



Le samedi 7 octobre 2023, s'est déroulé la 3ème édition des journées d'études dédiées à l'archéologie sous-marine au Ponant. Cette édition, intitulée "Archéologie sous-marine du Ponant. Histoire et mémoire retrouvées", était organisée par la SAMM en partenariat avec l'université de Paris-Cergy, laboratoire UMR 9022 Héritages.

La municipalité de Fouesnant a mis à notre disposition la salle Archipel, dont les prestations ont largement conquis l'auditoire de plus de 140 personnes tant professionnelles qu'amateurs qui étaient présentes. La journée a été ouverte par le maire de Fouesnant, monsieur Roger Le Goff.



Des structures immergées du néolithique, aux dernières découvertes d'épaves de vapeurs du 19ème siècle. Des nouvelles technologies de recherche hyper-spectrales en passant par la recherche d'un port romain englouti, ce sont 12 sujets qui étaient présentés par des narrateurs hors pair.

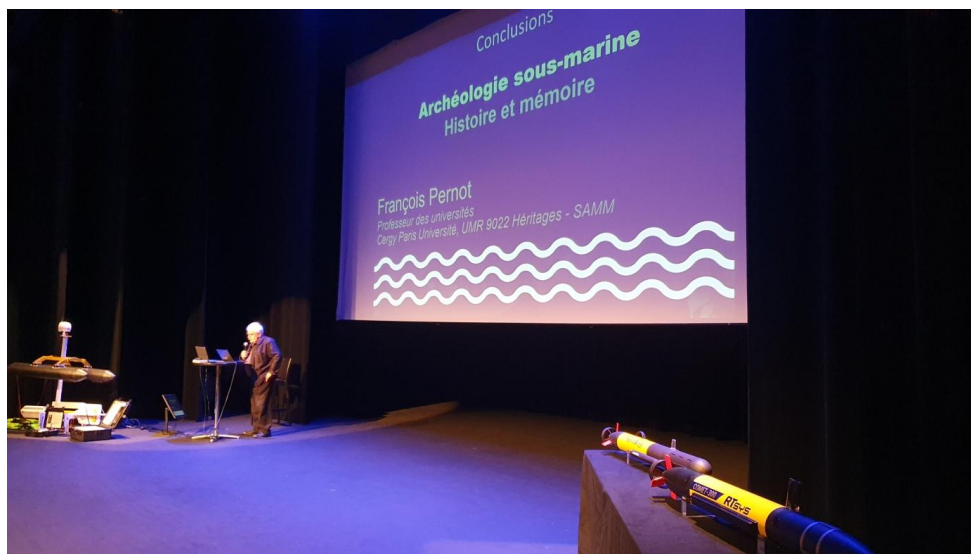
Une publication, développant l'ensemble des sujets traités est actuellement en cours de rédaction. Nous ne manquerons pas de vous soumettre, dès que possible, un bon de souscription aux personnes intéressées. Afin de le recevoir, nous vous invitons à vous abonner à notre newsletter.

Les vidéos des interventions seront également mises en ligne sur notre chaîne Youtube : @samm-archeo.

Introduction Olivia Hulot (Conservatrice du Patrimoine, Archéologue responsable des littoraux de Bretagne et de Loire Atlantique. Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM))



Nous vous invitons à découvrir la conclusion de cette journée, rédigée par François Pernot, professeur des universités à Paris-Cergy, UMR 9022, laboratoire Héritages, et membre de la S.A.M.M.



La journée d'études ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE DU PONANT, HISTOIRE ET MÉMOIRE RETROUVÉES a été riche en savoirs, connaissances et passions.

D'abord d'une passion pour la plongée sous-marine et d'une histoire d'hommes et, aujourd'hui et de plus en plus — et c'est tant mieux —, d'une histoire de femmes et d'hommes.

Une passion et une histoire récente. Si l'on excepte le travail des plongeurs professionnels, celui des scaphandriers, essentiellement depuis le XX^e siècle, la plongée sous-marine et donc l'archéologie sous-marine sont relativement récentes ; et cette dernière s'est trouvée une

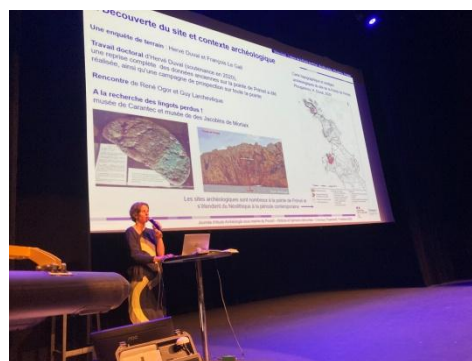
place importante dans le monde scientifique, en faisant appel à des technologies de plus en plus sophistiquées pour explorer, analyser et valoriser un patrimoine sous-marin très divers.

