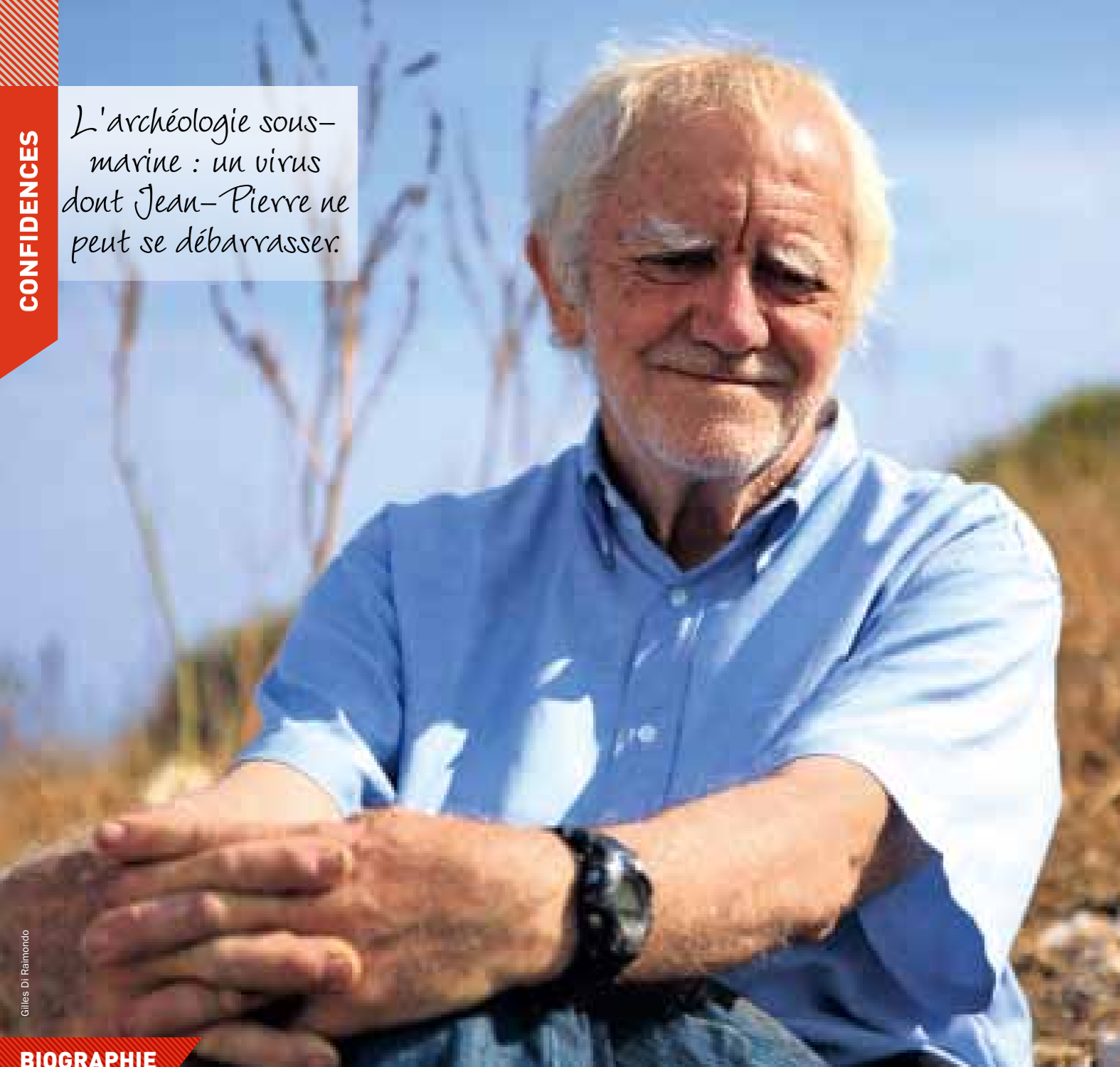


L'archéologie sous-marine : un virus dont Jean-Pierre ne peut se débarrasser.



