

# LEVONS UN COIN DU VOILE SUR LE PLUS GRAND MUSÉE DU MONDE

Bruno JONIN

*Quimper, France*

b.jonin@orange.fr

## LET'S HAVE A LOOK BEHIND THE CURTAINS ON THE LARGEST MUSEUM OF THE WORLD

### ABSTRACT

Three million shipwrecks lie at the bottom of the oceans, among them famous ones such as the Titanic, infamous such as the Wilhelm Gustloff with more than 9000 victims or very old wrecks more than 2000 years B.C.. There are also all kinds of ships: made of wood, iron, trade ships, battleships, fishing ships and even planes. Unfortunately, if the ocean is the largest museum in the world, it is also a dustbin where there are billions of tons of ammunition in a state of advanced decomposition, nuclear submarines and oil tankers that have damaged the coasts of Brittany.

The today's COVID-19 pandemic will take us through Marseille in 1720 and we will discover some treasures in sounding and stumbling currency off the coast of Colombia. Wrecks are sources of life and are being identified by official bodies and hobbyists, but how do you find a wreck? I propose to dive into the past, as an amateur diver eager for knowledge.

### KEY WORDS

**shipwreck ; submarine archeology ; submarine mapping ; treasures ; wreck**

[doi.org/10.25830/afh.rfh.2022.34.1.81](https://doi.org/10.25830/afh.rfh.2022.34.1.81)

## RESUME

Trois millions d'épaves gisent au fond des océans, parmi celles-ci des épaves célèbres comme le Titanic, tristement célèbres comme le Wilhelm Gustloff avec plus de 9000 victimes ou encore des épaves très anciennes de plus de 2000 ans avant JC.

On y retrouve également toutes sortes de navire : en bois, en fer, de commerce, de guerre, de pêche ou encore des avions.

Malheureusement si l'océan est le plus grand musée du monde, il est aussi une poubelle où l'on y trouve des millions de tonnes de munitions en état de décomposition avancée, des sous-marins nucléaires et des pétroliers qui ont abîmé les côtes de Bretagne.

L'actualité de la COVID-19 nous fera passer par Marseille en 1720 et nous découvrirons quelques trésors en monnaie sonnante et trébuchante au large de la Colombie.

Les épaves sont sources de vie et en cours de recensement par des organismes officiels et des amateurs, mais comment trouve-t-on une épave ?

Je vous propose une plongée dans le passé, en tant que plongeur amateur avide de connaissances.

## MOTS CLES

**archéologie sous-marine ; cartographie sous-marine ; épaves ; naufrages ; trésors**

Depuis des millénaires, les civilisations sont à la fois séparées et reliées par l'eau. Des voyageurs, des guerriers ou des marchands ont laissé au fond des mers la dernière trace de leur passage sur terre. On estime à plus de trois millions le nombre d'épaves présentes dans les fonds marins du monde. Il ne s'agit certes que d'une estimation, et la préservation de ces épaves dépend pour beaucoup de l'environnement, mais certaines d'entre elles sont vieilles de milliers d'années. Elles peuvent fournir de précieuses informations historiques. Une épave de navire témoigne par définition du commerce et des échanges culturels entre les peuples. C'est aussi une capsule temporelle qui fournit un instantané de la vie à bord du navire au moment de son naufrage.

## DES EPAVES CELEBRES

Parmi les épaves de navires célèbres figurent :

Le **TITANIC**, le plus luxueux et le plus beau bateau jamais construit et réputé insubmersible, coulé le 12 avril 1912 (1520 victimes).

L'**ARIZONA** à Pearl Harbour coulé lors de l'attaque nipponne du 7 décembre 1941. Le musée a été édifié directement sur l'épave que l'on visite au sec.

Le **VASA** à Stockholm en Suède (64 canons, 1628) a coulé lors de son lancement, au premier virement de bord. Sorti de l'eau en 1961, il a été transformé en musée en 1981.

Le **MARY-ROSE** coulé en 1523, épave relevée en 1982 et aujourd'hui conservée comme musée à Porthmouth (19000 objets sauvés).

Le **THISLEGORM** découvert par Cousteau et dont les images firent le tour du monde suite à une publication du National Geographic et du film «Le monde du silence», palme d'or au festival de Cannes 1956.