Lors de cette journée d'études qui s'est tenue le samedi 7 octobre 2023 à la salle l'Archipel à Fouesnant, il a surtout été question de deux espaces sous-marins, celui du littoral — et on n'a pas parlé ou pas beaucoup de la question de l'estran — et celui de la pleine mer ou, disons, des espaces marins plus éloignés des côtes.

Dans ces deux domaines spatiaux, il a été question d'un travail d'équipe, associant des disciplines et compétences très diverses et totalement complémentaires, comme l'a démontré Olivia Hulot dans sa remarquable étude sur « L'épave de la Pointe de Primel, XI^e-XII^e siècles, Plougasnou, Finistère ».

Elle a expliqué que le travail de l'archéologue sous-marin relevait d'un processus complet : découverte, fouille, analyses d'artefacts, ici des lingots de cuivre et des barres minérales, qui permettent de reprendre ce que l'on connaissait du site et d'en revoir la datation de même que la composition métallique des lingots, mais aussi étude d'artefacts en vannerie effectuée par une spécialiste et de restes de poissons par un archéozoologue.

L'épave de la pointe de Primel, Olivia Hulot



Au final, un travail pluridisciplinaire (archéologues plongeurs, spécialistes des métaux, de la pierre, du bois, des animaux marins, etc.) conduisant à des avancées scientifiques de premier plan : datation par radio carbone plus précise de l'épave (XI^e-XII^e siècles), localisation assez fiable de la provenance du métal (sans doute les îles britanniques), etc. Un travail d'équipe donc associant de multiples spécialistes des sciences « dures », mais aussi des sciences humaines comme l'archéologie et l'histoire.

Et, quelles que soient les types d'opérations considérées — sur le littoral, en pleine mer... — l'ensemble de ce travail peut se diviser en trois étapes :

D'abord chercher, repérer, enquêter...

Philippe Bodénès et Thierry Normant l'ont présenté dans leur « Recherche et identification de *l'Ethalion* » : dans nombre d'opérations, le travail commence toujours ou presque dans les archives. Ici les archives françaises et anglaises qu'il a fallu localiser, transcrire, analyser,

pour ensuite comparer et synthétiser les résultats afin de déterminer trois zones possibles de naufrages.

Recherche et Identification de l'Ethalion, Philippe Bodenes, Thierry Normant



Et, parfois, les archives nous « mènent en bateau » comme l'a expliqué René Ogor à propos du naufrage de la *Dorothee*. Quand des documents d'archives indiquent des localisations très différentes d'épaves, il faut vérifier la véracité des sources en formulant des hypothèses, en analysant ce qui semble le plus plausible, sachant que ce travail d'historien devra être complété par un premier travail d'archéologue sous-marin effectuant une vérification sur site, ce qui permet bien souvent d'infirmer ou confirmer les résultats des analyses d'archives.

Le naufrage de la Dorothee. Quand les archives nous mènent en bateau, René Ogor



Cependant, il est fréquent que les archives indiquent des relevés d'épaves erronés et que ce soit un témoignage humain, celui d'un pêcheur ou d'un chasseur sous-marin, ou encore d'un plongeur professionnel qui donne l'indication déterminante, et Benjamin Pépy et Jean Roullot ont ainsi mené une véritable enquête policière précise et exhaustive pour déterminer le site du naufrage du *Saint-Jean*, naufrage dû à une erreur de navigation.

Recherche et Identification du Saint-Jean, Benjamin Peppy, Jean Roulot



Globalement, comme le rappelle Gwendoline Sannier dans sa communication sur « Les épaves anglaises du XVIII^e siècle de la façade Atlantique », les épaves peuvent être identifiées par les archives, l'architecture navale, le mobilier, mais aussi la toponymie

Les épaves anglaises du XVIII^e sur la façade Atlantique, Gwendoline Sannier



et parmi les « Opérations pluriannuelles aux abords de l'Île de Sein », Jean-Michel Kéroullé a présenté la carte toponymique de Sein initiée par Jos et Gaëtan Fouquet et la formidable richesse qu'il y a à prendre en compte la toponymie dans la recherche de sites de naufrages.

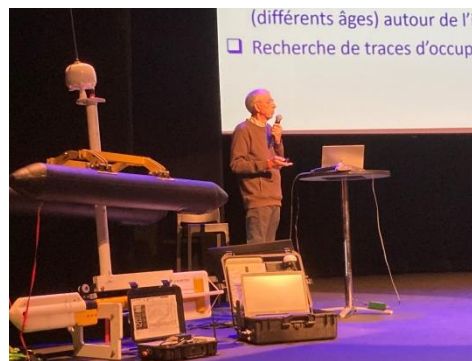
Programme de pluriannuel de prospection 2020-2025, île de Sein, Jean-Michel Kéroullé



Outre les archives, les photographies aériennes faisant appel à des technologies très récentes peuvent aussi servir à chercher, repérer, des sites littoraux ou des épaves. Dans son étude « Géoarchéologie des murs submergés de Toul ar Fot sur la Chaussée de Sein », Yves Fouquet rappelle que tout a commencé avec une carte LIDAR de Sein sur laquelle l'œil du géologue expérimenté qu'il est a immédiatement repéré des séries d'arcs de cercles entre 5 et 6,50 m de profondeur.

