



## Histoire maritime de Bretagne Nord

# 1904, le naufrage du navire terre-neuvier Bois Rosé

---

Des photos d'un navire à voile en train de couler sont rares. Les plus courantes sont celles de torpillage ou de destruction par bombe par un sous-marin allemand pendant la guerre de 14. Ce n'est pas les circonstances de celles que je présente dans cet article, Ces photos ont été prises par le capitaine anglais du navire sauveteur. Elles ont été publiées dans le catalogue de l'exposition « ex-voto marins du Ponant » du musée de marine en 1975. Voici les circonstances de ce naufrage.



*Le trois-mâts goélette terre-neuvier de Fécamp Bois Rosé peint en 1886 par Louis Grandin du Havre collection Musée maritime de Fécamp*

### Article du Ouest Eclair du 15 avril 1904

Le havre, 14 avril- Le steamer Luciline, allant de Batoum à Rouen, arrivé sur rade hier, vers deux heures, a amené au Havre l'équipage du navire terre-neuvier Bois-Rosé, parti de St Malo le 5 avril dernier, qui a fait naufrage dans les circonstances suivantes :

Dans la nuit du 9 au 10 avril, la mer étant grosse et le navire fatiguant beaucoup, une voie d'eau se déclara dans la partie avant.

Février 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Les hommes d'équipage se relayèrent aux pompes et le capitaine Aristide Lehoërf prit les mesures nécessaires pour tâcher de rallier la côte.

Après deux jours de travail, le 12 avril, la situation ne s'améliorant pas, les marins ayant aperçu un grand vapeur, lui firent des signaux de détresse ;

Les signaux furent heureusement aperçus et, vers une heure et demie, le Luciline vint se ranger à portée du voilier Bois-Rosé.

Après s'être rendu compte de la situation, le commandant anglais offrit de prendre à son bord les marins français, ce qui fut accepté ; ceux-ci furent transbordés au moyen des doris du voilier.

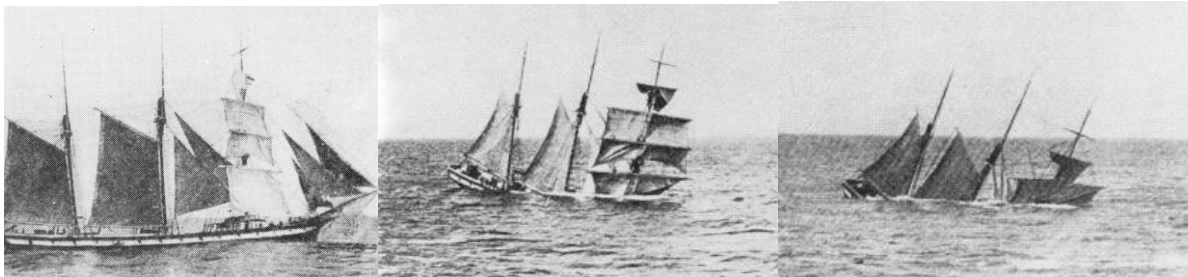
le Bois Rosé fut ensuite pris à la remorque par le vapeur, mais la voie d'eau n'étant pas combattue par le jeu des pompes, le navire français s'enfonça rapidement et vers quatre heures, il fallut abandonner la remorque.

Le bois Rosé coula à quatre heures dix du soir, par 48°54' de latitude Nord et 4°10' de longitude Ouest.

Ce navire, qui était un trois-mâts-goélette, appartenait à MM. Chevalier et Cie, de Cancale.

L'équipage, composé de 33 hommes, débarqué par le steamer Emile Duchemin du service de pilotage de la Seine, a été recueilli momentanément à la Maison des marins.

Le capitaine et ses hommes se sont ensuite rendus à l'arsenal de la Marine pour y être entendu par M. l'administrateur et les officiers désignés pour le service des enquêtes maritimes.



