

DIVERTISSEMENTS À DIEPPE



Les clubs de plongée sont pareils partout, mais ils font les choses un peu autrement en France. Un week-end de plongées sur épave avec un club français n'est pas une mince affaire, comme JOHN LIDDIARD nous le raconte

A PRES AVOIR PLONGÉ AVEC UN OU DEUX CLUBS anglais à NEWHAVEN il y a quelque temps (cf. l'article « *Newhaven, Nouveaux noms d'épave* » en janvier 2010), quelques semaines plus tard je prends le ferry en partance de NEWHAVEN pour aller à DIEPPE afin de rejoindre le club français **GCOB Plongée** en vue d'un week-end prolongé.

Ce club est basé à ROUEN et il a un grand semi-rigide à l'anneau à DIEPPE lui permettant de plonger sur les épaves locales toute l'année.

Comme beaucoup de voyages de ce genre, tout a commencé avec un *Topo Épave* en perspective pour le magazine. Membre du GCOB Alan WAITE m'a appâté le *Daffodil*, un transferry utilisé comme transport pour le débarquement en 1944 et ensuite pour l'approvisionnement des forces de l'autre côté de la Manche.

Parmi toutes les épaves que j'ai explorées, ce type de ferry représentait quelque chose d'inédit. Et compte tenu de l'utilisation militaire du navire, il y aurait un bonus – des canons. Des trains et des canons – que demander de mieux ?

La traversée sur un ferry Trans-Manche évoque son lot de souvenirs de vacances avec mes parents au tout début de mon adolescence.

Le niveau de confort des ferries s'est grandement amélioré et la traversée, moins longue, dure 4 heures.

Et à DIEPPE, tout a changé. Le terminal du ferry est maintenant à l'entrée du port. Là où il était situé auparavant se trouve un port de plaisance où le GCOB amarre son semi-rigide.

Nous commençons les plongées non pas sur le *Daffodil* mais sur une épave datant de la 1^{ère} guerre mondiale, le vapeur norvégien OIFJELD. Compte tenu d'une météo et d'une mer parfaites, les plongeurs du GCOB décident que ce serait dommage de ne pas en profiter pour aller un peu plus loin que le *Daffodil*.

En attendant l'étable, les experts épave du GCOB me renseignent sur son histoire. La plupart parlent un peu anglais et même si leur anglais est meilleur que mon français, c'est plus facile de les laisser parler en français et d'écouter la traduction d'Alan.

Pendant la nuit du 24 novembre 1916, le sous-marin *UB18* arrête l'OIFJELD, navire de 1 998 tonnes, avec un tir de canon.

Pendant l'abandon de l'OIFJELD par son équipage, ce tir a été remarqué par une flotte de pêcheurs au hareng naviguant un peu plus loin. Ses escortes, les navires *Mira* et *Caille*, montent à l'attaque, obligeant l'*UB18* à plonger. Cinq minutes plus tard, l'OIFJELD est coulé par une seule torpille.

Les fonds à partir de DIEPPE sont remarquablement plats et peu profonds. Même à une distance de 20 milles de Dieppe et environ 10 milles de la côte, l'épave de l'OIFJELD n'est qu'à 27 m, jusqu'au sable, et 22 m jusqu'au pont.

La manière de procéder en France est de mouiller le bateau sur l'épave et de crocher dessus avec un grappin. Les plongeurs descendent et remontent le mouillage.

Le premier binôme assure le mouillage, vérifiant que le bateau est bien croché, et met un flash pour aider à retrouver le bout. Le dernier binôme libère le grappin et le renvoie vers la surface avec un parachute de levage, faisant son palier soit sur la parabole du bout et de la chaîne, soit en pleine eau avec un parachute de signalisation.

Le dernier binôme reste à bord en attendant le retour des autres. Dans le cas actuel, la meilleure marée de morte eau de l'année nous permet de plonger pendant toute la durée autorisée par notre air et la décompression.



