

GHOSTBUSTERS

en pays catalan

Hiver 2008. Au large des côtes catalanes, les plongeurs du Sommeil des Épaves et du Team PpO2 max se préparent. Quelques dizaines de mètres plus bas, un voile blanc recouvre presque entièrement l'épave de l'Astrée...

JEAN-ROMAIN BRUNET, PHOTOS YVAN CHOCOLOFF/TEAM PPO2 MAX

dédiée au cadre bucolique de la plaine du Forez dans la Gaule du Ve siècle, L'Astrée est un roman à succès du XVIIe siècle qui a connu un retentissement dans l'Europe entière. Il faut croire que le Forez est bien loin du pays catalan car ici, L'Astrée repose par 48 mètres de fond au large de Port-Vendres et de Collioure.

Les éclaireurs du Sommeil ouvrent la marche

Ce matin d'hiver, la tramontane se lève à peine. Mer belle, soleil chaud. Au loin, on distingue la silhouette du Cap Béar. Moteurs coupés, briefing général. La première palanquée s'immerge. Bi-bouteilles et blocs relais en place, Franck, Patrice et Renaud partent en éclaireurs pour poser le fil d'Ariane qui guidera les suivants vers l'avant du bateau. Après une descente tranquille dans une eau bien verte, caractéristique des plongées hors saison, le bout les emmène directement sur le château, côté bâbord. En pays catalan, il n'est pas rare que la clarté des premiers mètres contraste avec la vase qui couvre les fonds. D'ailleurs, mieux vaut garder les yeux ouverts pour slalomer entre les filets accrochés sur les tôles...

Sylvain Astrie, responsable du Centre Antares Sub à Argelès-sur-Mer, nous avait donné le cap à suivre pour

Repères

❖ L'Astrée fait partie de ces cargos qui croisaient en Méditerranée, dont la destinée a été bouleversée par la Seconde guerre mondiale. Réquisitionnés par les Allemands et armés de mitrailleuses ou de canons anti-aériens, ils ont été inlassablement pris en chasse par les sous-marins britanniques, et torpillés.

❖ Les conditions de plongée sur les épaves du Golfe du Lion sont en général difficiles. Très mauvaise visibilité due à la vase en suspension, courants, et présence peu rassurante de nombreux chaluts crochés et déchirés compliquent la plongée sur ces navires qui reposent entre 40 et 47 mètres. Maîtres-mots : prudence et sang froid.

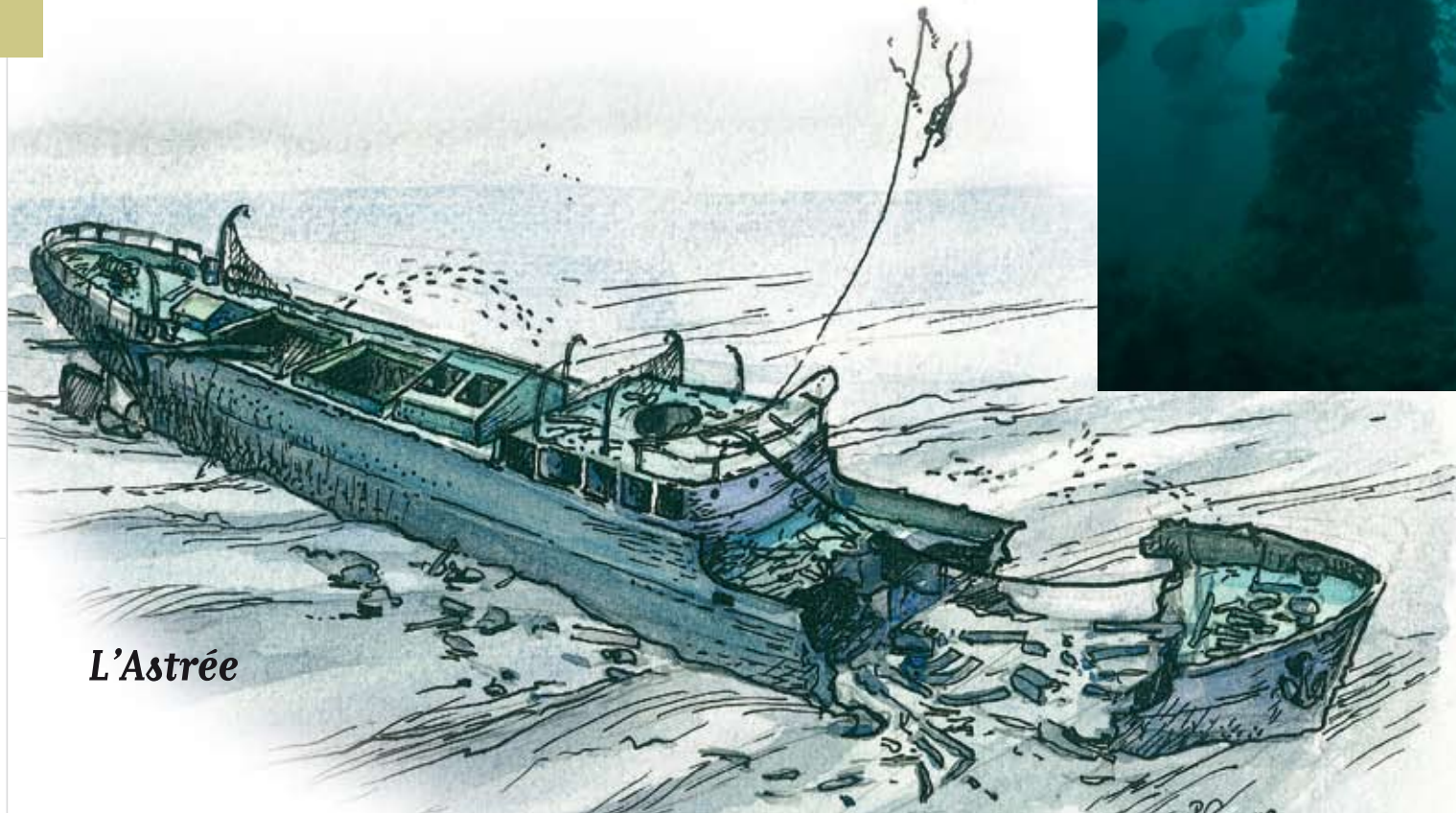
❖ **La position de l'Astrée :** 42° 31' 715 N - 3° 08' 020 E. Mise à l'eau à Port-Vendres.

