

**Découvert par  
un Français dans l'épave  
d'un paquebot, il sera  
la vedette de la soirée  
de dimanche sur Arte**

# DE LA LE TRESOR MER ROUGE

C'est la plus grande trouvaille archéologique de ces dernières années: un trésor de statues dont il n'existe qu'une demi-douzaine comparables dans les musées du monde entier. La chaîne Arte y consacra sa soirée du dimanche 22 septembre. Ces sculptures d'art cham datant du IX<sup>e</sup> siècle reposaient au fond de la mer Rouge dans l'épave d'un paquebot français naufragé en 1877. C'est en consultant des archives de la Marine que le célèbre chasseur de trésors Robert Stenuit apprit leur existence. Il affrète aussitôt une expédition pour rechercher l'épave. Il raconte, pour les lecteurs de «Paris Match», l'extraordinaire aventure que fut la récupération de ces statues d'une valeur inestimable, par 15 mètres de fond, dans une région infestée par les pirates.

C'est au cours d'un dîner à Paris que j'ai entendu parler pour la première fois de la collection de statues chams du Dr Morice, disparues dans le naufrage en Somalie du paquebot mixte «Mei-Kong», des Messageries maritimes, en 1877. Le royaume des Chams – le Champa – a occupé dès le début de notre ère, et durant un peu plus d'un millénaire, le centre des versants est de la péninsule indochinoise. Le pays tout entier fut recouvert de temples et palais de brique ornés de frises, pierres d'angle et autres éléments décoratifs en grès dur. Parmi les rares vestiges de ce royaume disparu, une douzaine de statues au musée Guimet.

L'histoire commençait sérieusement à me plaire. Jeune médecin de la Marine, le Dr Albert Morice est arrivé en 1876 en Cochinchine. Il rassemble une superbe collection de statues chams, qu'il trouve dans les temples en ruine, alors en proie au vandalisme. Puis il décide d'envoyer sa collection en France. Malchance: le navire – le «Mei-Kong» – fait naufrage et sombre avec les statues à l'entrée de la mer Rouge.

C'est ce jour-là, lors de ce dîner, que je décide: «Ces statues, je les retrouverai!»

Toute chasse à l'épave commence par les archives. Le problème n'était pas le manque de sources, mais leur surabondance. Plusieurs auteurs ont écrit, ici et là, quelques pages à propos de l'histoire des Chams et tous mentionnent la perte calamiteuse des statues du Dr Morice. Mais toutes les personnes auprès desquelles je m'informais de la situation en Somalie, alors ravagée par une terrible guerre, levaient, affolées, les bras au ciel en s'exclamant: «Mais la Somalie, c'est la guerre, les pirates! Vous êtes complètement fou, surtout n'y allez pas!»

Donc, j'irai.

Si j'ai pu organiser l'expédition, c'est grâce à des financiers audacieux. Ted Edwards Sr et Ted Edwards Jr – le père et le fils font équipe – sont, en Pennsylvanie, les fondateurs et principaux actionnaires d'une société récemment créée, l'International Marine Salvage Ltd. Ils n'ont pas hésité à se rendre à Mogadiscio, en Somalie, pour y parler affaires avec le général Aïdid, puis avec le maître des territoires du Nord-Est, où se trouve l'épave du «Mei-Kong», pour négocier et signer les contrats de récupération dont nous avons besoin.

La zone couverte par notre contrat de recherche et



Robert Stenuit avec l'une des statues chams récupérées.

de sauvetage s'étendait du cap Schenarif (Ras Schenaghef) jusqu'à la pointe même de la Corne de l'Afrique, le légendaire cap Guardafui (Ras Azir). C'est sur ce fameux Ras Azir que le capitaine Pierre Gaston Foache, commandant du «Mei-Kong», avait mis le cap le 17 juin 1877, aux environs de minuit. Aujourd'hui encore, les instructions nautiques françaises mettent en garde les navigateurs: «... La configuration du terrain rend difficile l'identification de la terre au nord du Ras Schenaghef.

Comme des dizaines de capitaines avant lui, Pierre Gaston Foache a commis l'erreur de prendre le Ras Schenaghef pour le Ras Azir et le «Mei-Kong» s'est fatalement échoué sur un rocher entre les deux pointes, avant de sombrer définitivement.