PLONGER AVEC UN CLUB FRANÇAIS

La Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins (FFESSM) est l'organisme qui régit la plongée en France. Il est possible de commencer la plongée dans un club FFESSM en tant que débutant, tout comme n'importe quel membre d'un club britannique qui apprend à plonger, mais pratiquer en tant que plongeur confirmé avec un certificat délivré par un autre organisme ou pays n'est pas simple.

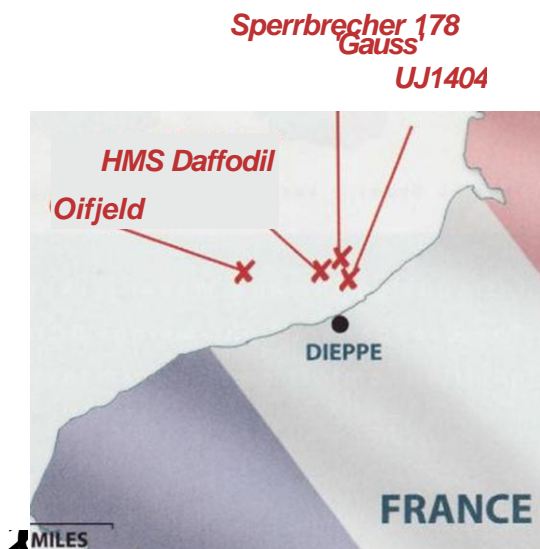
Les seules autres qualifications reconnues sont celles de la CMAS et il n'existe aucun dispositif pour les plongeurs « de passage » certifiés par d'autres structures du type de celui qui en place dans les clubs en Grande Bretagne.

Cependant, les SAA et BSAC peuvent délivrer des cartes CMAS correspondant à votre niveau de qualification britannique.

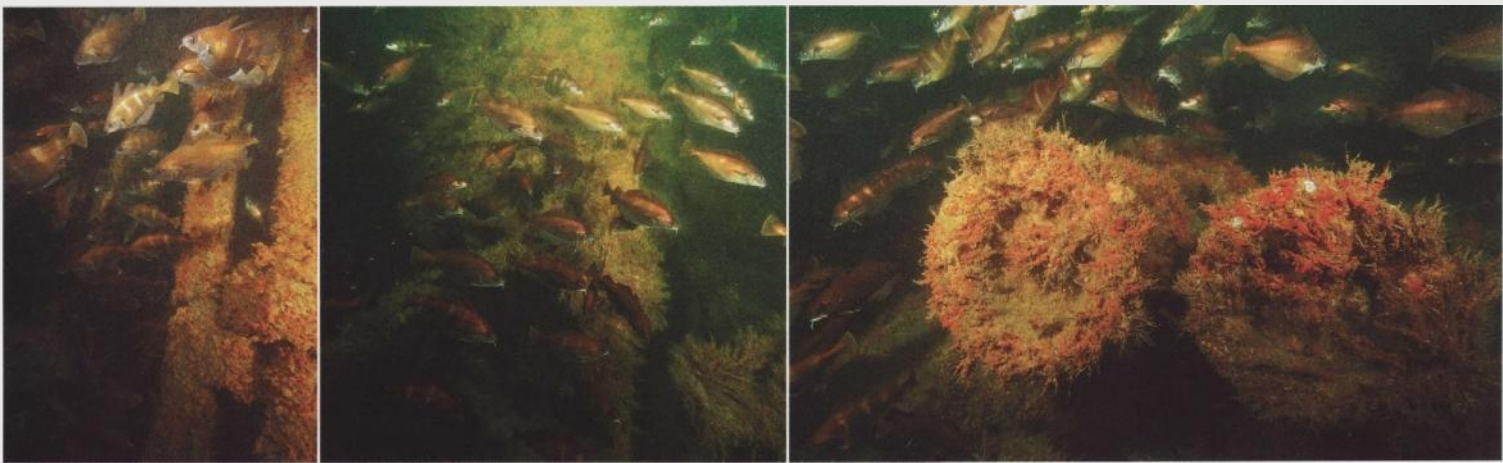
Vous aurez besoin d'un certificat médical et une auto-certification sur l'honneur n'est pas admise. Normalement, cela implique un rendez-vous avec un médecin habilité en France. Dans le cas de John LIDDIARD, une traduction de son certificat médical officiel en tant que praticien professionnel a été acceptée.

