



Explorer, protéger, étudier et valoriser
les archives englouties de l'humanité





Présentation générale Page 3

Repérer & analyser les enjeux Page 6

Les mers explorées, l'Histoire révélée Page 8

Savoirs partagés, le patrimoine protégé Page 16

De Vinci à Malraux en passant par Cousteau... Aux origines du Drassm

Dans l'imaginaire collectif, les épaves n'ont cessé d'alimenter le mythe du trésor englouti. Transcendant le rêve, elles se sont aussi, au XX^e siècle, singularisées comme de fantastiques machines à remonter le temps. Longtemps cependant l'historien est demeuré terrien, le monde du silence lui restant étranger.

Le déclic s'est fait en 1943 lorsque Jacques-Yves Cousteau et Émile Gagnan mirent au point le scaphandre autonome. Devenu réalité, *l'homo aquaticus* de Léonard de Vinci allait désormais défricher l'océan. **Fascinés par les secrets consignés dans l'abîme, quelques scientifiques inventèrent ainsi, à Marseille, dans les années 50, sur le site du Grand Congloué, une discipline nouvelle : l'archéologie sous-marine.**

Génie intuitif, sensible à la modernité, André Malraux sut tirer la leçon de cette évolution. Dès 1966, il inaugura en France, au sein de son ministère des Affaires Culturelles, le premier service au monde de recherche archéologique immergée, le Drassm. Structurant aussitôt son instinct visionnaire, André Malraux le dota en 1967 d'un navire de recherche, *L'Archéonaute*. Figure emblématique de la profession et compagnon de plusieurs générations d'archéologues sous-marins, *L'Archéonaute* sera remplacé en 2012 par un nouveau bâtiment mieux armé pour relever les nouveaux défis de la discipline et affronter l'exploration des grands fonds. Juste retour des choses, cet héritier sera baptisé *André Malraux*.

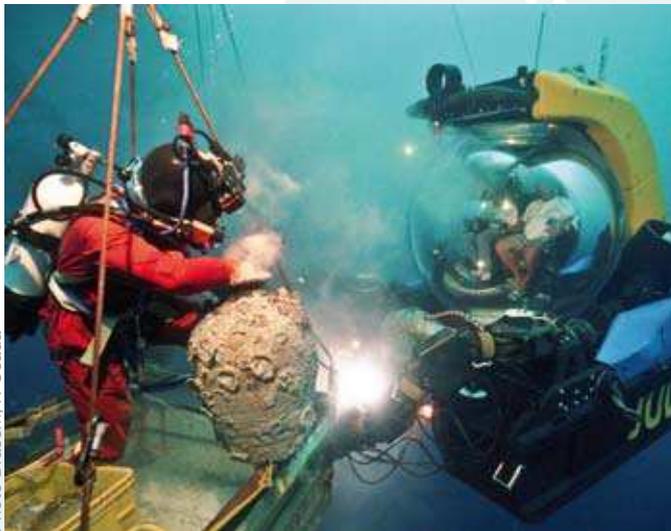


Photo Drassm, F. Osada

Plongeur et sous-marin sur l'épave de Brunei, XV^e siècle.



Photo Drassm, D. Metzger

L'Archéonaute.

Le Drassm en 2 minutes

- **En charge du patrimoine immergé**, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) est un **service de gestion et de recherche à compétence nationale** rattaché à la direction générale des patrimoines.

- Il emploie 37 collaborateurs, chercheurs et administratifs.

- **Son siège est à Marseille**, capitale historique de la plongée et berceau mondial de l'archéologie sous-marine.

- Le Drassm contrôle un espace maritime aux dimensions planétaires : **11 millions de km² de zone économique exclusive**, de l'Atlantique au Pacifique et de l'Indien à la Méditerranée.

- **Il administre et valorise un patrimoine considérable**, fort d'une très grande diversité typologique et chronologique, de la grotte Cosquer (- 28 000 ans) au Lightning P38 de Saint Exupéry (1944).

- Depuis sa création, le Drassm a réalisé l'expertise, dirigé l'étude ou contrôlé la fouille de plus de **1 500 sites archéologiques subaquatiques et sous-marins**, en France métropolitaine comme en Outre-mer ou à l'étranger (Brunei, Égypte, Gabon, Libye, Malte, Pakistan, Philippines, Salomon, USA...).

- Le Département occupe une position forte à l'international et dispose d'une expérience unique des grands fonds. C'est le plus ancien service au monde de gestion du patrimoine sous-marin.

- Son expertise est reconnue dans l'évaluation et l'étude de sites aussi variés que des épaves de navire, des habitats lacustres préhistoriques, des aménagements fluviaux ou des grottes ennoyées.

- **Le Drassm collabore régulièrement à des programmes axés sur la reconstitution des variations du climat**, de la Préhistoire à nos jours.

- Des découvertes aussi spectaculaires que les **statues en bronze d'Agde** ou le **buste de César** mis au jour en septembre 2007 dans le lit du Rhône à Arles continuent d'illustrer les propos prémonitoires de Salomon Reinach qui affirmait en 1928 que la mer est le plus grand musée du monde.

Chargé de l'application du **Code du patrimoine** (Livre V, Titre III, chapitre 2 et Titre IV, chapitre 4), le Drassm assure la protection, l'étude et la mise en valeur des biens culturels maritimes (BCM) en liaison avec l'ensemble des administrations participant de l'action de l'État en mer : Préfectures maritimes, Affaires maritimes, Douanes, etc.

EXPLORER ET RÉVÉLER

Exploration et opération archéologiques

- 1** Le Drassm recense et expertise l'ensemble des découvertes ou biens culturels maritimes (BCM) relevant de son champ de compétence : **49 épaves recensées en 1966, près de 5800 en 2010, un potentiel estimé à 20000 BCM** pour les seuls rivages de la métropole...
- 2** Le Drassm assure la délivrance des autorisations de prospection et de sondage, l'instruction des demandes de fouilles programmées et le contrôle des opérations archéologiques dans le domaine public maritime.
- 3** Le Drassm dirige des opérations de prospection, d'expertise et de fouille programmée.
- 4** Le Drassm intervient ponctuellement hors du territoire national, à la demande d'états étrangers, pour des missions d'audit ou d'opération de fouille.

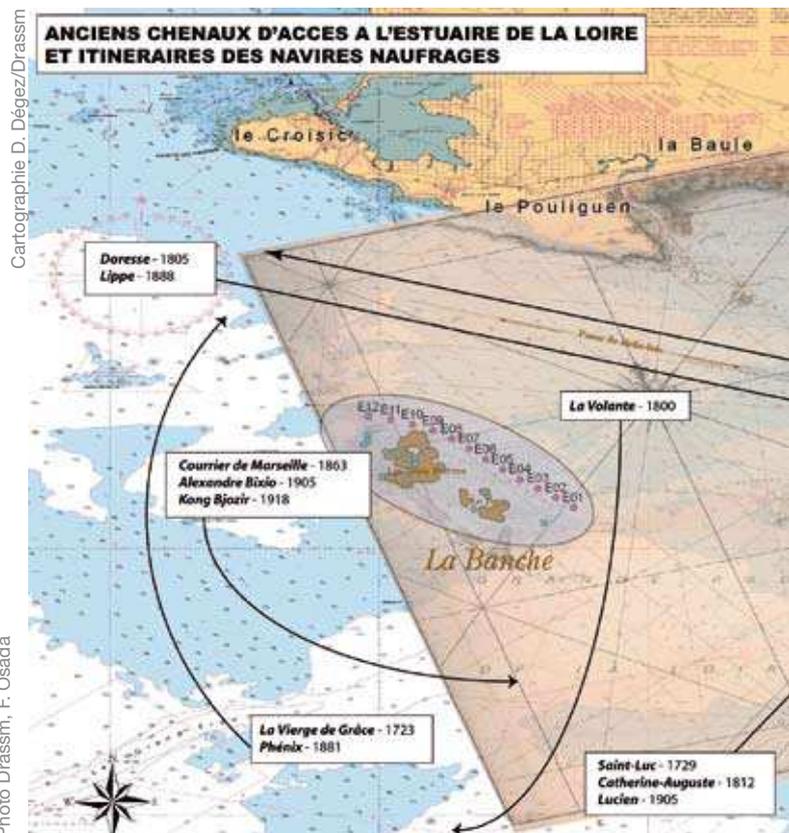
REPÉRER ET ANALYSER

Expertise et orientation de la recherche

- 5** Le Drassm instruit les dossiers d'archéologie préventive sur le domaine public maritime : extractions de granulats, parcs d'éoliennes, aménagements littoraux, ports, digues, mouillages, aquaculture, émissaires, gazoducs...
- 6** Le Drassm contribue à la **Carte archéologique nationale** afin d'assurer une meilleure protection aux biens culturels maritimes et de mieux définir les axes prioritaires de la recherche.
- 7** Le Drassm prépare pour le Conseil national de la recherche archéologique le volet scientifique des demandes de récompense présentées par les inventeurs.