J'ai retrouvé le récit d'un passager survivant: «La plupart d'entre nous étaient couchés lorsque nous fûmes réveillés en sursaut par une violente secousse... Aussitôt, chacun de sauter de sa couchette à terre, de saisir à la hâte quelques vêtements, les ceinturons de sauvetage, des bouées et de monter sur le pont. La mer était affreuse. De grandes vagues vertes de la hauteur de la cheminée venaient s'abattre sur le navire... Bien que la lune éclairât cette scène de désolation, nous ne pûmes juger la cause du sinistre. Tout ce que nous savions, c'est que le navire, poussé sur les rochers, s'était échoué sur les récifs contre lesquels il gisait de toute sa longueur... Fendu par le choc, il laissait entrer l'eau qui pénétrait par l'une de ses chaudières brisées, rendant toute manœuvre impossible. Hommes, femmes, enfants, réveillés en sursaut et demi-nus, nous nous cramponnions aux cordages... Jamais aucun de nous ne pourra oublier l'horrible demi-heure qui suivit ce réveil... Le commandant envoie à terre son premier canot monté par deux matelots: les vagues le renversent, les deux hommes périssent.»



Avec précaution, on dégage du sable une statue.

travailler deux ou trois mois durant en autonomie absolue. Ce sera le «Scorpio», un navire de récupération de cargaisons presque quinquagénaire, battant aujourd'hui pavillon maltais, qui a commencé sa carrière comme chalutier à vapeur en mer du Nord.

Nous armons, transformons, équipons et ravitaillons le navire à Falmouth. De là, départ pour Malte puis canal de Suez et mer Rouge jusqu'à Djibouti, où les plongeurs rejoignent le bord. La dernière caisse d'oranges embarquée, nous partons pour la Somalie.

Au passage, nous devons prendre à bord, devant la petite ville d'El Allulah, les deux observateurs du gouvernement somalien qui vont se joindre à nous pour la durée de l'expédition. L'escale est brève. Farah et Mussa embarqués, les derniers documents signés, nous repartons vers Guardafui.

**L**e 8 octobre à 13 heures, l'ancre tombe et le «Scorpio», de navire qu'il était, se transforme en hôtel-restaurant, en base d'opération, garage à bateau, atelier et centre de communication. Nous sommes vingt à bord: le capitaine suédois, six membres d'équipage, suédois et belges (y compris le cuisinier et le steward), cinq plongeurs professionnels, français, russes et belges, plus le chef d'expédition, un cameraman d'Arte, Karel Procop, sans oublier nos deux observateurs somaliens et trois «professionnels» bien équipés, chargés d'assurer notre protection rapprochée, «au cas où».

La Chamber of Shipping de Londres et le bureau de liaison maritime de l'U.S. Navy à Bahrein (Marlo) avaient tout fait pour m'effrayer: «Vous allez vous jeter dans la zone côtière la plus dangereuse de la Somalie du point de vue de la piraterie [...]. On assiste actuellement à un redoublement brusque des attaques de pirates dans la partie est du golfe d'Aden [...]. Les pirates de la région de Mejjertaïn viennent de capturer deux navires de pêche. La société propriétaire a dû payer 1 million de dollars (5 millions de francs) de rançon [...]. Le yacht anglais «Longo Barda», attaqué à la mitrailleuse et au mortier par un dhow rapide, a été sauvé de justesse par l'arrivée de la frégate canadienne «Fredericton» [...]. Cinq morts dans une attaque de pirates au nord de Bossasso. [...].»

Les côtes de Somalie sont en effet une région où il n'y a ni sécurité ni loi. Scénario typique, des pirates se font passer pour (ou sont réellement) les officiers d'une instance officielle, telle que les gardes-côtes. Ça commence par des appels au haut-parleur, suivis par des coups de feu et des rafales de mitrailleuses. Ça va parfois jusqu'à l'emploi de mortiers. Une fois le navire arrêté et arraisonné, les pirates s'emparent du navire, ou, au mieux, se contentent de voler la cargaison et les valeurs qui se trouvent à bord.

