

## L'archéologie sous-marine prendra sa source à La Ciotat

**La construction de "l'André-Malraux" a débuté à La Ciotat. Le bateau, qui devrait être livré fin 2011, donnera un nouveau souffle à l'archéologie sous-marine**



Archéologie sous-marine  
Photo L.P.

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-Malraux*, 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'agira du premier et du seul navire au monde conçu spécialement 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 tutelle successifs, Renaud Donnedieu de Vabres, Christine Albanel puis Frédéric Mitterrand, d'engager près de 9 millions d'euros pour construire *l'André-Malraux*. 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 Malraux 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.

### Matériaux composites

Quarante ans, c'est aussi le temps que *l'André-Malraux* restera à la mer, à raison d'environ 200 jours chaque année. "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 prévisibles 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 du 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-Malraux* seront, il est vrai, essentiels sur la durée de vie du navire. Si, comme on l'annonce, 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'intervention théorique des archéologues, qui représente déjà 350 000km<sup>2</sup> pour la seule France métropolitaine, passerait alors à 11 millions de km<sup>2</sup>, une surface très supérieure aux capacités réelles du Drassm -dont l'effectif plafonne à 37 personnes- et au rayon d'action de l'*André-Malraux*.

## **200 000 épaves**

Le navire est en effet conçu et dimensionné pour intervenir dans les eaux métropolitaines, mais pas à l'autre bout de l'Atlantique 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'année la fonction garde-côtes dévolue 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 sereinement 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. 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 5000 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 gisement 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**