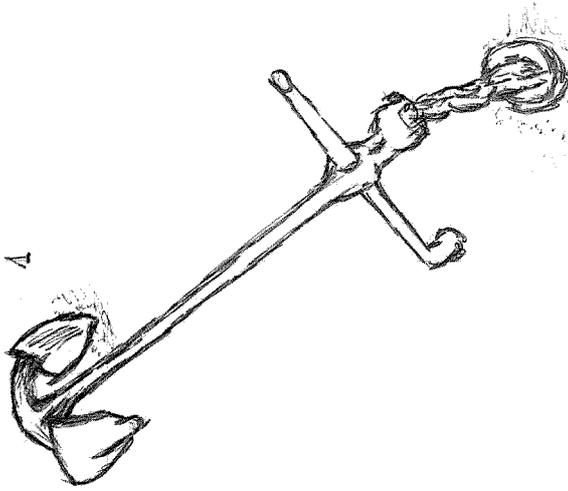
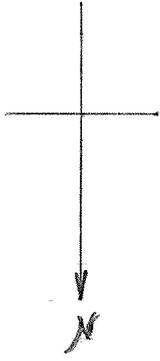




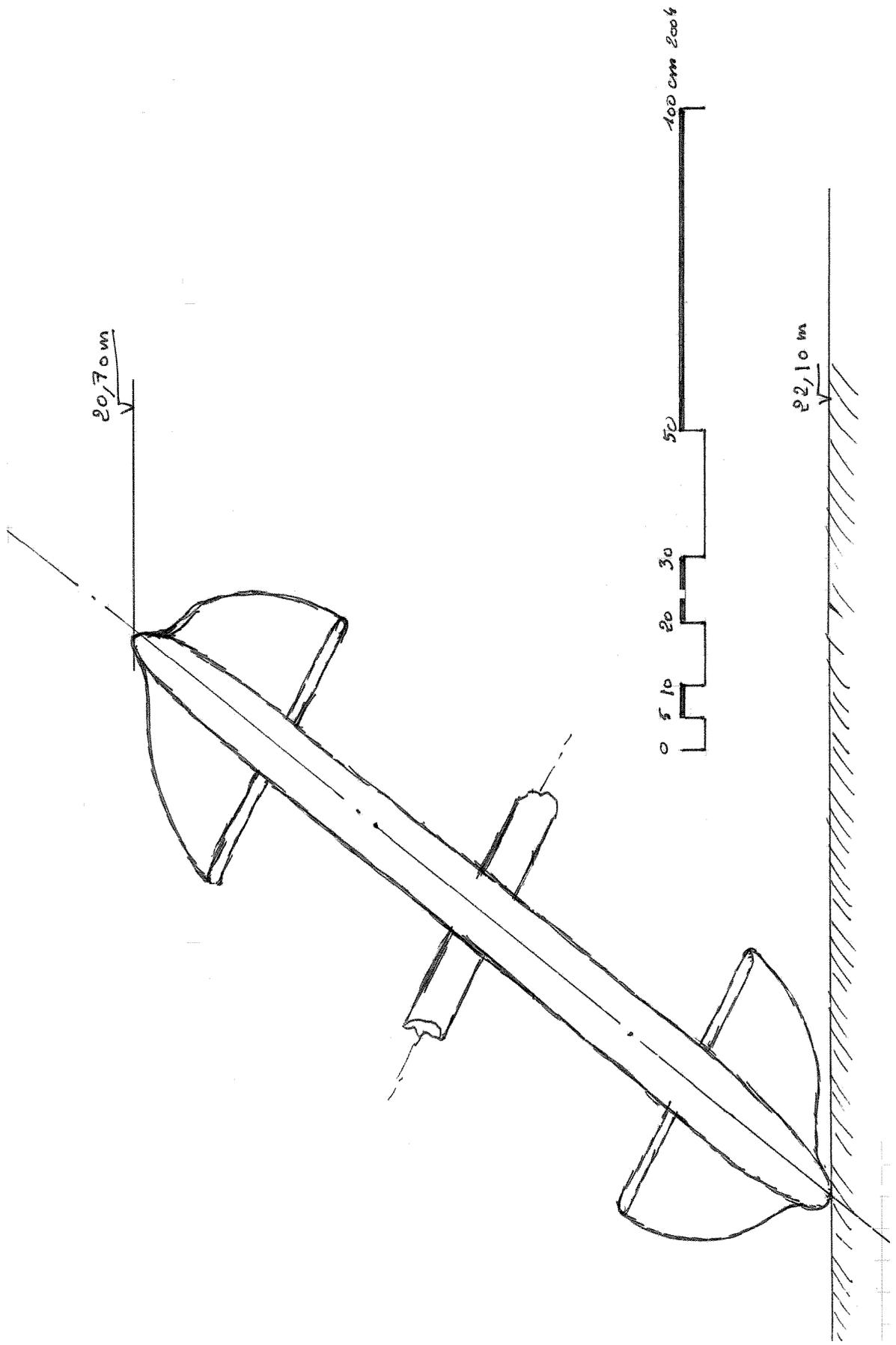
M. Torche  
M. Huet

### Plan de la zone des ancres

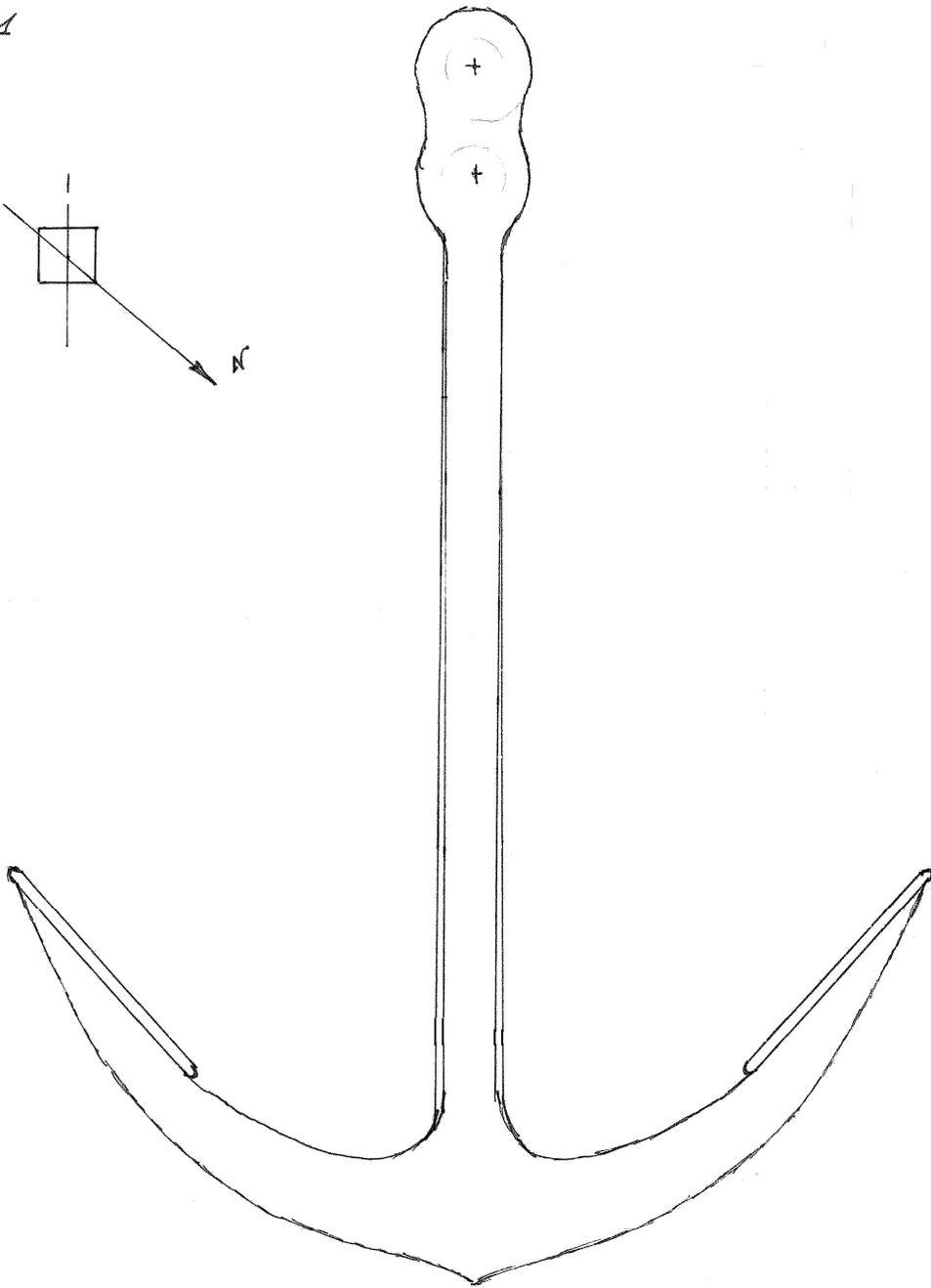
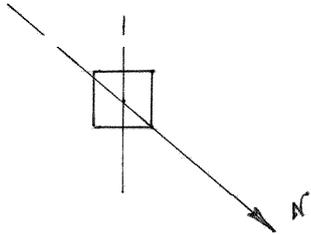
- 1- Ancre n°1 bâbord
- 2- Ancre n°2 tribord
- 3- Ancre n°3 de rechange
- 4- Guindeau
- 5- Ecubier simple
- 6- Ecubier double
- 7- Grille de clairevoie
- 8- Jas de rechange