Epave Aber Wrac'h 1, XV^e siècle.



Cartographie D. Dégez/Drassm

Photo Drassm, F. Osada

Etude préalable à la prescription d'archéologie préventive.



FORMER ET SENSIBILISER

Éducation des acteurs et partenaires

- 8 Le Drassm assure chaque année l'instruction des dossiers de dérogation au **certificat d'aptitude à l'hyperbarie** de plus de **500 plongeurs scientifiques bénévoles** intervenant dans le domaine public maritime.
- 9 Le Drassm contribue à la formation des archéologues et plongeurs à la conduite de fouilles archéologiques : accueil sur les chantiers, ressources du pôle documentaire, co-suivi de masters.

PARTAGER ET PROTÉGER

Disponibilité des savoirs et ressources

- 10 Le Drassm diffuse de l'information par le biais de son bilan scientifique annuel, de rencontres scientifiques (Journée annuelle du Drassm ; colloques), de conférences, d'expositions (« César, le Rhône pour mémoire » ; « Le mystère Lapérouse » ; « La mer pour mémoire »).
- 11 Le Drassm gère les collections d'objets archéologiques issues du domaine public maritime et organise leur mise en dépôt auprès des musées.
- 12 Le Drassm constitue un pôle documentaire dans son champ de compétence : rapports et archives des fouilles sous-marines françaises, photos, vidéos et publications nationales et internationales.

*« Les continents séparent les peuples, la mer les rapproche »
André Malraux*



Briefing au cours de la fouille de la Natière.



Bilans scientifiques annuels et monographies.

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE ET CONSERVATION

Forces et faiblesses des biens culturels maritimes

Près de 60% des vestiges ramenés au jour lors de l'étude des sites archéologiques immergés d'époque moderne sont constitués de matériaux organiques (bois, fibres végétales, textile, cuir, graines...). Si on doit leur bonne conservation au milieu humide qui les a hébergés depuis leur engloutissement, on lui doit aussi une profonde altération de leur nature originelle.

Ainsi, aussitôt exhumés, ils sont en grand danger s'ils ne sont pas immédiatement pris en charge et stockés dans des conditions environnementales comparables, voire identiques, à celles qui leur ont permis de parvenir jusqu'à nous. Bien d'autres matériaux, faussement réputés plus stables, sont soumis à cette règle. Le verre, la céramique ou les métaux ne peuvent ainsi pas être entreposés et séchés sans mesures de conservation spécifiques, pour lesquelles le Drassm dispose d'une expertise particulière.



Diversité du mobilier des épaves de La Hougue, 1692.

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE ET ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Le grand défi de l'archéologie métropolitaine

Le domaine public maritime n'échappe pas plus que les zones émergées à la mainmise de l'homme sur son milieu. Corrélativement aux travaux d'aménagements portuaires, consécutifs à l'extraordinaire développement du trafic conteneurisé (Le Havre Port 2000), se développent de nombreux projets liés aux énergies renouvelables comme les centrales éoliennes et hydroliennes implantées offshore.

Les travaux de BTP impactent également l'univers marin à travers les besoins constants de granulats qui sont, à terre, confrontés à l'épuisement relatif des gisements naturels et à la difficulté d'ouvrir de nouvelles carrières ; d'où une multiplication des demandes de permis d'extraction de granulats marins. Sur plus d'une centaine de dossiers d'infrastructures instruits chaque année par le Drassm, les permis d'extraction sont les plus importants en terme de surface (jusqu'à 53 km²). Ils sont situés en outre dans des zones sensibles pour le patrimoine maritime, comme l'embouchure des grands fleuves.



Le Havre, opération Port 2000.

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE ET FORMATION

Les dernières décennies ont vu follement s'accroître l'extraordinaire emprise de l'homme sur ces très grand fonds que les archéologues sous-marins considéraient dans les années 1980 comme le berceau inviolé et ultime des ressources les plus fondamentales de leur discipline. Or, force est aujourd'hui d'admettre que cette vision d'un éden archéologique protégé est définitivement dépassée. En témoignent chaque jour l'extension des chalutages hauturiers, la pose de câbles transcontinentaux et de pipe-lines transnationaux... ou, plus ponctuellement, l'exploitation commerciale par très grand fond d'épaves historiques jusqu'alors préservées, tel le *Black Swann*, ou *Nuestra Senora de las Mercedes*, récemment exploré par l'entreprise Odyssey.

La discipline se doit de réagir. Alertés par les scientifiques, de nombreux États tiennent aujourd'hui à rappeler et à réaffirmer leur souhait de voir sauvegarder et valoriser le patrimoine maritime immergé. Cette volonté nouvelle se heurte cependant dans le monde entier au manque cruel de spécialistes capables d'accompagner et de prolonger sur le terrain les décisions prises au plus haut niveau. Le besoin de formation est immense. La France, dont le rôle pionnier dans la discipline est reconnu de tous, est à cet égard constamment sollicitée. Pour satisfaire à cette exigence, le ministère français de la Culture a, dès 2003, confié au Drassm le soin d'engager une réflexion et d'entreprendre des consultations pour trouver des solutions à ce besoin de formation.

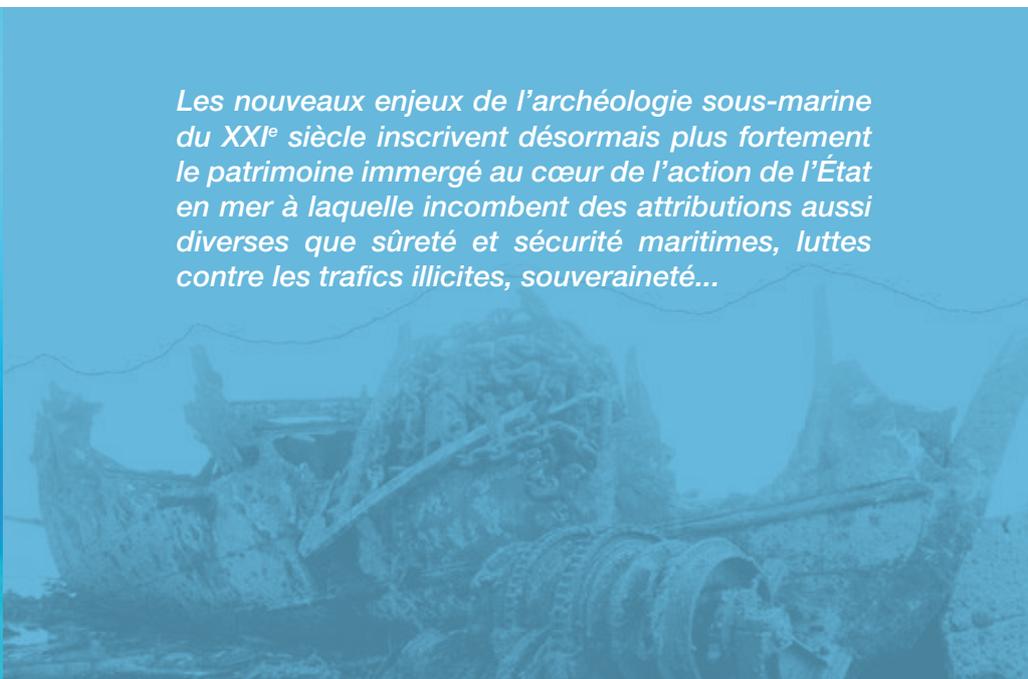
Une institution de formation spécialisée serait conforme aux articles 21 et 22 de la Convention Unesco sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001 que la France s'apprête à ratifier.

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE ET GESTION DU RISQUE ÉCOLOGIQUE

La question des épaves historiques à cargaison dangereuse

Brutalement frappée par le naufrage de l'*Amoco Cadix* et par le drame environnemental qui s'ensuivit, la France a soudainement pris conscience en 1978 de la dangerosité des accidents maritimes et de leur impact potentiellement pérenne sur l'écologie. Les dispositifs mis en place après cette catastrophe ont cependant continué à ignorer le triste héritage des naufrages passés. Or, l'alimentation des mécanismes de propulsion en carburants fossiles date désormais de près de deux siècles, cependant que les transports de matières dangereuses, produits chimiques et explosifs, n'ont cessé dans le même temps de croître en volume, tout particulièrement pendant les périodes de conflits. Si l'on ajoute à ce constat inquiétant les matières fissiles ou toxiques que l'on a volontairement immergées au cours du XX^e siècle, et le mécanisme inexorable de la corrosion marine qui dévore lentement les coques et les conteneurs métalliques, force est d'admettre que ce sont d'innombrables bombes à retardement qui gisent désormais sur le fond des océans.

