

---

---

## ARCHEOLOGIE

---

# DU RÊVE A LA RÉALITÉ

La notion d'épave éveille  
de manière unanime tous les plongeurs  
quels qu'ils soient car elle éveille  
chez eux la notion du trésor  
que chacun espère découvrir un jour.  
A ce titre, l'archéologie sous-marine  
a fait naître nombre de vocations  
chez les passionnés de recherches subaquatiques  
et constitue une discipline des plus passionnantes  
en reconstituant l'histoire de la navigation  
depuis l'âge de bronze jusqu'aux derniers  
temps de la marine à voile.  
Aujourd'hui pourtant, malgré le nombre croissant  
des passionnés, le travail en archéologie  
sous-marine reste quasi confidentiel  
du moins en tant qu'activité professionnelle  
offrant un petit nombre de débouchés.

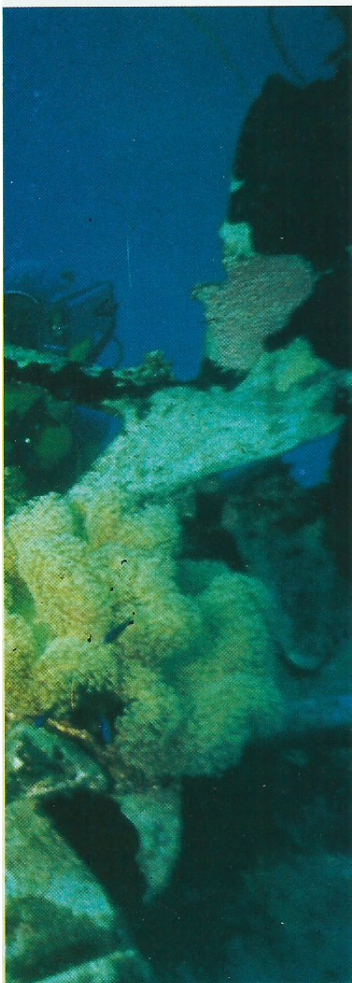




**r**ien n'est plus fascinant que la découverte d'une épave enfouie au fin fond de l'océan. La sensation d'être le premier depuis des siècles à pouvoir observer et toucher des objets appartenant à l'histoire a quelque chose de grisant. Quant au travail nécessaire pour révéler le trésor archéologique, il nécessite une extrême patience et une minutie de tous les instants et que ce soit à l'aide d'une suceuse (ci-dessus) pour le gros œuvre ou par des techniques plus délicates (ci-dessus à droite), le résultat final va souvent au-delà des espérances des archéologues (ci-contre épave des îles Truk en Micronésie).







Peut-on vivre « honnêtement » de l'exploitation des épaves ? L'archéologie sous-marine professionnelle offre-t-elle des débouchés concrets ? Dans ce domaine plus que dans tout autre, peut-être, le rêve et la passion ne suffisent pas pour réussir, tant s'en faut...

## LA DRASM : DES DÉBOUCHÉS INEXISTANTS

Créée le 30 Septembre 1966, alors qu'André Malraux était ministre de la culture du gouvernement Pompidou, la Drasm, (Direction des Recherches Archéologiques Sous Marines), dépend, au sein du ministère de la Culture, de la Sous Direction à l'Archéologie, laquelle dépend elle même de la Direction du Patrimoine. Depuis sa création, son effectif n'a guère évolué : une douzaine de personnes tout au plus, parmi lesquelles un directeur, deux conservateurs, deux plongeurs et du personnel administratif. Aujourd'hui, par manque de budgets, les postes sont remplacés, mais aucune création propre-

ment dite n'a été enregistrée depuis une bonne dizaine d'années. Et, de fait, la Drasm souffre d'une pénurie de crédits, mais aussi de personnel spécialisé. Dans les bureaux du Fort Saint Jean, à Marseille, il n'y a ni scientifiques, ni photographe, ni même dessinateur. L'Archéonaute, le bâtiment dévolu aux campagnes de fouilles possède bien un labo photo, mais celui ci n'a pratiquement jamais été utilisé...