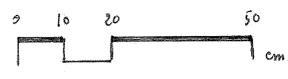
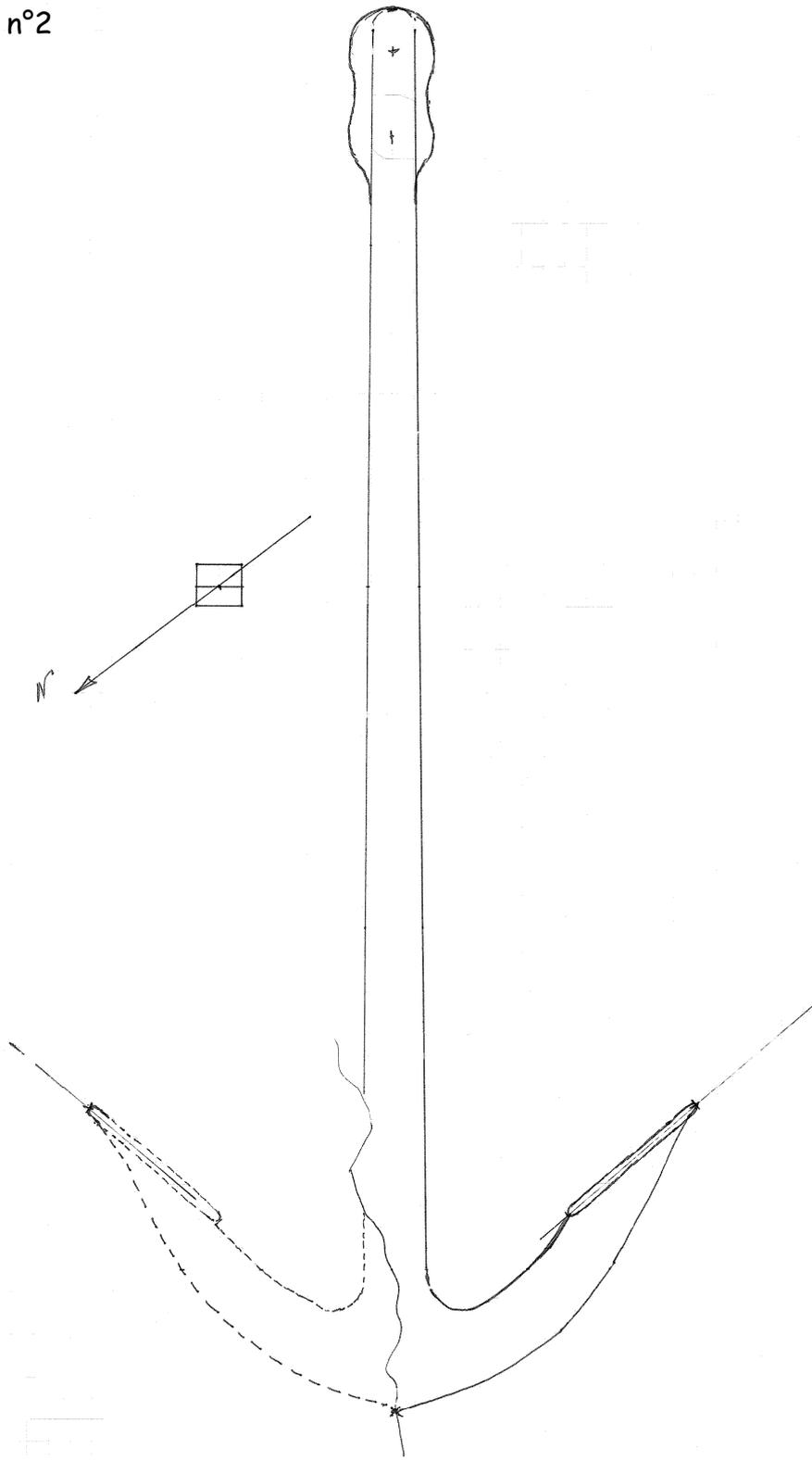
PF3 X