Muni de ces documents, vous pourrez demander une licence FFESSM avec une assurance. Au cas où la Gendarmerie Maritime s'aviserait de contrôler le bateau et ses occupants, vous seriez obligé de produire tous ces documents plus votre passeport (en guise de carte d'identité [la carte d'identité n'existe pas en GB]) pour éviter le risque d'une interpellation.

Tout cela constitue un ensemble d'obligations légales applicables à la plongée en club en France, ce qui ne se prête bien évidemment pas à une rapide improvisation pendant vos vacances là-bas. Néanmoins, une simplification de la procédure est peut-être en cours. La FFESSM étudie actuellement le cadre réglementaire avec l'espoir qu'une simplification encouragera les plongeurs d'ailleurs à pratiquer en France.



WWW.DIVERNET.COM



En haut : Le retour au port de plaisance à Dieppe (*encart*).

Ci-dessus en partant de la gauche : Sur l'épave du vapeur l'OIFJELD— gouvernail et charnière ; cylindre basse pression de la machine à triple expansion; treuil.

Mon binôme est le pilote du bateau Dominique, qui connaît bien l'épave et qui plonge avec un bi et du gaz déco, et peut donc faire une plongée alignée sur la mienne (je plonge avec un recycleur). La plupart des autres n'ont qu'un bloc de 15 ou de 12 litres à deux sorties, ce qui semble être le standard des plongeurs club en France. Dominique plonge en étanche, mais la plupart des autres sont en humide. Alan m'explique que seuls quelques membres qui plongent toute l'année ont une étanche, et même eux l'utilisent en général uniquement en hiver.

Compte tenu de la configuration habituelle de l'OIFJELD pour un vapeur c'est facile de l'explorer, mais les choses sont plus compliquées vers la cale avant, où la proue s'est affaissée à tribord.

Tout compte fait, c'est une bonne épave et un bon démarrage du séjour, mais elle n'est pas si différente de bien d'autres. La différence viendra avec le deuxième étale de la journée – l'épave du navire de sa majesté DAF-FODIL.

D'abord, il faut rentrer au port pour prendre des blocs gonflés et – bien plus important en France – pour s'adonner à un déjeuner tranquille sur une des terrasses nombreuses autour du port. Moi, j'opte pour la tradition française, prenant un assortiment de fromages, tandis que le repas le plus apprécié de mes hôtes gourmets est le burger/frites.

On est tellement bien au soleil à parler de la plongée à venir que Dominique doit nous rappeler qu'il faudrait peut-être se dépêcher si on veut la faire.

L'épave se trouve facilement. Le semi-rigide met le cap sur une cardinale ouest marquée, avec une mauvaise orthographe, « *Dafodils* » et l'épave est à 75 m au sud-est, avec un profil de 5m au-dessus d'un fond à 20 m qui renvoie une belle image sur le sondeur.

J'ai déjà une bonne idée de cette épave grâce aux efforts d'un membre du club, Jean-Luc, qui pendant le déjeuner m'a montré son dossier copieusement fourni de photos et de plans. Jean-Luc a également un talent impressionnant de dessinateur d'épaves. En effet, son illustration de l'épave faisait partie de l'appât avec lequel Alan m'a attiré au début de l'année, tant et si bien que j'ai eu

quelques mois pour l'étudier et réfléchir sur la meilleure approche pour y ajouter d'autres détails.