Le Drassm a donc entrepris depuis le milieu des années 80 de constituer des bases de données fiables sur tous les vestiges anthropiques potentiellement dangereux qui jonchent le sol marin. Elles devraient contribuer à terme à faciliter l'action des pouvoirs publics pour mieux circonscrire le danger.



Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine du XXI^e siècle inscrivent désormais plus fortement le patrimoine immergé au cœur de l'action de l'État en mer à laquelle incombent des attributions aussi diverses que sûreté et sécurité maritimes, lutttes contre les trafics illicites, souveraineté...

Juan de Nova, épave d'un vapeur par 20 m de fond et épave du SS *Tottenham* échouée sur le platier (1911).

Photo Drassm, F. Osada

ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE ET VALORISATION TOURISTIQUE/ÉCONOMIQUE

Les routes littorales des épaves : vers de nouveaux produits de nautisme culturel

C'est la proximité de la côte qui a depuis toujours engendré de manière privilégiée les fortunes de mer. Suscitant la compassion des populations côtières, ou générant bien au contraire leur brutale cupidité, le naufragé est un personnage incontournable des légendes littorales cependant que l'épave a de tout temps alimenté de ses bois la construction locale. Les fortunes de mer sont ainsi partie prenante de l'histoire de nos rivages et le Drassm a l'ambition de les réinscrire lentement sur le tracé de nos horizons maritimes.

Des itinéraires littoraux pourraient ainsi évoquer, tout au long des sentiers côtiers, naufrages et épaves célèbres, en rappelant la dangerosité des côtes et la diversité des trajectoires maritimes, des bateaux et des équipages qui les ont sillonnées. Déclinée sous forme de panneaux d'information ou de récits téléchargeables sur portable, via Internet, cette histoire ancrerait le grand public dans son aventure maritime tout en matérialisant l'infinie diversité des échanges d'un monde maritime perpétuellement en gestation.

« Les sentiers d'Émeraude »... Visites d'épaves *in situ*

Ambition récurrente mais délicate à satisfaire, le projet qui vise à favoriser la visite *in situ* des épaves reste un véritable serpent de mer... La difficulté de la plongée, la prolifération des algues marines et l'absence de visibilité sur un grand nombre de secteurs littoraux rendent pour le moins difficile à réaliser ce dessein pourtant porteur de rêves et à ce titre largement plébiscité par le public.

Le Drassm poursuit depuis plusieurs années une réflexion à ce sujet. Si la visite *in situ* d'épaves semble plus facile à envisager sur les gisements les plus récents car ils émergent plus volontiers du fond marin que les épaves antiques et médiévales, elle reste aléatoire car elle est largement conditionnée par un milieu naturel rarement clémente. On peut en revanche envisager plus aisément de recréer volontairement des sites sous-marins anciens en mobilisant à cet effet des collections archéologiques de moindre intérêt. Le Drassm s'est donc engagé dans cette voie originale en 2010 et un premier site sous-marin reconstitué a été ouvert au public. Si ce type de musée sous-marin rencontre l'estime des visiteurs, d'autres sites de même nature pourraient, dans les prochaines années, voir le jour.

LA MÉDITERRANÉE : CONTINENT LIQUIDE, TERRITOIRE DE MÉMOIRES

LANGUEDOC-ROUSSILLON : MESSAGERS DES FONDS

Agde : des prémices prometteuses aux plus récentes découvertes

C'est à la protection des flots que nous devons à quelques chefs-d'œuvre de l'art antique d'être parvenus jusqu'à nous. La découverte de l'éphèbe d'Agde (Hérault) en 1964 en fut le premier indice exemplaire pour les eaux françaises. Trente-sept ans plus tard, les recherches sur les côtes languedociennes ont à nouveau livré deux œuvres de très belle facture : un amour et un jeune enfant, accompagnés d'un magnifique *emblema* de mosaïque.



Photo musée de l'Ephèbe, Agde

L'éphèbe d'Agde, Alexandre le Grand?



Photo J.-G. Aubert/Arc'Antique

Enfant romain.

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR : UN OBSERVATOIRE SUD-NORD

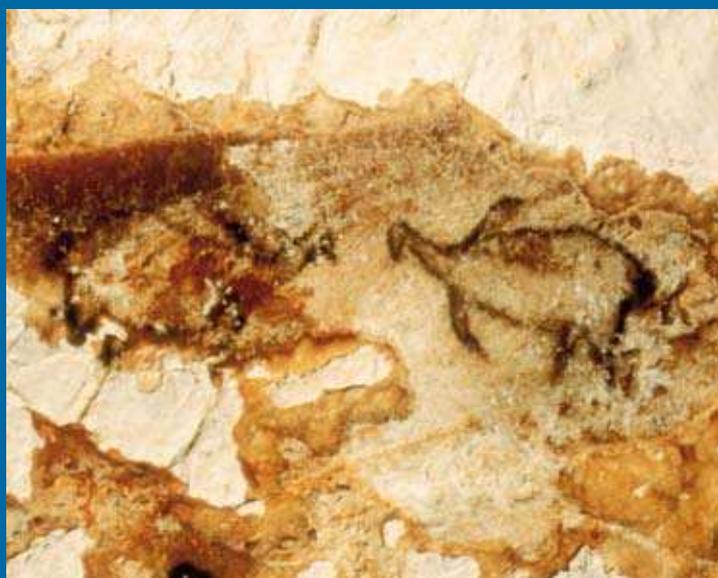


Photo A. Chéné/CNRS-CCJ

Représentation de pingouins dans la grotte Cosquer (19000 BP).

La Grotte Cosquer : un témoignage essentiel sur l'art paléolithique occidental

Découverte en 1991 dans les Bouches-du-Rhône, cette cavité ornée met en lumière une période peu attestée de la préhistoire méridionale, les sites archéologiques littoraux ayant été submergés par la remontée du niveau de la mer, lequel se situait au Paléolithique à près de 120 mètres sous son niveau actuel. Cinq cents représentations peintes et gravées marquent les deux périodes de fréquentation de la grotte, autour de 28000 ans puis vers 19000 ans avant nos jours. La représentation d'animaux marins (pingouin, poisson, phoque et méduse) offre une vision unique et singulière de l'environnement maritime de l'époque.



Photo F. Bassemayouisse

Grand Ribaud F Étrurie, V^e s. av. J.-C.

Grand Ribaud F Étrurie : technologie et commerce du vin à l'époque archaïque

Située au large du Var, par 60 m de fond, l'épave Grand Ribaud F a bénéficié pour son expertise, conduite par le Drassm de 2000 à 2002, du soutien logistique de la société Comex (navire *Minibex*, robot *Achille* et sous-marin *Rémora 2000*). Ces outils ont permis d'expérimenter de nouvelles méthodes de relevés (stéréophotographie, photogrammétrie et modélisation 3D). L'étude de ce navire gros porteur (25 m de long, un millier d'amphores étrusques de Caere) a sensiblement enrichi notre vision des relations entre les puissances coloniales du temps (Étrurie et Grèce) et le monde indigène.

Des Aresquiers 10 à Trinidad... *L'Amphitrite*, Marseille et le commerce des îles

Le 12 novembre 1839, ce brick marchand eut le malheur de croiser sur sa route l'une des plus violentes tempêtes du XIX^e siècle. Son épave vient aujourd'hui rappeler les productions provençales (alimentaires et artisanales) comme les produits exotiques (étoffes des Indes, drogueries du Levant), que l'on troquait aux colons contre les produits coloniaux (sucre, café, cacao, rhum). Ce commerce d'échange fit au XIX^e siècle la richesse du port de Marseille.

C'est à la protection des flots que nous devons à quelques chefs-d'œuvre de l'art antique d'être parvenus jusqu'à nous.



Caisse d'emballage marquée
« J. Pagniol huile surfine Marseille AF ».

Photo C. Durand/CNRS-CCJ



Blocs de verre, Ouest Embiez 1, III^e s. ap. J.-C.