Anchor No 1



Ancre n°2



## Les chaînes

Sur le site trois tas de chaînes de dimensions importantes sont observables. Un premier tas de 2,70 m x 2,00 m x 0,90 m se situe à 5,30 m du safran et correspond à un mouillage arrière du navire.

Deux autres tas de chaînes de 3,20 m x 2,30 m x 0,90 m se trouvent situés respectivement à bâbord et à tribord de la zone en amont supposée du grand mât. Cette disposition inhabituelle est particulièrement intéressante car elle affirme la thèse d'un navire devant passer de longs mois au mouillage comme c' était le cas pour les terres neuvas, les pêches s'effectuant à partir des chaloupes, puis à partir de 1870 à partir des doris.

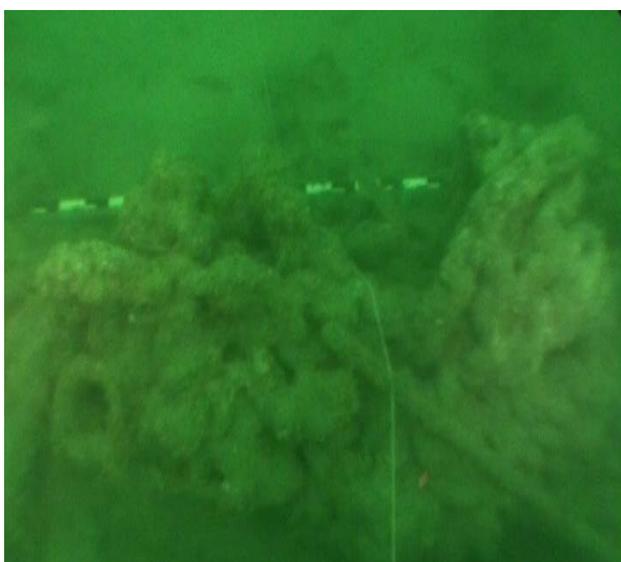
En effet, une disposition classique aurait eu pour effet de fragiliser la proue du navire. Cette disposition est commune sur les navires de ce type.



