

Revue de presse 2015





Littoral. Une seconde vie pour 14 sites

14 janvier 2015 / Alain Le Blaos /



Un moulin à marée en danger, l'ancêtre des conserveries douarnenistes qui menace de tomber en ruines, un phare insulaire à l'abandon, un quai, une cale à restaurer... La Région vient de primer 14 projets de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine côtier.

C'est un de ces appels à projets auxquels la Région a recours lorsqu'il s'agit de stimuler des initiatives allant dans le sens de ses politiques publiques. C'est le Comité régional du tourisme (CRT) qui pilote l'opération baptisée « Héritages littoraux ». Ce dispositif vient en soutien aux projets portés par des associations et des communes. Il y contribue financièrement jusqu'à 40 % du coût total pour un montant maximum de 80.000 EUR. Au total, la région investira 715.000 EUR pour cette première « promotion ». L'opération sera reconduite en 2015.

« Il s'agit de sauver et de préserver le patrimoine de bord de mer, auquel les Bretons sont attachés », résume Maria Vadillo, présidente du CRT. « Nous avons aussi voulu privilégier l'innovation dans la mise en valeur et les usages de manière à satisfaire l'attente des touristes ». Ces derniers manifesteront, dit-on, une tendance à s'ennuyer lors de leurs vacances faute d'une offre d'animations suffisante.

Les projets retenus

Saint-Jacut-de-la-Mer (22) : restauration des cales, digues, môles et protections contre la mer de la presqu'île, des ouvrages anciens toujours utilisés (projet communal).

Camaret : remise en état de la cale du Nautic, face à la Tour Vauban, patrimoine mondial de l'Unesco (projet communal).

Concarneau : restauration du quai de la Porte au Vin, partiellement effondré, qui longe les remparts de la ville-close. Utilisé par les bateaux de petite pêche et les plaisanciers, il constitue une promenade pour les visiteurs (projet communal).

Fouesnant : réhabilitation du fort et des locaux de vie des gardiens du phare de Penfret (archipel des Glénan) pour la création d'événements culturels, nautiques et pédagogiques (association Plein phare sur Penfret).

Belz (56) : travaux d'urgence sur le pont de Saint-Cado, sur la ria d'Etel (commune).

Gâvres (56) : installation d'un canon de gros calibre dans le fort de Porh-Puns qui défend l'entrée de la rade de Lorient et protège la citadelle de Port-Louis (commune).

Ile d'Arz (56) : réfection de la digue du moulin à marée de Berno. Le bâtiment ruiné a été reconstruit et est à nouveau opérationnel. Il reçoit des groupes, des scolaires et 5.000 visiteurs par an (Association du Moulin de Berno).

Le Palais (56) : consolidation de l'Aiguade Vauban, citerne construite au XVIIIe siècle à Belle-Ile pour ravitailler les navires en eau (commune de Palais).

Perros-Guirec (22) : réutilisation des vestiges de l'ancien phare des Roches-Douvres pour créer une sculpture monumentale à la mémoire des hommes des Phares et Balises et des carriers du granit rose de La Clarté (commune).

Combrit : réhabilitation du site des anciennes cuves à eau qui alimentaient les bacs à vapeur assurant la traversée de l'Odet de Bénodet à Sainte-Marine (commune).

Douarnenez : réhabilitation du bâtiment (XVIIe) du Port-Rhu qui a abrité les « presses à poissons », puis une conserverie. Il sera transformé en centre d'interprétation de la conserve en Bretagne (La Conserverie de Douarnenez).

Ouessant : réalisation de l'inventaire du patrimoine immatériel de l'île à partir du cadastre. Le collectage se fera par les élèves et les professeurs du collège des îles du Ponant (Association Enki Brest).

Saint-Malo (35) : sentier archéologique sous-marin, avec immersion de vieux canons sur un lit de pierres de lest de navires du XVIIIe (Association pour le développement et la recherche en archéologie maritime).

Bretagne : développement d'une plate-forme bretonne de transport de marchandises par des voiliers traditionnels et création du label « transporté à la voile » (Association Technopôle Brest-Iroise).



L'archéologie sous-marine livre ses secrets

Finistère - 06 Février

écouter



Océanopolis plonge les visiteurs dans l'univers de l'archéologie sous-marine à partir de demain et jusqu'au 22 février.

« Nous avons choisi de raconter des histoires d'épaves trouvées en Bretagne », explique Yann Le Nozerh, régisseur de l'exposition. « J'en ai découvert 23, mais il en reste 300 entre l'Aber-Ildut et Brignogan », raconte René Ogor, chercheur d'épaves passionné. Les curieux pourront, notamment, découvrir les vestiges de *L'Indian* : vaisselles, ossements, pièces d'or... Ce trois-mâts anglais, ayant à son bord 193 personnes, n'a pas résisté à la tempête et s'est brisé à Kerlouan, en 1817. « C'est grâce à un bouton d'uniforme que l'on a pu identifier cette épave. Chaque objet est une information essentielle aux archéologues. C'est pour cela que les pilleurs font des dégâts », regrette Laëtitia Le Ru, archéologue sous-marin à l'Adramar (association pour le développement de la recherche en archéologie maritime).

Atelier, explos, films

Les archéologues initieront le jeune public à la fouille archéologique. « Les enfants feront le travail d'un archéologue. Ils feront même des maths avec plaisir ! Dans un carré de fouille reconstitué, ils feront les relevés de ces objets et poursuivront l'enquête », explique Laëtitia Le Ru.

L'Épervier, personnage de bande dessinée de Patrice Pellerin, permettra de découvrir la vie des corsaires, entre réalité et fiction. Alain Carnot, plongeur amateur, exposera ses photos sous-marines. Nicolas Jacob, auteur d'un guide de plongée à l'usage du public, et Jacques Le Lay, spécialiste des prises d'images sous-marines, apporteront leur oeil de professionnel dans leur exposition. Le documentaire *Opération Lune, l'épave cachée du Roi Soleil*, ou les aventures de Tintin, *Le secret de la Licorne* et *Le trésor de Rackham Le Rouge* seront projetés tous les jours.

Du 7 au 22 février, à Océanopolis. Au pavillon événementiel : atelier à 11 h 30 ou 16 h 30, expositions visibles aux horaires d'ouverture. Projections à l'auditorium. Rens. www.oceanopolis.com



Océanopolis. La chasse aux trésors a commencé

Stéphane Jézéquel

Durant les vacances de février, Océanopolis fait la part belle à une discipline peu connue et pour cause, puisqu'elle s'effectue en mer avec un matériel et des compétences spécifiques. L'archéologie sous-marine trouve un terrain d'exploration rêvé, à la pointe bretonne.

Initiée en Méditerranée, l'archéologie sous-marine française trouve, depuis une trentaine d'années, un extraordinaire terrain de recherche à la pointe bretonne.



Photo Seguin

Ce travail de bénédictin – il faut des années pour répertorier, classer et conserver les éléments collectés – ne ressemble malheureusement pas aux pratiques de certains pilliers d'épaves qui extraient de leur milieu les éléments de ces naufrages, souvent sans chercher à les traiter une fois sortis de l'eau. Un élément métallique préservé durant des siècles dans l'eau de mer peut partir en poussière en quelques semaines à l'air libre. Comment procède-t-on sur un site d'épave sous-marine ? Quelle méthode utilise-t-on et avec quels outils travaille-t-on ? Quel niveau de plongée pour quels équipements ?

Ateliers pour les 8-12 ans

La plongée sur épaves permet de retrouver des éléments de la vie de tous les jours de ces marins disparus. « Ces recherches permettent de compléter les écrits et d'apporter un éclairage significatif aux textes historiques ». On ne trouve pas tout dans les livres, loin de là. « Sur un navire découvert au large de Saint-Malo (sur la roche de la Natière), on s'est rendu compte que les matelots dormaient à l'intérieur d'un entrepont d'à peine un mètre de hauteur ! », illustre Laëtitia Le Ru. L'exposition temporaire présentée sous le pavillon événementiel fera l'objet d'ateliers à destination des 8-12 ans, tous les jours à 11 h 30 et 16 h 30 (durée, 45'). Les parents seront également les bienvenus entre ces heures d'atelier, afin de profiter des commentaires éclairés du spécialiste présent sur place.

Réussira-t-on, un jour, à chiffrer le nombre d'épaves qui tapissent le pourtour de la pointe bretonne ? On parle de milliers de coques ensevelies dans le sable et la vase ou recouvertes de concrétions.

René Ogor, du département des Recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), l'un des organisateurs de la nouvelle exposition consacrée à l'archéologie sous-marine

à Océanopolis, estime au moins à 300 le nombre d'épaves entre L'Aber-Wrac'h et Brignogan. Et sur ces 300 traces historiques de naufrages, seulement 23 ont été localisées par ses soins, après plusieurs dizaines d'années de plongée assidues.

La vie des marins

Ces trésors enfouis révèlent l'état du trafic maritime de l'époque et surtout la vie des marins à travers

des objets ou fragments retrouvés. Mais de quels navires parle-t-on ? Au-delà des nombreux navires des deux dernières guerres, on retrouve, autour de la pointe bretonne, des navires de toutes les époques, le plus ancien à ce jour répertorié étant un navire marchand du IV^e siècle coulé devant Ploumanac'h et, plus près de Brest, une coque à clin de 25 m datant de 1435 et échouée devant L'Aber-Wrac'h.

Le travail des archéologues sous-marins consiste à rendre compte précisément de l'état des vestiges sur place et d'extraire les éléments avec la plus grande précaution, tout en assurant leur préservation une fois sortis de l'eau. « Les pièces doivent être confiées rapidement à des laboratoires spécialisés », résume Laëtitia Le Ru, de l'association pour le développement de la recherche archéologique maritime (Adramar).

Archéologie sous-marine : toujours pas de musée en France !



Le Drassm est prêt à mettre à disposition plus de 800 objets et vestiges.

