

L'archéologie sous-marine nous fait plonger dans l'Histoire

Un sous-marin allemand quasi intact datant de la Première Guerre mondiale a été mis au jour au large d'Ostende. Cette découverte rare devrait permettre de mieux comprendre ce pan de l'Histoire.

Au large d'Ostende, par 30 mètres de fond, à 80 % émergé hors du sable et couvert d'anémones, un mystérieux sous-marin allemand quasi intact reposait en silence depuis un siècle. Il y a une semaine, une annonce tonitruante apprenait son existence au monde entier. Si une potentielle épave est consignée dans les registres hydrographiques de l'État depuis 30 ans, il fallait le flair et la curiosité d'un archéologue sous-marin pour transformer le soupçon en réalité, et l'identifier.

Ce chasseur d'épaves passionné, c'est Tomas Termote. Alors qu'il jette un œil aux résultats des profils de fond de la mer du Nord réalisés pour la sécurité et la navigation, il voit cette forme particulière : « comme un cigare avec une tourelle au centre. Une allure de sous-marin ! Le gouverneur m'a donné la possibilité de plonger sur le site. Sous l'eau, j'ai su tout de suite qu'elle était de la Première Guerre. Un moment et un sentiment incroyables. » D'autant plus qu'avec la construction des parcs éoliens et le placement de câbles sous-marins, la chance de découvrir pareille épave est quasi nulle.

Histoire de famille

Chez les Termote, l'archéologie sous-marine et la passion pour la Première Guerre mondiale, c'est une histoire de famille. Tomas avait 14 ans quand son père l'a emmené plonger pour la première fois sur une épave. C'était au large d'Ostende et la visibilité sous l'eau n'était pas bonne. « Mais quand j'ai touché l'épave, j'ai su que c'était ça, ma vie. On commence par plonger sur un sous-marin, on s'interroge sur les personnes qui vivaient dedans, on cherche des photos, on achète des livres, on lit, et puis on veut continuer... »

Le sous-marin qui défraye la chronique par son aspect quasi intact est le onzième à être découvert en mer du Nord. Les précédents ont été mis au jour en 25 ans, par le père de Tomas et ses collègues. Le premier s'appelle U-11 et est désormais protégé. Flash-back en 1984. Alors qu'il pêche, le père de Tomas est interpellé par les infos données par l'écho-sondeur de son bateau : il y a quelque chose sur le fond. Il note la position et y retourne un an plus tard en plongée avec ses amis. Ils découvrent un sous-marin construit en 1912, donc avant la guerre. Entré par un trou de 2 mètres, il a été coulé en 1914 avec ses 26 membres d'équipage.

L'évolution dans la fabrication des sous-marins a été si rapide qu'il ne faut qu'un coup d'œil pour identifier le type d'une épave. Les premiers sont des U-Boot 1, à peine 27 m de long et une seule hélice. Viennent ensuite les U-Boot 2, plus grands et munis de canons (l'épave qui nous intéresse appartient à ce type) ; et enfin les U-Boot 3, démesurés avec leurs 70 m de long.

Pour déterminer l'identité propre d'une épave, il faut toutefois gratter la rouille emprisonnant son hélice. Et avec un peu de chance, un numéro apparaît. Celui-là même qui permettrait aux mécaniciens allemands de remonter parfaitement un sous-marin après l'avoir réparé. Tomas va repartir en plongée sur son épave à la quête de ce numéro, mais il sait que ce sera compliqué : l'hélice est placée dans la pire position qui soit.

Un U-27 sûrement

Néanmoins, en recoupant les données des archives, trois sous-marins potentiels émergent : U-27, -29 et -32. « Je suis presque sûr que c'est U-27, explique-t-il. Un torpilleur anglais l'aurait attaqué près de l'Angleterre. Après avoir laissé tomber deux charges explosives, ce dernier a consigné avoir vu de l'huile et des bulles d'air en surface, et en a conclu que U-27 avait coulé. Mais sur place, pas de trace de ce sous-marin de 300 tonnes. C'est mystérieux... et ce d'autant plus qu'on trouve, par contre, un sous-marin de ce type ici, à Ostende. Peut-être qu'U-27 a été abîmé par le torpilleur mais a pu continuer sa route. » Avant de couler à Ostende suite à une rencontre avec une mine ou une bombe larguée d'un avion, comme le laisse supposer le dommage fait au lance-torpilles du sous-marin. « En tout cas, il a coulé immédiatement car les morceaux sont à un mètre de l'épave. »

Cette carcasse de fer est certainement le cercueil de 23 membres d'équipage. Par respect pour eux, le sous-marin ne sera pas renfloué. Pourra-t-on à tout le moins pénétrer dedans ? « C'est peu probable. Deux des trois écoutilles sont fermées. Et on voit du sable jusqu'au plafond. »