Le *Daffodil* était à l'origine, pendant la guerre de 14-18, le *Train Ferry 3*, dont la vocation était d'assurer l'approvisionnement de Dunkerque. Le *TF3* a servi ensuite pour transporter du fret vers Zébruges, et il a réintégré la Royale après 40 sous le nom de *HMS Daffodil*.

Pour le Jour J, le *Daffodil* a transporté des barges de débarquement sur son pont ferroviaire, celles-ci étant poussées dans la mer à l'arrivée pour les besoins de l'invasion. Sur le chemin du retour, le 17 mars 1945, le navire a rencontré une mine, et a coulé le lendemain matin à 5h20. Neuf membres de l'équipage ont été perdus.

Pour m'orienter, Dominique me mène rapidement le long du pont en m'indiquant les éléments clé. Ensuite, je reviens plus lentement vers le mouillage, qui est à la proue, essayant d'observer le plus de détail possible dans ce qui est apparemment une épave peu compliquée.

Je dis « apparemment » car à première vue on dirait qu'on se trouve devant un grand pont de cargo avec des rails dessus et cassé en deux juste à l'avant des chaudières.

Mais le détail compliqué tout. Des assises de canon, des treuils et autres machines sont éparpillés autour du pont à chaque extrémité.

Des moteurs se cachent sous tout cela et il y a même une baignoire nichée sous un pont-abri. En fait, le *Daffodil* est compliqué comme un porte-avions.

La météo parfaite reste fidèle pendant tout le weekend. Certains plongeurs me remercient même d'avoir amené la météo anglaise dans mes bagages. Cette fois, le semi-rigide est chargé à bloc avec 14 personnes à bord quand on met le cap sur l'épave locale du *Sperrbrecher-178* coulé par une torpille lancée par *HMS Whitsbed* au cours d'une bataille avec des destroyers britanniques le 11 décembre 1942.

C'est un choix d'épave qui me convient parfaitement car Jean-Luc m'avait montré son dossier et ses dessins et je brûle d'envie d'être dessus; un *Sperrbrecher* est un autre type de

navire sur lequel je n'ai jamais plongé.

Le nom veut dire « ouvreur de voie ». Un *sperrbrecher* était un navire marchand radicalement adapté pour accompagner les convois et d'autres bâtiments de guerre plus importants dans les eaux côtières, surtout en présence de mines. Après conversion, le navire à moteur de 1 236 tonnes du nom de *Gauss* devient le *Sperrbrecher-178*.

Il n'y a que 22 m jusqu'au fond et le *Gauss* est encore une épave facile mais incroyablement passionnante, car une grande partie de ses équipements d'« ouvreur de voie » reste sur site. Le plus évident est un canon de 88 mm sur la proue avec des munitions stockées en dessous. Également sur la proue se trouvent les éléments du générateur de bruit destiné à déclencher les mines acoustiques.

Vers l'arrière, la première cale contient les enroulements du câble électrique utilisé pour générer le champ magnétique destiné à déclencher les mines magnétiques devant le navire. Les générateurs associés sont installés derrière la salle des machines.

Également à l'arrière on trouve des treuils pour remorquer des câbles de balayage dont la vocation est d'ouvrir une voie dans le champ de mines, et finalement on tombe sur les emplacements des canons de DCA et leurs munitions.

Tout ceci en plus de la coque, du moteur diesel et de tous les accoutrements habituels d'un navire à moteur de taille respectable.

MAIS LES MARÉES CONTINUENT À TOURNER,

et les étales nous limitent à une seule plongée par jour. Sur le semi-rigide, personne n'est pressé de retourner au port. Les plongeurs déballetent une quantité d'aliments digne d'une kermesse de mineurs affamés : terrine de sanglier, fromages, charcuterie, du saucisson, des raisins, des croissants, du café et du vin bien frais.