À quand un musée de l'archéologie sous-marine à Brest ? Aucune ville française n'a, pour l'instant, eu l'idée de créer un tel centre d'interprétation. L'archéologue sous-marin René Ogor, partie prenante de l'exposition actuellement proposée à Océanopolis, a déjà soumis l'idée à la municipalité de Brest mais son projet n'a pas trouvé d'écho. Ce musée exposerait les centaines d'objets retrouvés, raconterait l'histoire de ces navires et de leurs naufrages, les raccrocherait à un incroyable territoire sous-marin qui

est loin d'avoir tout dit.

Alors que se dessinent une maison de la Plongée et un musée des Phares et balises à Brest, le monde sous-marin est complètement absent de la muséographie nationale. Et un musée de ce genre à Ouessant, Molène ou Sein, au plus près du lieu de ces tragédies maritimes ?

Vrai lieu d'exposition

René Ogor ne désespère pas. « La France a toujours été pionnière dans le domaine mais n'a jamais encore ouvert de musée spécifique ». On trouve bien des fonds, ici et là, mais force est de constater que les centaines d'objets remontés et préservés après traitement en laboratoire sont rarement mises en valeur. La création d'un site d'exposition dédié aurait d'ailleurs peut-être un effet bénéfique sur le pillage des épaves, les plongeurs hors la loi argumentant le plus souvent qu'ils n'ont pas de scrupule à garder leurs objets sur le rebord de leur cheminée, puisqu'il n'existe aucun lieu d'exposition digne de ce nom !

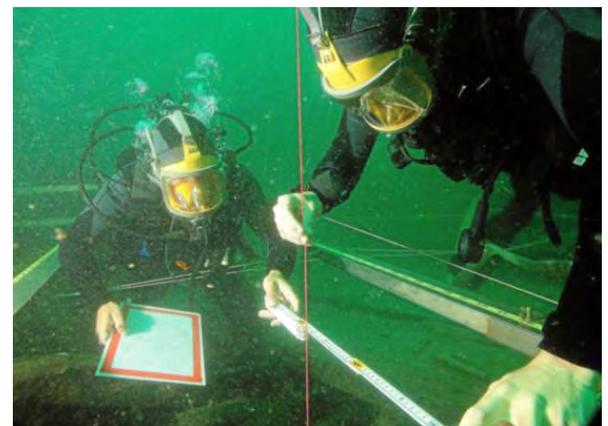
S. J.

Histoires, photos, film et dessins animés

L'Indian, histoire d'un naufrage oublié. L'Indian, trois-mâts anglais avec 193 personnes à son bord, a fait naufrage devant Kerlouan, le 10 décembre 1817. La tempête a complètement brisé le navire et entraîné l'ensemble des 193 personnes embarquées. Seuls deux cochons, miraculeusement arrivés dans une chaloupe, survivent à la tragédie. C'est le bouton gravé d'un uniforme qui permettra de retrouver le nom et l'histoire de ce bateau et de ses hommes. De nombreux objets du navire sont visibles durant cette exposition à Océanopolis.

À l'abordage ! Le dessinateur Patrice Pellerin (L'Épervier) a travaillé sur les fouilles sous-marines des épaves corsaires de la Natière, à Saint-Malo. Ses dessins s'inspirent des recherches et des vestiges pour représenter les navires et les attitudes de marins à bord, entre fiction et réalité.

Photos d'Alain Carnot. Le photographe sous-marin Alain Carnot livre certaines de ses plus belles images au-dessus d'épaves plutôt modernes. Drummond-Castle, Peter-Stiff et Ile-d'Ouessant reprennent vie à travers ces cli-



Les archéologues du Drassm ont réalisé un incroyable travail d'enquête autour de deux épaves coulées sur la roche de la Natière, devant Saint-Malo (Photo Seguin).

chés. **Documentaires et films.** À 10 h, projection du documentaire « Opération Lune, l'épave cachée du Roi Soleil » (90'). Le vaisseau de Louis XIV, la Lune, fait naufrage devant Toulon en 1664. Découverte en 1993 par un sous-marin d'Ifremer, l'épave apparaît

comme magnifiquement conservée. Une épave unique au monde ! À 14 h 30, projection des dessins animés « Le secret de la Licorne » et « Le trésor de Rackham le Rouge », deux incontournables Tintin pour une heure de péripéties sous la mer.



À Océanopolis, une plongée dans l'archéologie

Finistère - 08 Février

écouter

Facebook

Twitter

Google+



Achetez votre journal
numérique

Jusqu'au 22 février, Océanopolis, à Brest, livre les secrets de l'archéologie sous-marine. Les curieux pourront, notamment, découvrir les vestiges de *L'Indian*. Ce trois-mâts anglais, ayant à son bord 193 personnes, n'a pas résisté à une tempête et s'est brisé à Kerlouan, en 1817.

Les archéologues initieront les jeunes à la fouille archéologique. « **Dans un carré de fouille reconstitué, ils feront les relevés de ces objets et poursuivront l'enquête** », explique Laëtitia Le Ru, archéologue sous-marin à l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime (Adramar). Nicolas Jacob, auteur d'un guide de plongée, et Jacques Le Lay, spécialiste des prises d'images sous-marines, apporteront leur œil de professionnel dans leur exposition.

Le documentaire *Opération Lune, l'épave cachée du Roi Soleil*, ou les aventures de Tintin, *Le secret de la Licorne* et *Le trésor de Rackham Le Rouge*, seront projetés tous les jours.

Du 7 au 22 février, à Océanopolis, à Brest. Au pavillon événementiel, atelier à 11 h 30 ou 16 h 30. Expositions visibles aux horaires d'ouverture.

• Tags : [Finistère](#)



De l'archéologie sous-marine à Océanopolis

Des ateliers de fouille (pour les 8-12 ans), des observations d'objets anciens issus d'épaves, des expositions sur le thème de l'archéologie sous-marine. Et la projection de plusieurs épisodes des aventures de Tintin...

› *Jusqu'au 22 février de 9 h 30 à 18 h à Océanopolis, port du Moulin blanc à Brest. Tarifs : de 12,80 à 19,80 euros. www.oceanopolis.com*



Animation à Océanopolis. **L'archéologie sous-marine à découvrir**

L'archéologie sous-marine révèle ses secrets à Océanopolis, jusqu'au dimanche 22 février, de 10 h à 18 h. Tous les visiteurs, et plus particulièrement les plus jeunes, seront invités à participer à des ateliers de fouille, à observer des objets anciens issus de diverses épaves ou encore à découvrir une exposition de planches du bédéiste Patrice Pellerin ainsi qu'une projection de plu-

sieurs épisodes de « Tintin ». Programme des animations (ateliers, films, expositions) inclus dans le prix d'entrée (adulte, 19,80 €; enfant, 12,80 €; étudiant, : 16,30 €).

▼ Contacts

Océanopolis, tél. 02.98.34.40.40 ;
courrier électronique,
oceanopolis@oceanopolis.com



Pays de **Saint-Malo**

LE PAYS MALOUGIN
JEUDI 19 FÉVRIER 2015
www.lepaysmalouin.fr

10

PATRIMOINE. Un sentier sous-marin archéologique bientôt à Bizeux

Il existait déjà un sentier sous-marin de découverte de la biodiversité sur le site de Bizeux. Cet été, normalement, une nouvelle facette viendra enrichir cet espace sous-marin.

C'est l'association Adramar qui est aux manettes. Son projet a été retenu avec 14 autres par le conseil régional, dans un appel à projet visant à valoriser le patrimoine. Celui-ci est inédit sur la zone Manche - Atlantique : créer un sentier archéologique sous-marin.

■ Un sentier sous-marin archéologique, c'est quoi ?

Il faudrait davantage parler de site d'observation archéologique. Concrètement, les chercheurs de l'Adramar vont reconstituer au nord du rocher de Bizeux (à l'abri des courants de l'usine marémotrice) le site d'une épave du XVI^{ème} - XVII^{ème} siècle.

Autant vous prévenir tout de suite, il ne faudra pas s'attendre à découvrir un spectacle comme celui qui s'offre à Tintin quand il plonge à la recherche du trésor de Rackam Le Rouge. Tout sim-

plement parce que la réalité est tout autre. « Le plus souvent, les épaves de ces époques ont été éventrées. Elles apparaissent toutes plates. Les parties hautes de la coque ont généralement disparu et ce qui reste de l'ossature du navire est masqué par la cargaison et les sédiments », souligne Laetitia Le Ru, responsable des projets à l'Adramar.

Qu'est ce que l'on pourra y voir ? « L'idée, c'est de reconstituer une partie d'épave. Nous allons immerger une dizaine de canons, probablement une ancre et des lests ». Ces derniers sont en fait des cailloux que les marins de l'époque mettaient en fond de cale pour lester les navires. Contrairement au bois de la coque, ils se conservent beaucoup mieux sous la mer et figurent souvent parmi les premiers indices pour repérer une épave.

Tous ces objets sont authentiques et ont été récupérés sur de vrais sites archéologiques. Evidemment, il aurait été intéressant de déposer également des objets comme des amphores, de la vaisselle etc. Sauf qu'évidemment, c'était s'exposer à un pillage en règle. Alors que voler un canon, c'est un peu plus



Des images d'illustration qui donnent une idée du sentier sous-marin archéologique de Bizeux : à gauche, le dégagement du lest sur l'épave Z124 ; à droite, un canon dépassant du sable (©T. Seguin/ADRAMAR.)

compliqué...

■ Pas de panneaux explicatifs sous l'eau.

Cette possibilité a été envisagée. Le problème, c'est que ces panneaux sont très vite colonisés et deviennent rapidement peu ou pas lisibles. Pour y remédier, il faut un entretien régulier et donc des moyens. Le budget de l'Adramar pour cette opération restant modeste, l'association a donc préféré ne pas utiliser de panneaux.

Pour la documentation publique, il faudra se rendre à l'of-

fice de tourisme de Saint-Malo où seront proposés des flyers explicatifs. Il est aussi possible qu'un panneau explicatif soit installé au niveau de la zone accessible au public du barrage de la Rance.

■ Comment s'y rendre et qui pourra y aller ?

