



Le 14 mai dernier, le navire logistique des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), le Marion-Dufresne, rentrait d'une rotation exceptionnelle dans quatre des cinq îles qui forment le

district des Éparses. À son bord, les techniciens en charge de l'évacuation des déchets accumulés lors des rares épisodes de peuplement de ces îles aujourd'hui classées réserves naturelles. Pour la première fois dans les Éparses, cette mission a également pris une tournure d'expédition scientifique, avec pas moins de 17 programmes et une quarantaine de chercheurs représentés à bord. Trente éco-touristes ont enfin eu le privilège de participer à ce voyage unique. Après Europa dimanche dernier, escale à Juan de Nova.



JUAN DE NOVA

- Située dans la partie étranglée du canal du Mozambique, à 600 km au sud de Mayotte, 280 km des côtes d'Afrique orientale et 175 km de Maintirano à l'est de Madagascar.
- Zone économique exclusive (ZEE) : 61 050 km²
- Ile en forme de croissant de 6 km de long au milieu d'un vaste récif corallien.
- Superficie : 5 km². Point culminant : 12 m.



Un peu d'histoire...

- Découverte en 1501 par Juan de Nova, amiral au service du roi Manuel 1er du Portugal lors d'un voyage vers les Indes. Déclarée dépendance française en 1897.
- 1900, location de l'île accordée à un Français pendant 20 ans. Premiers habitats, cultures, arbres fruitiers et exploitation de guano puis de coprah. En 1923, 53 000 tonnes de guano sont exportées.
- Première piste d'atterrissage de fortune construite en 1929 par le sergent-chef Bourgeois suite à la panne d'essence de l'avion du capitaine Marcel Goulette, ce qui l'avait contraint à rester sur l'île. Première vraie piste en 1934, rapidement détruite durant la seconde guerre mondiale. Les activités sur Juan cessent.
- Mars 1952, une concession est accordée pour 15 ans à la SOFIM d'Hector Patureau, concession qui sera reconduite pour 25 ans en 1960. Ouvriers mauriciens et seychellois y travaillent dans des conditions particulièrement difficiles, au point qu'une révolte éclate en 1968 et que la SOFIM est dissoute. Alors que les infrastructures s'y sont développées (petit chemin de fer, phare), la chute du cours du phosphate précipitera cette fin peu glorieuse.
- Le Club Méditerranée envisage un temps d'implanter une résidence hôtelière sur Juan de Nova, mais le projet n'a pas de suite.
- 1973, création d'une station météorologique ainsi que d'un petit camp militaire, comme sur Europa et Glorieuses. Un détachement de 14 militaires et un gendarme y assurent encore la souveraineté française, alors que les derniers ouvriers ont quitté l'île en 1975.



Les campagnes magnétométriques ont permis aux archéologues de localiser des épaves immergées. Il est temps de plonger à leur rencontre. (Photo Frédéric Osada/Drassm)

À la découverte des épaves avec les archéologues de la mer

ÎLES EPARSEES. Route de navigation très fréquentée depuis l'époque des navigateurs portugais, le canal du Mozambique a, depuis, été le théâtre de multiples naufrages dont bon nombre n'ont jamais été référencés et encore moins étudiés. Pour la première fois, des scientifiques du Département de recherche archéologique subaquatique et sous-marine (Drassm) ont jeté les bases d'un inventaire du patrimoine maritime des Éparses, comme ici à Juan de Nova.

Mentionnées par les navigateurs arabes du moyen-âge, puis par les découvreurs portugais qui les ont croisées sur leur route des Indes, les îles Éparses et leurs récifs coralliens ont depuis des siècles été le théâtre de centaines de naufrages, certains encore survenus au XXe siècle. Route maritime très fréquentée, le canal du Mozambique recèle de trésors qui n'ont été qu'épisodiquement localisés voire étudiés. Aussi, la mission du Marion-Dufresne dans ce cinquième district des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) ne pouvait être ignorée par les scientifiques du Département de recherche archéologique subaquatique et sous-marine (Drassm), dépendant du ministère de la Culture et de la Communication. Avec son équipe, son directeur, Michel L'Hour, a déjà fouillé une bonne partie des mers du globe à la découverte de trésors enfouis sous l'eau, le sable et la vase. Les Éparses, ces grands voyageurs n'ont pu s'y rendre qu'une seule fois dans les années 80, et seulement à Bassas da India "plus rare que la lune à visiter", précise le scientifique. Et le temps malheureu-