En dépit de tout cela, de retour à Dieppe on s'installe tout de même sur

une des terrasses de Dieppe pour un verre convivial après la sortie. Personne ne prend un plat d'escargots pour son déjeuner, mais on m'informe que selon les directives de l'Union européenne, les escargots sont classés parmi les fruits de mer. J'alerte tout le monde : il faut être vigilant car on trouvera un jour des navires usines japonais dans nos jardins.

Une autre sortie le lendemain sur le *Daffodil* me permet de pousser plus loin les explorations et de donner un coup de main aux exercices des apnéistes.

L'apnée bénéficie d'un soutien plus large dans les clubs français que chez leurs homologues britanniques, et le GCOB a une section apnée importante.

Thierry, apnéiste instructeur, avait réservé le bateau du club pour une sortie apnée sur le *Daffodil* au moment des mortes-eaux de la saison.

Jouant le rôle de plongeurs support, Alan et moi attachons un bout à un élément pas trop profond sur l'épave, en le tendant pour qu'il soit bien vertical. Les apnéistes s'exercent à descendre et à remonter le long de ce repère. Sur une autre ligne à côté de l'épave, ils s'exercent à descendre sur une gueuse munie d'une bouteille de gonflage et d'un parachute pour une remontée rapide, comme pour les tentatives de record « no limit ».

Ma dernière épave du séjour est le *Unterseebootjager 1404*. Le nom veut dire « chasseur de sous-marins », mais pour la Royale ce serait un chalutier armé.

Le 5 mai 1940, les marins de l'équipage du sous-marin poseur de mines HMS *Seal*, endommagé par un bombardement aérien au large

du Danemark, sont pris à bord du *UJ1404* (*UJ128* à l'époque). Le *Seal* reste le seul sous-marin britannique à être capturé en mer.

Jean-Luc a pris un jour de congé pour dessiner l'*UJ1404*. Dominique est de retour au boulot, donc le pilote du jour est Denis, qui, je le découvre, est le vrai héros de notre météo magnifique. C'est Denis qui avait proposé les dates du séjour en raison des marées propices et du fait que selon son expérience les mortes-eaux de la fin de la saison estivale coïncident souvent avec une bonne météo.

On a même des dauphins autour du bateau pendant la sortie, mais sous l'eau on les entend sans les voir.

Une fois de plus, l'épave est à une profondeur de seulement 20 m, ce qui nous donne tout notre temps pour l'explorer et d'observer les détails. L'*UJ1404* est cassé en deux à l'avant du treuil de chalut. Les deux parties sont distantes de quelques mètres et non alignées.

Ce qui suggère qu'il s'est cassé en deux avant de sombrer.

Au cours de la bataille navale confuse autour du raid de Dieppe, les tirs nourris de la plateforme de DCA *LCF(L)1* (*LCF* = Landing Craft Flak) protégeant les barges de débarquement de l'escorte de la force d'invasion ont criblé l'*UJ1404*, qui a disparu dans une explosion importante.

SUR LA PARTIE AVANT DE L'ÉPAVE derrière le canon de 88 mm on trouve une pile d'obus. Sur la partie arrière à côté du treuil on trouve la barre. Contre la paroi de la salle des machines des réservoirs d'eau chaude et froide sont installés

et derrière cette paroi se situe la cuisinière plus un évier et une douche.

Partout sur cette épave on trouve des piles de grenades sous-marines. Il se peut que ce soit l'explosion de certaines de ces grenades sous les tirs du *LCF(L)1* qui a cassé l'*UJ1404*.

Je dis au revoir à mes nouveaux amis français à Dieppe. Malgré les différences superficielles entre pratiques et réglementations de plongée, ils ne sont pas si différents de leurs homologues de n'importe quel club britannique – un groupe de plongeurs pleins d'enthousiasme pour leurs épaves locales, dans une ambiance conviviale, appréciant la bonne bouffe, la bonne boisson et passionnés par la pratique de leur sport.

Je rentre en Angleterre avec plein de caisses de vin achetées en grande surface et une bouteille précieuse de Calvados artisanal – un cadeau mortel de la part de Raymond.