Le but est que n'importe qui puisse observer ce site. La plupart des objets vont donc être déposés à une relative faible profondeur. « Idéalement, il faut que quelqu'un qui n'ait pas l'habitude de plonger, puisse

observer le site depuis la surface avec un masque ». Pas la peine d'être un roi de l'apnée ou un spécialiste de la plongée en bouteille.

Reste tout de même à se rendre sur site. En principe, si vous ou l'un de vos amis a un bateau, rien ne vous empêchera d'y aller par vos propres moyens.

Pour le plus grand nombre, il faudra passer par l'intermédiaire d'un club de plongée local. Ils disposent de tout le matériel adéquat (pour les personnes handicapées également), et collaborent régulièrement avec

l'Adramar. Evidemment, il faudra payer pour participer à ces randonnées aquatiques. Mais celles-ci se révéleront beaucoup plus instructives que si vous y allez seuls, puisque les accompagnateurs vous donneront davantage d'explications.

■ Quel intérêt ?

Le site en lui-même est l'occasion d'une découverte « ludique » d'une épave ou plutôt pseudo-épave puisqu'il s'agit d'une reconstitution. Mais derrière, c'est aussi pousser les gens à se poser d'autres questions : « L'idée, c'est que le grand public prenne conscience que ce patrimoine existe en nombre important mais qu'il faut le protéger. Toute cette richesse sous l'eau appartient à la population. Notre travail sert à la lui restituer. Mais, pour cela, il faut préserver tous ces sites. »

Et ce n'est qu'un début. Rien n'empêchera dans l'avenir, de proposer quelque chose d'encore plus complet. « C'est un projet prometteur, qui va s'enrichir progressivement ». L'installation du site est la première étape. Il y en aura d'autres.

Nicolas EVANNO



Mer. Un patrimoine immergé diversifié

Céline Diais

Dans les années 80, les fouilles de l'épave antique de Ploumanac'h ont réconcilié l'archéologie sous-marine et l'Atlantique. Créée dans la foulée, l'Adramar œuvre à documenter, préserver et sensibiliser à ce patrimoine maritime diversifié mais parfois mal connu.



Photos Teddy Squin, Adramar.

Pendant 10 ans, l'Adramar a effectué des recherches sur les épaves de la Natière, au large de Saint-Malo, l'un des plus importants chantiers d'archéologie sous-marine.



Numérotation des éléments d'un tonneau avant prélèvement. Site des épaves de la Natière (XVIII^e siècle), Saint-Malo (35).



Dégagement d'une bouteille en grès.

Jusqu'au début des années 80, l'archéologie sous-marine penche vers la Méditerranée et les épaves antiques. Berceau de la plongée, Marseille voit s'y dérouler à partir de 1952, le premier véritable chantier archéologique sous-marin avec les fouilles d'épaves au Grand Congloué par l'équipe de plongeurs du commandant Cousteau. En 1966, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) y est aussi créé à l'initiative d'André Malraux, alors ministre des Affaires culturelles.

En 1983, le Drassm expertise l'épave antique de Ploumanac'h (IV^e siècle), qui gît à cinq milles des côtes, face à Perros-Guirec. Des campagnes de fouilles y sont menées entre 1984 et 1986. Les recherches montrent l'intérêt archéologique de l'épave. Son chargement, composé de lingots de plomb dotés d'inscriptions, témoigne du commerce des matières premières en Manche dès l'Antiquité.

Fouilles pionnières

La découverte réconcilie alors l'Antique et l'Atlantique. Ces fouilles pionnières ont aussi permis de jeter les fondations techniques et humaines indispensables à la création d'une archéologie sous-marine professionnelle exercée aux conditions du travail dans l'Océan Atlantique.

C'est sur ce terreau que naît en 1993, l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime. Elle se consacre à la recherche archéologique sous-marine et à la sensibilisation du public à ce patrimoine. Elle se compose de plongeurs-scaphandriers, des universitaires, archéologues et historiens, et de beaucoup de passionnés.

Basée à Saint-Malo, l'association possède

son navire de recherche, l'Hermine-Bretagne, un ancien dragueur ostréicole. Il s'agit de l'unique navire de recherche dédié à l'archéologie sous-marine dans le Grand Ouest. Après les fouilles des épaves de la Bataille de la Hougue (XVII^e siècle), menées entre 1993 et 1995, l'Adramar prend part à l'un des plus importants chantiers mondiaux d'archéologie sous-marine au large de Saint-Malo.

La vie à bord dévoilée

De 1999 à 2008, l'association en étroite collaboration avec le Drassm mène les campagnes de fouilles des épaves de la Natière. Deux frégates corsaires du début du XVIII^e siècle ont été miraculeusement préservées par le temps et les sédiments.

Les recherches menées ont permis d'identifier La Dauphine, une frégate royale de 300 tonnes et de 30 canons perdue par gros temps à l'entrée de Saint-Malo en 1704, au retour d'une campagne de course. La seconde, l'Aimable Grenot de Granville, une frégate granvilaise de 380 tonnes a fait naufrage en 1749. Près 3.000 objets sont découverts. Poulies, cordages, tonneaux, assiettes, souliers, hamac, autant d'éléments du quotidien qui lèvent le voile sur l'équipement des navires et la vie à bord des marins français du XVIII^e siècle, sur ce qu'ils mangeaient, avec qui ils s'amusaient, quel était leur environnement maritime. Des éléments banals qui ne figurent jamais dans les documents écrits par les capitaines ou les armateurs de l'époque.

Patrimoine mal connu

Grâce aux recherches et aux fouilles de l'Adramar, d'autres trésors archéologiques de l'Ouest ont été explorés ces dernières années.

Au large de Plougneven, dans le Nord-Finistère, est échouée l'Aber-Wrac'h, la seule épave médiévale du littoral atlantique français. Le navire possède une construction à clin du XV^e siècle, typique de l'architecture navale du Moyen-Âge.

Mais les côtes bretonnes sont aussi riches d'un patrimoine immergé parfois mal connu. L'Adramar, en lien avec des historiens de l'Université de Rennes 1 a étudié des sites préhistoriques immergés, les pêcheries. Ces sortes de petits barrages permettaient d'emprisonner des poissons à marée basse. Ils constituaient une source de nourriture importante pour de petites communautés qui ne possédaient pas de bateau de pêche et témoignent aussi d'une occupation anthropique et de la montée du niveau de la mer.

« La mer est le plus grand musée du monde ». Ce ne sont pas les archéologues et universitaires de l'Adramar qui contrediront Salomon Reinach. Grâce à la reconnaissance acquise après les fouilles de la Natière, l'Adramar est titulaire d'une accréditation de l'Unesco pour consultation et collaboration sur la protection du patrimoine culturel subaquatique. L'association bretonne qui fonctionne grâce aux subventions des collectivités et du Drassm, veille aussi à valoriser ce patrimoine auprès des scolaires et du grand public à travers des expositions régulières et des actions de médiation. Parmi les projets à venir, la création d'un premier sentier sous-marin en Ille-et-Vilaine.

Pour en savoir plus

« La mer pour mémoire, archéologie sous-marine des épaves atlantiques », sous la direction de Michel Lhour et d'Elisabeth Veyrat, éditions Somogy, Paris, 2005.

L'Atlas du Ponant : un musée virtuel

Les côtes bretonnes regorgent de trésors archéologiques. Des épaves de navires mais aussi « toutes les traces d'existence humaine reposant ou ayant reposé sous l'eau et présentant un caractère culturel ou historique » selon la convention de l'Unesco pour la protection du patrimoine culturel subaquatique.

En collaboration avec le Drassm, l'Adramar a travaillé depuis 2005 à la réalisation d'une base de données publique, l'Atlas du Ponant. À travers l'étude des collections archéologiques et des sources textuelles et iconographiques, cet atlas recense une grande partie des biens culturels maritimes de l'Arc atlantique. Un patrimoine très varié allant de sites préhistoriques immergés aux épaves de la Compagnie des Indes en passant par les vestiges de la Première et de la Seconde Guerre mondiale (avions, chars, sous-marins etc) a été étudié. Inauguré en 2010, ce musée virtuel est riche



d'environ 12.000 notices pour 1.030 sites archéologiques. Ces informations sont destinées à assouvir la curiosité du grand public comme des chercheurs. Pour chaque site, des descrip-

tions ont été rassemblées avec le plus souvent des plans, des photos, des archives et parfois des images sonar. L'atlas est régulièrement enrichi, avec notamment la mise en ligne de vidéos. Il dévoile ainsi la richesse et la diversité du patrimoine culturel maritime et contribue aussi à sa préservation.

L'initiative a pris, en 2009, une tournure européenne avec le projet d'Atlas archéologique des 2 Mers mené avec une association anglaise et un organisme belge, afin d'étendre la zone d'étude à la Manche et au sud de la mer du Nord. L'objectif global de ce projet était notamment de cartographier les sites archéologiques sous-marins dans les mers communes aux trois pays côtiers. Un géoportail a vu le jour au printemps 2012.

<http://www.atlasponant.fr/>
<http://www.atlas2mers.eu/>

Les traces d'une époque

- 1952.** Premier véritable chantier archéologique sous-marin avec la fouille du Grand Congloué dans la rade de Marseille.
- 1966.** Création du Drassm.
- 1983.** Découverte de l'épave antique de Ploumanac'h (IV^e siècle).
- 1993.** Création de l'Adramar.
- 1999-2008.** Campagnes de fouilles des épaves de la Natière, au large de Saint-Malo.
- 2001.** Convention de l'Unesco sur la protection du patrimoine culturel subaquatique.