Au départ, son hypothèse était qu'il pouvait s'agir de barrages à poissons en activité aux alentours de -7000 ans si l'on prenait comme marqueur la montée du niveau de la mer. Et puis ont été repérés des murs plus longs, plus rectilignes, plus hauts que des barrages à poissons classiques, donc peut-être des murs témoignant d'autres activités anthropiques que des barrages à poissons. S'agit-il de digues ? De structures abritant des zones portuaires ? Il est encore trop tôt pour le dire. À suivre donc une étude potentiellement riche de découvertes scientifiques de tout premier plan.

Géoarchéologie des murs submergés de Toul Ar Fot, Yves Fouquet



Enfin, une très vieille mention dans un document très ancien peut parfois mettre l'historien et l'archéologue sur une piste. Ainsi, dans leur présentation « Un port romain à Porz Liogan », Jean-Yves Eveillard et Christophe Lebranchu ont montré qu'un port mentionné dans la géographie de Ptolémée comme étant une étape importante sur la voie maritime de l'Espagne à la Manche, pourrait être Porzliogan, et beaucoup d'indices indiquent que c'est en effet une hypothèse à vérifier.

Un port romain à Porz Liogan, Christophe Lebranchu, Jean-Yves Eveillard



Ensuite aller vérifier sur place et découvrir...

À partir d'un certain stade de la recherche, l'archéologue « de terrain » prend le relais de l'historien. Dans la « Recherche et identification de l'*Ethalion* », après autorisation de prospection avec matériel spécialisé, accordée par le DRASSM, Philippe Bodénès et Thierry Normant ont ainsi mené des investigations magnétométriques poussées grâce à un matériel adapté et performant, tellement performant qu'ils ont identifié des dizaines voire davantage de sites possibles, dans lesquels il y peut-être l'*Ethalion*, mais certainement beaucoup d'autres navires jusqu'ici anonymes. Il est certain que dans le cimetière de bateaux qu'est la Chaussée de Sein, quand on cherche, on trouve...

Et l'exploration d'un site est très souvent source de surprises. Ainsi, les sites de naufrages des deux gabares *Rhône* — naufragées en 1790 et en 1794 — évoqués par Hugues Priol sont bien documentés et identifiés.

Les épaves des gabares Rhône 1790-1794, Hugues Priol

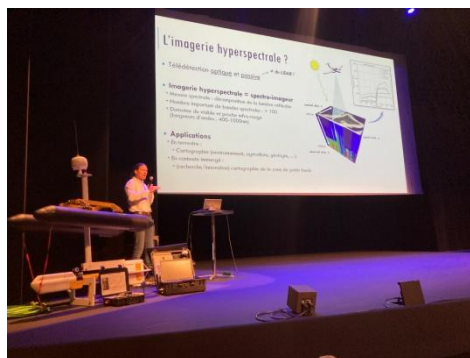


Cependant, le fait que l'on trouve sur l'un des sites de très nombreuses ancrs, trop d'ancres même pour une gabarre, indique qu'il s'agissait sans doute d'un navire transportant des ancrs. Pis ! la découverte d'artefacts curieux parce que trop anciens par rapport à la date du naufrage peut interroger. Et ce sont les archives qui apportent la solution : la gabare transportait des pièces métalliques déclassées provenant de divers arsenaux et convoyées à Brest où elles devaient être fondues... Enfin, le naufrage de 1794 dû à une erreur de navigation d'un capitaine sans doute d'origine irlandaise illustre bien l'hémorragie de personnels que connaît le corps des officiers de marine à cause de la Révolution et le nécessaire recours à des marins étrangers peu connaisseurs des côtes bretonnes.

Exploration toujours avec la prospection menée à Porz Liogan, toujours après accord du DRASSM, et à l'issue de laquelle Jean-Yves Eveillard et Christophe Lebranchu ont localisé et cartographié des dalles plates en mica schiste qui pourraient correspondre à un dallage de quai, peut-être aussi un port d'échouage.