Photo C. Durand/CNRS-CCJ

Ouest Embiez 1 : sous les vagues, la magie du verre et ce qu'elle révèle

Les analyses des verres de l'épave varoise Ouest Embiez 1, fouillée par le Drassm, ont mis en évidence une remarquable homogénéité dans la composition des verres antiques. Leurs résultats tendent ainsi à prouver l'existence d'une source d'approvisionnement pérenne et stable en produits semi-finis. Ils attestent également d'une dépendance des verriers à l'égard des ateliers primaires des rives sud de la Méditerranée (côte levantine et Égypte). Chargée de dix-huit tonnes de verre brut transparent ainsi que d'une cargaison de vaisselle (gobelets et verres à pied) et de verres à vitre (rectangulaires et *oculi*), l'épave Ouest Embiez 1, perdue au début du III^e siècle ap. J.-C., constitue un témoignage unique sur le commerce occidental de redistribution des matières premières de verre.



Petit récipient zoomorphe, Batéguier, X^e siècle.

Photo Y. Rigoir

Al Andalus : les épaves sarrasines, rares et remarquables

La mauvaise conservation des matériaux organiques explique la rareté des découvertes d'épaves médiévales sur nos côtes. Le témoignage de quatre épaves sarrasines sur les côtes provençales (Batéguier 1, Agay A, Plane 3, Roche Fouras 3) n'en est que plus remarquable. Complémentaires des sources qui mentionnent la présence de communautés musulmanes sur le littoral varois (Fraxinetum / La Garde-Freinet), elles éclairent l'histoire des relations maritimes entre l'Espagne musulmane et le monde chrétien au X^e siècle.

LA CORSE AU CŒUR DES ÉCHANGES

Le commerce romain dans les profondeurs du détroit de Bonifacio...

Ce sont quelques unes des plus grandes routes commerciales de la Méditerranée qui se croisaient au large de la Corse. Privilégiant un trajet en droiture entre l'une des plus riches provinces du monde romain, l'Espagne, et la capitale de l'Empire, l'une de ces routes acheminait vers Rome les productions les plus diversifiées.

Lingots de plomb et de cuivre chargés à fond de cale accompagnaient les productions agricoles de la vallée du Guadalquivir (huile d'olive, vins, olives) comme les pêches miraculeuses du détroit de Gibraltar transportées en amphores. Protégé par la profondeur du détroit de Bonifacio où, comme bien d'autres, il a fait naufrage, le navire Sud Lavezzi 2 témoigne, d'après l'épigraphie de ses lingots, d'un affrètement unique, cependant que l'épave Sud Perduto 2 atteste sans doute de l'association de plusieurs affréteurs.

Dispersées sur les récifs perfides de l'archipel des Lavezzi ou de la Maddalena, de nombreuses autres épaves trahissent la spectaculaire dangerosité d'une zone qui reste aujourd'hui encore périlleuse pour les marins.



Photo A. Chéné/CNRS-CCJ

Amphores espagnoles de Sud Perduto 2, 1^{er} s. ap. J.-C.

Porto Nuovo (Porto Vecchio) : une nouvelle épave à chargement de marbre

De nos jours amer étincelant pour les plaisanciers, les carrières de Carrare ont, tout au long de l'Empire, alimenté en marbre architectural les bâtiments les plus insignes des capitales provinciales du monde romain occidental.

Si, en 1951, l'épave à chargement de marbre de Saint-Tropez s'est d'emblée imposée au nombre des gisements pionniers où s'est forgée la discipline, il aura pourtant fallu attendre près de quarante ans avant qu'une nouvelle épave de ce type soit localisée, cette fois dans les eaux qui baignent la Corse-du-Sud.

Le site a en particulier livré des témoignages aussi singuliers qu'exceptionnels sur l'identité des passagers présents à bord, notamment un outillage très varié appartenant à deux tailleurs de pierre d'origine orientale et l'arme d'un officier militaire en escorte officielle.



Photo J. Chiapetti

Marbre de Porto Nuovo, 1^{er} s. ap. J.-C.

Épaves à *dolia* : le monde romain en quête d'efficacité technico-économique

La découverte des navires à *dolia* fut une révélation pour les archéologues et les historiens de l'économie antique. Demeurant à poste dans les cales du navire, ces grandes jarres d'une capacité de deux à trois mille litres sont l'expression matérielle d'un souci évident de rentabilité et d'adéquation technique (rapidité des manutentions portuaires, meilleur rapport de volume transporté - contenant) dans un milieu romain perçu comme peu innovateur.

Ces pinardiers antiques étaient destinés au commerce de gros d'un vin de qualité médiocre entre les entrepôts des grands centres portuaires de Méditerranée occidentale.



Photo Arkaeos/Drassm, T. Seguin

Préparatifs pour la remontée d'un *dolium*, Ouest Giraglia 2, 1^{er} s. ap. J.-C.

De l'archéologie à l'astrophysique : les secrets des cargaisons

Les épaves antiques ne sont pas absentes des côtes du Ponant, notamment en Manche où les épaves de Douvres et de Guernesey offrent un contrepoint britannique aux torques en or du Bronze Final découverts à Sotteville-sur-mer (Seine-Maritime), ou à l'épave du Bas Empire mise au jour à Ploumanac'h, en 1983. Celle-ci, située dans l'archipel des Sept-Îles (Côtes d'Armor), fournit un témoignage rare des exportations du plomb produit par des tribus celtiques de Grande Bretagne romanisée, *Icenes* et *Brigantes*, au IV^e siècle ap. J.-C. Au-delà de l'étude archéologique de très nombreux lingots couverts d'inscriptions, la cargaison de Ploumanac'h a offert au Drassm, grâce à un nombre non moins grand de lingots anépigraphes, l'opportunité de marier de manière quasi-magique l'Antiquité et la plus grande modernité. Remis aux physiciens du laboratoire d'astrophysique du CNRS, ce plomb dépourvu de toute radioactivité résiduelle contribue aujourd'hui à la recherche fondamentale qui tente, dans les souterrains du tunnel de Modane, d'isoler de la matière noire. Enfin, le modeste mais exceptionnel élément de pavois d'une galère de la *Classis Britannica*, la flotte romaine de Bretagne, découvert sur la plage de Tardinghen (Pas-de-Calais) rappelle le grand potentiel des épaves de l'estran, désormais mises en danger par les contraintes liées à l'accès sécurisé du public aux plages.



Photo Ph. Mura

Lingots de plomb de Ploumanac'h, IV^e s. ap. J.-C.



Photo Drassm, T. Seguin

Mise à l'eau d'un sonar latéral. Projet européen Atlas des deux mers.

De la Manche à la mer du Nord : l'Atlas des deux mers (projet Europe/Interreg IV - A2S)

Cet ambitieux projet de quatre ans, initié en 2009, vise à valoriser le patrimoine archéologique maritime transfrontalier. Il est porté par trois des principaux organismes de recherche et de gestion de l'archéologie sous-marine en Europe : le Drassm en France, English Heritage en Angleterre et l'Institut flamand du patrimoine (VIOE) en Belgique.

L'Atlas se propose d'établir pour le territoire maritime qui borde les trois pays une banque de données et la cartographie des sites archéologiques sous-marins, le tout couplé à un système d'information géographique. Les données de l'histoire locale seront ainsi replacées dans un contexte global élargi et les diverses ressources disponibles regroupées et confrontées : informations sur le site du naufrage et données d'archives sur les navires concernés par exemple. Les campagnes de terrain permettront les transferts de compétences et de savoir-faire entre les équipes, avant que la mise en ligne des données rassemblées n'autorise un partage plus large avec l'ensemble des publics.

Dès 2005, le Drassm a permis l'éclosion, au Ponant, d'un projet précurseur d'Atlas archéologique des biens culturels maritimes de l'Arc Atlantique, inventaire méthodique des épaves, intégré à un SIG, soutenu par un vaste réseau de chercheurs, professionnels et bénévoles, œuvrant dans un cadre mutualisé. Il a été suivi en 2008 et 2009 par des programmes similaires mis en œuvre sur les côtes provençales et languedociennes.

Martinique : d'Aubagne à Doban, voyages céramiques

Situé en baie de Saint-Pierre, le gisement dit du ponton de la quincaillerie Gouyer est peut-être à mettre en relation avec le naufrage d'une goélette de commerce intervenu lors de l'éruption de la Montagne Pelée en 1902. Au cours de cette éruption volcanique, un nuage de cendre ensevelit le port de Saint-Pierre et provoqua la mort de plus de 30 000 personnes. Capitale de l'île et perle des Antilles, Saint-Pierre attirait alors des navires marchands venus de toute la métropole et tout particulièrement de Provence. Ce sont d'ailleurs les productions céramiques provençales qui sont le mieux attestées par la fouille du ponton Gouyer : marmites et poêlons de Vallauris, tians de Saint-Zacharie, jarres de Biot, céramiques d'Aubagne. L'opération d'expertise conduite sur le site en 2010 s'est inscrite dans un projet de recherche interrégional associant le Drassm, la Drac Martinique, le CNRS (Lamm) et l'association Arkaeos sur « les poteries des Îles françaises d'Amérique, productions locales et importations ».