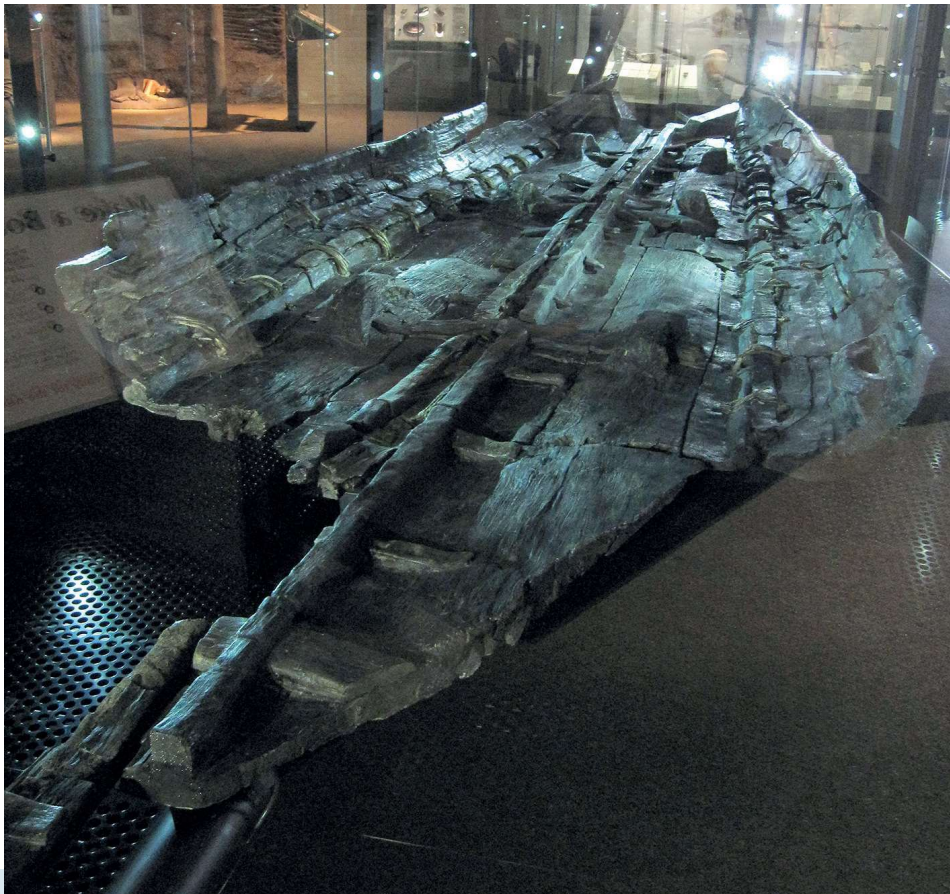
Les plus tristement célèbres du fait du nombre de victimes :

Le 30 janvier 1945, durant la Seconde Guerre mondiale, le paquebot **WILHELM-GUSTLOFF**, transformé en navire-hôpital pour organiser la fuite des Allemands face à l'Armée rouge, est torpillé par le sous-marin russe **S-13** dans la mer Baltique. La catastrophe causera la mort de 9 343 personnes et laissera 657 survivants.

Sur les côtes de France, le 17 juin 1940, le paquebot britannique **LANCASTRIA**, transatlantique construit 20 ans plus tôt, est bombardé par l'aviation allemande et sombre au large de Saint-Nazaire causant officiellement la mort de plus de 4 000 personnes. Le nombre réel des victimes serait en réalité beaucoup plus élevé.

L'épave complète la plus ancienne a été découverte en mer Noire au large de Burgas (Bulgarie) par 2000 m de fond. Elle date de 2400 ans avant JC. Le manque d'oxygène à cette profondeur est l'un des éléments de la conservation exceptionnelle du bois. Le bateau ressemble à celui dessiné sur une poterie antique appelée Vase des Sirènes datant de 480 avant JC représentant un épisode de l'Odyssée où Ulysse est attaché au mât du navire alors que les sirènes tentent de l'attirer et que l'équipage n'obéit pas à ses ordres car leurs oreilles sont remplies de cire.