En attendant, Alan et le GCOB ont le projet d'affréter un des bateaux de plongée basés dans le Sussex pour plonger de l'autre côté de la Manche. En haut de leur liste d'envies est le *Moldavia* ...

LE RAID DE DIEPPE

Le 19 août 1942, dans le cadre de l'opération JUBILÉ, 6 000 hommes ont participé à un raid sur DIEPPE, avec un débarquement sur la plage principale de la ville et des attaques sur les flancs allemands de part et d'autre du port. L'opération avait été en fait réorganisée à la hâte pour remplacer l'opération RUTTER, programmée pour le mois de juillet mais annulée suite à un bombardement la veille du départ par une force aérienne allemande.

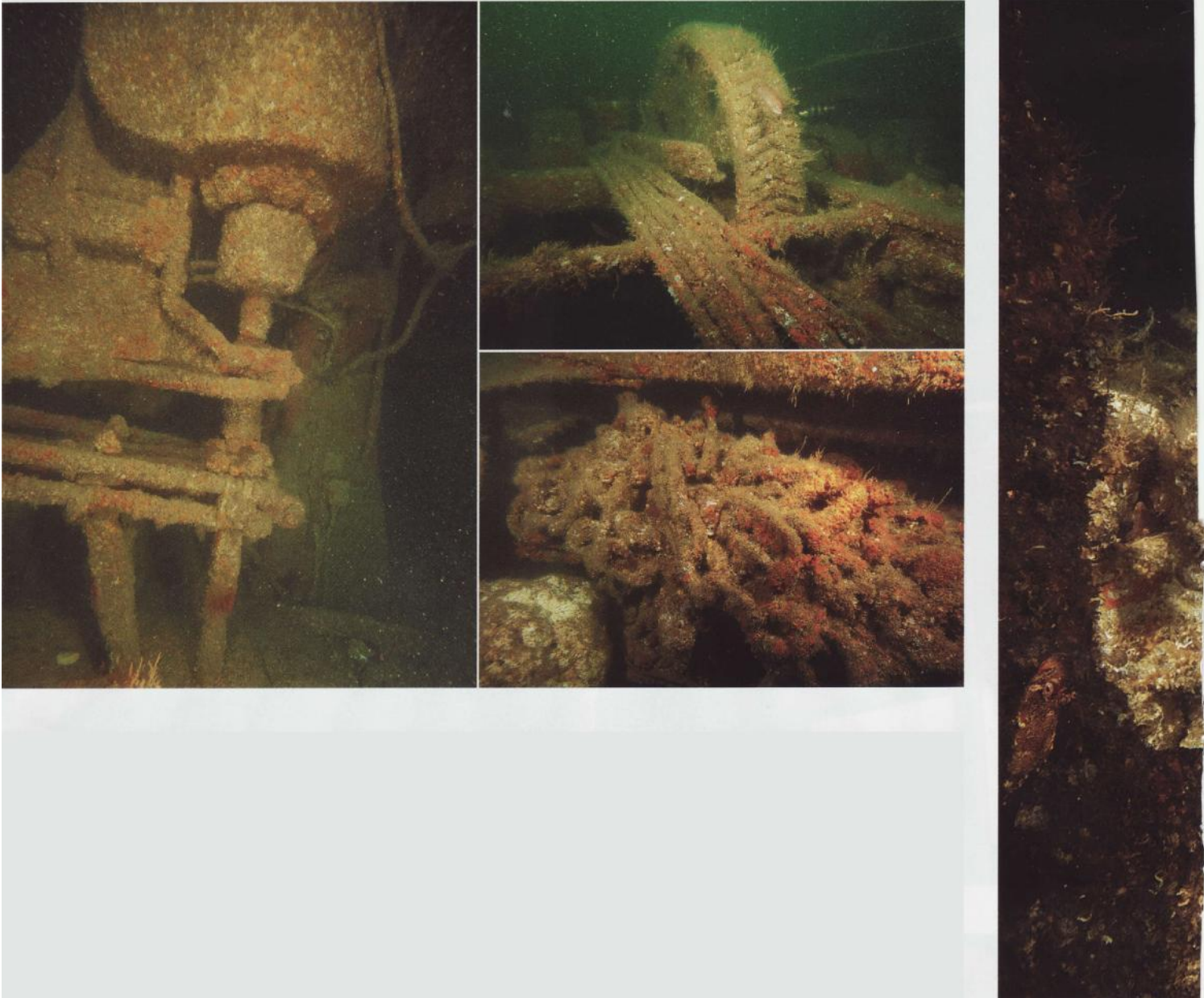
Au moment de l'opération JUBILÉ le commandement allemand s'attendait à une attaque sans connaître les détails. Le raid fut un échec, seuls quelques objectifs étant atteints. De tous les hommes qui sont parvenus à mettre pied sur la terre de Dieppe, 3 623 furent tués, blessés ou capturés. L'une des critiques majeures de l'opération tient à l'absence de mise à jour pour l'opération JUBILÉ des briefings du service de renseignements élaborés à l'origine pour l'opération RUTTER.