***Ces trois magnifiques photos du naufrage du Bois-Rosé ont été prises par le commandant anglais Charles A.P. Helsham à quelques minutes d'intervalle le 12 avril 1904 à 16h10 elles ont été conservées dans les archives de l'armateur du Luciline M. Deutsch.***

*(Photos publiées dans le catalogue de l'exposition Ex voto du ponant)*

Dans le Ouest Eclair du 17 avril 1904 Le journaliste donne les précisions suivantes recueillies auprès d'un marin de l'équipage naufragé :

« Nous étions partis, dit-il, les derniers de Saint-Malo, avec un grand nombre de goélettes et de trois-mâts allant au banc, mais, dès le lendemain, les vents étant contraires, nous primes chacun des bords différents et bientôt, toute la flottille fut dispersée.

La mer était assez grosse, avec vent fort, toujours debout, de sorte qu'on tenait toujours au plus prêt, avec la lame sur le nez.

Nous étions toutefois loin de nous attendre à ce qui allait arriver.

Lorsqu'on s'aperçut de la voie d'eau, tout le monde se mit aux pompes et on tâcha de découvrir l'orifice pour le boucher, mais le chargement de sel qui se trouvait en cale ne put, par suite du roulis et du tangage, être fouillé et il nous fallut renoncer à trouver l'endroit

Février 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

avarié. on continua ainsi à pomper en tâchant de rallier les côtes de Bretagne. Nous pensions d'ailleurs rencontrer des navires dans ses parages très fréquentés, peut-être même quelqu'un des navires partis en même temps que nous de Saint-Malo, mais ce n'est que mardi que nous fûmes aperçus par la Luciline.

Il était d'ailleurs grand temps. Nos pompes encombrées par le sel ne fonctionnaient plus et le navire s'enfonçait de plus en plus. Nous nous étions réfugiés dans nos doris avec une partie de nos effets, car le reste a été malheureusement perdu, lorsqu'un navire anglais est venu nous prêter assistance.

Le navire était resté sous voiles pour nous permettre de faire route plus aisément.

Le capitaine Charles A.P. Helsham, de la Luciline envoya à bord du voilier, son second, son charpentier, son maître d'équipage, son chef mécanicien et plusieurs matelots, avec mission de se rendre compte s'il était possible de faire fonctionner les pompes et de sauver le navire.

Il prit le navire à la remorque et nous restâmes le long du bord jusqu'au dernier moment dans nos embarcations.

Heureusement la mer s'était sensiblement calmée.

Le bois-Rosé a apiqué très rapidement, si vite même que la remorque a cassé et que nous n'avons eu que le temps de nous mettre au large. C'est un spectacle que je n'oublierai jamais ! C'est alors que le capitaine anglais nous a pris à son bord, avec nos doris.

Nous avons, d'ailleurs, été fort bien traités par ce commandant et ses marins. Sans son intervention, nous serions peut-être encore, à l'heure actuelle, dans nos embarcations, cherchant à rallier quelque port voisin.

Nous avons perdu nos effets et notre campagne de pêche, mais enfin nous sommes tous sauvés, grâce à ce capitaine qui n'a pas hésité à rester près de nous pour nous aider et, finalement, nous recueillir. »

Ajoutons que le navire Bois-Rosé fit pendant plusieurs années, partie de la flottille fécampoise. ce navire avait été construit à Fécamp en 1884 et avait été visité au Havre en 1902. A cette date il était devenu la propriété de MM. E. Poirier et E. Lamuse, de Granville qui l'on revendu cette année à M. Chevallier de Cancale. Gréé en trois-mâts goélette, le Bois Rosé mesurait 35m90 de longueur, 9m02 de largeur et 3m80 de creux avec une jauge de 279 tonneaux. Il était construit en chêne, doublé en cuivre et chevillé en fer galvanisé.



*Départ des navires terre-neuvier vers 1900, certains navires ont encore la peinture à batterie noire et blanche typique du XIXème*