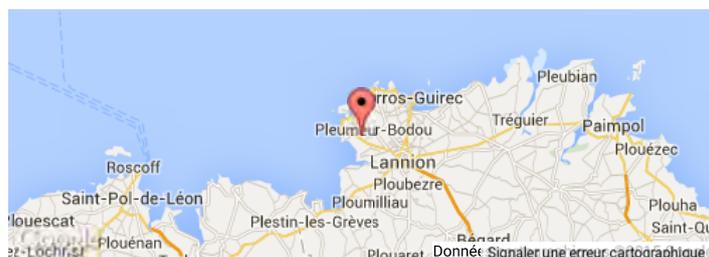


Inauguration de la nouvelle formation de scaphandrier de CAP Trébeurden

Source : [Lannion-Trégor Communauté](#)

Porte-parole: Claire Le Jallé

Publié le 24/04/15 15:13



[Pleumeur-Bodou] —



Inauguration de la formation à Pleumeur-Bodou

Le CAP TREBEURDEN a toujours osé faire face aux structures méditerranéennes. En effet, le CAP a été le premier centre de plongée à organiser des formations de moniteur fédéral 2ème degré sur la façade Manche Atlantique. Ce premier challenge perdure depuis 1987, tous les deux ans. Cette année, fin juillet, une nouvelle session aura lieu au CAP. Le CAP TREBEURDEN a été également l'un des premiers centres en France à oser l'emploi de personnel permanent. A ce jour l'effectif du CAP est de 13 personnes à l'année, toutes activités confondues. Parmi tous les centres de plongée de France, nous sommes devenus ainsi le premier employeur du territoire national en prenant la référence Equivalent Temps Plein.

Le CAP TREBEURDEN a aussi osé moderniser ses équipements. Des locaux, du matériel de plongée jusqu'aux navires, le CAP a su trouver les partenaires institutionnels pour l'accompagner dans son développement. Le meilleur exemple est le « SOL ARMOR ». Le navire amiral du CAP est sans conteste le



plus grand navire de transport de plongeurs construit à ce jour. Pour la réalisation d'un tel outil, le CAP a fédéré sur ce projet un grand nombre de partenaires : la Mairie de Trébeurden, le Conseil général des Côtes-d'Armor, le Conseil régional de Bretagne, l'Etat à travers le ministère des sports, ainsi que des partenaires privés. Acteur de la formation professionnelle depuis 15 ans, le CAP a alors ouvert une nouvelle voie dans le catalogue des activités proposées. Agréé par le ministère du travail, le CAP est devenu dans le secteur de la formation des travailleurs hyperbares, l'organisme de formation professionnelle incontournable.

Le CAP est aujourd'hui le centre de formation national de différentes administrations : Douane, Affaires Maritimes. Mais aussi d'établissements tels que : IFREMER, SNSM, Océanopolis, Nausicaa, d'un grand nombre d'aquariums et de parcs animaliers (Marineland, Parc Astérix, Planète Sauvage, Zoo de Beauval,...) de scientifiques et de photographes, de vidéastes sous-marins, de pêcheurs, mais également d'acteurs. Le CAP forme les acteurs du Puy du Fou à exercer leur art sous l'eau, afin de satisfaire aux besoins des spectacles. Evidemment l'archéologie sous-marine n'est pas en reste dans ce large éventail d'activités. Le CAP est également devenu organisme de formation professionnelle pour les métiers de l'enseignement professionnel de la plongée loisir. Agrément délivré par le ministère des sports.

Fort de ces expériences, le CAP TREBEURDEN a sollicité auprès du ministère du travail un agrément pour la formation de scaphandriers, agrément qu'il obtient en juillet 2013. Parallèlement, le ministère du Travail créait le premier titre professionnel de « scaphandrier des travaux publics » à la demande des syndicats des entreprises de travaux sous-marins. Ce titre professionnel est un diplôme qualifiant de l'Etat Français. Le choix du CAP TREBEURDEN a été d'intégrer dès le premier stage le titre professionnel à sa formation de scaphandrier. Contrairement aux deux autres organismes de formation (l'Institut National de Plongée Professionnelle de Marseille et L'Ecole Nationale de Scaphandrier. Ces deux organismes n'ont rien de national et sont sous statut d'association loi 1901) qui ne délivrent qu'un certificat lié à la sécurité dans le travail hyperbare et n'apportant que très peu d'importance à la maîtrise du geste professionnel.

Forts d'un diplôme qualifiant venant s'ajouter au certificat d'aptitude à l'hyperbarie Classe II mention A, les stagiaires du CAP TREBEURDEN bénéficient ainsi d'une meilleure employabilité sur le marché du travail, grâce à une compétence reconnue. Les deux dernières étapes de ce projet ambitieux étaient l'ingénierie de la formation et la création du plateau technique : Le titre professionnel comporte différentes unités de compétences, basées sur des techniques professionnelles auxquelles sera confronté le scaphandrier dans sa carrière professionnelle (implantation d'ouvrage, techniques sur structures métalliques, soudure, découpage, techniques béton,...) Pour maîtriser ces différentes techniques, le CAP TREBEURDEN a créé un partenariat avec le GRETA des Côtes d'Armor, s'appuyant sur l'expertise du lycée professionnel Freyssinet de St Brieuc (lycée ayant le label « Lycée des métiers pour le bâtiment et les travaux publics ») et celle du lycée Jules Verne de Guingamp (Lycée ayant également un label, celui de « Lycée des métiers pour le travail sur les structures métalliques »). Durant leur parcours qualifiant, les stagiaires passent 140 heures dans ces lycées professionnels afin de maîtriser d'abord la technique en surface, avant de transposer ce savoir-faire dans le travail sous-marin. Le reste de la formation, soit 280 heures, permet au stagiaire de maîtriser l'équipement, les outils, les procédures de travail et de sécurité liés au travail sous-marin. Le plateau technique a été créé, entre autres, sur le Pôle Phoenix à Pleumeur-Bodou, le CAP étant trop à l'étroit dans ses locaux historiques à Trébeurden. Lannion-Trégor Communauté est un partenaire essentiel dans la mise en place de ce projet. Grâce à une subvention conséquente, le CAP TREBEURDEN a ainsi investi dans du matériel professionnel de qualité et performant. Grâce au patrimoine immobilier de Lannion-Trégor Communauté, le CAP TREBEURDEN a pu également trouver ici au Pôle Phoenix des locaux de qualité exceptionnelle, adaptés et enviés par les autres organismes de formation. Grâce à des personnels et des élus à l'écoute de nos problématiques, des solutions ont été apportées afin de continuer notre marche en avant.

Toutes ces composantes ont été orchestrées par le service lié au développement économique de Lannion-Trégor Communauté. Afin de confronter nos stagiaires aux réalités professionnelles, un autre plateau technique a été créé dans une carrière à BEGARD. L'objectif : créer les conditions d'un chantier. La carrière nous permettant de nous affranchir des conditions météo et des aléas maritimes souvent liés. Toutefois, des mises en situations maritimes ont lieu, afin d'exposer nos stagiaires à des profondeurs allant jusqu'à 50 mètres, 50

mètres étant la limite de leurs prérogatives pour les interventions. Une première session a déjà eu lieu. Cette session de 12 stagiaires s'est terminée fin mars par l'examen du titre professionnel, sous le contrôle de la DIREECTE Bretagne. Le jury, constitué de professionnels a validé les 12 stagiaires sur les trois épreuves du titre professionnel. Ce jury de professionnels a apprécié la qualité des réalisations produites par les candidats. Le Certificat d'Aptitude à l'Hyperbarie ayant été validé précédemment par les formateurs. Une nouvelle session de formation a débuté début avril. 9 stagiaires suivent cette formation dont l'examen aura lieu fin juin. Ainsi, le CAP TREBEURDEN rentre dans l'histoire du travail sous-marin. En effet le CAP est le premier organisme à enseigner et délivrer ce titre, tellement demandé par les professionnels.

Le CAP TREBEURDEN est le premier organisme de formation de scaphandrier ouvert sur la façade manche / atlantique. Le CAP TREBEURDEN est le seul organisme en Europe à couvrir tout le panel de formations et d'activités liées au domaine sous-marin. De nouveaux projets sont déjà dans nos cartons. Objectif, asseoir notre notoriété nationale, mais également nous développer dans les instances internationales, nous permettant ainsi de proposer encore plus de possibilités d'emploi aux stagiaires issus de notre centre de formation.

Président du CAP TREBEURDEN : Frédéric CUISANCE. Directeur du CAP TREBEURDEN : Laurent BOYER. Coordinateur de la formation Classe 2 A et du titre professionnel de scaphandrier de travaux publics : Gérard GOURLAY. Contacts : Directeur, Laurent BOYER 02 96 23 66 71 / 06 80 0380 72 laurentboyer [at] plongee-cap.com. Secrétariat formations professionnelles : Sabine BOURGES 02 96 23 66 71 sabin [at] plongee-cap.com



© SMPE

TOURISME & PATRIMOINE

À Saint-Malo, les fonds marins regorgent de trésors, laissés par les nombreux naufrages, qui en disent long sur le passé de la Cité corsaire. Prochainement, une balade archéologique sous-marine permettra de les découvrir.

Découvrez le patrimoine malouin avec masque et tuba

ALLIER SPORT ET DÉCOUVERTE PATRIMONIALE : c'est le pari relevé par l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime (Adramar) avec un projet original retenu par la Région dans le cadre de l'appel à projets « Héritages littoraux ». Dès cet été, une balade archéologique sous-marine permettra aux randonneurs palmés ou aux plongeurs en bouteilles de découvrir un patrimoine inédit. « *Nous venons compléter le sentier sous-marin sur la biodiversité déjà en place sur la roche de Bizeux, au large de la tour Solidor,*

explique Laetitia Le Ru, responsable des projets Adramar. *Le paysage du naufrage d'un navire marchand des XVII^e et XVIII^e siècles sera reconstitué, avec, pour commencer, la présence sous l'eau de plusieurs canons et d'une ancre d'époque ainsi qu'un lest de pierre figurant une cale du XVIII^e.* » Nageurs solitaires ou groupe de plongeurs venant d'un club de plongée, tous sont invités à ce voyage extraordinaire sur le tout premier sentier archéologique sous-marin de Bretagne. Une expérience unique à ne pas manquer !

Pour en savoir + www.adramar.fr



LA SCIENCE DES TRÉSORS

COMMENT FOUILLE-T-ON AU FOND DE LA MER?