Dans un tel contexte de recrutement « compte goutte », il est difficile, de parler de « débouchés » pour ceux qui souhaiteraient faire de l'archéologie sous-marine leur profession. Certes, les campagnes de fouilles font presque toujours appel à des bénévoles ou à des étudiants qui viennent travailler sur site pour une période limitée. Des bonnes volontés indispensables, dont les compétences sont le plus souvent incontestables, mais qui, la fouille terminée, retrouvent, par la force des choses, l'inactivité, en attendant une nouvelle proposition pour la saison suivante.

Véritable « parent pauvre » de la Culture en France, la Drasm n'est pas prête de proposer du travail à quelques passionnés d'archéologie sous-marines, quels que soient leur bagage et leur niveau d'expérience. Reste, on vient de le voir, la joie de participer à une fouille en Méditerranée ou sur les côtes du Ponant, l'espace de quelques jours ou quelques semaines. Mais même là, les places sont rares...

## FLORENCE RICHEZ LA PASSION AU FÉMININ

*Diplômée d'études de lettres classiques et possédant une formation de bibliothécaire, Florence Richez est une des rares personnes à être entrée au sein de la Drasm, la création de son poste venant en remplacement d'un autre poste supprimé. Depuis 1985, elle intervient dans quatre directions : la documentation scientifique, la gestion de la photothèque, le prêt des pièces pour les expositions et, bien sûr, la fouille proprement dite sur site. C'est à la Drasm même qu'elle a appris à plonger, plus précisément sur l'épave d'un caboteur romain chargé de blocs de pierres, coulé non loin de Carry le Rouet, près de Marseille. Elle a*

*participé à plusieurs fouilles : l'épave antique de Ploumana'ch, le navire médiéval à clins de l'Aberber Wra'ch, le Prince de Conty, coulé en 1746 à Belle Ile, la triple épave romaine de Porquerolles, le Mauritius au Gabon etc...*

*En marge de ses activités sédentaires, Florence Richez avoue nourrir une véritable passion pour la plongée dans un contexte aussi enrichissant que celui de l'étude d'épaves chargées d'histoire. Aussi a-t-elle pour souhait de se spécialiser de plus en plus dans la fouille, avec une préférence pour les navires de l'époque médiévale et post médiévale.*