LAETITIA THEUNIS

BRUGES

Capitale des sous-marins allemands

Le centre névralgique des sous-marins allemands était situé à Bruges. « A 12 km à l'intérieur des terres et reliée à la mer du Nord par un chenal, cette ville était très sécurisée. Si les bateaux anglais bombardaient fréquemment la Côte, leurs tirs ne parvenaient pas à atteindre Bruges. Seuls les avions pouvaient la menacer », explique Tomas Termote. Tout le nord de la ville était dédié aux sous-marins. Ils y étaient stockés, réparés et dotés de torpilles et mines. « En mai 1918, 8.000 Allemands travaillaient à Bruges. Au vu des infrastructures gigantesques, on peut dire qu'ils n'avaient pas l'intention de partir après quatre ans. Si la guerre avait duré jusque 1920, on estime qu'ils auraient eu la capacité d'y construire des sous-marins. » Jusqu'alors, ces derniers étaient fabriqués en Allemagne. Ensuite, les plus petits étaient acheminés par train et les plus gros amenés par la mer.

L.T.H.



Chez les Termote, l'archéologie sous-marine et la passion pour la Première Guerre mondiale, c'est une histoire de famille. © ROGER MILUTIN.

PROFESSION

Chasseur de trésors sous-marins

Archéologue sous-marin, un métier rare pour plonger dans les remous de l'Histoire. Elle mène Tomas Termote, 42 ans, aux quatre coins du monde. En 2004, alors que la révolution fait rage sur les rivages d'Haïti, il plonge au large pour y découvrir des épaves espagnoles de la flotte d'argent du XVII^e siècle. Un an plus tard, direction Panama. Sous contrat avec la société Deep Sea Exploration, il y met au jour une épave espagnole chargée de nombreux canons en fer et de monnaies en argent. Et l'or ? C'est en 2001 qu'il goûte à sa fièvre. Au large du Mozambique, il en découvre 23 kg à bord de l'épave d'un bateau portugais du début du XVI^e, accompagnés d'incalculables porcelaines chinoises de la dynastie Ming. Moitié du butin pour le gouvernement, moitié pour la société qui l'emploie. A cette activité de chasseur de trésors succède une activité de plongeur professionnel sur chantiers en mer en Belgique, au Danemark, en Suède et en Angleterre. A 28 ans, il reprend des études. Déjà titulaire d'un master en archéologie de la KUL et d'une spécialisation en archéologie maritime de l'Université de Bristol, il suit un cursus en « War Studies » à Londres. Sa passion pour les deux guerres mondiales ne le quitte plus depuis lors. Elle l'amène à plonger régulièrement en mer du Nord et à découvrir des épaves oubliées.

L.T.H.

MER DU NORD

Elle regorge d'épaves

La mer du Nord est un cimetière géant où « gisent certainement des centaines, si pas des milliers, d'épaves, de l'époque médiévale aux années 70. Mais de nombreuses demeurent inconnues », indique Tomas Termote. Sur la carte marine, quelque 300 épaves sont répertoriées, principalement près des ports d'Ostende et de Zeebrugge. Comment expliquer que de si nombreuses épaves ont été oubliées ? « Dans un journal du début du XVII^e, on mentionne une grande tempête en septembre et une flotte de quinze bateaux ancrés 3km devant Ostende. Après la tempête, il est écrit "cinq bateaux de pêche ont disparu". Aujourd'hui, on en ferait les gros titres, mais à l'époque, c'était juste une ligne sur une feuille. » Durant la Première Guerre mondiale, les registres de Lloyd, la compagnie d'assurances des bateaux, indiquent que chaque jour, des dizaines de bateaux, de 10 T à 5.000 T, étaient coulés. Concernant les avions, des centaines sont tombés en mer du Nord. « Un archéologue qui travaillait récemment pour le Nemo Link (câblage sous-main entre l'Angleterre et la Belgique) a découvert, sur la petite bande de 24 m de large qu'il inspectait, des morceaux de pas moins d'une dizaine d'avions ! Des mitraillettes, des ailes, des moteurs de Spitfire et de Junkers, c'est incroyable. » Aux dires de l'archéologue sous-marin, la mer du Nord a des allures de banc de Goodwin, le plus grand cimetière de bateaux au monde, mais sans que ses épaves aient été aussi protégées. Depuis 2014, elles le sont davantage, mais de grosses pertes ont été enregistrées au XX^e siècle, lorsque les épaves n'étaient considérées que comme d'anciennes ferrailles. Dans les années 50, les pêcheurs ont en effet commencé à lancer de grands filets de pêche. En plus des poissons, ils ont prélevé et détruit presque tout ce qui était léger (vestiges en bois ou en aluminium). « Mon père se souvient que le quai était alors plein de moteurs, d'ancre, d'ailes d'avion, d'anciens morceaux de bateau, et que tout cela était découpé pour mettre dans le feu. » Mais les objets en fer, comme les grands bateaux et les sous-marins, sont, eux, restés au fond de la mer du Nord.

L.T.H.