Gilles Di Raimondo

BIOGRAPHIE

1941
Naissance près de Bône (ancien nom d'Annaba en Algérie).

1960
Première plongée au pied de la digue des Catalans (Marseille) sur le bateau de Georges Beuchât.

1962
Découvre sa première amphore près de l'île de Riou (Marseille).

1964
Obtient son diplôme de pharmacien.

1970
Débute la rédaction des "Cahiers d'archéologie subaquatique" (22 volumes à ce jour).

1971
Déclare en juillet sa première épave antique,

le Dramont F, datant de la fin de l'Empire romain. Devient moniteur de plongée en octobre.

1975
Découverte du sous-marin l'Alose, perdu en 1918, et qui sera renfloué en 1977.

1980
Début d'une longue collaboration et amitié avec Henri-Germain Delauze, fondateur de la Comex.

1984
Rédige le premier des 20 tomes de "Naufrages en Provence".

1993
Fouille avec l'aide de la Comex l'épave du Batéguier près de Cannes, un vestige rare (4 trouvés à ce jour), datant du haut Moyen Âge.

2002
Parution de "50 épaves en Corse".

2004
Parution de "80 épaves à Marseille et dans sa région".

2007
Parution de "100 épaves en Côte d'Azur de La Ciotat à Saint-Tropez".

2009
Parution de "100 épaves en Côte d'Azur de Saint-Raphaël à Gênes".

2013
Parution de "Secrets d'épaves" aux éditions Belin.

2015
Dernier ouvrage paru aux éditions Gap : "Les épaves de la Grande Guerre".

LE TECHNICIEN DES ÉPAVES

Jean-Pierre Joncheray

Des milliers de plongées pour des centaines d'épaves explorées. Sur des vestiges antiques comme contemporains, dont certains auront été découverts et étudiés par notre homme, puis détaillés dans des dizaines de cahiers et fascicules, guides et livres. Sans oublier la rencontre et l'amitié de grandes figures du monde de la plongée, comme de plus modestes. Voilà le parcours singulier de Jean-Pierre Joncheray, archéologue sous-marin autodidacte et passionné.

Propos recueillis par Olivier Clot-Faybesse et Gilles Di Raimondo



Gilles Di Raimondo

Sur le canon de la Drôme, en 2014. À 48 mètres de fond, à l'air et... à 74 ans !

Plongée Magazine : Près de 30 épaves antiques à ton crédit, plus nombre d'épaves contemporaines localisées puis identifiées, dont une trouvaille rare, un sous-marin. Le tout à des profondeurs raisonnables. Comment arrive-t-on à se constituer un palmarès aussi exceptionnel ?

Jean-Pierre Joncheray : La curiosité et le désir de la découverte sont évidemment mes deux moteurs. Cependant, ces qualités ne suffisent pas pour arriver à ses fins. On ne peut pas se permettre d'être un doux rêveur, s'extasiant devant un bout de vaisselle qui dépasse ou un peu de tôle retrouvée. Sous l'eau, il est nécessaire d'être organisé, méticuleux et d'avoir le sens du détail. Il ne faut pas non plus avoir peur de s'immerger maintes et maintes fois, non pas pour le plaisir mais pour vérifier un relevé ou une information procurée. Surtout, la recherche ne s'arrête pas à la simple découverte : il faudra ensuite multiplier les visites pour faire des mesures, des images et croquis ou encore examiner telle ou telle hypothèse. Néanmoins, tout ce travail au fond ne fait pas tout. Car la clé de la réussite, c'est d'être en permanence à l'affût du moindre indice, sous l'eau comme en surface. C'est pour cela que la quête ne s'arrête jamais : il faut s'informer en fouillant les différentes archives, en étant toujours à l'écoute, en questionnant divers témoins. Bref, pour chercher ET trouver, il faut être tenace, concret et pratique.

C'est pour cela que malgré tes multiples casquettes (archéologue, historien, auteur...), tu te considères avant tout comme un technicien ?