Les îles Éparses : un très riche potentiel archéologique sous-marin

Le Drassm s'est penché dès la fin des années 80 sur les territoires que la France possède dans le canal de Mozambique et dans l'aire mahoraise (mission Bassas da India 1987, exposition de Saint-Denis de la Réunion 1992). Cet intérêt ne s'est pas démenti et c'est pourquoi, en 2009, une équipe a participé à la mission « Éparses 2009 » du *Marion Dufresne* organisée par les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Cette opération a permis de conduire des prospections systématiques sur les platiers coralliens et les franges récifales des îles françaises du canal de Mozambique, ainsi qu'à Tromelin.



Photo Drassm/Lamm, Ph. Groscaux/CNRS-LAMM
Accumulation de tians, marmites et poêlons en baie de Saint-Pierre.

Guyane : enquête dans les eaux intérieures

L'immensité du territoire guyanais traversé par un réseau dense de fleuves et de rivières en fait un domaine de première importance pour l'archéologie fluviale.

Aux traces d'occupations amérindiennes localisées sur les rives (polissoirs à haches, roches gravées) répondent dans les cours d'eau des vestiges matériels (céramiques, outils en bois et en pierre) dont l'étude n'est qu'à peine ébauchée.

Pour l'époque coloniale, de récentes prospections ont confirmé l'étroitesse du lien qui unit les grands domaines agricoles, les « habitations », et le réseau des voies d'eau qui fournit dans cet univers forestier et tropical les seuls axes de communication maîtrisables.

Le Drassm a entrepris en 2009 une longue campagne d'enquête sur les eaux intérieures.



Photo Drassm, M. L'Hour
Ancre du *Sussex* (1738) sur le platier de Bassas da India.

Par la reconstitution de l'évolution ancienne du climat, de ses facteurs et des interactions homme-milieu, les archéologues du Drassm contribuent aujourd'hui au débat sur les changements climatiques.

Lacs-Habitats : des collaborations autour de la modélisation du climat

Outre de classiques opérations de fouille (habitat médiéval et village néolithique du lac de Paladru en Isère...) et de nombreux travaux systématiques d'inventaire et d'évaluation, les archéologues du Drassm ont accompagné dans les grands lacs alpins et jurassiens plusieurs programmes associant des spécialistes des sciences de l'environnement (Climasilac, Pygmalion, JurAlp...). Par la reconstitution de l'évolution ancienne du climat, de ses facteurs et des interactions homme-milieu, les spécialistes attachés à ces recherches contribuent aujourd'hui au débat sur les changements climatiques.

Résurgences : des procédures spécifiques pour étudier le culte de l'eau

Si les cultes liés à l'eau sont, dès l'époque antique, bien attestés autour des sources et des monuments qui leur sont associés, les pratiques cultuelles entourant les grandes résurgences karstiques n'ont été pour leur part que très récemment documentées (Douix de Châtillon, Fontaine des Chartreux, Fontaine de Vaucluse...). Dans ce dessein, le Drassm a développé des techniques d'intervention adaptées à ce milieu souterrain et noyé, toujours d'accès difficile.

Épaves-Batellerie : des ressources pour l'archéologie navale

Dans les eaux intérieures, les vestiges d'embarcations sont fréquents. Il s'agit pour l'essentiel de pirogues dont l'utilisation est attestée du Mésolithique au Moyen Âge. Pour la batellerie, les épaves sont d'architecture et d'âge variés : caboteur fluvio-maritime du VII^e siècle en Charente et coque du XV^e siècle dans la Canche à Beutin (Nord-Pas-de-Calais), chaland de transport du XVII^e dans le lac d'Annecy et grande barque lémanique du XIX^e à Saint-Gingolph (Haute-Savoie). Au-delà de l'histoire économique du milieu, l'archéologie navale, qui se préoccupe de l'étude des navires, ouvre des perspectives sur l'histoire des techniques, leur constitution et leur émergence.



Lac du Bourget.

Photo Drassm, E. Champelovier



Expertise dans la Fontaine de Vaucluse.

Photo Drassm, E. Champelovier



Chaland dans le lac d'Annecy, XVII^e siècle.

Photo Drassm, E. Champelovier



Pieux de fondation du pont médiéval de La Charité-sur-Loire.

Photo Drassm, A. Dumont

Fleuves (ponts, gués, pêcheries...) : un champ d'études transversales

La diversité des usages des fleuves et rivières à travers les âges (ressources vivrières, voie de communication, force motrice...) se traduit pour l'archéologue par une multiplicité des objets d'étude. Actuellement, leur approche ne se limite plus au seul cours mineur mais prend en compte un environnement large et son évolution dans le temps. La compréhension exige des approches pluridisciplinaires, auxquelles histoire et archéologie fournissent un cadre temporel. Ces études auxquelles participe le Drassm s'inscrivent pleinement dans les nouveaux modes de gestion des cours d'eau.

CULTURE 2000 : Danube, Ljubjanica, Charente... Des coopérations de recherche autour de fleuves d'Europe

Dans le cadre du programme européen Culture 2000, trois pays, la Hongrie, la Slovénie et la France, représentée par le Drassm, ont confronté au cours de campagnes de prospections et de fouilles communes leurs méthodes de recherche et de sauvegarde du patrimoine fluvial. La découverte à Taillebourg (Charente) de quelques rares objets vikings (lests de filets ornés, ancres, anneau, haches, épées), vifère quelque matérialité aux très nombreuses mentions écrites des redoutables raids scandinaves qui ont touché les fleuves et côtes de France aux IX^e et X^e siècles.



Relevé des pieux des vestiges du pont de Chassenard, dans la Loire.

Photo P. Moyat

USA : *La Belle* découverte au Texas revient au pavillon français

Révélé en 1995 en baie de Matagorda, au large du Texas, dans le golfe du Mexique, ce navire participait à l'expédition menée en 1686 par Robert Cavelier de la Salle pour établir, au nom de Louis XIV, une colonie à l'embouchure du Mississippi.

Menée par des archéologues texans, auxquels se sont mêlés à trois reprises des spécialistes du Drassm, la fouille de cette épave a donné lieu à la ratification d'un accord franco-américain par lequel les autorités de Washington ont reconnu à la France la pleine propriété de l'épave, en tant que navire d'État sur lequel s'exerce l'immunité imprescriptible attachée au droit du pavillon français.

USA : partenariat franco-américain pour expertiser le *Griffon* dans le lac Michigan

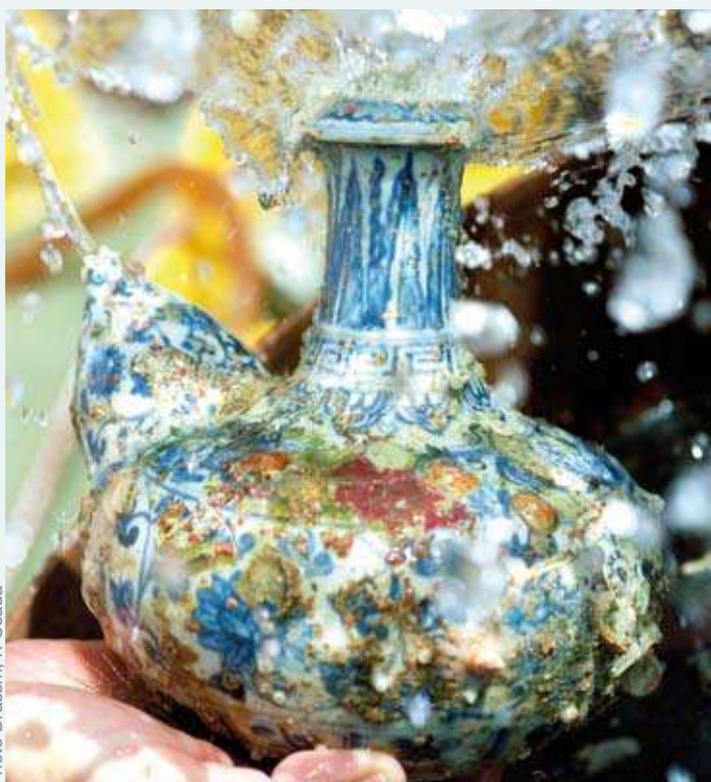
Construit par l'explorateur français René Cavelier de la Salle et lancé sur le fleuve Niagara en 1679, le *Griffon* doit son nom, dit-on, aux griffons qui ornaient les armoiries du Comte de Frontenac, gouverneur de la Nouvelle France. Perdu lors de son premier voyage sur le lac Michigan, le *Griffon* avait définitivement disparu avec ses six hommes d'équipage jusqu'à ce qu'un chercheur américain ne retrouve en 2004 une épave susceptible d'être identifiée comme le navire de Cavelier de la Salle, lui-même resté à terre au moment du naufrage.