Février 2018 Pierre-Yves Decosse

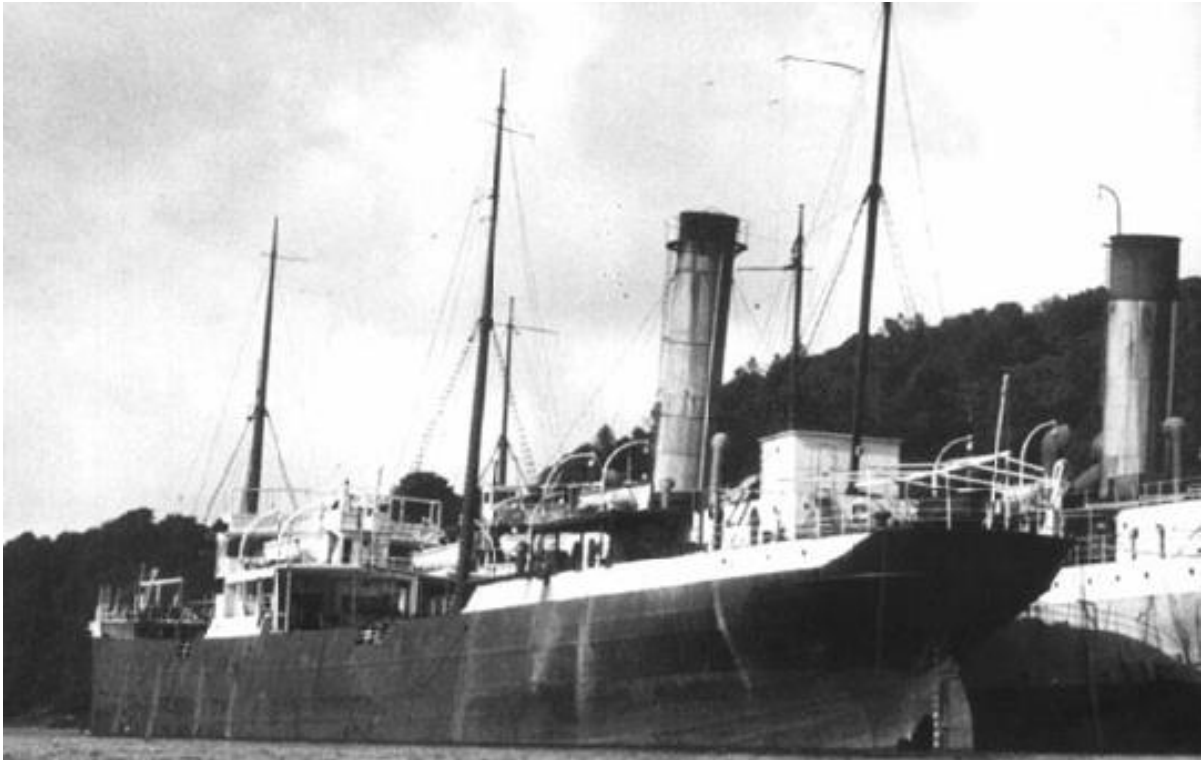
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord



*La Luciline était pour l'époque un très grand tanker anglais d'une jauge brute de 3765 tx construit en 1899, un pétrolier propulsé par une machine à vapeur alimenté par une chaudière au charbon*

### **Commentaires :**

Un extrait du dossier du Bois-Rosé dans les archives des douanes aux archives départementales d'Ille et Vilaine, publié dans les Cahiers de Cancale, nous renseigne : ce navire a été vendu le 1<sup>er</sup> décembre 1903 pour la somme de 49000 frs. à Chevalier Joseph armateur à Cancale pour les 2/3 et à Lehoerff Aristide capitaine au cabotage pour 1/3, il n'ont pas eu de chance avec leur nouveau bateau.

Une voix d'eau ou des voix d'eau multiple pour un navire terre-neuvier ou un navire chasseur transportant du sel étaient souvent très problématique car le sel en fondant formait une saumure épaisse dans les fonds qui empêchaient le fonctionnement normal des pompes. L'équipage a eu la chance que cette avarie ne se produise pas au milieu de l'atlantique ou le risque de disparaître corps et bien eu été très important.