Tas de chaîne arrière et puits de mouillage



Tas de chaîne avant bâbord et puits de mouillage



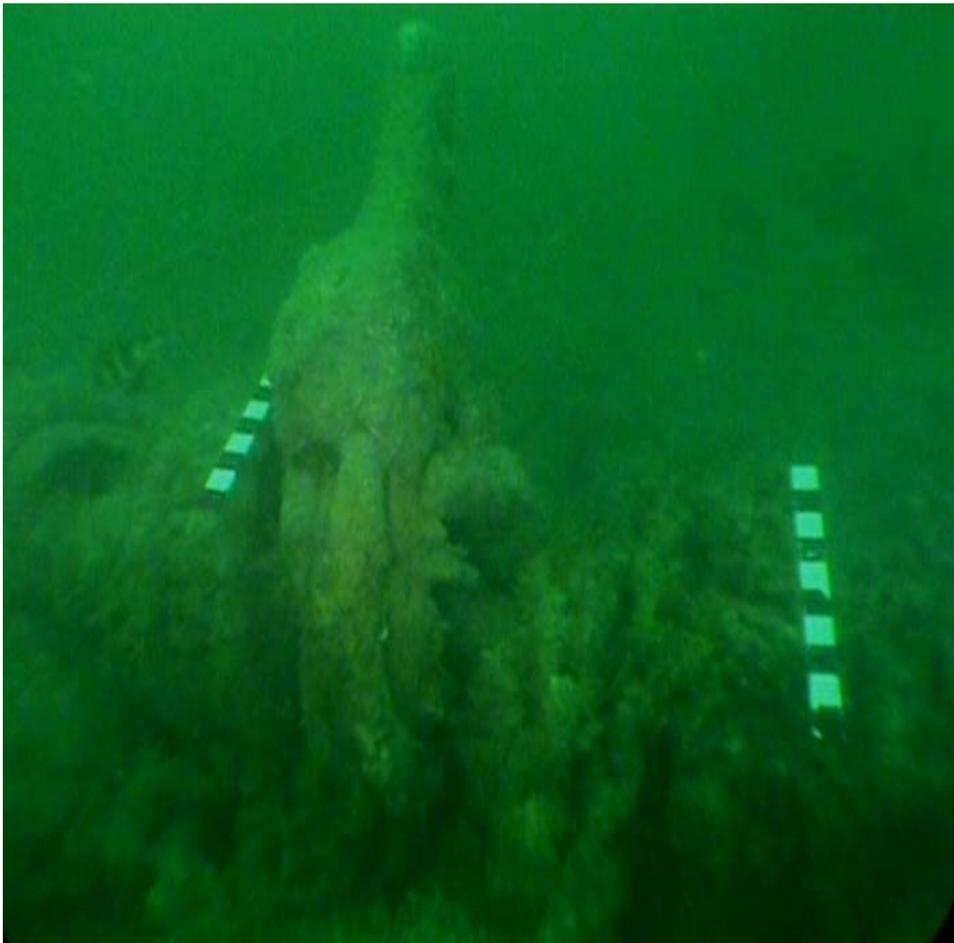
Tas de chaîne tribord et puits de mouillage

## Le guindeau

Il n'a pas été possible de faire des mesures précises du guindeau. Il s'agit d'une grande structure constituée de plusieurs portions cylindriques, désolidarisées entre elles mais disposées autour d'un axe métallique commun. On y retrouve des couronnes à empreintes où passent encore la chaîne de mouillage, des roues dentées d'entraînement, des éléments de fixation du guindeau sur le pont.

L'axe central mesure au minimum 3,00 m. L'aspect destructuré des différentes couronnes, inhabituel sur un guindeau, qui ne subit pas en général de déformation du fait de sa masse, semble indiquer que ces éléments étaient disposés sur un axe en bois aujourd'hui disparu, lui-même bâti autour d'une âme métallique visible actuellement.