J.-P.J. : C'est exactement ça. En tant qu'ancien de la plongée, j'ai été formé à la dure. À mes débuts, en 1960, nous ne possédions pas de sondeur – on travaillait aux amers –, ni d'instruments de recherche. Et puis, l'information ne venait pas à nous comme maintenant : les ouvrages et guides papier étaient rares ou inexistantes et il n'y avait pas d'internet. Il nous fallait donc aller la chercher auprès de pêcheurs locaux, s'user les yeux sur de vieux journaux et des microfilms au fond des bibliothèques et faire des recoupements. Un véritable travail de fourmi, souvent de longue haleine. Donc quand je descends sur une fortune de mer, il n'y a pas vraiment de place pour l'extase ou la contemplation, comme les gens le pensent souvent. Désolé de décevoir mais mon regard sur une épave nouvelle est froid et méthodique. Tout de suite, j'analyse dans ma tête les différents éléments qui s'offrent à moi et débute mon travail d'étude et d'identification.

Qui, au vu de ta conséquente bibliographie, se concrétise systématiquement par une publication...

J.-P.J. : À mon profil de spécialiste, je rajouterai une autre corde : le désir de faire connaître ce que l'on a soi-même découvert.

C'est cette motivation qui m'a ainsi poussé à rédiger les 22 volumes de mes "Cahiers d'archéologie subaquatique" ou les 20 tomes de "Naufrages en Provence". D'ailleurs, concernant ces derniers, je dois dire que plus que la découverte des restes d'un naufrage, c'est la cause de la perte d'un navire qui m'intéresse. Dans quelles circonstances a-t-il coulé et pourquoi, combien y a-t-il eu de victimes, de survivants, etc. Dans le fond, je suis plus un "naufrogiste" qu'un épaviste !

Avec une telle expérience et autant de connaissances accumulées, on se pose la question de savoir si d'après toi, il reste encore des épaves à découvrir sur notre littoral...

J.-P.J. : Évacuons tout d'abord la question des vestiges antiques. Des gisements existent, c'est incontestable, mais la plupart sont enfouis et la réglementation a changé depuis l'époque où j'ai commencé à m'y intéresser. Concernant les épaves contemporaines, je suis certain qu'il y en a encore à (re)trouver. Pas de gros navires, type cargo, près du bord, mais de plus modestes. Preuve en est, j'ai découvert très récemment, en 2013, près d'Agay, un ancien yacht, parfaitement préservé (voir encadré). De nos jours, si l'on veut se lancer sur le chemin de la découverte, mon premier conseil est d'être indépendant, c'est-à-dire de plonger hors structure.

Avec Henri-Germain Delauze, dans le sous-marin Remora de la Comex, en 1990.

LE YACHT

C'est la (petite) dernière trouvée par Jean-Pierre Joncheray, en 2013. Un yacht de 26 mètres, posé bien à plat à environ 2 milles au large d'Agay (Var), dans une eau cristalline sur un fond de 80 mètres. Treuil, hélice et quelques hublots sont encore en place. Réquisitionné par les Allemands pour être transformé en patrouilleur, il sera sabordé dans le port de Marseille fin 1944 avant d'être renfloué. Il a été probablement perdu après la guerre, peut-être lors d'une opération de remorquage afin de le restaurer ou le détruire. Jean-Pierre l'a localisé de manière tout à fait classique. À savoir par le biais d'un ami connaissant bien ses penchants et qui, ayant entendu un ancien pêcheur s'être plaint un jour d'avoir accroché ses filets sur ce site, lui a ensuite rapporté la chose.



Cilles Di Raimondo



Collection Joncheray

Ensuite, de prospecter dans des endroits où personne ne va jamais, des coins pauvres et/ou baignés par une eau souvent sale. Enfin, avec l'avènement du recycleur s'offre un champ d'exploration élargi, permettant d'évoluer sereinement, c'est-à-dire de disposer de temps sous l'eau pour fouiller tout en se gardant de la narcose. Et qui donne accès à des profondeurs inaccessibles aux plongeurs à l'air.