À l'issue d'une longue négociation entre la France et les États-Unis d'Amérique, à laquelle le Drassm a été étroitement associé, l'État du Michigan s'est rendu en décembre 2009 aux arguments présentés par la France et a reconnu ses droits sur l'épave. À l'expertise conduite en 2010 par une équipe américaine sur le site pourraient succéder plusieurs campagnes de fouille annuelles confiées à une équipe franco-américaine épaulée par le Drassm.



Fouille de *La Belle* (1686) à l'abri d'un batardeau.

Photo Drassm, F. Osada



Vase kendi, porcelaine de Chine.

Brunei : le « Shipwreck Project » met au jour les fastes du Sultanat au XV^e siècle

63 m de fond, 140 spécialistes internationaux d'horizons très divers, 4600 pièces de porcelaine bleu-et-blanc d'époque Ming, 2200 jarres originaires de Chine, de Thaïlande ou du Vietnam, des bracelets et lingots de verre, plusieurs gongs et des barres métalliques...

Dirigée par le Drassm, la fouille exhaustive de la jonque perdue à la fin du XV^e siècle sur les côtes de Bornéo, comme les expositions qui l'ont suivie, en France, Asie et Australie, sont le fruit d'un ambitieux projet conjointement souhaité par les autorités de Brunei, le Gouvernement français et la société pétrolière Elf, aujourd'hui Total.

Cette épave illustre une période fastueuse de l'histoire du Sultanat de Brunei, moment clé où ce petit royaume s'est imposé comme la plaque tournante du commerce maritime du sud de la mer de Chine.

Photo Drassm, F. Osada

Gabon : le *Mauritius*, vestige de la conquête de l'Orient par les marchands hollandais

Fouillée par le Drassm, l'épave de ce grand vaisseau de commerce fut découverte en 1985 à l'occasion d'une étude bathymétrique réalisée à la demande de la société pétrolière Elf-Gabon à proximité de son terminal pétrolier du cap Lopez, proche de Port-Gentil. Construit en Europe, chargé en Asie, perdu en Afrique au retour de son deuxième voyage aux Indes Orientales (1609) avec un précieux chargement de poivre et de lingots de zinc, ainsi que quelques pièces de porcelaine bleu-et-blanc d'époque Wanli, l'un des derniers empereurs de la dynastie Ming, le *Mauritius* est la plus ancienne épave retrouvée et étudiée de la célèbre VOC, la compagnie hollandaise des Indes Orientales. C'est à ce titre un témoignage essentiel sur les premiers jours de la grande aventure économique et maritime qui allait pendant près de deux siècles voir de dynamiques marchands hollandais établir en Orient un véritable empire commercial.



Photo P. Enault

Lingots de zinc et canon en bronze sur l'épave du *Mauritius* (1609).

Italie : le *Danton*, un profond sommeil centenaire

C'est à l'occasion de prospections préliminaires à l'établissement d'un gazoduc entre l'Algérie et l'Italie que la société Galsi fit la découverte, en 2008, par plus de 1 000 mètres de fond, des vestiges magnifiquement conservés du cuirassé français *Danton* coulé en 1917 au large de la Sardaigne. Près de trois cents marins, dont le commandant et les officiers du cuirassé, reposent encore dans l'épave qui devrait faire l'objet d'une nouvelle expertise robotisée du Drassm d'ici quelques années.

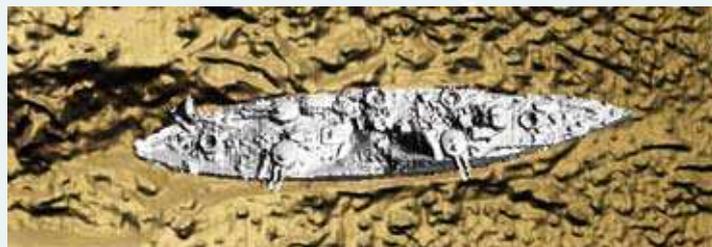


Image numérique du *Danton* obtenue à partir de données multifaisceaux. Opération Galsi/Fugro.

Taiwan : l'expérience française au service du patrimoine sous-marin mondial

En mars 2007, une équipe du Drassm a réalisé, à la demande et en collaboration avec le gouvernement taiwanais, l'expertise d'un site archéologique découvert dans le port de Makong, dans l'archipel des Penghu, au cœur du détroit de Formose.

Une série de conférences données par les archéologues du Drassm à l'université de Tainan a ensuite permis de partager avec les universitaires et professionnels du National Center for Research and Preservation of Cultural Properties le bilan de l'activité pluri-décennale du service français et sa longue expérience de la discipline. Deux délégations du ministère taiwanais de la Culture, pilotées par le ministre en titre lui-même, sont ensuite venues en France, à Saint-Malo, pour rencontrer l'équipe du Drassm en charge du chantier de la Natière.

Cette visite a été l'occasion pour les deux pays de ratifier un arrangement administratif prévoyant l'appui des spécialistes du Drassm pour créer à Taiwan un service similaire à ce département.



Photo Drassm, T. Seguin

Remontée d'un canon à Vanikoro.

Îles Salomon, Vanikoro : le mystère Lapérouse, enquête dans le Pacifique Sud

Le grand voyage exploratoire planétaire décidé par Louis XVI pour concurrencer les expéditions de l'anglais James Cook autour du monde vit embarquer, en 1785, sur les frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*, quelques uns des scientifiques les plus éminents de leur temps. Après trois ans de voyage et une ultime escale à Botany Bay, en Australie, au début de l'année 1788, l'expédition disparut mystérieusement et l'on rapporte que Louis XVI s'inquiéta du sort de Jean François de Galaup, comte de Lapérouse, jusqu'à ses derniers instants. Ce n'est cependant qu'en 1827 qu'un navigateur irlandais, Peter Dillon, localisa sur l'île de Vanikoro, dans le sud de l'archipel des Santa Cruz, aux îles Salomon, les vestiges des deux navires de l'expédition. Bénéficiant de l'appui du Drassm, les dernières campagnes de fouille conduites par l'association néo-calédonienne Salomon sur le site de Vanikoro ont finalement permis de lever les derniers doutes sur la fin de cette grande aventure maritime de l'Europe des Lumières. L'exposition organisée en 2008 au Musée national de la Marine à Paris, par le Drassm et le MNM, a accueilli en six mois plus de 200 000 visiteurs.

Selon l'Unesco, près de 3 millions d'épaves reposent sous les eaux du Globe.

LE DRASSM CENTRE DE RESSOURCES

Des connaissances et compétences à l'usage de tous

PATRIARCHE, carte archéologique nationale sur l'espace littoral maritime : gérer les biens culturels

L'élaboration de la carte archéologique nationale est l'une des premières missions du Drassm. Son établissement concourt à la connaissance et à la conservation du patrimoine. Le ministère de la Culture a ainsi doté ses services chargés de l'archéologie d'un système de base de données géoréférencées unique recensant la totalité du patrimoine archéologique connu sur le territoire national.

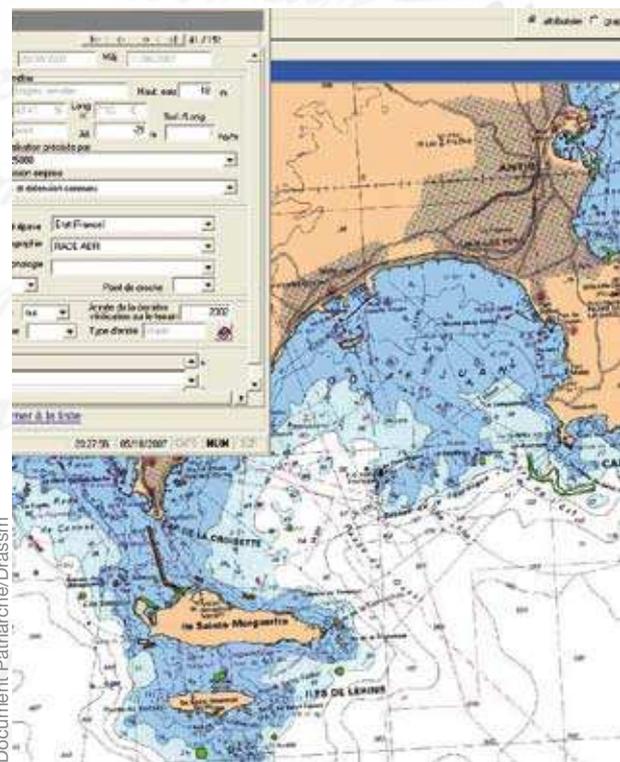
Les gisements y sont associés aux sources documentaires, aux protections réglementaires et aux opérations de recherches archéologiques. Le traitement de ces données et leur visualisation sous forme de document cartographique géoréférencé permet de produire un état spécifique de connaissances pour des usages variés : recherche, administration, diffusion documentaire, aménagement du territoire...