20 000 ÉPAVES SONT RECENSÉES LE LONG DES CÔTES DE FRANCE MÉTROPOLITAINE. S'IL Y A BIEN 3 MILLIONS D'ÉPAVES DANS LE MONDE, COMME L'AFFIRME L'UNESCO, LES EAUX TERRITORIALES FRANÇAISES POURRAIENT ABRIER ENTRE 150 000 ET 200 000 ÉPAVES.



Cette frégate, semblable à La Dauphine explorée par les archéologues, est typique des navires de la guerre de course, menée avec l'accord du roi, Saint-Malo, où fit naufrage La Dauphine, en avait fait une spécialité.

Avec une autorisation ! En France, c'est le Drassm, Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, qui est chargé de la gestion administrative et scientifique de ce patrimoine immergé. Cette équipe de 40 personnes veille sur les 11 millions de km² des eaux territoriales françaises. Une tâche titanesque, car tout ce qui s'y trouve appartient à l'État ! Si vous tombez sur une amphore romaine en plongée, pas question de l'emporter chez vous. La loi du 1^{er} décembre 1989 vous oblige à déclarer votre découverte aux Affaires maritimes dans les 48 h. La Drassm dépêchera une équipe pour expertiser votre trouvaille et lancera une campagne de fouilles si nécessaire. Comme sur le site de La Natière, au large de Saint-Malo (nos photos). Deux épaves s'y trouvaient, préservées par le temps et les sédiments : l'Almable Grenot et La Dauphine, frégates corsaires du début du xix^e siècle, qui ont livré leurs secrets après 700 jours de fouilles et 6 000 heures de plongée entre 1999 et 2008.

Aujourd'hui, le Drassm mise sur la technologie. Depuis 2012, il dispose de l'André-Métraux, un navire d'exploration dernier cri. Détection électronique, sous-marins, robots... ce bijou de technologie pourrait bientôt accueillir le premier robot archéologue, «il reproduira les sensations du plongeur, de la vue... Il sera équipé depuis la surface grâce à des lunettes virtuelles, et pourra plonger bien au-delà des limites humaines», détaille Michel L'Hour, directeur du Drassm. D'ici à 2018, ce projet devrait permettre aux fouilleurs de goûter à l'ivresse des grandes profondeurs.

REPORTAGE PHOTOS : TEDDY SEGUIN/ADRAMAR

LA MER?

Pourquoi viennent-ils s'échouer dans la baie de Saint-Malo?

Parce que ce site est un piège à bateaux ! Parfois de bancs rocheux, balayés par de violents courants, les abords de Saint-Malo sont réputés dangereux. Et même très périlleux, car ils changent sans cesse. En effet, le marnage (variation du niveau d'eau) est ici l'un des plus importants du monde : il peut varier de plus de 10 m d'une marée à l'autre ! Quand la mer baisse, de périlleux récifs affleurent à la surface, comme le banc de La Natière, sur lesquels les navires risquent de se briser. Ajoutez à cela un trafic intense – le port de Saint-Malo est l'un des plus actifs de France et accueille plus de 3 000 bateaux chaque année aux xix^e et xx^e siècles –, et vous obtenez l'un des plus importants cimetières marins au monde ! Rien qu'entre 1638 et 1766, pas moins de 36 naufrages y ont été enregistrés.



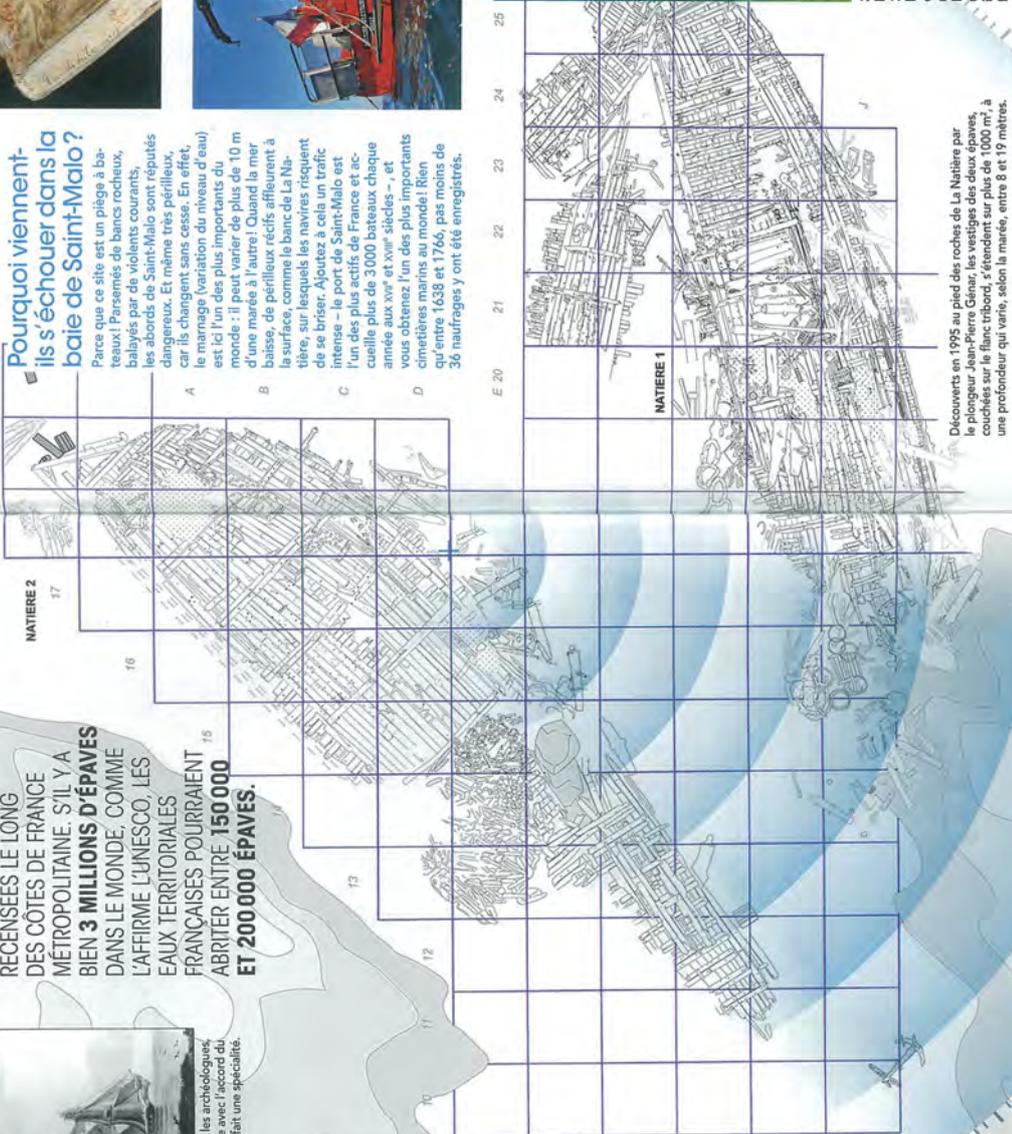
1. PLONGÉE DANS LES ARCHIVES En 2002, en éclutnant les archives du port de Saint-Malo, les archéologues identifient l'épave 2, comme l'Almable Grenot, frégate corsaire construite à Granville en 1747, naufragée deux ans plus tard avec 347 hommes. En 2006, l'épave 1 livre ses mystères : il s'agit de La Dauphine, une frégate de 300 canons et 30 canots, construite en 1703 au Havre. Elle disparaît en 1704.



2. PLUS FORTS QUE LA MAREE Vue l'empileur du site, le Drassm a dû investir dans un navire de 18 mètres, l'Hermione-Breagne, qu'il équipe pour l'archéologie sous-marine. Le 19 septembre 1999 à 2008, 183 jours s'y emploieront. Le coût y compris les sables et l'important marnage limitent le travail aux périodes d'étales de marée et obligent à déployer les grands moyens : jusqu'à 12 ou 13 plongeurs travailleront en même temps.



3. UN CHANTIÈRE DE RÉFÉRENCE Pour délimiter les zones de fouilles, les plongeurs installent des carroyages en métal formant des carrés de 2x3 m, eux-mêmes subdivisés en carrés de 1x1 m. Le ruban gradué sur la barre sert de repère et permet d'enregistrer exact des objets. Jusqu'à la fin du chantier, le mètre est toujours présent ; pour que le matériel ne soit pas déformé par la suite, durant l'hiver. C'est dirigé par Michel L'Hour, directeur du Drassm, et Elisabeth Weyret, archéologue et chef de référence dans le monde de l'archéologie sous-marine : «Au vu de son importance et des nouvelles méthodes de travail qu'on y a mises en place, La Natière a changé notre façon d'intervenir», estime Elisabeth Weyret.

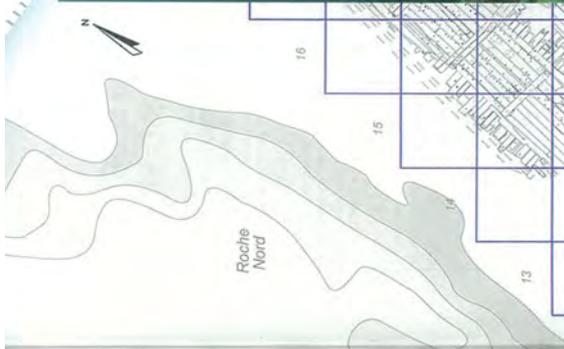
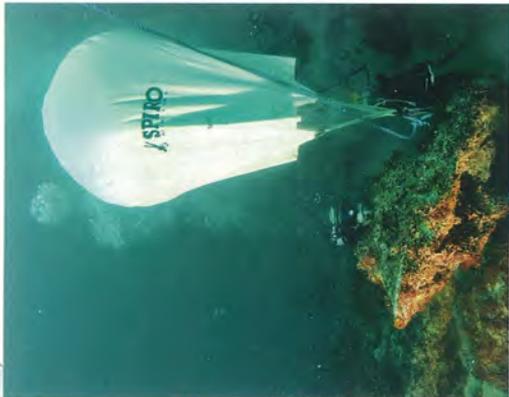


Découvert en 1995 au pied des roches de La Natière par le plongeur Jean-Pierre Génar, les vestiges des deux épaves, couchées sur le flanc tribord, s'étendent sur plus de 1 000 m², à une profondeur qui varie, selon la marée, entre 8 et 19 mètres.