Nous n'avons pas mis en évidence de système de branle du guindeau : pas de piston, pas de système de brinqueballe. Les dimensions de cet objet rendent cependant nécessaire l'usage de force motrice complémentaire de la seule force humaine.



Vue générale du guindeau.



Différentes vues du guindeau.



### Le cabestan.

Un petit cabestan est situé en arrière de l'ancre 3.

De très petites dimensions, il est insuffisant pour la manœuvre de des chaînes d'ancres. Son axe est libre. Il n'est pas possible de savoir s'il était indépendant ou solidaire par son axe au guindeau.

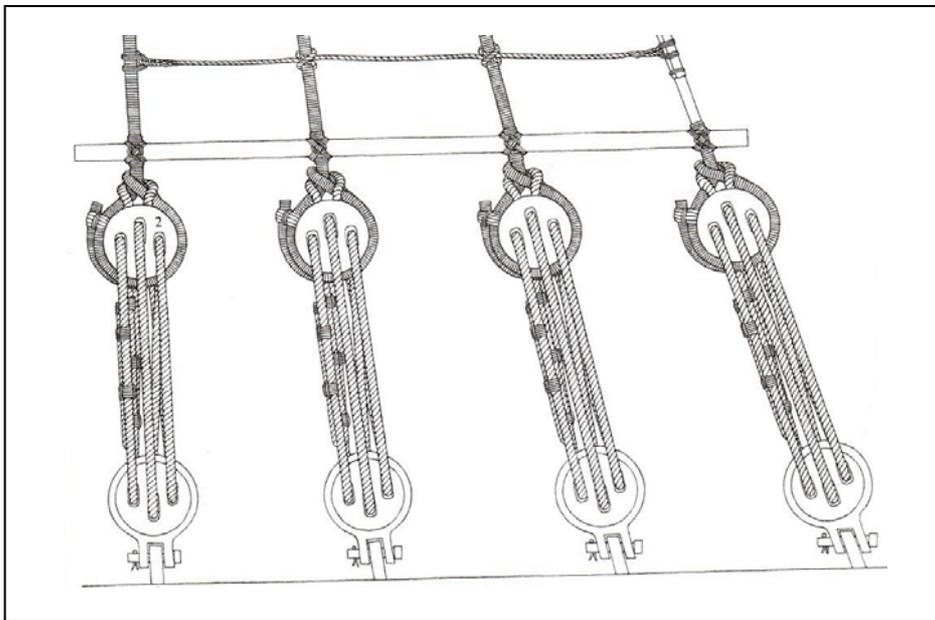
Il est très bien conservé.



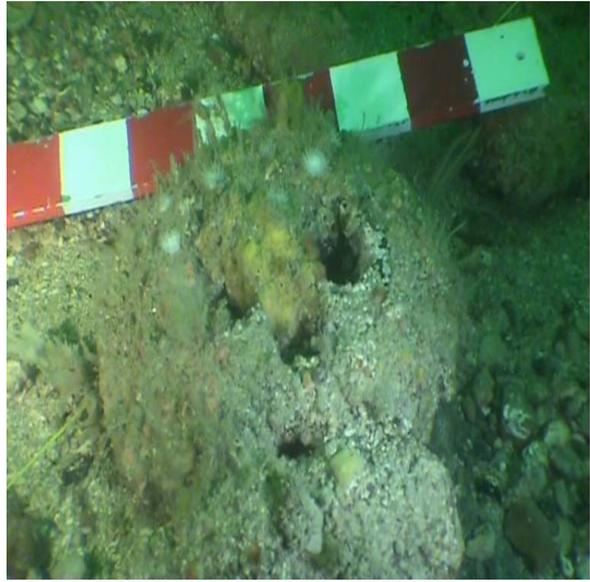
## Les éléments du gréement.