Et, aujourd'hui, de nouvelles technologies permettent de voir ce que l'on ne voit ni sur des photographies aériennes classiques ni sur des images LIDAR. Ainsi, en recherchant des pêcheries anciennes en Mer d'Iroise, Alexandre Guyot et Marc Lennon ont détecté des structures anthropiques sur les petits fonds grâce aux capacités de détection hyperspectrale, faisant progresser nos connaissances des activités humaines aux époques proto et préhistoriques.

L'Hyperspectral au service de l'archéologie côtière, Alexandre Guyot, Marc Lennon



Et, de plus en plus, la technologie accélère le travail de l'archéologue et de l'historien et elle va même plus loin, apportant plus d'informations que l'on peut en traiter puisqu'on part pour chercher *l'Ethalion* et on se retrouve avec 10 autres épaves anonymes pour l'instant.

Enfin analyser et valoriser

L'étude des épaves permet de mieux appréhender les causes des naufrages comme le rappelle Gwendoline Sannier : d'abord les conditions météorologiques, puis les faits de guerre et enfin, à parts égales, les erreurs de navigation et les accumulations de causes différentes.

L'analyse du site d'un naufrage donne également nombre de renseignements sur la vie d'une épave. À l'issue de leurs plongées sur *Saint-Jean*, Benjamin Pépy et Jean Roullot ont en effet pu constater que même si l'épave avait déjà été travaillée par des scaphandriers, sans doute juste après le naufrage, pour remonter la machine, l'hélice, etc. elle était vierge de tout pillage puisqu'on y trouvait encore une cloche, des hublots, etc.

Pour la SAMM, les recherches en plongée sur les sites de Toul ar Fot, à Sein ont commencé, indique Yves Fouquet, elles se poursuivent toujours avec l'autorisation du DRASSM, la coopération de l'UBO et du parc marin d'Iroise, et ont déjà permis de livrer quelques avancées scientifiques quant à la montée du niveau de la mer, la sédentarisation de sociétés côtières et iliennes à la préhistoire, les activités humaines à cette période.

Des avancées scientifiques en forme de questionnements également pour Jean-Yves Eveillard et Christophe Lebranchu : un vrai port romain à Porz Liogan avec un ou des quais ? Un port d'échouage ? Une zone d'échanges économiques seulement ? S'agissait-il un « hub commercial » au XII^e siècle ? Les questions sont plus nombreuses que les réponses, et cela témoigne d'un enjeu fort pour la science car on possède peu de données sur la navigation atlantique antique.

Surtout, et Jean-Michel Keroullé le souligne, il faut communiquer. La science doit être ouverte. Il faut valoriser les découvertes, dans des musées à la muséographie renouvelée, dépoussiérée, comme la SAMM essaie de le faire avec le musée de Sein ; communiquer dans la presse, sur You Tube,

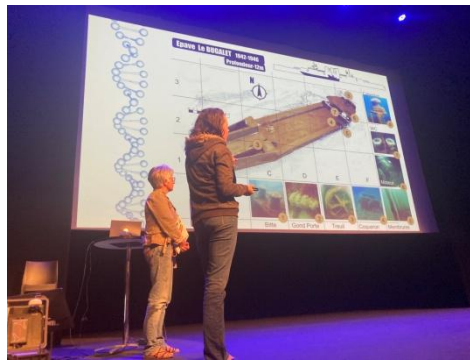
sur internet - et ici il faut consulter le site www.archeosousmarine.net de la SAMM et l'extraordinaire base de données d'épaves que Claude Rabault met à jour quotidiennement



et, comme il est impossible aujourd'hui de remonter des artefacts sans leur faire subir un traitement coûteux pour les conserver, une solution pourrait être d'utiliser mieux et plus la photogrammétrie en plongée pour prendre des relevés précis des objets trouvés et les reproduire ensuite grâce à des imprimantes 3D et donc ne pas les extraire du site de naufrage.

Enfin, avec l'exemple de ce qui a été réalisé avec le LCT *Bugalet*, Béatrice Fresneau et Fred Harel montrent que la création de sentiers archéologiques sur des sites sous-marins accessibles pour les plongeurs de niveau 1, donc des sites inférieurs à 20 m, est un formidable vecteur de communication auprès du grand public pour comprendre ce qui se passe sur une épave.

L'archéologie sous-marine se montre. Création de sentiers archéologiques, Beatrice Fresnau, Fred Heret



Les littoraux comme les sites de naufrage sont des sites de plus en plus menacés, notamment par toutes les activités humaines liées à la mer. Ce sont donc des sites à protéger, non pas pour les mettre sous cloche, mais pour les faire vivre pour les générations à venir car il s'agit de lieux et d'objets de patrimoine immatériel et matériel que nous avons le devoir de préserver.

François Pernot, *professeur d'histoire moderne – Directeur de l'EUR Humanités, Création, Patrimoine, CY Cergy Paris Université, UMR 9022 Héritages, membre de la SAMM*