---

## MANUEL DU PARFAIT

---

### PETIT « WRECKER »

---

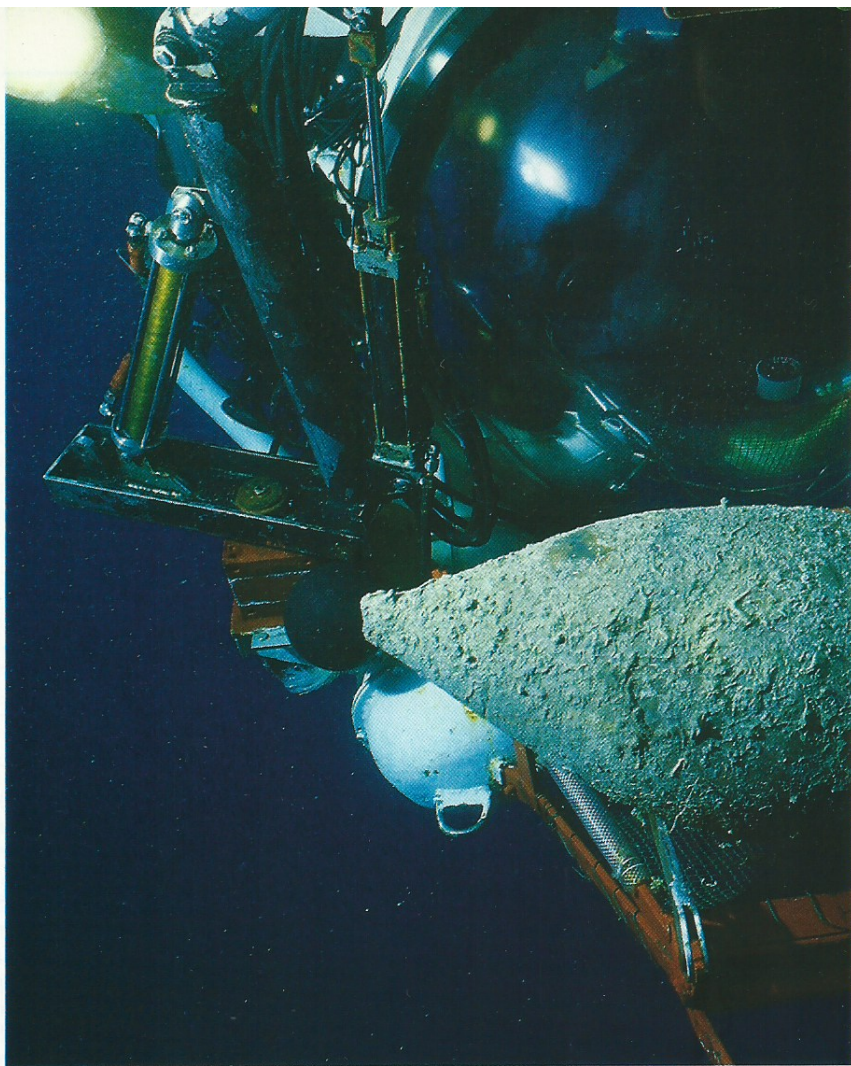
En marge de la Drasm, il existe une autre catégorie de plongeurs qui consacrent leur activité professionnelle à la recherche et à la fouille des épaves. Appelés outre Atlantique « wreckers », ils sont les dignes descendants de William Phips et de John Lethbridge qui, voici deux siècles et plus, répondaient eux aussi à l'appel de la « goldfever ». Aujourd'hui, ils sont regroupés dans une quinzaine d'équipes, dont une dizaine aux Etats Unis et le reste en Europe et en Australie.

Leurs noms évoquent une des dernières formes de l'aventure sur et sous la mer : Mel Fisher, Bob Marx, Mike Hatcher, Robert Sténuît, Franck Jubelin, Max Guérout etc... Attention : ne sont ici pris en compte que ceux qui travaillent officiellement devant les lois et disposent des moyens techniques et financiers nécessaires pour parvenir à leurs objectifs. Pour la plupart férus d'archéologie et d'histoire, ils associent à leur passion le piment du risque et, il faut le dire, l'espoir de tomber un jour sur « l'Epave », celle où le message culturel se double d'une cargaison de grande valeur : ducats, lingots, vaisselle Ming, etc... Même si Bob Marx, qui au cours de sa carrière a retrouvé pas moins de quatre cent épaves déclare : « Dans ce job on ne fait pas fortune... », les opérations au succès retentissant ne sont pas rares.

Trois des plus spectaculaires sont d'abord la récupération des cinq tonnes d'or pur sur le croiseur anglais Edinburg, par Keith Jessop et une équipe de plongeurs britanniques, l'exploitation du fabuleux magot du galion Nuestra Senora de Atocha, par Mel Fisher et la vente record des porcelaines chinoises retrouvées par Mike Hatcher et Max de Rham aux Philippines.

Réussir dans un secteur aussi fermé présente un certain nombre de difficultés et demande un faisceau de qualités dont la persévérance, un véritable flair sur le terrain et une certaine dose de chance ne sont pas les moindres.