Pour l'instant, mon seul souci, c'est le temps. La mer est trop agitée pour que nous puissions remorquer utilement derrière notre bateau de plongée d'aluminium (baptisé «Docteur-Morice», bien sûr), le poisson du magnétomètre. Nous plongeons quand même. L'eau est «brouillardeuse», chargée de

(suite page 24)

## La principale difficulté était d'affronter les pillards des rivages somaliens

Deux heures après le lever du soleil, la côte fourmillait de Somalis sautant de joie, courant et nageant dans la houle en direction du navire brisé, déjà plein d'eau. Bientôt, c'était le pillage total. Un va-et-vient continu de barques et de pirogues amenait vers la terre les bagages volés et tout ce qui pouvait être emporté. Encore heureux, cette fois, les Somalis ne touchèrent ni aux hommes ni aux femmes. Chacun des passagers qui assistaient, effarés, à la scène connaissait ces histoires d'Européennes enlevées après un naufrage et vendues à vie à de riches émirs du désert comme esclaves sexuelles de harem. Tout avait été pillé, sauf, bien entendu, les statues chams, trop lourdes à déplacer. Ce sont elles que notre expédition voulait récupérer.

Le financement de l'expédition assuré et le contrat de sauvetage signé, il faut maintenant former une équipe de plongeurs et de spécialistes, puis trouver un bateau où nous pourrions vivre et

(Suite de la page 22) sédiments remués. On n'y voit pas à 2 mètres. Les mérous gros comme des vaches qui viennent nous dévisager semblent surgir de nulle part et disparaissent l'instant d'après. Pour trouver rapidement les épaves des grands vapeurs en fer péris sur la côte et, parmi elles, le «Mei-Kong», je compte sur mon vieux magnétomètre Elsec 7706, un instrument anglais à la technologie antédiluvienne mais robuste, très marin, increvable et que n'importe quel crétin peut utiliser sans préparation.

Deux jours de patience et, ça y est, le vent tombe. Nous commençons la recherche à l'aube du 11 octobre. Au cours des longues plongées d'identification, épave après épave, nous avons tous à l'esprit des critères d'identification positifs et des indices négatifs. Comme prévu, sur une côte exposée chaque année à la furie des moussons, les épaves sont partiellement ensablées, cassées en deux ou en trois, tordues, éparpillées.

Cinq épaves en particulier m'intéressent. Pour ce qui pourrait être la coque du «Mei-Kong», les documents sont clairs: il faut une épave à une seule hélice, parallèle à la côte, poupe au nord, avec un dessus de logement d'hélice en demi-cercle (pas ogival), des ancres à poste, et une proue droite et verticale.

La première épave (profondeur: 8 mètres) grouille de poissons énormes (comme toutes les autres), elle est en gros bien conservée et tout de suite éliminée: tous les indices sont négatifs.

La deuxième, moins profonde encore, se révèle un casse-tête. Après avoir nagé pendant des heures, du nord au sud, du sud au nord, puis en travers, puis en rond, avec une visibilité très faible à cause des nuages de sable soulevés par la houle, je n'ai toujours trouvé ni queue ni tête à mon épave. Elle est énorme, mais ce ne sont que

Je suis mal à l'aise quand je m'habille pour plonger sur l'épave n°7. Ma dernière chance! Je sais que le magnétomètre ne peut pas avoir raté une coque en fer. Après six épaves sur sept éliminées, ou non identifiables, il faut que la septième soit la bonne. Ou alors, c'est le retour obligatoire au groupe de trois épaves dans des conditions de travail impossibles.

La mer reste forte, la houle me balaie sur le fond, 3 mètres à gauche, 3 mètres à droite. La visibilité est médiocre. A ma première plongée sur l'épave n°7, j'atterris quelque part sur un arbre d'hélice reposant sur ses coussinets, sur les doubles fonds du narive. C'est tout ce qui reste de la moitié de poupe. L'arbre est orienté presque exactement nord-sud. Je ne vois pas 2 mètres à la fois. Je pars vers le nord.

Je n'ai pas à nager longtemps pour trouver la poupe. Ouf! bonne nouvelle, le gouvernail est à sa place, plein nord, et le logement de l'hélice est bien en demi-cercle, un arc roman, pas ogival.

Je repars vers le sud. Voilà les ancres, énormes, entourées elles aussi d'un perpétuel carrousel de poissons multicolores. Et voilà la proue. Verticale, droite, pointant plein sud. C'est tout bon!

**T**out indique que cette épave peut être celle du «Mei-Kong». Reste à trouver une preuve formelle. Pour cela, il va falloir creuser; donc monter toute notre panoplie d'engins d'excavation, le compresseur, la pompe, tous les tuyaux. J'ai prévu une suceuse à jet interne pour les petites profondeurs, en plus de la suceuse classique à air comprimé qui ne fonctionne convenablement, elle, que dans 6 ou 8 mètres d'eau.