Sur le site, de nombreux éléments composants le gréement sont encore visibles, en particulier les séries de caps de moutons correspondant au mât de misaine, au grand mât et au mât d'artimon sur bâbord. Nous pensions, à partir des séries de caps de moutons, retrouver des vestiges de ces différents mâts, mais aucune trace de ces mâts n'est visible, probablement à cause de l'incendie.

De nombreux cerclages de mâts sont observables ainsi qu'un cerclage double. Ces différents éléments n'ont pas fait l'objet de relevé.



Cap de moutons tribord correspondant au mât de misaine.



Différentes vues des cap de moutons avec leur cadène.  
Les séries de cap de moutons marquent les limites du gisement dans sa largeur. Les cadènes se trouvant à l'intérieur nous pouvons en conclure que le bordé, s'il n'a pas brûlé en totalité, s'est effondré vers l'intérieur de l'épave. Les caps de moutons du mat de misaine bâbord n'ont pas été observé.





Cerclage de mât double et simple.



### Les restes de la coque.

Il reste deux zones où subsistent des vestiges de la coque, en arrière de la zone de la cloche et près de la zone supposée du grand mât. Des membrures et des planches de vaigrage sont clairement identifiables. A certains endroits les traces de combustion sont clairement visibles. Nous n'avons, faute de temps, pas effectué de relevé de ces zones.



## Conclusion.

Les objectifs du sondage n'ont pu être atteints dans leur totalité, en particulier à cause de la faible durée de la campagne ainsi que de l'inexpérience d'une majorité des fouilleurs .

Néanmoins, la grande étendue du site ( près de 450 m<sup>2</sup>! ) ne pouvait permettre un relevé complet de tous les éléments apparents, nous nous sommes donc concentrés sur des vestiges importants, nous permettant de procéder à l'identification de ce type de navire.

Ce sondage représente une expérience des plus intéressantes, car mis à part les recherches effectuées par le Drassm sur le site des torques près de Saint Aubin, aucune autre recherche n'avait été effectuée sur la côte d'Albâtre. De plus, elle aura permis à l'auteur de l'autorisation de former des plongeurs aux techniques de relevés sous marins, ce qui pourrait aboutir à la formation d'une équipe de bénévoles apte à conduire certaines petites opérations.

Ce sondage aura en outre permis le relevage de la cloche et son dépôt au musée des Terres Neuvas de Fécamp.

Ce dépôt a fait l'objet d'une remise officielle en présence de nombreuses personnalités dont les descendants de marins du Saint Simon.

SAMEDI 4 DÉCEMBRE 2004



EUGÈNE GRANDIN, LE SAINT-SIMON NAVIRE TERRE-NEUVIER, 1908



CLOCHE DU TERRE-NEUVIER SAINT-SIMON  
DONT L'ÉPAVE A ÉTÉ RETROUVÉE AU LARGE  
DE SAINT-VALÉRY EN CAUX PAR  
LES PLONGEURS DU GRIEME.

UN RENDEZ-VOUS PROPOSÉ  
À L'OCCASION DE LA REMISE  
DE LA CLOCHE DU SAINT-SIMON  
PAR LE GRIEME  
AU MUSÉE DES TERRE-NEUVAS

### Remerciements particuliers

- Michel Torché, pour l'ensemble des dessins du sondage.
- Michel Huet, pour le travail sur les ancres.
- Mme Desjardins, conservatrice du musée des Terres Neuvas pour la mise à dispositions des fiches concernant le Saint Simon ainsi que pour son livre « Bateaux pêcheurs ».
- Elisabeth Veyrat et Michel L'hour, pour leur aide et leurs si précieux conseils sur le chantier de la Natière.



Maquette du Saint Simon réalisé par Mr Laperdrix, offerte au musée des Terres Neuvas lors de la remise de la cloche.



25 · Trois-mâts goélette SAINT-SIMON

*Reconnaissance à N-D de Salut*

*Capitaine Félix Desjardins.*

Toile F. Morel, 1914.

Ex voto du Saint Simon.

