

Archéologues des profondeurs

Officialisée par le ministre de la Culture en octobre 2009, la construction de "l'André-Matraux" a débuté à La Ciotat. Le bateau devrait être livré fin 2011. Il donnera un nouveau souffle à l'archéologie sous-marine

Sept ans après le désarmement de son navire historique, l'*Archéonaute*, le département, des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines du ministère de la Culture (Drassm) va pouvoir reprendre la mer. Son nouveau vaisseau amiral, l'*André-Matraux*, devrait, en effet, lui être livré d'ici un an, pour une mise en service effective au printemps 2012. Sa construction a débuté fin août au chantier H2X, à La Ciotat, selon les plans du cabinet d'architecture navale marseillais André Mauric, qui travaille sur ce projet depuis plus de 4 ans.

"Il s'agitra du premier et du seul navire au monde conçu spécifiquement pour les besoins de l'archéologie sous-marine", se félicite Michel L'Hour, directeur du Drassm, qui n'a pas ménagé sa peine pour convaincre ses ministres de tuteiles successifs, Renaud Donnedieu de Vabres, Christine Albanel puis Frédéric Mitterrand, à engager près de 5 millions d'euros pour construire l'*André-Matraux*.

Le nom de baptême du futur navire ne doit rien au hasard. Ministre de la Culture du général de Gaulle de 1959 à 1969, André-Matraux est, en effet, à l'origine de la création du Drassm en 1966, et de la mise en service du tout premier navire de prospection archéologique, l'*Archéonaute*, qui a servi de support de plongée aux archéologues sous-marins, près de quatre décennies durant. Quant à lui, c'est aussi le temps que l'André-Matraux remplace la mer, à raison d'environ 200 jours chaque année.

Matériaux composites

"C'est l'une des principales difficultés auxquelles nous avons été confrontés durant la phase d'études, explique Michel L'Hour. Dans la mesure où ce bateau devra servir jusqu'en 2050, il nous a fallu longuement réfléchir aux évolutions,

Fouiller "La Lune": une épave prioritaire

Si le chantier de construction se déroule comme prévu, l'*André-Matraux* sera mis à l'eau à l'automne 2011. Il partira alors pour une campagne d'essais à la mer, avant sa mise en service définitive, prévue pour fin janvier 2012. À quel chantier s'attachera-t-il pour commencer sa carrière ? Michel L'Hour espère décrocher *La Lune*, navire de guerre français coulé en 1664 entre l'Iroulén et Porquerolles, au retour d'une expédition en Afrique du nord. Retrouvée en 1993 par plus de 100 m de fond et déclarée par Paul-Henri Nargodier, ancien patron de moyens d'intervention de l'Ifremer, cette épave pourrait faire l'objet d'un "chantier école auquel seraient confiés les plus grands spécialistes de la prospection", parce qu'une telle fouille mériterait nécessairement en outre "des méthodes inédites et des moyens technologiques nouveaux", notamment des robots sous-marins.

Si l'opération à réunir le budget nécessaire pour cette fouille hors normes, estimée à environ 8 millions d'euros, Michel L'Hour envisage d'effectuer "une partie du travail de façon automatisée, puis la suite avec une équipe de plongeurs archéologues placée en saturation dans un caisson sibérien", afin d'assurer une intervention longue durée à une profondeur



Depuis 1966, un peu moins de 1300 épaves immergées, sur un total d'environ 5000, ont été localisées et étudiées.

préfabriqués de l'archéologie sous-marine sur une aussi longue période pour concevoir un bateau capable de s'adapter à ces évolutions. Les choix techniques arrêtés avant le début du chantier répondent à cette logique. La coque, actuellement en construction à La Ciotat, est ainsi en matériaux composites, plus légers et moins sensibles à la corrosion que l'acier dont était fait l'*Archéonaute*. "C'est plus simple à entretenir et ça n'a pas besoin d'être repeint périodiquement", détaille Denis Metzger, chef de projet de construction et futur capitaine du navire, idem pour la propulsion, de type diesel-électrique,

"plus cher à l'achat mais moins coûteux en consommations et en entretien", justifie Michel L'Hour.

Les coûts de fonctionnement et la fiabilité générale de l'*André-Matraux* seront, il est vrai, essentiels sur la durée de vie du navire. Si, comme on l'annonçait, la France devait finalement ratifier la convention de l'Unesco sur la protection du patrimoine culturel subaquatique adoptée en 2001, le domaine de compétence du DRASSM s'étendrait jusqu'aux limites de nos zones économiques exclusives (ZEE), soit 200 milles au-delà des côtes, contre 12 actuellement. Le périmètre d'interven-

tion théorique des archéologues, qui représente déjà 350 000 km² pour la seule France métropolitaine, passerait alors à 11 millions de km², une surface très supérieure aux capacités réelles du Drassm - dont l'effectif téléphonique à 37 personnes - et au rayon d'action de l'*André-Matraux*.

20 000 épaves

Le navire est en effet conçu et dimensionné pour intervenir dans les eaux métropolitaines, mais pas à l'ouest bout de l'Amérique ou de l'océan Indien. D'autant que, conformément aux dispositions du Grenelle de la mer, le navire ne devrait pas

demeurer exclusivement au service du Drassm, mais également participer à l'action de l'État en mer, dans le cadre d'une mutualisation des moyens navals et aériens relevant de plusieurs ministères. Il devrait ainsi assurer une partie de l'anneau de jonction garde-côtes/déroule aujourd'hui à la Marine nationale et aux Douanes. "Le Drassm gardera la main sur l'emploi du bateau", assure néanmoins Michel L'Hour, qui envisage seriemment le fait de devoir prêter son bateau à d'autres services publics entre 100 et 150 jours par an.