Avant de chausser ses palmes, le « wreckeur » doit d'abord se faire... archiviste ! Il est illusoire de ne compter que sur le hasard pour retrouver telle ou telle épave engloutie depuis plusieurs siècles. Tout est ici affaire de méthode, de rigueur et de... patience. Ce n'est qu'au terme



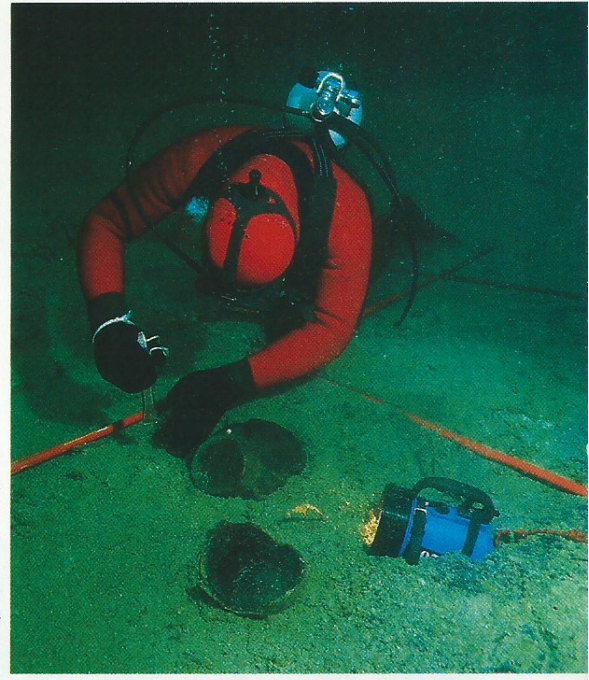




**d**e tous les objets que les archéologues sous-marins tirent de leur sommeil océanique, les amphores sont parmi ceux qui tiennent une place privilégiée dans leur cœur. Symbole d'une méditerranée berceau des civilisations occidentales, l'amphore est devenue un objet quasiment sacré. Ci-dessous, remontée d'une amphore du II<sup>e</sup> siècle av. J.C. Ci-contre une autre dans les bras du sous-marin Nérée.







**U**ne fois la zone d'investigation quadrillée (à droite), chaque objet, dont l'emplacement a été repéré, est remonté avec maintes précautions. L'emploi de parachutes (à gauche) et de ballons (ci-dessus) permet de soulever des charges importantes sans risquer de les endommager.





d'un long travail dans les principales archives, (Paris, Lisbonne, Séville, Londres et Amsterdam), de semaines entières passées à compulser des documents jaunés par le temps et souvent illisibles, qu'il est possible, aux prix d'une véritable enquête, de localiser le site probable de tel ou tel naufrage. Quelques heures de plongée ont suffi à Robert Sténuît pour retrouver les restes du Lastdrager, aux Shetlands, mais ceci au terme de plusieurs mois de lectures et de décryptages de textes anciens. « Son » épave localisée, tout au moins sur le papier, le « wrecker » doit en-

suite devenir diplomate. A moins d'opérer en toute illégalité, ce qui, dans certains pays n'est pas précisément une heureuse idée, il est indispensable de prendre contact avec les autorités locales, de montrer « patte blanche », afin d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise sur pied de l'exploitation. Obtenir ces autorisations après une année de pourparlers est considéré comme un coup de chance. D'ordinaire ce type d'accord demande bien trois ou quatre ans pour aboutir. Souvent, les contrats sont passés avec les musées et les orga-

nismes scientifiques de tutelle locaux, auxquels les chercheurs s'engagent à remettre une partie des objets trouvés, selon un processus devant recevoir l'agrément des deux parties.

Nanti de ses autorisations, notre « wrecker » peut enfin passer à la phase active de son projet. Pour mettre sur pied une campagne d'envergure susceptible d'obtenir des résultats, il faut, tant en hommes qu'en matériel, des moyens qui requièrent un important financement. Avant de voir briller le premier des lingots de Staline dans les cales de l'Edinburgh, les partenaires de Keith Jessop ont investi près de deux milliards de centimes !