Le navire échoué s'est cassé en trois parties, qui se sont à leur tour fragmentées. Je n'ai pas le plan d'aménagement du «Mei-Kong», et je ne peux espérer qu'une chose, c'est que les statues de l'ami Morice aient été chargées en cale! En effet, tout l'arrière du navire, les fonds exceptés, a disparu avec tout ce qu'ont pu contenir les cales n°2 et n°3! La suceuse que j'ai fait construire est très lourde. Heureusement, parce que la mer n'entend pas se calmer. Le vent souffle méchamment du nord-est pendant la nuit et, là-haut, sur la passerelle, les veilleurs grelottent dans leurs gros anoraks, puis il passe au sud-est dans la journée pour revirer au coucher du soleil. Au fond, nous travaillons en aveugle la moitié du temps, parce que chaque coup de houle soulève des tourbillons de sable. Il faut attendre à chaque fois 30 secondes pour y voir à nouveau à 2 mètres, juste assez pour savoir ce qu'on fait. A marée haute, le jeu devient du très grand sport. Bardé d'une double ceinture de plomb, il faut se caler au fond, s'accrocher à la suceuse pour tenir en place. Enfin, sous 2 mètres de sable, les premiers objets apparaissent. Des potiches japonaises, des débris d'assiettes chinoises, des statuettes de dragons. C'est une première confirmation: nous savons que les Somalis, qui s'y sont mis à mille, d'après les observateurs anglais de l'époque, pour piller l'épave, en ont retiré, entre bien d'autres choses, plusieurs caisses de semblables (suite page 28)



La remontée par des ballons pouvant lever 250 kilos.

## Sur ces fonds inexplorés, des mérous gros comme des vaches viennent nous dévisager

des masses informes. Cela ressemble plus au dépôt d'un ferrailleur industriel qu'à un navire coulé. Il me faudra plusieurs jours de longues plongées successives pour enfin comprendre: ces montagnes de ferraille ne sont pas les débris d'une épave mais bien d'un groupe de trois, sombrées les unes sur les autres et accolées si intimement qu'elles sont irrémédiablement imbriquées.

Pour compliquer les choses, deux des trois carcasses de navires emmêlées n'ont plus ni proue ni poupe reconnaissable. Je ne reconnais que des fonds de navires, des arbres d'hélices et des hélices, plus quelques chaudières renversées. Dépité, je quitte ce cimetière marin sans pouvoir dire si le «Mei-Kong» en fait partie ou non. Par contre, deux heures me suffisent sur les restants de l'épave n°3 (devenue d'un seul coup épave n°5), pour l'éliminer. Deux heures aussi pour éliminer de même et sans l'ombre d'un doute l'épave n°6.

(Suite de la page 24) «japonaiseries».

Depuis le navire, j'ai observé à la jumelle de grosses pierres noires bizarroïdes en bordure d'une plage circulaire, tout près d'une petite garnison. J'ai soudain un horrible soupçon. Et si les Somalis avaient trouvé nos statues? Il faut que j'aie vu: Mon garde du corps, maigre comme un clou, fusil en travers de l'épaule, me suit. La garde me fait les honneurs du poste, une toile de tente et quatre piquets. Au premier coup d'œil, je suis rassuré. Les pierres bizarroïdes ne sont pas des statues, mais d'honnêtes pierres bizarroïdes! C'est d'ici que les pilliers sont partis en 1877. Je compte une bonne douzaine de grosses plaques bombées de latex, toujours élastique, comme neuf. Sans doute le contenu de sacs disparus depuis longtemps, les restes invendus des 2 000 sacs de latex de la cargaison du «Meï-Kong».

Sur le chantier sous-marin, nous creusons à la suceuse à bulles d'air dans un enchevêtrement de poutrelles, de tôles à plusieurs mètres sous le sable. Et, tout à coup, la preuve absolue de l'identité de l'épave: des tessons de porcelaine marqués «MI» ou «MM», pour Messageries impériales et, après le second Empire, Messageries maritimes. Après, tout s'accélère. Le 25 octobre, j'écris en lettres géantes dans mon journal de bord: «Jour J! Deux statues!» La première est une pièce d'angle, un élément décoratif de corniche. C'est un dragon souriant, lippu, au mufle retroussé. Je lui pose la main sur le front et le contact de la pierre me rassure. Je sens que, dorénavant, je peux dormir tranquille. Je crois que c'est gagné. La deuxième statue reposait sur une tôle: c'est un saint homme apparemment assis dans la position du lotus sur le dos d'un buffle, brandissant d'une main une fleur de lotus et, de l'autre, un glaive.