Pour le reste, le directeur du Drassm n'est pas plus inquiet

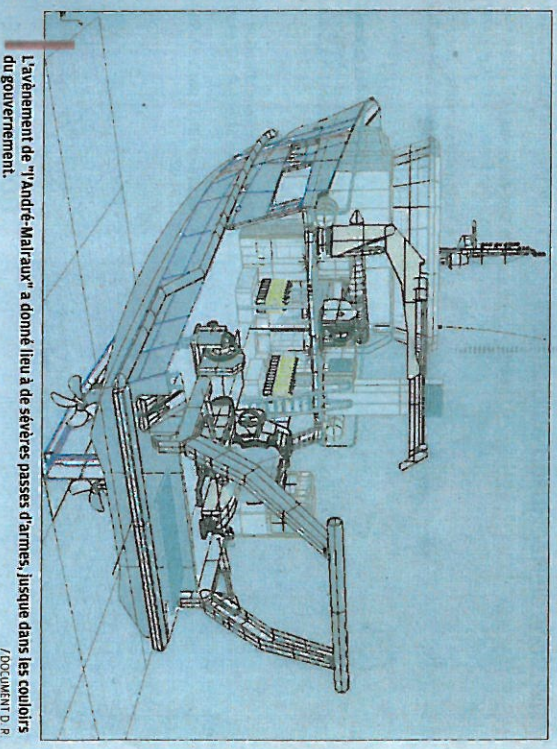
Au cœur d'une tempête au sommet de l'État



Michel L'Hour, directeur du Drassm.

quasiment inaccessible depuis la surface. Si ce n'est pas *La Lune*, les épaves qui méritent une étude approfondie sont légion près de nos côtes. À commencer par celle que les archéologues désignent sous le nom de *Grand Ribaud F* et qu'ils considèrent comme l'une des plus anciennes de Méditerranée. Retrouvée en 1998 par Henri-Germain Delaunay, le patron de la Comex, par environ 80 m de fond, il s'agit d'une épave étrusque datée du VI^e siècle avant l'ère chrét. Ce navire contenait plus de 500 amphores. La mise en service de l'*André-Matraux* pourrait lancer les fouilles de cette épave.

H.V.



L'avènement de "l'André-Matraux" a donné lieu à de sévères passes d'armes, jusque dans les couloirs du gouvernement.

avant tout sur la frange côtière", avant également le sénateur, estimant que "la location ponctuelle d'un navire perfectionné, assurée de la construction d'un navire côtier plus léger et moins coûteux, aurait pu constituer une solution alternative". Une analyse que ne partage pas Michel L'Hour, pour qui l'emploi de l'*André-Matraux* "n'est rien moins que la suite des capacités opérationnelles de l'archéologie

sous-marine française et le maintien de la France à sa place de leader planétaire dans cette discipline". Sur la question des coûts, le directeur du Drassm regrette, à l'unisson du sénateur Yann Gallaud, que la recherche de moyens privés pour co-financer l'*André-Matraux* se soit révélée infructueuse. Il rappelle que "la valeur du patrimoine découvert, étudié et conservé grâce au travail" des équipes d'archéolo-

gues sous-marines depuis plus de 40 ans "est sans commune mesure avec le coût de construction du navire et le budget annuel du Drassm", qui ne dépasse pas le million d'euros, dont un peu moins de la moitié pour les interventions sous-marines. Pour l'instant, l'État n'envisage pas de mettre sur le marché une partie - même infime - de ce patrimoine sauvé des eaux.

H.V.

PHOTO THIERRY GARNIER

En chiffres

Longueur : 36 mètres
Largeur : 8,85 m
Tirant d'eau : 2,90 m à pleine charge
Autonomie : 2000 milles à 11 nœuds
Vitesse max : 13 nœuds
Propulsion diesel électrique : 2x 450 kW électrique + 2 moteur Baudouin 12M26 de 608 kW

Équipements embarqués

Une grue de 13 tonnes / m. Un positionnement dynamique l'Y- de GPS-D (ancré virtuel). En- semble complet de pontage n- trox HP pour la plongée sous-marine. Un portique associé à un treuil pour le lavage d'un sous-marin ou autres engins (AUV, ROV...), pour un poids maximum de 7 tonnes. Un ma- gnetomètre Seaspj. Un sonar à balayage latéral de type Klein 3900. Un treuil scientifique pour tracter des équipements de détection.

Capacité

En 3^e catégorie (moins de 200 milles des côtes), le navire embarque à la journée 30 personnes, dont 20 plongeurs. En 2^e catégorie (plus de 200 milles des côtes) il embarque 13 personnes, équipage compris.

Le nombre d'épaves immergées dans les eaux de France métropolitaine est en effet estimé entre 15 et 20 000. "Depuis 1966, nous en avons localisé et étudié un peu moins de 1300, sur un total d'environ 5 000 plus ou moins bien localisées", rappelle-t-il. De quoi épuiser plusieurs générations d'archéologues sous-marins. Surtout qu'en tenant compte du périmètre Unesco, le périmètre français ne se limiterait plus à 15 ou 20 000 épaves potentielles, mais à 150 ou 200 000 sites archéologiques immergés dans toutes les mers et océans de la planète. Vertigineux.

Hervé VAUDOIT

DOCUMENT D. P.