

ARCHÉOLOGIE EN 1701, UN NAVIRE NÉGRIER PARTI DE MADAGASCAR S'ÉCHOUE SUR un récif. L'équipage abandonne les esclaves rescapés. Quinze ans après, huit survivants sont secourus. Des passionnés retracent leur histoire

Sur les traces des Robinson noirs

Benoît Hopquin

A Valparaiso, un jour de 2003, Max Guérout recueillit « une bouteille à la mer ». Le message était envoyé sur Internet, lancé au hasard des vents et des courants de ce monde infini. En plein océan Indien, un météorologue français suppliait quiconque lirait ces lignes de s'intéresser aux naufragés de l'île Tromelin.

A 450 km de Madagascar et 550 km de La Réunion, cette possession française revendiquée par l'État mauricien, stérile ovale de sable de 1 500 mètres sur 750, huit mètres d'altitude à son plus haut, fut le théâtre de poche d'un extraordinaire fait divers. En 1761, un navire négrier, l'*Utile*, s'était fracassé sur ce récif battu par la houle et frangé d'écumé. Abandonnés par l'équipage, les esclaves avaient vécu là quinze ans, avant que les rescapés, sept femmes et un bébé de huit mois, ne soient secourus.

Dans le port chilien, Max Guérout est fier. Sitôt rentré en France, le spécialiste en archéologie navale se lance dans le sillage de l'*Utile*. De Paris à Aix, de Lorient à Genève, avec une poignée de passionnés, il exhume des archives plusieurs témoignages dont l'un est attribué à l'écrivain du bord, ainsi que des comptes rendus de la Compagnie des Indes. Se reconstitue alors par lambeaux une aventure humaine hors normes.

Le 23 juillet 1761, l'*Utile* quitte le port malgache de Foulpointe pour l'île de France (l'actuelle Ile Maurice). Sur le pont, 140 hommes d'équipage. A fond de cale, 160 esclaves embarqués en contrebande. Dans la nuit du 31 juillet au 1^{er} août, le navire heurte un bout de terre mal consigné sur les cartes, qui hante les histoires de marin. L'équipage gagne la terre ferme à la nage. Vingt marins périssent. Nul ne songe à décloquer les pan-neaux de cale. Les esclaves sont promiscués à la noyade. Mais une lame éventre la coque et 88 hommes et femmes atteignent la plage. Une vingtaine d'entre eux mourra encore d'épuisement, de soif ou de blessures dans les heures qui suivront.

Comblir le vide

L'équipage est parvenu à récupérer des vivres, des armes et du matériel de première nécessité. Il creuse un puits et touche une nappe d'eau saumâtre, gage de survie. Deux campements s'improvisent sous les voiles récupérées : celui des Blancs et celui des Noirs. L'île étant à l'écart des grandes routes, nul salut n'est à espérer d'un navire de passage. Les marins construisent un esquinif avec les débris de l'*Utile*. Ils improvisent une forge, un atelier de charpente, les esclaves les aident. Le chantier dure deux mois. « Dès le début, les officiers savaient que l'embarcation serait trop petite pour emmener tout le monde. » Le grand jour, les marins abandonnent les Malgaches, avec la vague promesse de revenir. Ils arriveront sains et saufs à Foulpointe.

A Tromelin, les naufragés s'installent dans une terrible attente. On sait bien peu de chose sur leur séjour, hormis les témoignages très parcellaires des rescapés. En 2006 puis 2008, Max Guérout et une équipe de bénévoles ont entrepris deux campagnes de fouilles pour combler ce vide. Sous le patronage de l'Unesco, l'opération a été baptisée « Esclaves oubliés ». « Il fallait savoir quel type de société avait bien pu s'organiser durant ces années, explique le responsable du projet. C'est là une forme d'archéologie de la détresse. »

Une véritable expédition, également. Tromelin est difficilement accessible. Elle



Les campagnes archéologiques menées par Max Guérout sur l'îlot de Tromelin ont permis d'exhumer des ustensiles et des parures forgés par des esclaves qui y avaient été abandonnés à la suite d'un naufrage. DR



abrite depuis 1954 une station météo où cohabitent trois ou quatre employés en de longues vacances. Elle possède une piste d'urgence mais est approvisionnée par bateau, quand la mer l'autorise. Chaque déchargement est un exploit.