sement limité sur chacune des îles ne permettra pas de mener des fouilles complètes. "Nous venons dresser un premier inventaire du patrimoine archéologique de ces îles. Il s'agit de recenser le maximum d'éléments anthropiques, c'est-à-dire relatifs à l'homme, qui se trouvent en mer ou sur le littoral et dont nous avons eu écho soit dans la documentation d'archives, soit à partir de témoignages récents", indique Michel L'Hour. Chargés d'évaluer le patrimoine historique potentiel de l'ensemble du domaine public maritime (DPM) français, les archéologues veulent établir dans les Éparses une carte des plus précises possibles, pour recouper celles du service hydrographique et océanique de la Marine (SHOM). Tant pis s'ils ne trouvent pas quelque trésor noyé ou une caravelle portugaise et sa précieuse cargaison. "L'important est que le plus possible d'éléments soient répertoriés, afin que, même dans plusieurs années, on soit capable d'identifier ces restes sans que l'on pense faire une nouvelle découverte à chaque fois. Même si l'on ne fait pas de découverte majeure, c'est un travail essentiel pour la

gestion du patrimoine en mer", précise Frédéric Leroy, un autre archéologue-plongeur de l'équipe.

Sur Juan de Nova, où les épaves fleurissent, même les plus récentes ont leur intérêt. Ainsi ce crevettier coréen, le Kwang Myong, qui a sans doute subi un sacré coup de tabac pour voir ses 45 mètres de long se retrouver entièrement échoués sur une plage au nord de l'île, au début des années 70.

Déjà connue mais restant elle aussi à répertorier avec des coordonnées GPS précises et des photos d'identification, l'épave du S.S. Tottenham, un navire marchand britannique échoué sur le récif au sud de Juan de Nova. Surnommé "le charbonnier", non pas pour sa cargaison puisqu'il transportait du manganèse, mais à cause du charbon qu'il contenait pour alimenter ses impressionnantes machines à vapeurs, ce cargo de 150 mètres de long avait fait naufrage sur le récif en 1911. Visible depuis la plage et extrêmement bien conservé malgré près d'un siècle d'exposition aux vents et à la houle, sa carte d'identité avait déjà été

complétée par le Drassm avant le voyage. Les scientifiques ont en effet retrouvé le nom de l'armateur et les circonstances de l'accident dans les archives maritimes. Après une première journée de repérage, l'équipe se lance, à marée basse, dans une éprouvante marche à travers le lagon pour aller rejoindre le navire échoué sur le platier. Mais c'est une autre cible qui intéresse aussi les archéologues. À 1 km à l'est du charbonnier, Frédéric Leroy a repéré sur des photos satellites de l'île de petits traits noirs qui n'ont rien de naturels. Après discussion avec certains scientifiques déjà venus en exploration sur Juan, il s'agit manifestement de canons assez anciens, qu'il faut là encore aller identifier. Rendue sur les lieux, l'équipe découvre pas moins de 19 pièces d'artillerie en ferraille d'environ 1,80 m, entièrement concrétionnées et alignées de part et d'autre d'un chenal virtuel. Dans un axe central, plus loin sur la barrière de corail, une ancre monumentale dépasse de l'écume.

Si à première vue l'ensemble paraît dater du XVIII^e siècle et avoir une origine britannique, les archéologues auraient bien aimé trouver des morceaux de céramique ou autre permettant de dater et d'identifier une éventuelle épave. Mais pour Michel L'Hour, cela ne ressemble pas à une scène de naufrage. "À première vue, il me semble plutôt qu'on a eu là une manœuvre de déséchouage. Les canons sont trop bien alignés de part et d'autre d'un chenal, comme si l'équipage avait voulu se délester des canons pour alléger le bateau. L'ancre a pu servir de point de fixation pour ensuite haler le navire, une manœuvre courante à l'époque", interprète le spécialiste. Voilà en tout cas des données supplémentaires qui coïncident peut-être un jour avec des documents retrouvés au détour d'une bibliothèque ou d'une archive.