Tous, nous faisons maintenant nos trois ou



Elles sont les derniers vestiges de l'art indien du IX<sup>e</sup> siècle en Indochine.

énorme créature mythologique à trois têtes. Et puis, plus rien. Il ne nous reste plus que le plaisir de nager parmi les mérous énormes – gris métallique à taches noires ou gris souris velouté, ou encore verts à points jaunes et rouges à points bleus – qui viennent nous regarder droit dans les yeux. Nous vivons de la mer: la table du dîner croule sous les langoustes, les coquilles Saint-Jacques et le poisson grillé. Mais nous ne tirons aucun de ces poissons sédentaires, qui n'ont jamais vu un chasseur ou un plongeur, mais seulement les poissons de grande eau: carangues, wahoos, tazars.

J'ai expliqué la situation à nos amis somaliens. Sans dynamite, nous sommes bloqués. Ils ont hoché la tête, médité, tenu un long conciliabule et puis Farah est revenu me dire: «Je peux vous trouver ça.» Là-bas, bien loin, de l'autre côté de la montagne, il y avait jadis un chantier de construction. On traçait une route à flanc de montagne. Peut-être reste-t-il quelques cartouches. Je ne demande pas de précisions. Les jours passent, un message nous vient de Tohen. Un habitant est allé là-bas, de l'autre côté. Il a marché seize heures à l'aller et à nouveau seize heures pour revenir. Il devra faire plusieurs voyages, mais la dynamite qu'il nous ramène est excellente, parfaitement adaptée à l'usage sous-marin.

Le 21, notre grand artificier Jacky Burnier pose 2 mètres d'un cordon de cartouches saucissonnées à l'endroit stratégique. Il s'agit d'éliminer une tôle clé dans une série de fonds de cale retournés qui se sont écrasés en forme de toit de pagode. Pas de dauphins en vue? Stéphane pose les deux extrémités du câble électrique sur les bornes de la batterie du compresseur. Un grand jeyser blanc jaillit vers le ciel et une boue noire opaque se répand sur le fond. Nous allons déjeuner en attendant l'éclaircie.

L'après-midi, le courant a emporté le nuage de rouille. La dynamite a fait son œuvre, une coupure nette de part en part. Dorénavant, nous allons pouvoir découper méthodiquement l'épave, morceau par morceau, et accéder enfin à tout ce qui était recouvert.

Nous sommes arrivés, tir après tir, tout au fond du navire, sur la contre-queue, où se trouve l'emplanture du mât de misaine, juste en avant de la cale n°1. Là, en dessous du dernier pont, parfois tombées dans les interstices entre les varangues, nous récupérons des statues dans leur caisse d'origine.

Il nous manque, je crois, quatre statues. Sont-elles perdues encore sous les centaines de tonnes de ponts, de bordées et de fonds qui s'étendent vers le sud? Ou vers le nord? Ou vers l'est dans le désert de sable? Ou bien ont-elles été brisées, lorsque le navire s'est ouvert, et nous n'avons pas pu en reconnaître les morceaux? Il ne serait pas raisonnable d'insister. Nous sommes là depuis deux mois, les provisions sont épuisées, le gazole va bientôt manquer, l'essentiel de la collection est sauvé. Maintenant, il faut rentrer. Mission accomplie.

A notre retour, tous les grands musées d'art asiatique du monde nous feront fête et tenteront de nous circonvenir pour obtenir nos trésors. Mais cela est une autre histoire... ■

ROBERT STENUIT

## Tous les grands musées du monde vont se disputer nos trésors sous-marins d'art cham

quatre plongées par jour, d'une heure et demie chacune. Au fil des jours, la houle s'épuise et voilà qu'il fait presque calme. Les dauphins qui passent et repassent en famille le long de la côte en profitent pour s'arrêter à chaque passage et venir inspecter curieusement l'avancement des travaux.

Nous avons sept statues, à ce jour, que nous avons remontées une à une avec des ballons de levage de 250 kilos. Celles qui restent sont forcément sous les trois immenses morceaux du navire.

A cause de l'état de guerre en Somalie et dans toute la Corne de l'Afrique, nous n'avons pas pu obtenir de permis d'exportation pour des explosifs sous-marins, des détonateurs et du cordeau. Nous devons trouver des sources d'approvisionnement locales. En attendant la dynamite, nous trouvons encore deux statues, massives, superbes, très différentes des autres, un orant, garniture de corniche, et une pièce d'angle,