Les informations issues de la carte archéologique dressée par l'État et son application informatique seront en grande partie accessibles via l'Atlas de l'architecture et du patrimoine, sur Internet.

La cellule documentation : des milliers de dossiers d'épaves

La cellule documentation du Drassm a pour vocation de centraliser l'ensemble des documents relatifs aux biens culturels maritimes du domaine public maritime français, ainsi que ceux traitant des épaves perdues sous pavillon français dans les eaux étrangères ou internationales.

Elle héberge également le résultat des recherches conduites en archives par certains bénévoles passionnés ; ainsi le fonds Philoux qui compte 1800 références issues du dépouillement, pendant quarante années, d'un grand nombre de fonds d'archives français par M. Gérard Philoux.



Extrait de la carte archéologique nationale.



Bibliothèque Bernard Liou

La bibliothèque : 6 500 ouvrages et plus de 5 500 tirés à part

La bibliothèque très spécialisée du Drassm couvre l'essentiel des domaines de compétence de ce département : archéologie sous-marine, archéologie fluviale et lacustre, histoire maritime, histoire de l'architecture et de la construction navale, naufrages et épaves, histoire de la plongée, amphores, métallurgie, artillerie, conservation préventive...

Disposant d'une large zone de travail, elle accueille sur rendez-vous, chercheurs, archéologues et étudiants. Consultable sur place en intranet, son portail documentaire devrait être accessible sur internet en 2012.



Atlas Palm/Arkaeos

Les Atlas : trois projets de valorisation, de connaissance et de diffusion du patrimoine maritime

L'Atlas archéologique des biens culturels maritimes de l'Arc Atlantique, l'Atlas PALM (Patrimoine archéologique du littoral méditerranéen, Paca) et l'Atlas des biens culturels maritimes de l'Hérault, ainsi qu'un grand programme européen, l'Atlas des deux mers, (Atlas of the 2 Seas, Manche et mer du Nord), usent des technologies numériques pour lier informations et banques d'images à un fond cartographique.

Ils constituent aujourd'hui, avec la base Patriarche qui les concentre tous, l'instrument d'étude et de valorisation le plus efficace pour mieux gérer le patrimoine sous-marin français. Ils sont ainsi des moteurs essentiels à l'édification d'un atlas maritime à l'échelle nationale ou trans-nationale et sont particulièrement utiles à mieux sensibiliser le grand public à sa mémoire maritime.

Photo Drassm, S. Cavillon

La Cellule de conservation préventive : gestion des collections, formation des fouilleurs

Depuis 2010, le Drassm a créé une cellule de conservation préventive qui a désormais la charge d'assurer la gestion des collections de mobiliers archéologiques mis au jour fortuitement ou au cours des opérations d'expertises et de fouilles sous-marines.

Outre cette vaste mission, les personnels spécialisés qui composent cette cellule ont pour charge d'assurer la formation des fouilleurs en matière de prélèvement et de conservation préventive des collections en cours de fouille et de rédiger un *vade-mecum* de la conservation préventive en archéologie sous-marine.

Cette cellule polyvalente permettra de créer un lien fort entre les différents partenaires de la recherche et de la valorisation des biens culturels maritimes : fouilleurs bénévoles, archéologues professionnels, laboratoires de restauration, conservateurs de musées ou responsables de dépôts...



Photo Drassm, T. Seguin

Conservation préventive sur la fouille de la Natière.

Le Dépôt des Milles : un lieu de conservation et d'étude du mobilier archéologique

Inauguré en mars 2006, le Dépôt archéologique régional des Milles, que le Drassm partage avec le Service Régional de l'Archéologie de Provence-Alpes-Côte d'Azur, est constitué d'un vaste espace de plain-pied doublé d'une mezzanine équipée de rayonnages mobiles. Un bâtiment attenant regroupe des espaces de nettoyage et de séchage pour le mobilier archéologique cependant que des bureaux peuvent accueillir des chercheurs venus étudier les collections issues des fouilles sous-marines de l'arc méditerranéen français.



Photo Drassm, S. Cavillon

Dépôt archéologique des Milles.

Photothèque, vidéothèque, laboratoire de prise de vues : une base de près de 100 000 documents

En quarante-deux années d'exercice, le Drassm a réalisé l'expertise, dirigé l'étude ou contrôlé la fouille de plus de 1500 sites archéologiques subaquatiques et sous-marins, en France métropolitaine comme en Outre-mer ou à l'étranger. Du même coup, ses fonds documentaires, qui témoignent aussi bien de l'histoire que des développements scientifiques et des principaux succès de la discipline, sont parmi les plus importants et les plus diversifiés au monde. Les données qui y sont consignées concernent aussi bien des épaves de navires que des habitats submergés, des grottes ornées ennoyées, des ports ensablés, des zones de mouillage délaissées ou des objets isolés...

Les thématiques illustrées touchent autant à l'histoire maritime qu'à l'histoire économique et commerciale, l'histoire des sciences et des techniques ou l'histoire de la vie quotidienne, depuis l'Antiquité, sinon la Préhistoire, jusqu'à nos jours. De même, tous les types de mobiliers archéologiques se côtoient au sein de cette documentation, amphores et grès normands, glaives romains et canons de bronze, fioles en verre et bouteilles à parfum en corne, statues en marbre et icônes de voyage en bronze... L'évolution enfin des technologies de fouille y est parfaitement illustrée, depuis les premiers aspirateurs sous-marins élaborés par Jacques-Yves Cousteau jusqu'aux submersibles biplaces, en passant par les magnétomètres ou les sondeurs à bandes latérales...

Pour préserver et faciliter l'accès à cette collection inestimable, le Drassm a donc entrepris depuis 2006, avec l'appui du programme national de numérisation soutenu par le ministère de la Culture, de numériser 90 000 phototypes, 255 bandes vidéo de tous types, et des centaines de dossiers scientifiques et de rapports de fouilles qui sont progressivement versés sur la base « Mémoire » du ministère de la Culture accessible en ligne.

Les fonds documentaires du Drassm sont parmi les plus importants et les plus diversifiés au monde.

LE DRASSM ET LA PROSPECTION

Des outils au service du patrimoine

Matériel de détection : une palette d'outils déterminants dans les recherches

De nos jours, une majorité de projets de prospections diachroniques ou thématiques recourt à du matériel spécialisé de détection de type sonar latéral ou magnétomètre. L'usage et l'analyse de ces outils sont souvent déterminants pour la localisation et l'identification d'anomalies pouvant se révéler être des biens culturels maritimes.

Les surfaces couvertes sont importantes et la profondeur d'intervention par visibilité même très réduite n'est pas un handicap majeur. Les cibles mises en évidence sont bien localisées. Ces instruments appellent toujours une expertise et une interprétation fine qui nécessitent très souvent des compléments de lecture ciblés. Ces outils de détection se sont progressivement imposés au Drassm dans la palette utile à l'inventaire, la gestion et l'étude du patrimoine culturel des espaces maritimes.

L'André Malraux, le nouveau navire de recherche du Drassm

Après avoir créé le Drassm en 1966, André Malraux, alors ministre des Affaires Culturelles, a doté dès 1967 le nouvel organisme d'un navire de recherche archéologique : *L'Archéonaute*. Compagnon attitré de plusieurs générations d'archéologues sous-marins, *L'Archéonaute* a ainsi sillonné, quarante années durant, la Méditerranée avant d'être atteint, en 2005, par la limite d'âge eu égard aux missions contraignantes imposées au Drassm.

Amorcée à l'automne 2006, une longue étude navale a permis d'élaborer les plans de son successeur. De conception résolument moderne, le nouveau navire de recherche, baptisé *André Malraux*, devrait pouvoir soutenir jusqu'au milieu des années 2050 tous les programmes de prospection, d'expertise et de fouille dévolus au Drassm, tant sur les franges côtières que dans le domaine hauturier, en Méditerranée comme en Atlantique, Manche ou mer du Nord.