Les campagnes durent un mois chaque fois, par une chaleur écrasante, dans un confort spartiate. Les fouilles ont mis au jour les fondations d'un habitat très organisé, taillé dans le corail. Ont été retrouvés 400 objets dont « une cinquantaine particulièrement intéressants parce qu'ils sont la preuve de l'imagination et de l'industrie de ceux qui ont vécu là ». Les habitants se nourrissaient d'oiseaux, des tortues et de leurs œufs. Avec le bois échoué, ils ont couvé contre les

intempéries le feu laissé par les marins. Des gamelles en cuivre ont été forgées, des vêtements confectionnés en plumes d'oiseaux. Les archéologues ont découvert des amulettes en coquillage et deux bracelets en cuivre, fabriqués sur place. « Ces gens avaient dépassé les nécessités de la survie, construit une micro-société », constate Max Guérout. « Nous avons retrouvé seize cuillères et seize réceptifs en cuivre », poursuit-il. Baisant rapidement les premières années, la population semble s'être stabilisée à une quinzaine d'individus, cinq ans après le naufrage et être restée à ce niveau pendant la décennie suivante. Les femmes, « plus rustiques », ont mieux enduré la vie extrême.

Cette démographie s'ajustait-elle aux ressources de l'île ou faut-il trouver d'autres raisons ? On sait seulement qu'après deux ans de vains espoirs, dix-huit personnes ont ten-



té leur chance sur un radeau de fortune. Pour les autres, mystère. « Sont-ils morts de désespoir, de maladie ou dans des luttes fratricides ? » Y a-t-il eu combat pour la survie ou solidarité ? L'expédition a recherché en vain jusqu'à présent le cimetière signalé en 1851 par un navigateur anglais. « Les ossements, un crâne fracassé par exemple, nous donneraient de précieuses indications. » Max Guérout aimerait monter une nouvelle campagne en ce sens.

Le calvaire des Robinson malgaches dure quinze ans. Leur histoire est pourtant connue des contemporains, jusqu'en France. Des feuilles à grand tirage racontent le destin de l'*Utile*. Condorcet et d'autres s'émeuvent. Mais les autorités se désintéressent du sort des infortunés.

En 1775 enfin, un navire de passage tente de secourir les naufragés. Un homme est débarqué mais doit être abandonné sur place, tant la mer est hostile. Le marin construit un radeau de fortune, embarque avec lui trois femmes et les trois derniers hommes. Ils disparaissent. En 1776, le chevalier de Tromelin parvient finalement à récupérer les huit derniers rescapés et donne son nom à cette terre maudite. Débarquées sur l'île de France, les femmes sont déclarées libres et baptisées. L'enfant est prénommé Moïse. ■

s'est agrégé à une structure fédérant d'autres passionnés, le Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN). Trente à quarante personnes, scientifiques et plongeurs, tous bénévoles, l'épaulent au gré des campagnes.

Max Guérout sait que le plus difficile n'est pas de trouver les épaves mais les bâteaux de fonds, que le bruit médiatique, en surface, est la seule manière d'intéresser au silence des grandes profondeurs. D'où l'idée de confier le fruit d'années de recherches sur Tromelin à une romancière célèbre, Irène Frain, qui en a tiré une œuvre à sa façon (*Les Naufragés de l'île Tromelin*, Michel Lafon). L'archéologue espère ainsi intéresser grand public et financiers à ces esclaves oubliés, dans le but de monter une troisième expédition sur place. ■

fut de l'expédition de Bonaparte. Au large de Toulon, il jette son dévolu sur le *Magenta*, qui a sombré en 1875. La frégate cuirassée transportait deux mille antiquités puniques embarquées dans le port de Goulette, en Tunisie. Les plongeurs remontent notamment une statue d'impératrice, dont une copie du visage trône dans le salon. L'officier en retraite ne garde aucun rouillé. Les trouvailles confies aux autorités enrichissent les musées.

L'homme voue une passion particulière à la mémoire de la traite, une page sombre, évacuée de l'histoire navale. Il traque les navires négriers dans l'estuaire de la Loire, aux environs de l'île de Gorée, port d'embarquement sénégalais des marchands d'ébène, et jusqu'en Martinique. Il

DANS sa maison de Béziers, loin des embruns, Max Guérout raconte comme une vie ordinaire, comme de simples « facéties sous-marines » sa quête d'épaves autour du globe. A 73 ans, après avoir vogué trente ans pour la Royale, ce capitaine de vaisseau n'a pas posé son sac à terre. « Je me suis intéressé à l'archéologie, et c'est devenu ma vie. » Premiers essais près de Villefranche-sur-Mer, en 1982, avec la fouille d'un navire de la Renaissance. Quatre ans plus tard, il identifie, par 60 mètres au large de Cherbourg, l'*Alabama*, une corvette sudiste coulée en juin 1864.

Max Guérout gagne peu à peu une réputation de sourcier. En mission à Valparaiso, l'archéologue cartographie soixante épaves qui tapissent le fond de la baie. Il explore près d'Alexandrie le *Patriote*, qui

Les plongées dans le passé de Max Guérout