En Europe, l'épave la plus ancienne a été découverte à Douvres (GB) et date de 1500 ans avant JC (**Figure 1**)



**Figure 1** : L'épave de Douvres est le nom donné à un bateau de l'âge du bronze, mis au jour en 1992 lors de fouilles consécutives à des travaux routiers à Douvres en Angleterre. Prélevé et traité pour sa conservation, il est exposé au musée de Douvres où un espace lui est spécifiquement dédié. (source wikipedia - Dover Museum (GB))



Au fond des océans l'on retrouve tous les moyens de transport de l'homme sur la mer, des navires en bois, en fer, des bâtiments de guerre, des bateaux de pêche, mais également des épaves d'avions dont certaines sont spectaculaires (**LOCKHEED P-38** de La Ciotat - **HEINKEL 111** de Toulon).

## MUSEE DES HORREURS

Malheureusement si la mer est le plus grand musée du monde, c'est aussi la plus grande poubelle de la terre. Trois millions de tonnes de munitions chimiques ont été immergées par les Alliés à partir des années 1920 au large des côtes de la Manche et de la mer du Nord, après les victoires des première et seconde guerres mondiales, et qui continuent d'être un danger pour les populations. En effet, 1% de ces armes contiennent des armes chimiques, tel que le gaz moutarde, ou encore l'arsenic, qui commencent à se répandre dans la mer sous l'effet de la corrosion de leur enveloppe.

Un film a été réalisé sur le sujet par la RTBF et Public Sénat «Menaces en mer du Nord», particulièrement bien documenté.

Mais peut-être pire encore, des sous-marins nucléaires avec leurs charges nucléaires. Comme les sous-marins américains l'**USS SCORPION** au milieu de l'Atlantique le 22 mai 1968 et l'**USS THESTER** près des côtes américaines le 10 avril 1963. Les Russes sont également à la pointe de la technologie nucléaire sous-marine et trois sous-marins manquent à l'appel : le **K8** à 4 500 mètres de profondeur et 490 Kms au NW de l'Espagne dans le golfe de Gascogne le 11 avril 1970; le **K-219** en octobre 1986 à 950 kms à l'Est des Bermudes et le **K-278 KOMSOMOLETS** disparu en mer de Barentz le 7 avril 1989. Ils contenaient tous des réacteurs et des missiles nucléaires. On peut donc craindre que la corrosion aidant, ces matériaux radioactifs ne finissent par se disperser dans le milieu marin. Avec quelles conséquences?

Sur les côtes de Bretagne nous avons payé un lourd tribut avec les pollutions de pétrole: le **TORREY-CANYON** en 1967, l'**OLYMPIC-BRAVERY** en 1976, l'**AMOCO-CADIZ** en 1978. Ainsi que le **BOEHLEN** en 1976 et l'**ERIKA** en 1999.

## TRANSPORT DE MARCHANDISES INATTENDUES

Une épave oubliée près de Marseille nous rappelle la pleine actualité mondiale avec la pandémie de Covid-19 qui s'est répandue à une vitesse incroyable depuis 2020 et a causé de nombreuses victimes. Il s'agit de la flûte **GRAND-SAINT-ANTOINE**

qui le 25 mai 1720 mouilla devant Marseille avec une riche cargaison d'étoffes précieuses mais également le bacille de la peste qui fit déjà 8 victimes pendant le voyage de retour de Syrie (**Figure 2**). Les propriétaires de la cargaison firent jouer leurs relations et parvinrent à faire débarquer une partie de la cargaison infectée.



**Figure 2** : Tableau de Michel Serre (1658-1733) représentant l'hôtel de ville de Marseille pendant la peste de 1720. (Coll. Musée des Beaux-Arts de Marseille)

La peste se répandit en Provence provoquant 100 000 morts sur 400 000 habitants. Les autorités feront brûler la flûte. Des plongeurs ont retrouvé l'épave calcinée du navire en 1978 par 15 m de profondeur au nord de l'île Jarre dans l'archipel de Marseilleveyre.

## MAIS AUSSI DES TRESORS

Mais il y a aussi de fabuleuses histoires de trésors à découvrir au fond de tous les océans. L'un des trésors les plus mythiques reste celui du **SOLEIL-D'ORIENT**, un vaisseau français de 1000 tonneaux disparu au sud de Madagascar en 1681, les cales remplies de cadeaux d'un luxe inouï envoyés à Louis XIV par le roi de Siam : l'équivalent de 25 millions d'euros en objets somptueux, dont deux éléphants en or massif caparaçonnés de pierres précieuses.