### **Où a coulé le Bois-Rosé ?**

Dans le catalogue de l'exposition « ex-voto marins du Ponant » du musée de marine en 1975 dans la légende de ces trois photos, il est indiqué que le Bois-Rosé a coulé dans les parages des Minquiers. Le reporter de l'Ouest Eclair indique dans son article du 15 avril 1904 la position du navire 48°54' de latitude Nord et 4°10' de longitude Ouest. Prenons une carte marine française en usage à l'époque et reportons-y ce point. Sur la carte 880 du SHOM édition de 1876 ce point se situe entre les rochers de la partie nord des Chausey, c'est effectivement à proximité des Minquiers pas loin du passage de la Déroute. Chose

Février 2018 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

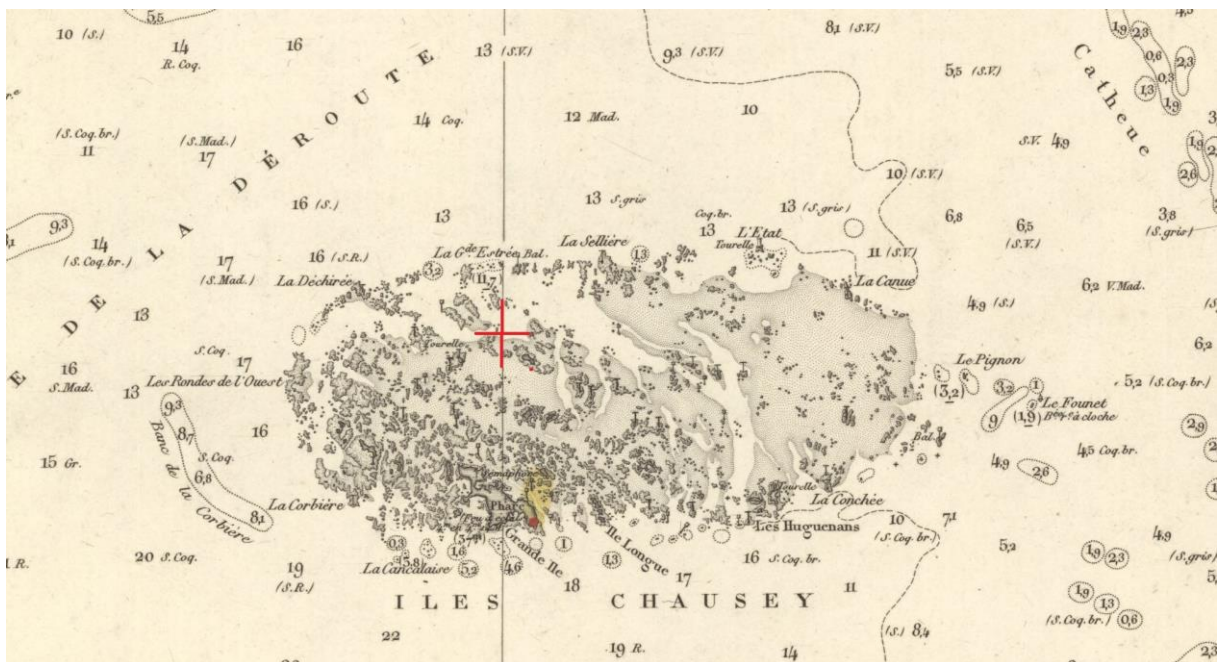




## Histoire maritime de Bretagne Nord

étonnante, les articles d'époque ne signalent pas la proximité des dangers et s'il avait coulé à cette position exacte il se serait échoué sur les rochers des Chausey ! Autre interrogation : que faisait le Luciline grand navire pétrolier à vapeur allant de Batoum, port de Georgie situé au fond de la mer Noire à Rouen, aussi loin en dedans des îles Anglo-Normande c'est bien loin de sa route directe et bien proche des dangers des différents plateaux de rochers. Un dernier point d'interrogation : le Bois Rosé a coulé 7 jours après son départ de Saint-Malo et serai si proche de son point de départ, c'est vraiment étonnant ! Cette position du naufrage paraît vraiment douteuse !