## Annexes

N° 2004 – 08

### LE MINISTRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Vu l'ordonnance n° 2004-178 du 20 février 2004 relative au Code du Patrimoine ;

Vu la demande présentée par M. Franck PINERANDA en date du 09/05/2004 ;

### ARRETE

#### **Article 1<sup>er</sup>** :

M. Franck PINERANDA est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération de sondage archéologique sous-marin à partir de la date de notification du présent arrêté jusqu'au 30 septembre 2004.

- ◊ Département : Seine-Maritime
- ◊ Commune : Veules-les-Roses
- ◊ Lieu dit : Au large de Veules-les-Roses

Coordonnées géographiques – Latitude : 50° 56' 045 N – Longitude : 000° 49' 090 E

Numéro de carte marine : 7417

Profondeur : 22 m

#### **Article 2** :

En application du Code du Patrimoine (livre V), 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 la surveillance du chef du DRASSM, qui prescrit toutes mesures qu'il juge utiles pour assurer le bon déroulement scientifique de l'opération.

Le titulaire de l'autorisation tient régulièrement informé le chef du DRASSM de ses travaux et découvertes. Il lui signale immédiatement toute découverte importante de caractère mobilier ou immobilier. Les mesures nécessaires à la conservation de ces vestiges doivent être prises en accord avec lui.

A la fin de l'opération, le titulaire de l'autorisation adresse au chef du DRASSM, en double exemplaire, un rapport accompagné des plans et coupes précis des structures découvertes et des photographies nécessaires à la compréhension du texte. Il donne un inventaire de l'ensemble du mobilier découvert et signale les objets d'importance notable. 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 chef du DRASSM aussitôt que sont rédigés les rapports, notes ou publications scientifiques sur les recherches effectuées.

**Article 4 :**

Le chef du DRASSM 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 : Le présent sondage devra apporter des éléments précis d'identification du site, notamment au regard de la chronologie de l'épave et de son identification. Une cartographie du site devra être dressée. Le titulaire de l'opération s'attachera à observer les éléments distinctifs de l'épave au moyen de la fiche d'inventaire préconisée par le DRASSM. Un positionnement précis du site devra être réalisé au GPS et exprimé en WGS 84. Aucun prélèvement ne pourra être fait sur le site sans autorisation préalable délivrée par le DRASSM. A titre exceptionnel, la cloche de l'épave pourra néanmoins être prélevée.

**Article 6 :**

Le titulaire de la présente autorisation se conformera strictement aux prescriptions émises par le Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord (jointes en annexe).

**Article 7 :**

Le Chef du DRASSM est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Marseille, le 2 juillet 2004

Le Chef du Département des  
Recherches Archéologiques Subaquatiques  
et Sous-Marines



Jean-Luc MASSY

COPIES A :

DRASSM  
 SDA

Préfet maritime  
 Préfet de département

Directeur du port autonome  
 Président du conseil général

Mairie(s)

Avis de M. le Préfet maritime de ..... la Manche et de la mer du Nord.

Je n'ai pas d'objection à la demande d'autorisation de recherche archéologique sous-marine en vue de réaliser un sondage permettant de localiser l'épave du voilier terre neuvas du début du siècle « SAINT-SIMON »

Au préalable à toute prospection, les personnes présentes sur le site de recherche se signaleront au sémaphore de la Marine nationale de Dieppe.

Date et signature 29 JUIN 2004

Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord  
par ordre, l'administrateur en chef de l'ère cl. des affaires maritimes:  
Jean-Pierre Mannic  
adjoint au préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

**Pièces à fournir obligatoirement**  
(en double exemplaire)

- La présente demande accompagnée du C.V. du responsable scientifique.
- Extrait de carte maritime indiquant la localisation du site.
- Autorisation du (ou des) propriétaire(s) des biens culturels maritimes concernés, le cas échéant.
- Fiche financière simplifiée (fiche n° 1).
- Demande de prise en charge d'analyses et de travaux de laboratoire (fiche n° 2), le cas échéant.