LA SCIENCE DES TRÉSORS

6. COMME UN BLESSÉ GRAVE. «Tout ce vous sortez de l'eau ressemble à un grand blessé qu'on doit évacuer du champ de bataille ; il peut pérorer à tout moment», explique Michel L'Hour. La comparaison n'est pas exagérée. Après des années passées dans la vase et le sable, le changement de pression et l'air de la surface peuvent être fatals aux objets engloutis. Pour les déplacer en les préservant au maximum, les équipes du Drasmm entourent les objets de bande Velpeau en crépe. Testée pour la première fois sur le chantier de La Natière, cette technique maintient la cohésion de l'objet, le protège des chocs et lui conserve son humidité à l'air libre. Ainsi humectés, les vestiges regagnent la surface grâce à un ballon. Plus de 3000 objets ont ainsi été réembarqués par le Drasmm. Brest. Et la méthode a fait école : Elisabeth Veyrat a même fourni de la bande à des collègues étrangers!



4. INVENTAIRE ET ENQUÊTE Mobilier, objets personnels, armés... Des milliers de pièces dorment sous l'eau. «Elles sont souvent bien conservées, y compris celles en bois», explique Michel L'Hour. «Elles ont été englouties en bon état puis protégées par les sédiments.» Elles ont été englouties en bon état puis protégées par les sédiments. Elles ont été englouties en bon état puis protégées par les sédiments. Elles ont été englouties en bon état puis protégées par les sédiments.

5. COURSE CONTRE LA MONIE Les plongeurs ont à leur disposition une vraie boîte à outils : fait, marteau-piqueur aspirante appelée escouasse pour dégager le sable. A La Natière, il a fallu en utiliser six en même temps! Les sédiments enlevés, les plongeurs peuvent prélever les objets. C'est une course contre la montre! A marée basse, ils ne peuvent travailler qu'entre 20 minutes et 1h30 et, à marée haute, entre 30 et 50 minutes. Il faut à la fois prendre son temps pour dégager ces fragiles vestiges et aller vite, au risque de devoir remonter sans les rapporter à la surface! Et à la prochaine marée, rien ne garantit qu'ils seront toujours là... «Quand on fouille, on fait des chocs et on prend le risque de détruire», résume Elisabeth Veyrat.



7. RECONSTITUER LA VIE À BORD A terre, les fouilleurs nettoient les objets extraits des épaves, comme cette pouille violon, afin de les étudier, les inventorier et les conditionner. Clous et céramiques sont désalés et traités sur place ; les objets en bois ou en métal sont confiés à des laboratoires spécialisés. Ces milliers d'objets constituent un témoignage unique sur l'architecture des deux frégates et la vie à bord. Des calligraphes en bois ou en métal sont utilisés par les artisans, les archéologues ont pu dresser, en s'aidant des archives, une reconstitution fidèle du quotidien des équipages et toucher du doigt la réalité du «vir siècle», selon Elisabeth Veyrat. Ils ont ainsi découvert que le récup était courant, un couvercle de tonneau se transformant par exemple en écarteur de viande.

Information relayée par 24Heures.ch, Le Point, Le Nouvel Observateur, L'Express, Tribune de Genève, TV5 Monde et BFMTV

Au large de la Bretagne, une épave romaine livre ses exceptionnels secrets

AFP 5 SEPTEMBRE 2015 À 16:01



Photo aérienne prise le 22 mars 2004 du petit port de Roscoff, dans le Finistère (Photo Marcel Mochet. AFP)

L'épave d'un navire romain, naufragé au début de notre ère au large de Roscoff (Finistère), a livré ses exceptionnels secrets, quelque 800 lingots d'étain, à l'occasion d'une campagne de fouilles menée depuis la mi-août par des archéologues.

Datant d'une période comprise entre le II^e et le IV^e siècle après JC, selon Olivia Hulot, la responsable des fouilles, c'est seulement la seconde épave antique jamais retrouvée et fouillée en Bretagne et dans tout l'arc Atlantique.



«Découvrir une telle épave est suffisamment rare pour que cela soit exceptionnel», déclare à l'AFP Olivia Hulot, qui dirige en Bretagne le Département de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm).

«Ca l'est d'autant plus que la cargaison du navire est également extrêmement rare, par sa nature, sa variété et sa richesse», ajoute l'archéologue sous-marine.

L'équipe scientifique pluridisciplinaire de 24 personnes qui, depuis le 18 août, participait à ces fouilles à bord du navire de recherches André-Malraux, a remonté quelque 800 lingots d'étain d'un poids total de plus de 5,5 tonnes.

Plus exceptionnel encore, une partie des lingots étaient constituée d'un alliage d'étain et de plomb, comme l'a révélé l'analyse effectuée sur les lieux des fouilles par une chercheuse du CNRS, selon Olivia Hulot.

D'une grande hétérogénéité de formes et de poids - entre 500 grammes et 34 kilos pour le plus lourd - ces lingots, très altérés par leur séjour dans les eaux de la Manche, sont gravés d'estampilles à base de lettres ou de symboles.

- Retrouver l'origine des lingots -

C'est l'étude de ces signes, qui va désormais commencer, qui permettra d'en savoir plus sur l'origine de la cargaison.

«Nous allons chercher à déterminer la ou les mines d'où a été extrait le minerai, mais aussi les procédés d'extraction et le réseau d'approvisionnement et de diffusion dont témoigne ce chargement», souligne Olivia Hulot.

Des petits vestiges de céramique, de vaisselle en étain ou des poids de balance ont également été retrouvés par les plongeurs.

L'épave avait été découverte il y a 20 ans par des pêcheurs d'ormeaux, à proximité de l'île de Batz, mais ce n'est que cet été qu'une campagne de fouilles y a été entamée, après une expertise en mai.

La précédente épave romaine recensée le long des côtes bretonnes avait été trouvée en 1983 dans l'archipel des Sept-Iles, à cinq milles au large de Ploumanac'h (Côtes d'Armor).

Datant également d'une période comprise entre le IIe et le IVe siècle, l'épave, dont ne subsistait ni la coque ni le mobilier, gisait par 10 mètres de fond dans une zone de forte houle et de courants violents.

Les trois campagnes de fouilles effectuées par le Drassm entre 1984 et 1986 avaient déjà permis de retrouver un chargement de 270 lingots, mais de plomb cette fois, dépassant les 20 tonnes au total.

De formes grossières et pesant chacun entre 28 et 140 kilos, ces lingots étaient tous estampillés. Les noms, chiffres et symboles gravés sur ces pièces avaient permis de les relier à des tribus celtiques romanisées de Grande-Bretagne, les Icenés et les Brigantes.

Premier témoignage matériel de l'existence d'un commerce maritime des matières premières en Manche dans l'Antiquité, la découverte de l'épave de Ploumanac'h avait marqué un tournant, selon l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime (Adramar), basée à Saint-Malo, en Ille-et-Vilaine.

«C'est à partir de cette découverte que l'archéologie sous-marine française a commencé à se développer dans l'arc Atlantique», souligne Laetitia Le Ru, archéologue à l'Adramar.

Il y a 110 ans, le naufrage du Hilda en baie de Saint-Malo

C'est la catastrophe la plus importante qu'ait connue la baie de Saint-Malo. En novembre 1905, le Hilda, un vapeur qui assurait la liaison trans-Manche a sombré en face de la Cité Corsaire. Le naufrage a fait 125 morts dont 65 Johnnies de Roscoff.