Dans le même temps, l'autre partie de l'équipe s'est rendue en mer à la recherche d'un éventuel patrimoine encore immergé. Un travail de prospection qui reste exceptionnel pour le Drassm, dont l'objectif est d'abord la conservation et la valorisation. À bord d'un zodiac qui tire dans son sillage un magnétomètre, les scientifiques relèvent toutes les anomalies de nature métallique qu'ils décèlent en faisant le tour du lagon. Et justement, l'équipe en mer reçoit un signal particulièrement important, qu'il faut absolument aller identifier de visu. Au troisième jour d'escale à Juan de Nova, il

est enfin temps de plonger. Gisant entre 15 et 30 m de fond, les scientifiques vont découvrir, sous la surveillance d'un requin dormeur, une autre épave "moderne". Un cargo de 80 m de long, dans un état de conservation exceptionnel et que les plongeurs vont explorer. Ils plongeront à Juan à six reprises sur des épaves ainsi découvertes, dont une autre de 100 mètres de long. Des données supplémentaires à intégrer à l'inventaire, même s'il y a peu de chances de réentendre parler de ces épaves dans les musées ou salles d'exposition.

Ce travail de prospection, les archéologues du Drassm le répèteront avec plus ou moins de bonheur sur l'ensemble des îles Éparses visitées par le Marion Dufresne. "Nous avions avant de partir des traces écrites concernant au moins 150 navires disparus dans le secteur du canal du Mozambique", rappelle Michel L'Hour. Rien qu'à Juan de Nova, ce sont une vingtaine d'épaves qui ont déjà été répertoriées.

De notre envoyé spécial Sébastien Gignoux



Au moins une vingtaine d'épaves ont été répertoriées autour de Juan de Nova. (photo Frédéric Osada/Drassm)

Dimanche prochain, plongez avec les tortues à Juan de Nova.



En charge de l'inventaire des biens culturels publics maritimes, les scientifiques vont référencer le maximum d'épaves croisées sur Juan de Nova, comme ici un crevettier coréen échoué sur la plage.



Le directeur du Drassm, Michel L'Hour, note avec précision l'emplacement et les dimensions de ces canons du XVIII^e siècle découverts sur le récif. (photos S. G.)

Des Indiana Jones en masque et combi

Fondée en 1966 par André Malraux alors ministre de la culture, la direction des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, devenue département en 1991, est à la pointe de la recherche archéologique en milieu marin et aquatique. Installés depuis le début d'année dans des locaux neufs à l'Estaque (Marseille), une trentaine d'agents et de chercheurs ont à leur disposition une bibliothèque de 10 000 ouvrages et une photothèque de 90 000 phototypes, du matériel d'exploration sous-marine avec bientôt un nouveau bateau, l'Archéonaute 2, ainsi que plusieurs salles réservées au traitement des objets découverts en fouille. Sous la houlette du conservateur en chef du patrimoine et véritable griot de

l'archéologie sous-marine, Michel L'Hour, leur mission consiste à l'expertise et l'inventaire des biens culturels maritimes, leur protection, mais aussi la recherche et l'étude de sites archéologiques, ainsi que la publication et l'exposition des connaissances ainsi acquises. Leur domaine d'intervention est particulièrement vaste puisqu'il longe plus de 10 000 km de côtes, dont 5 500 pour la seule métropole. Il s'étend du rivage jusqu'à 12 miles marins (22 km environ), soit une surface de plus de 200 000 km². Le domaine fluvial entre également dans le giron du département. C'est ainsi que le Drassm s'est illustré récemment en mettant au jour un buste de Jules César dormant sous les eaux du Rhône depuis près de 2

000 ans. Techniciens réputés dans le monde, les archéologues du Drassm sont également sollicités pour des chantiers aux quatre coins du globe. Ils participeront ainsi aux célèbres recherches sur la *Boussole* et *L'Astrolabe* disparus dans l'archipel de Vanikoro en 1788, ou encore à l'un des plus importants chantiers de fouille sous-marine connus à ce jour, celui d'une jonque chinoise du XVI^e siècle engloutie au large de Bornéo et découverte en 1998 (Épave de Brunei). Les travaux de référence de Michel L'Hour, Élisabeth Veyrat et leurs collaborateurs sur les épaves du Ponant français sont par ailleurs compilés dans l'excellent "La mer pour mémoire-Archéologie des épaves atlantiques" (Somogy, 2005).



Cargo britannique surnommé le Charbonnier à cause de ses machines à vapeurs, l'impressionnante épave du SS. Tottenham émerge du platier corallien.