Des leçons en auraient été tirées pour la préparation du débarquement dans le Cotentin en 1944, mais on peut arguer que de telles affirmations ne servent qu'à justifier l'échec pour ceux qui en étaient responsables.

De nombreuses petites embarcations ont été coulées près des plages mais il reste aujourd'hui peu de chose qui vaille la peine d'être exploré. En plus de l'UJ1404, le destroyer de la classe HUNT BERKELEY a coulé dans 20 m d'eau et on dit que l'épave est éparpillée en trois sections principales, mais on n'a pas pu plonger dessus pendant mon séjour.



Photo : Un verre après la plongée à Dieppe.



En sens horaire partant de la gauche: la machine tribord du Daffodil ; treuil de manutention des wagons ; chaîne d'arrimage des chargements.

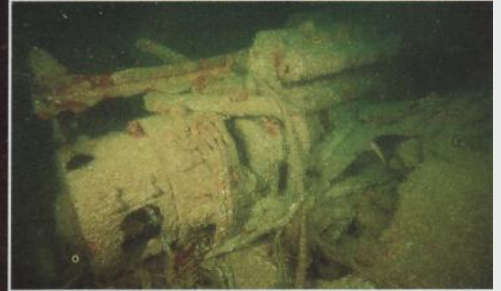


Image principale : Munitions de canon de 88 mm empilées à l'avant du *Sperrbrecher 178*.

À droite, à partir du haut ; également observés sur le *Sperrbrecher 178* : Munitions de DCA ; générateur pour le câblage électrique de détonation des mines magnétiques ; treuil pour les équipements de balayage des mines ; emplacements pour canons de DCA au-dessus de la cabine arrière.

ÉPAVES EN MANCHE



En haut à gauche, sens horaire : Secteurs et étambot de gouvernail sur l'*UJ1404* ; munitions pour le canon de 88 mm stockées près du canon ; du bon vin, du bon pâté et du bon saucisson après la plongée !

À gauche : Les dauphins à Dieppe.

POUR Y ALLER : La ligne LD / Transmanche Ferries propose deux traversées par jour entre Newhaven et Dieppe. Un billet aller-retour sur 5 jours (une voiture et deux passagers) à partir de 39 £, www.widelines.com, 0844 576 8836.



LES PLONGEES ▶▶ Si vous n'êtes pas invité par un club français, plusieurs bateaux britanniques basés à EASTBOURNE, BRIGHTON ou LITTLEHAMPTON ont déjà organisé des sorties de plusieurs jours de l'autre côté de la Manche, les plongeurs embarquant soit du côté anglais ou à DIEPPE.

POUR D'AUTRES RENSEIGNEMENTS ▶▶ GCOB Plongée, www.gcobplongee.com