De nombreux trésors ont été remontés du fond des mers, comme celui de l'**EGYPT**, perdu dans un épais brouillard au large du Finistère et percuté de plein fouet par



le bateau français la **SEINE** le 20 mai 1922. Sur les 338 passagers et membres d'équipage, près de 80 perdent la vie dans le naufrage. La précieuse cargaison composée de 5 tonnes d'or et 43 tonnes d'argent disparaît dans les flots. Il faudra attendre une expédition de scaphandriers chevronnés, à l'été 1932, après plusieurs tentatives avortées, pour enfin retrouver les lingots (**Figure 3**).



**Figure 3** : Le 22 juin 1932, après des pertes en vies humaines et de nombreux mois de travail stérile, des membres de l'équipe italienne de sauvetage Sorima ont vu les barres dorées arriver sur le pont du navire de sauvetage au milieu de la boue et des débris. Sur cette photo, des membres de l'équipe avec le leader italien, Commendatore Quaglia, debout avec son béret, près de ses hommes autour des premiers lingots d'or récupérés. (Coll. GRAHMBS)

Plus récemment, le **SAN-JOSE**, galion espagnol de 62 canons naufragé en juin 1708 au large de Carthagène en Colombie en faisant 600 morts, est découvert en 2015 par 600 mètres de profondeur et il contiendrait le plus gros trésor de l'humanité : 200 tonnes d'or, d'argent et d'émeraudes. Le montant du trésor serait estimé à 12 milliards d'euros.

## EPAVES ARTIFICIELLES

Certains pays coulent intentionnellement des navires ou des matériaux divers (pneus, structures en béton...). Ces récifs artificiels constituent des lieux de colonisation intéressants pour les scientifiques, les pêcheurs ou les plongeurs, mais il semblerait que ces immersions, en plus de constituer un risque de pollution pour l'environnement marin, ne contribuent pas à une augmentation de la biomasse mais plutôt à une nouvelle répartition des espèces dans le milieu.

## INVENTAIRE ET PROTECTION

Les épaves en France sont protégées en tant que biens culturels maritimes.

Elles sont étudiées par des plongeurs amateurs et par l'organisme officiel français le DRASSM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) créé en 1966 à Marseille (**Figure 4**).



**Figure 4** : Vue extérieure des locaux du DRASSM à Marseille. (Coll. DRASSM)

C'est le premier service au monde dédié à l'étude, l'inventaire, la valorisation et la protection des biens culturels maritimes. Les spécialistes étudient de plus en plus l'évolution des techniques de la construction navale dévoilées par ces navires engloutis.

Dans le Finistère des campagnes de recherches ont été réalisées sur différentes épaves : le **SEDUISANT** 1796, îlot de Tévenec, Raz de Sein ; sur Le **DROITS-DE-L'HOMME** en baie d'Audierne ; **HMS ARAB** aux Glénan ; le **GOLYMIN** de 74 canons dans le goulet de Brest.



Des cartes des naufrages recensent une partie de ces événements (**Figure 5**) comme la carte des naufrages en Finistère, St-Malo, Les Glénan avant 1900 ou Belle-Ile (voir le site [www.atlasdesepaves.fr](http://www.atlasdesepaves.fr)).

Il y a plus de 4 000 épaves recensées sur les côtes de France plus celles qui restent à découvrir.