Isabelle Rettig Publié le 20/11/2015 | 11:43, mis à jour le 20/11/2015 | 14:49

76

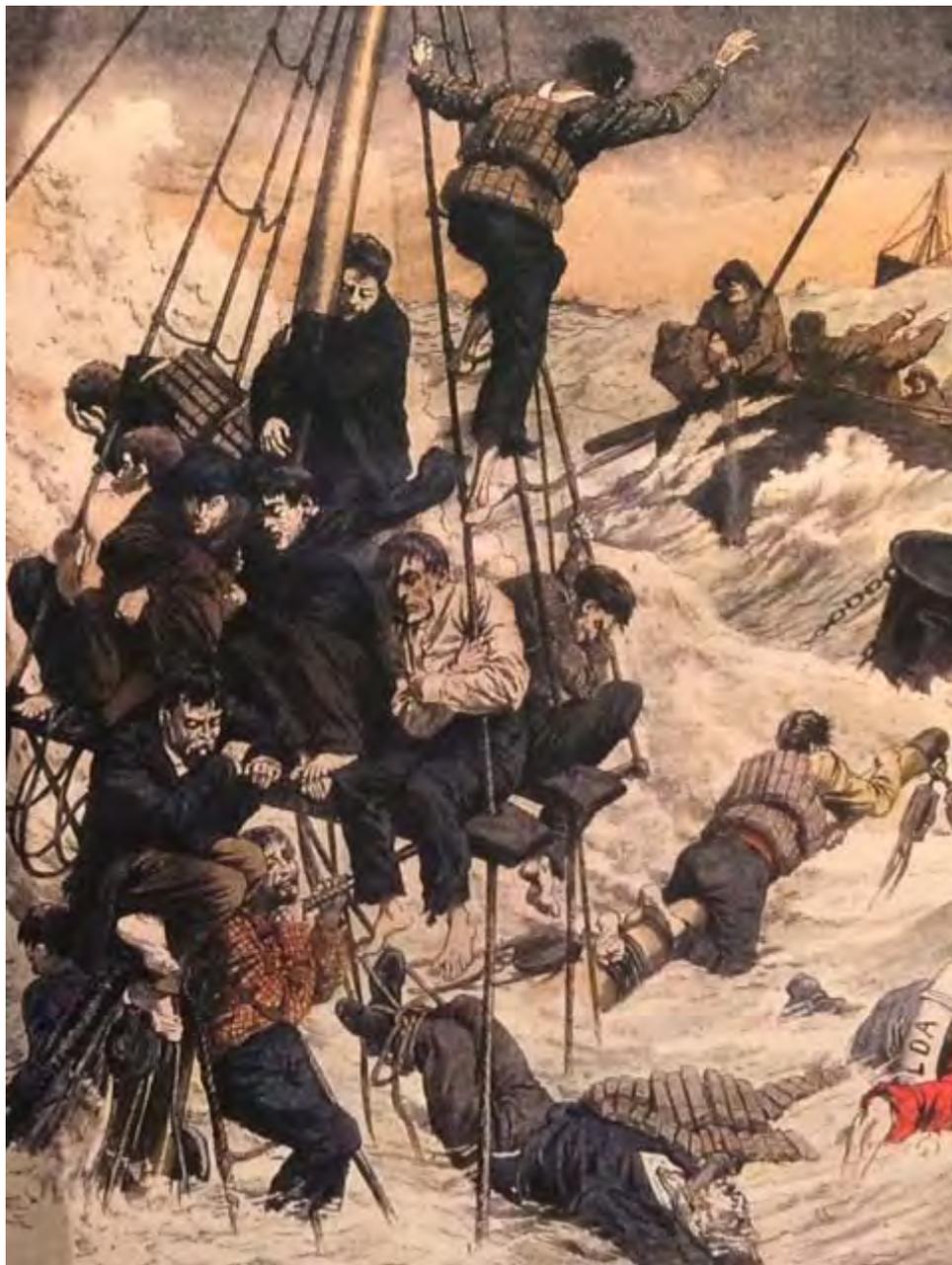


Le Hilda, avant le naufrage du 19 novembre 1905 à Saint-malo

C'était dans la nuit du 18 au 19 novembre 1905. Une nuit de tempête de neige qui longtemps est restée gravée dans les mémoires. La veille au soir, le Hilda devait arriver de Southampton avec, comme à l'habitude, plusieurs dizaines de passagers. Mais le vapeur n'est jamais parvenu à destination. Pris dans la tempête, il s'est abîmé sur les rochers des Courtils, près du phare du Jardin, à quelques centaines de mètres seulement des remparts malouins.

Le capitaine Gregory, un Anglais qui connaissait pourtant bien ce secteur dangereux n'a pas pu, semble-t-il éviter les écueils alors que la visibilité était quasiment nulle ce soir là. Les rescapés ont raconté qu'il avait aussi voulu accéder aux demandes des passagers victimes du mal de mer, en s'engageant dans la passe malgré le danger. Seul lui aurait pu le confirmer mais il a péri dans la catastrophe.

Le capitaine Gregory, un Anglais qui connaissait pourtant bien ce secteur dangereux n'a pas pu, semble-t-il éviter les écueils alors que la visibilité était quasiment nulle ce soir là. Les rescapés ont raconté qu'il avait aussi voulu accéder aux demandes des passagers victimes du mal de mer, en s'engageant dans la passe malgré le danger. Seul lui aurait pu le confirmer mais il a péri dans la catastrophe.



Les naufragés dans les haubans

Les Johnnies en deuil

Au matin du 19 novembre, les sauveteurs vont retrouver **6 survivants, un membre d'équipage et 5 Johnnies sur les 70 embarqués**. Des hommes qui, en s'accrochant à la mâture, ont réussi à ne pas tomber dans la mer glacée. Car le bateau transportait une majorité de Roscovites et d'habitants des communes alentours partis vendre leurs oignons rosés en Angleterre. Ils rentraient au pays, leur mission accomplie.

Le lendemain, 69 corps dont celui du capitaine seront retrouvés sur la plage de Saint Cast. Pendant un mois, la mer ramènera corps et débris de bois sur toute la côte.



Un naufrage parmi tant d'autres

Si le naufrage du Hilda reste parmi les plus terribles en baie de Saint-Malo, il n'est pas le seul. **Entre le cap Fréhel et la baie du Mont-Saint Michel, il n'y aurait pas moins de 350 épaves**, de la frégate corsaire au bateau de guerre en passant par les chalutiers et les vapeurs. Sans compter quelques avions qui se sont abîmés en mer durant la 2ème Guerre mondiale.

Emmanuel Feige, professeur d'histoire et président du club de plongée Emeraude, les connaît toutes. Depuis qu'il a 15 ans, il explore, bouteilles sur le dos et masque sur le visage, la baie et ses trésors immergés. Il leur a même consacré un livre (1).

Son premier souvenir, le plus beau aussi, reste l'**épave du Fetlar**, un autre vapeur anglais qui a sombré en 1919 près de l'île de Cézembre. Alors que le bateau s'enfonçait dans les

flots, un sloop de Granville le Marie-Catherine tenta de lui porter secours mais il sombra à son tour, entraîné par les courants sur les rochers de la petite Conchée où il se brisa. Par chance, ses deux naufrages ne firent aucune victime. Quant à l'épave, elle offre cent ans plus tard, les plus merveilleuses plongées de la baie car elle est très bien conservée. Et lorsque la visibilité est bonne, **les plongeurs peuvent nager au milieu d'un véritable musée sous-marin** : le pont est encore là, tout comme la chaudière ou l'hélice qui servent de refuge aux poissons. En parcourant les coursives, on peut même apercevoir...une cuvette de WC en parfait état.



© ADRAMAR En baie de Saint-Malo : de véritables trésors sous-marins



Le trésor de la Natière

Mais **les plus belles découvertes des plongeurs et des archéologues** restent sans nul doute les épaves de la Natière. **Deux frégates qui coulèrent en 1704 et 1749 : la Dauphine et l'Aimable Grenot.** Elles ont été découvertes en 1995 et fouillées entre 1999 et 2008. Les archéologues de l'ADRAMAR (Association pour le Développement de la recherche en archéologie maritime) et du DRASSM (Département de Recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) ont récupéré 3000 pièces, du boulet de canon aux dés à jouer, en passant par des objets du quotidien ou des pièces de gréement. Ils permettent parfois d'en savoir davantage que les archives papier sur la vie à bord au XVIIIème siècle. Quant aux épaves, elles ont été réensablées depuis sans avoir encore livré peut être tous leurs secrets.



Parmi les 3000 objets sortis de l'eau de la Natière, un sifflet taillé dans un os de chien.

Une carte pour localiser les épaves

Des histoires parmi tant d'autres que l'on peut découvrir grâce à une carte interactive créée par l'Adramar : l'**Atlas Ponant**. A chaque petit bateau le long des côtes bretonnes, correspond une épave. Il suffit de cliquer dessus pour connaître son nom, son histoire, ses caractéristiques. Toutes, néanmoins ne figurent pas sur l'Atlas qui ne fournit pas non plus les coordonnées GPS précises. Histoire de dissuader plongeurs peu scrupuleux ou pilleurs d'épaves. Histoire aussi de préserver ces trésors engloutis dont la plupart n'ont jamais fait l'objet de véritables fouilles archéologiques.

(1) « Les fabuleux trésors engloutis de la baie de Saint-Malo-Cristel Editions



Une formation à la médiation très suivie

Saint-Just - 26 Novembre

écouter



[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Google+](#)



Achetez votre journal
numérique

Une formation

La semaine dernière, du lundi 16 au vendredi 20 novembre, le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) Val de Vilaine a organisé une formation à la médiation en archéologie à la Maison nature et mégalithes.

Chaque jour de la semaine diverses animations ont été proposées. Le premier jour, onze personnes ont participé à la formation « poteries néolithiques », où elles ont appris à réaliser de superbes poteries avec le potier Jérôme Colivet (La poterie des chemins creux), spécialiste des reproductions de cette période.

Valorisation numérique de l'archéologie

Le mardi, c'est une dizaine de personnes qui a assisté, le matin, à une présentation, par le CPIE, d'outils pédagogiques et notamment la nouvelle paroi pour l'atelier d'art pariétal paléolithique. L'après-midi était consacré à la valorisation numérique de l'archéologie avec l'intervention Nathalie Mamosa, community manager et webmaster à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap). Cette intervenante, venue de Paris, a pu expliquer aux participants les différents supports numériques de valorisation mis en place par cette institution et les stratégies d'utilisation des réseaux sociaux.

Archéologie sous-marine à Saint-Malo

L'équipe s'est rendue à Saint-Malo le mercredi afin de visiter les locaux de l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime (Adramar). Laëtitia Le Ru, salariée de l'association, a présenté les techniques de l'archéologie sous-marine avant d'emmener les participants découvrir l'Hermine Bretagne, le bateau de recherches. Ensuite, les fouilles terrestres ont été mises à l'honneur avec la visite d'un chantier de fouilles de l'Inrap grand-ouest.

Enjeux de la médiation en archéologie

Après la découverte du monument mégalithique de Tréal à Saint-Just et la visite du chantier de reconstitution d'une maison néolithique à Beaucel sur la commune de Saint-Ganton, le dernier jour de cette formation était consacré sur les enjeux de la formation en archéologie avec la formatrice Isabelle de Miranda, de l'association Arkéomédia, qui a apporté un socle de connaissances théoriques.



ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE PRÉVENTIVE Les éoliennes en mer : un chantier gigantesque



Pendant deux ans, le Drassm (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) a mobilisé son navire, l'André Malraux, et ses équipes pour évaluer le potentiel archéologique des fonds marins et les éventuels risques de destruction de vestiges, au moment de la construction des parcs d'éoliennes ou de la pose des câbles sous-marins.

CI-DESSUS Documentation et prise de mesure in situ. Toutes les cibles expertisées, qu'elles soient anthropiques ou géologiques, ont été documentées. © Teddy Seguin, Drassm

Depuis le Grenelle Environnement (2007), le Grenelle de la Mer (2009-2012) et l'adoption en 2015 de la nouvelle feuille de route sur l'énergie en France, les éoliennes installées en pleine mer ont, avec leur objectif d'une puissance de 6 000 mégawatts à l'horizon 2020, le vent en poupe.