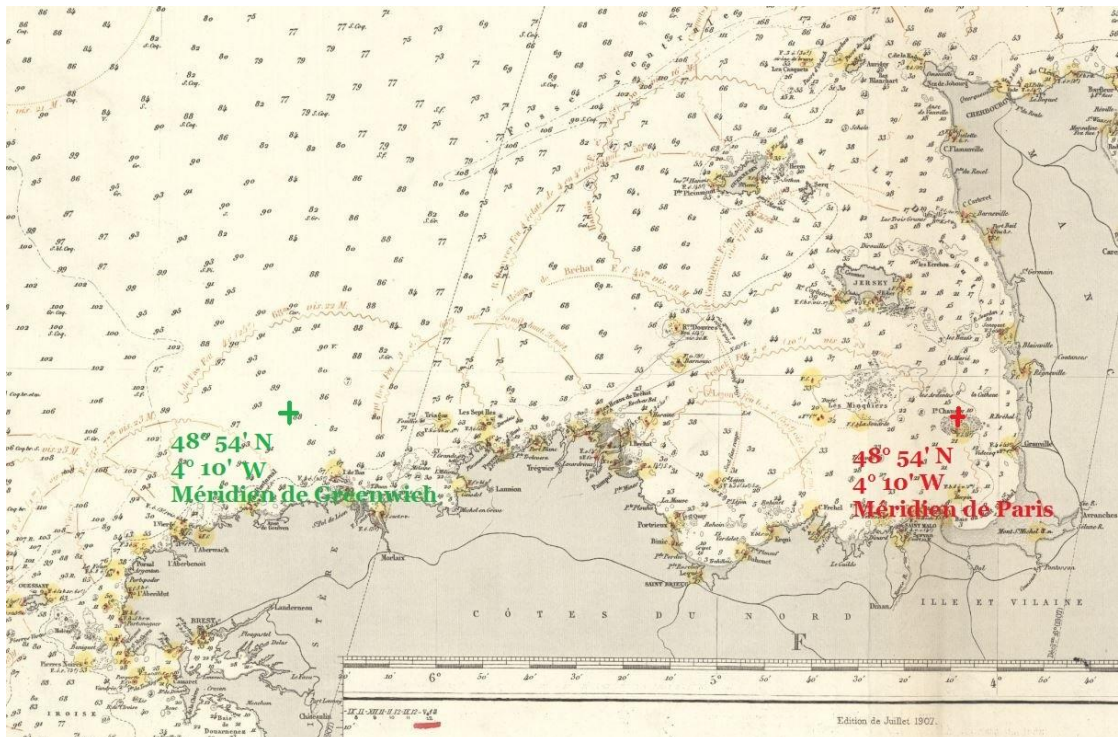
La position  $48^{\circ}54'$  de latitude Nord et  $4^{\circ}10'$  de longitude Ouest a-t-elle été donnée par le commandant du steamer Luciline ? Si c'est le cas, elle a été prise sur la carte marine anglaise ayant comme référence le méridien de Greenwich, cela change par rapport aux cartes marines françaises du début du XX<sup>ème</sup> siècle qui avaient encore comme référence le méridien de Paris. Pointons ce point sur une carte actuelle, ce point est au large à une quinzaine de mile dans le Nord-Ouest de l'île de Bâtz. Ce point est bien celui du naufrage et répond correctement à toutes les interrogations que nous avons sur celui pris par rapport au méridien de Paris. La Conférence internationale de 1884 retient le méridien de Greenwich comme référence horaire internationale. Mais la France va tarder pour l'adopter officiellement sur tous les documents nautiques et c'est seulement par une décision ministérielle du 19 août 1913, applicable au 1<sup>er</sup> janvier 1914 que la référence unique des documents nautique est depuis le méridien de Greenwich.



$48^{\circ} 54' N$  et  $4^{\circ} 10' O$  sur la carte 880 du SHOM édition de 1876 (Archives SHOM)



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Extrait de la carte de la Manche 2169 édition de 1907 mise à jour 1912 la longitude est toujours référencée par rapport au méridien de Paris (archives SHOM)

### Sources et Liens :

- Catalogue de l'exposition « ex-voto marins du Ponant » du musée de marine en 1975
- BNF Gallica archives du Ouest Eclair
- fiche sur la Luciline <http://www.tynebuiltships.co.uk/L-Ships/luciline1899.html>
- Historique du problème du Méridien d'origine en France par Lucie La Garde dans la revue d'histoire des sciences en 1979 [http://www.persee.fr/doc/rhs\\_0151-4105\\_1979\\_num\\_32\\_4\\_1638](http://www.persee.fr/doc/rhs_0151-4105_1979_num_32_4_1638)
- Cahier de Cancale « La pêche aux ancêtres » les terre-neuviens Aristide Delarose
- Archives SHOM en ligne



*Départ des terre-neuviens de Saint-Malo*

Février 2018 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France