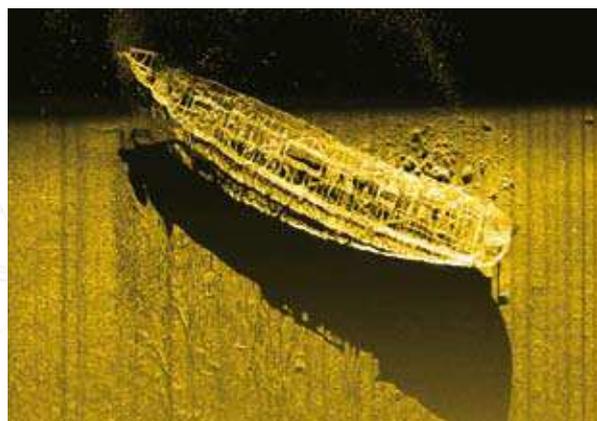


Image sonar du *Saint-Dominique* (1897).

Document Drassm, Denis Degez



1^{ère} navigation de l'*André Malraux* dans les bassins de La Ciotat

Photo Drassm, Teddy Seguin

La Lune, témoin des progrès des techniques de fouilles

Découverte au printemps 1993 par le sous-marin *Nautile* d'Ifremer, l'épave de la *Lune* repose depuis 1664 par 90 m de fond au large de Toulon.

Englouti en quelques instants avec, à son bord, près d'un millier d'hommes en arme, toute son artillerie de bronze et de fer et l'intégralité de ses équipements, ce navire royal français a fait l'objet au lendemain de sa découverte d'une expertise conduite par le Drassm avec l'appui d'Ifremer.

Il a ensuite été décidé de cocooner l'épave jusqu'à ce que l'évolution des techniques de fouille et la réunion de moyens logistiques importants permettent d'en envisager l'étude.

Les données ayant évolué, le Drassm travaille depuis 2008 à rendre ce chantier possible. La *Lune*, qui compte sans doute au nombre des épaves les plus importantes et les mieux préservées au monde, devrait ainsi devenir le laboratoire expérimental où seront développées et testées les méthodes de fouilles indispensables à l'émergence d'une archéologie sous-marine des abysses.



Le *Nautile* d'Ifremer en expertise sur l'épave de la *Lune*.

Photo Drassm, L. Long

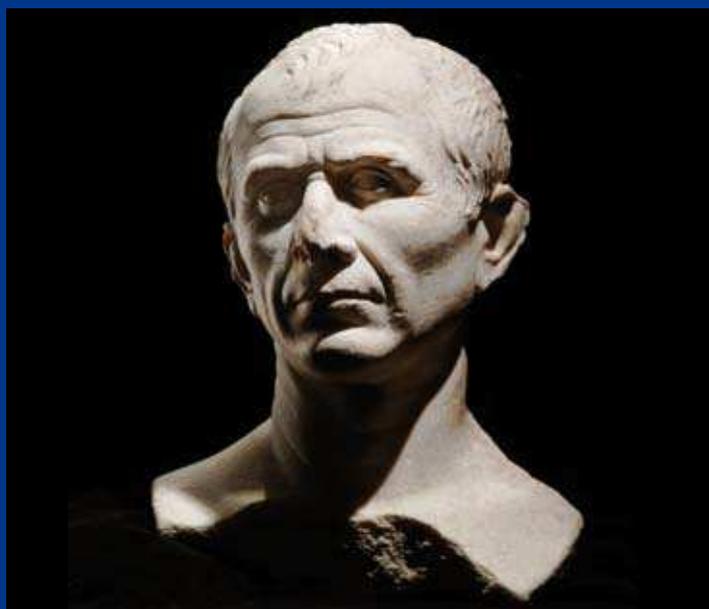
Le projet de la Lune, laboratoire de l'archéologie sous-marine du XXI^e siècle.

LE DRASSM INITIATEUR D'ÉVÉNEMENTS

Expositions majeures et sites Internet

« César : le Rhône pour mémoire, vingt ans de fouilles dans le fleuve à Arles »

Extraordinaire voie de pénétration vers l'intérieur des terres, le Rhône, depuis la plus haute Antiquité, est une artère de communication majeure qui assure le lien entre la mer et les cours d'eau irriguant le cœur de l'Europe. Venus des horizons les plus lointains, les navires ont progressivement enrichi la cité d'Arles qui reçut le statut de colonie romaine. L'exposition organisée en 2009 et 2010 par le Drassm et le Musée départemental Arles antique rend compte de vingt ans d'activité du Drassm dans le fleuve et son estuaire. Reconnue d'intérêt national par le ministère de la Culture, elle a accueilli près de 400 000 visiteurs.



Buste de César découvert dans le Rhône en 2007.

Photo Musée départemental Arles Antique, J.-L. Maby

« La mer pour mémoire : archéologie sous-marine des épaves atlantiques »

Symbole d'épouvante ou de fortune providentielle, le naufrage s'est lentement imposé dans l'univers maritime des populations littorales. Il en a imprégné l'imaginaire et, ce faisant, éveillé l'intérêt des aventuriers comme des juristes, des inventeurs comme des industriels. Capsules de temps brutalement figées, les épaves sont de l'histoire un témoin immergé que les archéologues s'efforcent à ce titre aujourd'hui d'étudier. Programmée de 2005 à 2009, dans huit musées du Grand Ouest français, l'exposition « La mer pour mémoire », voulue et organisée par le Drassm, a offert à plus de 250 000 visiteurs la plus vaste synthèse jamais réalisée sur les recherches archéologiques sous-marines menées depuis quarante ans sur les épaves du Ponant. Manifestation interrégionale et itinérante, elle a été reconnue d'intérêt national par le ministère de la Culture.



Exposition « La mer pour mémoire ».

Photo Drassm, T. Seguin

« La Natière : les épaves corsaires de Saint Malo »

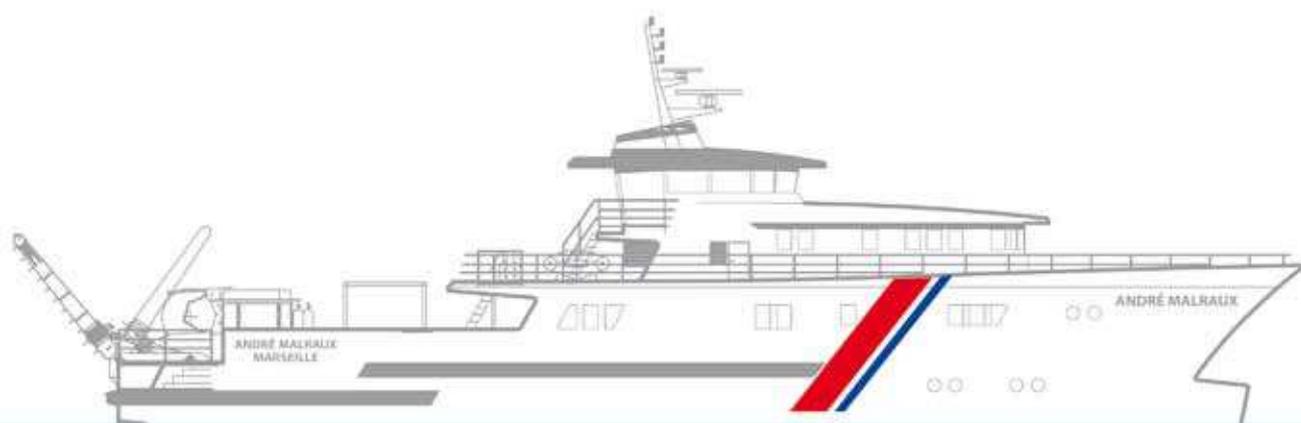
<http://www.epaves.corsaires.culture.fr>

Après « Les hommes des lacs » (les premiers agriculteurs), « Les fouilles de Colletière » (les chevaliers paysans de l'an mil) et « L'archéologie sous les mers », le Département de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la technologie et la Sous-direction de l'archéologie du ministère de la Culture ont complété ce panorama des apports de l'archéologie subaquatique et sous-marine à l'histoire des connaissances avec un site Internet dédié aux fouilles conduites par le Drassm sur les épaves de la Natière (collection « Grands sites archéologiques » du ministère de la Culture). Ces épaves constituent un extraordinaire témoignage sur la vie des marins, corsaires et marchands, qui firent aux XVII^e et XVIII^e siècles la richesse de Saint-Malo tout en écrivant l'une des plus belles pages de l'histoire maritime française.



Mise au jour d'un tonneau de brai, épave Natière 2 (1749).

Photo Drassm, T. Seguin



Ministère de la Culture et
de la Communication

Direction générale des patrimoines
Sous-direction de l'archéologie

Département des recherches archéologiques
subaquatiques et sous-marines

147 plage de l'Estaque
13016 Marseille
Tél. 04 91 14 28 00 / Fax 04 91 14 28 14
courriel : le-drassm@culture.gouv.fr