En 2011, le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a lancé un appel d'offre pour la réalisation de quatre parcs éoliens, de 80 à 100 km² chacun (Saint-Nazaire, Fécamp, Courseulles-sur-Mer et Saint-Brieuc). Dans le cadre de ces grands projets offshore (hors côtes), EDF Énergies Nouvelles, en charge de trois de ces parcs, et RTE (Réseau de transport d'électricité) ont signé une convention avec le Drassm et le ministère de la Culture et de la Communication pour mener des évaluations archéologiques visant à mesurer l'impact de la mise en place de ces structures. Souen Fontaine, archéologue et chargée de mission au

CI-CONTRE Ce carreau de faïence de la Manufacture de Desvres a été trouvé lors de la campagne d'évaluation archéologique menée sur l'emprise du parc éolien offshore à Fécamp. © F. Osada / Ipsos Facto - Adramar-Drassm



Drassm, a coordonné pendant deux ans cette mission qui vient de s'achever. Elle nous la résume : « Pour ce chantier aux dimensions hors normes nous ne pouvions pas réaliser un diagnostic classique avec des sondages mécaniques. Nous avons donc mené une évaluation en trois étapes. Cela consiste en une cartographie géophysique, essentiellement acoustique, établie grâce à un sonar, un appareil de détection sous-marine utilisant les ondes sonores, à balayage latéral : ce sonar tracté sous le bateau envoie des ondes sonores et réalise une cartographie du relief (de tout ce qui dépasse) du sol sous-marin. Cela donne un sonogramme, une image acoustique en relief, du fond de la mer ; à partir de ces sonogrammes, nous avons sélectionné des anomalies géophysiques qui pourraient potentiellement être des sites archéologiques ; enfin, nous avons réalisé des campagnes d'expertise in situ avec des plongeurs ou un robot pour vérifier s'il s'agissait de vestiges anthropiques (un relief dont la formation résulte essentiellement de l'intervention de l'homme), archéologiques, historiques ou d'une roche. »

Au terme de cette mission, deux épaves ont été expertisées, ainsi que plusieurs biens culturels maritimes, tels que des ancres ou des parties d'aéronefs. Des demandes d'évitement seront donc prescrites pour préserver certains vestiges.

L'expertise du Drassm sera très certainement de nouveau sollicitée lors d'un second appel d'offres éolien, ou lors du projet Midi-Provence qui prévoit une liaison électrique sous-marine à très haute tension, entre Fos-sur-Mer et Gruissan, sur 180 km de long et à 90 m de profondeur. Une mission qui sera assurée par plusieurs robots depuis l'André Malraux.

Franck Chevallier

Ce sonogramme, une image acoustique acquise au sonar à balayage latéral, correspond à l'ancre photographiée in situ. © IxSurvey / Drassm © B. Debrand, Ipsos Facto / Drassm

DES FAÏENCES DE DESVRES

La campagne d'évaluation archéologique menée sur l'emprise du parc éolien offshore à Fécamp a permis d'expertiser une nouvelle épave. Sa cargaison est constituée de tubes métalliques de section circulaires et rectangulaires emboîtés les uns dans les autres. Des pièces de bois encore visibles appartiennent vraisemblablement au vaigrage (le revêtement intérieur) du navire. Des carreaux de faïences éparpillés autour du chargement de tubes, proviennent, d'après leurs décors, de la Manufacture de Desvres ; ils permettent de dater le naufrage du XIX^e siècle.



Les épaves de la Natière continuent de parler

Saint-Malo - Modifié le 02/01/2016 à 04:00 | Publié le 31/12/2015 à 05:25

écouter



Facebook

Twitter

Google+



Achetez votre journal
numérique

Gérard LEBAILLY.

Découvert en 1995, le site sous-marin de La Natière a été fouillé dix ans par les archéologues, livrant des trésors d'histoire qui continuent de révéler leurs secrets.

C'est devenu un rituel pour Élisabeth Veyrat, émigrée au Canada : une fois par an, elle retrouve durant quelques jours, à Saint-Malo, des membres de l'équipe qui travaille sur le plus riche site archéologique d'Europe, La Natière. Elle a fait le point avec les photographes Teddy Seguin et Frédéric Osada, la dessinatrice, Marie-Noëlle Baudrand, et le conservateur du musée, Jean-Philippe Roze.

La collection est stockée dans un lieu discret en ville, faute de disposer d'un site dédié ou d'une mise en valeur directe auprès du public malouin. Un comble quand on en connaît la valeur patrimoniale ! C'est tout simplement l'histoire maritime des corsaires qui dormait au fond du chenal, sur les roches de la Natière, devant les remparts : au fond, gisaient les épaves de frégates coulées en décembre 1704 et mai 1749.



Un incroyable puzzle

Entre 1999 et 2008, quelque 2 000 objets ont été remontés pour l'une, un millier pour l'autre. D'abord nommées Natière 1 et Natière 2, les embarcations furent identifiées en 2001 comme *l'Aimable Grenot (Natière 2)*, armée par Couraye du Parc à Granville, et en 2006 comme *La Dauphine*, construite à l'arsenal royal du Havre. La première transportait des toiles bretonnes destinées à être vendues à Cadix.

Il a fallu mener une véritable enquête policière sur ces deux témoins de la guerre de course, pour assembler petit à petit les pièces de l'immense puzzle, leur donner une cohérence, combler les vides et les interrogations.

Car il ne suffit pas de plonger à 17 m de profondeur (avec ici le handicap du courant généré par les marées et le barrage). Les pièces totalement recouvertes de concrétions et déformées ne livrent par leur secret d'emblée. Il faut en outre les traiter pour qu'elles ne se détruisent pas au contact de l'air, qu'il s'agisse de verre, de métal, de bois ou de textile. Les dessiner au détail près, les photographier en 3 D, puis par thématiques de présentation. Un travail titanesque !

Pour les neuf canons de *La Dauphine* qui ont été remontés, il a fallu inventer un protocole innovant de conservation par hydrolyse et trouver le budget. Deux d'entre eux (800 et 1 100 kg) ont été restaurés. Leurs affûts de 250 kg, en bois d'orme de Lettonie et en hêtre, ont été reconstitués scrupuleusement à l'ancienne, à la hache et à la scie, par un Rennais, M. Braud.

Digérer ces découvertes

La moitié de ces canons étaient chargés de boulets et de mitraille que l'on a extraits pour comprendre. Il fallait les comparer, pour découvrir, par exemple, que leur métal venait d'une fonderie Saint-Gervais, près de Grenoble. Bref, accumuler des preuves. Interpréter, souvent, pour reconstituer les manières de l'époque. « **Les gens bidouillaient un peu** », explique un archéologue, car les outils d'alors ne permettaient pas d'ajustement au millimètre près.

« **Il fallait digérer dans le temps toutes nos découvertes** », précise Élisabeth Veyrat. Rien à voir avec les raccourcis et les clichés hollywoodiens. L'histoire est passionnante, mais elle demande beaucoup de patience et de modestie.

C'est ainsi que, petit à petit, des choses se sont précisées, qui donneront lieu à une publication d'ouvrage l'an prochain, date du soixantième anniversaire du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drasm). Une exposition d'un an est prévue à son siège, à Marseille, avec des milliers d'objets depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui, dont environ 70 de *La Natière*.



L'épreuve par 7



© Adramar - Teddy Seguin

ANNE HOYAU-BERRY, 46 ANS
ARCHÉOLOGUE SOUS-MARIN À L'ADRAMAR

La plongeuse, qui travaille à l'Association pour le développement de la recherche en archéologie maritime, à Saint-Malo, a été interviewée par téléphone par Nicolas Guillas.

« *Un scientifique ne doit pas se limiter à ce qu'il a envie de voir.* »

1 Qu'auriez-vous fait si vous n'aviez pas été chercheur ?

J'aurais été artiste, sculptrice sur bois ou peintre. Quand j'ai un moment de libre, c'est une activité obligée pour me libérer la tête.

2 Aujourd'hui, qu'avez-vous trouvé ?

Ma découverte d'hier soir concerne des fouilles en Guadeloupe. Aux Saintes, à quatre-vingts mètres du rivage et sous quatre mètres d'eau, il y a de petites collines. Nous pensions à des navires, naufragés dans l'ouragan de 1666. Mais un scientifique doit rester ouvert, et ne pas se limiter à ce qu'il a envie de voir ! Ces tumuli seraient en réalité des coraux morts, déchargés pour alimenter des fours à chaux au 19e siècle. C'est l'hypothèse la plus probante.

3 Le hasard vous a-t-il déjà aidé ?

Non. Et il faut être vigilant vis-à-vis des intuitions. En amont du barrage de la Rance, nous travaillons sur une épave non identifiée. Et nous avons par ailleurs trouvé un texte d'archives, sur le naufrage d'un navire, le César. Il a tapé une roche en 1692 et coulé devant La Richardais. Mais un prélèvement sur l'épave a montré que la date d'abattage des bois est comprise entre 1700 et 1750. Nous pensons que le hasard nous avait aidés à identifier le navire. La déception a été d'autant plus grande !

4 Qu'avez-vous perdu ?

J'ai parfois perdu le nord ! Quand la visibilité dans le fond est épouvantable, je n'arrive même pas à voir l'aiguille de la boussole et à lire mes instruments. Tous les vestiges que nous étudions doivent pourtant être positionnés dans l'espace, pour être reproduits comme s'il n'y avait pas d'eau.

5 Que faudrait-il mieux ne pas trouver ?

Quand on fouille, on a une petite idée de la chronologie, on descend dans les couches archéologiques des 18e, 17e, 16e siècles. Et on découvre parfois une bouteille en plastique ! C'est très déstabilisant. Les mouvements des fonds marins peuvent être impressionnants. Il faut bien repenser les choses.

6 Quelle est la découverte qui changerait votre vie ?

Une épave antique en Manche ! Elle attesterait des échanges commerciaux qui existaient à l'époque romaine, entre la Gaule et les îles britanniques.

7 Qu'est-ce qui vous ferait douter de la rationalité ?

Rien. Sinon, on ne fait plus de recherche.