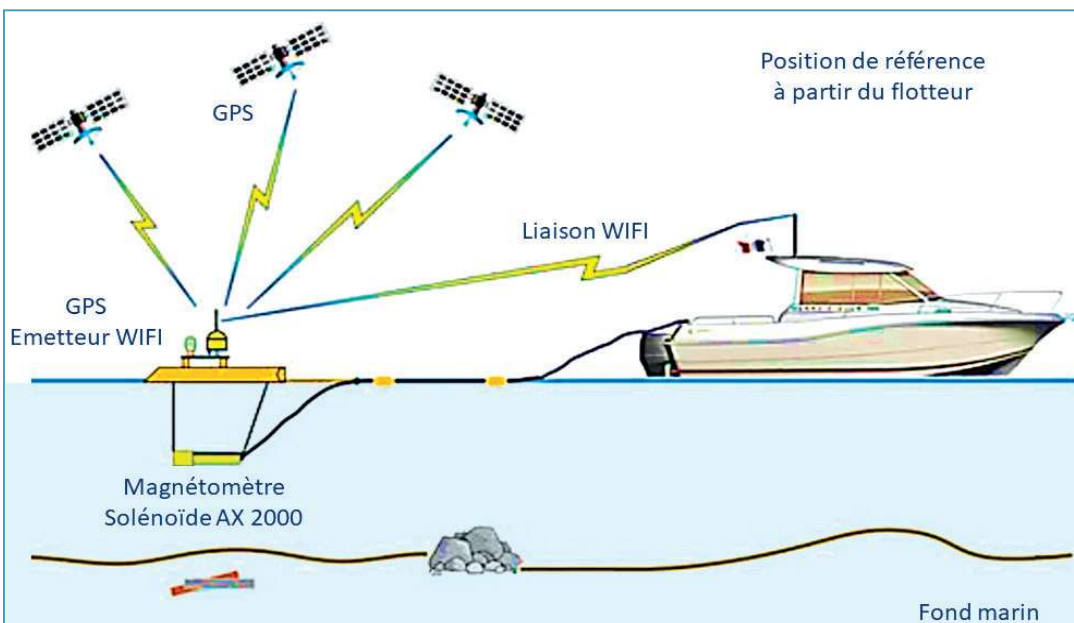


**Figure 5 :** Extrait de la cartographie qui recense les épaves sur les côtes françaises. (Coll. SHOM)

## COMMENT FAIT-ON POUR TROUVER UNE EPAVE?

Les marins-pêcheurs, le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), les pêcheurs sous-marins et les plongeurs sont les grands découvreurs de site.

Aujourd'hui on utilise des techniques ultra modernes avec des magnétomètres (**Figure 6**) qui détectent les anomalies magnétiques du fond marin.



**Figure 6 :** Nouveau système de traîne du magnétomètre. (D'après source : <http://www.archeosousmarine.net/moyens.php>)

Les épaves contenant toutes au moins une ancre et parfois de la chaîne, cette ancre et cette chaîne modifient le champ magnétique terrestre et le magnétomètre détecte ces infimes anomalies (**Figure 7**).



**Figure 7** : Les plongeurs procèdent aux relevés sur l'ancre d'une épave. (Coll. SHOM)

La localisation d'une épave va ensuite se poursuivre par une fouille archéologique selon des méthodes bien ordonnées et des recherches en archives.

Pour les plongeurs, une plongée sur épave est une plongée dans le temps, une rencontre avec des drames humains, une découverte de l'histoire des techniques navales, industrielles, humaines ou militaires. C'est une immersion dans une œuvre d'art sculptée par la mer. C'est aussi l'occasion de découvrir des paysages sous-marins souvent recolonisés par une riche vie marine (**Figure 8**).



**Figure 8** : Homard bleu dans une épave. (Coll. GRAHMBS)

## REMERCIEMENTS

Merci à Sylvie et Eric Le Gall : [www.atlasdesepaves.fr](http://www.atlasdesepaves.fr)

## NOTE DE LA REDACTION

L'auteur, Bruno Jonin, est moniteur de plongée aux Iles Glénan et membre du Groupe de recherches archéologiques et historiques maritimes de Bretagne sud. Ce passionné d'histoire maritime est un grand spécialiste des épaves. Il a réalisé un travail titanesque pour répertorier les naufrages et accidents de mer sur les côtes de Bretagne, qui lui ont permis de dresser plusieurs cartes maritimes des naufrages (les cartes sont disponibles sur le site : <https://www.atlasdesepaves.fr/>). Il est aussi l'auteur d'ouvrages (<https://2021.atlasdesepaves.fr/livres/>).

Pour la conférence inaugurale du congrès annuel de l'AFH « Zoom sur Quimper » retransmis en direct le 17 juin 2021, il nous a fait l'honneur de partager sa passion par un exposé brillant qu'il nous fait le plaisir de retrouver ici à travers cet article qui reprend les thèmes abordés. Au nom des membres de notre association nous le remercions chaleureusement.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. CORNOU J. & JONIN B. L'Odyssée du vaisseau Droits de l'Homme (1988) Editions DUFA, 224 pages
2. CORNOU J. & JONIN B. Plaquette du vaisseau Droits de l'Homme Editions SKED, 40 pages
3. JONIN B. Le REPULSE (1984) Edition JAEH, 130 pages.
4. JONIN B. & MAREC P. Mémoires englouties. Plongées-Histoires sur les épaves du Finistère. Tome 1 (1994) Quimper : ASEB édition, 312 pages