On considère qu'une expédition de moyenne envergure dans l'océan Indien « démarre » à trois millions de francs lourds, pas moins... De tels financements peuvent être assurés par l'investissement de fonds personnels fournis par les membres de l'équipe, système peu retenu auquel les américains préfèrent celui du « joint venture » : les chercheurs passent des accords avec un ou plusieurs financiers qui s'associent aux risques encourus, mais, en cas de succès touchent une part des bénéfices proportionnelle à leur investissement de base. En Europe, les deux solutions préférées sont celle du sponsoring, exactement dans l'esprit d'une participation à telle ou telle expédition ou d'une régate transocéanique et celle du mécénat. Récemment, la fouille du Mauritius, un navire hollandais retrouvé au Gabon a été entièrement financée par Elf. Quant aux mécènes, deux des plus connus sont Franck Godiot, qui finance les campagnes de W W F, (Wild World First) et Henri Delauze qui, au travers de Comex Deep Sea Salvage, soutient les campagnes de Robert Sténuît.

En marge d'une toujours hypothétique vente des artefacts ramenés en fin de campagne, une raisonnable source de financement réside enfin dans l'exploitation télévisuelle de l'opération.

Reste à savoir quelles sont les chances de faire fortune dans une activité finalement tout à fait marginale. L'expérience le démontre : elles sont faibles, malgré quelques gros « coups » réalisés ici et là. La découverte archéologique, la part du risque et le goût de l'aventure sont autant de ferments qui viennent alimenter une passion menant rarement à l'ouverture d'un compte bancaire en Suisse.

## FRANK JUBELIN LES JUSTES MOYENS

*Fils d'amiral, esthète et grand voyageur, Franck Jubelin découvre l'archéologie en participant en 1979 à l'expédition sur la Méduse, menée par Jean Yves Blot. Puis il s'intègre dans un groupe dont l'objectif est le tournage de six séries télévisées correspondant à six épaves sur le thème « Quatre siècles sous la mer ». Mais le projet ne peut être mené au delà du second tournage.*

*Loin de se décourager, il organise une expédition de grande envergure à la recherche d'un vaisseau français, le Soleil d'Orient, perdu le long des côtes malgaches. Mais, bien qu'il aie obtenu les autorisations nécessaires, il se heurte à la concurrence d'une autre équipe, ce qui l'oblige à abandonner son projet. Après avoir mené deux campagnes en Tunisie et au Cap Vert, il fait la connaissance de Franck Godiot, un financier international, petit fils du navigateur Eric de Bissshop, réputé pour ses voyages à bord de son catamaran Kaimiloo. Franck Godiot envisage alors la construction d'un catamaran de vingt mètres, en souvenir de celui de son grand père, mais doté des derniers perfectionnements techniques. Jubelin, qui depuis plusieurs années prône l'utilisation d'un voilier multicoque comme plate forme autonome idéale pour la recherche d'épaves, trouve là un interlocuteur et un mécène attentif et enthousiaste.*

*La construction de Kaimiloo est menée à bien et le bateau est*

*entièrement équipé pour la vie de six à huit chercheurs, avec appareils de détection, labo photo, équipements de plongée etc...*

*En attendant le lancement du catamaran, Franck Jubelin met sur pied avec Franck Godiot une expédition aux Philippines, à la recherche d'un vaisseau anglais, le Royal Captain. Sur un récif corallien perdu au large, quelques restes du navire sont retrouvés, mais l'épave gît trop profondément pour être exploitée. En revanche, Jubelin trouve sur le site même l'épave d'une jonque chinoise qui transportait de la vaiselle Swato datant de l'époque Ming tardive et dont de très rares pièces étaient jusqu'alors connues. La fouille est une totale réussite et constitue un modèle de travail archéologique dans le corail.*

*Aujourd'hui, les deux Franck travaillent sur plusieurs épaves, presque toutes aux Philippines, pays avec lequel ils entretiennent des relations privilégiées. Au programme du Kaimiloo, qui est déjà sur place : la découverte et la fouille du galion San José, parti de Manille les flancs bourrés de trésors et dont de nombreux spécialistes s'accordent à dire qu'il s'agit d'un des navires les plus riches encore gardés sous les eaux du globe. Par ses connaissances, son sens marin et le sérieux apporté à chacune de ses entreprises, Franck Jubelin est un des tous premiers chercheurs d'épaves européens actuels.*