Tu as été parmi les premiers à visiter et explorer un grand nombre d'épaves contemporaines de Méditerranée, notamment en France. Certaines, comme le Rubis, le Donator ou la Drôme, sont devenues de nos jours très populaires auprès des plongeurs. On brûle de savoir comment ces classiques se présentaient à l'époque.

J.-P.J. : La première différence, avant même la mise à l'eau, était qu'on allait bien souvent plonger sur "une épave". On ne savait rien ou pas grand-chose sur la nature du navire ou de l'avion visité. Pas de nom, pas de connaissance du type précis de bateau ni de sa taille, ou encore de son âge et de la cause de sa perte. Pour l'anecdote, savoir si on était le premier était assez facile. J'ai par

exemple un souvenir très net de ma première plongée sur le Miquelon, en rade Sud de Marseille. Le bois formant les infrastructures hautes – poste de pilotage et quartier de l'équipage – ayant disparu, rongé, tous les hublots s'étaient posés sagement sur le sable, le long de la coque. Le métal disparaît aussi, bien que lentement, victime de l'oxydation. Ce qui fait que les épaves se dégradent lentement mais inexorablement : la Drôme a perdu son canon avant, le Donator son mât, la coque du Liban a éclaté. Mais cette règle n'est pas absolue.

Comment cela ?

J.-P.J. : À leur découverte, il n'était pas rare que les épaves soient emmaillotées dans des filets perdus, rendant leur exploration délicate, voire impossible. Cela a été le cas par exemple du Junkers 88*, nettoyé depuis de sa nasse, ou du Lagoubbran. À l'été 2014, j'ai eu l'occasion, dans le cadre de la rédaction de mon ouvrage sur les épaves de la Grande Guerre, de replonger plus de 20 ans après sur ce dernier. Et là, j'ai vécu un choc, une véritable redécouverte. Le remorqueur n'était plus drapé dans toutes ces cordes et câbles comme auparavant. J'ai pu le distinguer tel qu'il était à l'origine, abstraction faite des dégâts du temps, modérés ici en raison de sa profondeur (65 mètres). De plus, j'étais entouré de plongeurs équipés de phares très puissants, ce que l'on ne possédait pas à l'époque. Cela m'a permis d'observer en couleur ce petit navire. Et d'en profiter, car on ne se refait pas comme ça, pour l'examiner en détails. À travers l'œil du technicien, bien sûr. ■

* Ce chasseur-bombardier allemand de la Seconde Guerre mondiale, pris au large de Marseille dans un chalut, a été remorqué dans des eaux moins profondes (baie du Souffre dans l'archipel du Frioul), afin de l'en libérer tout en sauvant un maximum de filets de drague.

DU TAC AU TAC

Une définition de l'archéologie sous-marine ?

Un mal insidieux, un virus dont on ne peut jamais se débarrasser.

La plus belle découverte ?

En antique, l'épave sarrasine du Batéguier (X^e siècle). En contemporain, le sous-marin Alose.

Les fouilles les plus mémorables ?

L'épave des roches d'Aurelle près de Fréjus, qui avait la particularité d'être remplie de

vaisselle et amphores produites localement et non importées. Deux plongées par jour à l'air, une le matin et une en fin d'après-midi, sur 72 mètres de fond. Une autre époque...

Meilleur souvenir ?

J'en ai des milliers ! Les fouilles antiques du Nord Levant sur 84 mètres ont été un grand moment. La Marine nationale avait mis à ma disposition un navire, le Triton, son sous-marin, le Griffon, ainsi que 4 plongeurs. J'inclus aussi ici la connaissance de tous les passionnés de la mer que j'ai pu rencontrer.

Une fierté ?

Mes "Cahiers d'archéologie subaquatique".

Dicton

Travailler sérieusement sans se prendre au sérieux.

Un rêve ?

Je suis un technicien, pas un utopique...

Une autre passion en dehors des épaves ?

La montagne, en particulier la vallée des Merveilles. Même si j'y ai retrouvé une quinzaine d'épaves d'avions sur des sommets à 3000 mètres ou plus...