L'équipe du "Sommeil des épaves" a rejoint le "PpO2max team" pour descendre sur l'Astrée. De gauche à droite, entre autres, Franck, Jean-Romain, Benjamin, Patrice et Valérie.





Ci-dessus, de gauche à droite. Une bonne descente tranquille dans des eaux bien vertes, caractéristiques de la plongée hors saison... Valérie approche des superstructures, manifestement suivie par un fantôme qui évolue à l'aise dans la soupe aux poireaux.



L'Astrée



P. Strazera

Pierre, alias "Captain Bligh", s'est engagé dans une course.

trouver la partie manquante de l'épave. Dans un brouillard que les phares ont du mal à percer, les équipiers progressent à la vitesse de ceux qui savent que la prudence est mère d'expérience. Soudain, les pupilles se dilatent : une masse sombre surgit. L'étrave est là, inclinée sur tribord comme au dernier jour du drame. Sous les filets, les puits de chaîne et les ancres sont intacts. Objectif atteint : les éclaireurs larguent un parachute pour avertir les autres palanquées en surface.



Un regard sur les superstructures du pont, dont l'ossature concentre des nuées d'anthias.

Le team PpO2 max "enquille"

Top départ. Thierry, JR et Valérie basculent en arrière. Orientée au Nord, l'épave se divise en deux tronçons. La palanquée se dirige vers l'avant par tribord. « En parcourant les coursives surgissent parfois les spectres de ceux qui ont vécu à bord » avait prévenu Patrice lors du briefing.

Effectivement, deux silhouettes surgissent dans le faisceau du phare. Concentrée sur ce qu'il reste des anciens fourneaux, Valérie croit revivre « SOS fantômes » en direct avant de croiser le regard rassurant des éclaireurs. Ouf !

Non loin de là, Thierry s'engage dans la salle à manger avant d'éclairer la salle de bain du Capitaine qui contient encore une baignoire, un lavabo et un miroir. À bord, Pierre, alias "Captain Bligh", veille au grain. Aux côtés de Patrice, voilà près de vingt ans qu'il vient régulièrement troubler le sommeil de l'Astrée.

Des centaines de plongées plus tard, il goûte toujours sa magie avec méfiance. Il sait que pour espérer voir l'épave, il faut se faire secouer au rythme des vagues. Car c'est par tramontane montante que la visibilité sous l'eau s'améliore au large. Tant mieux, il semblerait que le vent se lève fort.

L'Astrée ; deux mots d'histoire

Navire charbonnier à l'origine, armé d'une mitrailleuse, l'Astrée avait toutes les qualités



requis pour aller au charbon... Une torpille d'un sous-marin de la Royal Navy l'a expédié, en 1944, à 46 mètres sous la surface. Construit en 1921, c'était un état cargo anglais qui sous le nom de Bellbro, appartenait à la Halifax Shipping Corporation basée à Hull. Plus tard, en 1939, le navire dépend de la Société Maritime Nationale, et se trouve affecté au transport de marchandises pondéreuses (charbon, minéral, phosphates, acier) vers les ports d'Afrique du Nord. À bord, 26 hommes d'équipage, dont deux mitrailleurs chargés d'assurer la protection du navire contre les avions ennemis. Leur armement est maigre : une mitrailleuse Hotchkiss, un fusil et un revolver... En décembre 1942, l'Astrée est réquisitionné par les Allemands, puis, rebaptisé Siena (ou Elena selon les sources), il navigue sous pavillon italien. Il est affecté au trafic vers la Tunisie. Le 1er mai 1944, l'Astrée, revenant d'Égypte, est torpillé à proximité de Port-Vendres par l'infatigable sous-marin anglais H.M.S. Untiring.

(Lire "Le sommeil des épaves" de Patrice Strazera, et "Les épaves de la Côte Vermeille" d'Hervé Levano, disponibles à la librairie SOFIMAV)

COCORICO
voyages

planète terre, planète mer

- BAHAMAS
- BAHREIN
- BALI
- BALÉARES
- BORNÉO
- COSTA RICA
- DJIBOUTI
- DUBAÏ
- EGYPTE
- ILES CANARIES
- ILE DE LA REUNION
- ILE MAURICE
- ILE DE LA DOMINIQUE
- ILE DE MAYOTTE
- JORDANIE
- KENYA
- OMAN
- MALAISIE
- MALDIVES
- MAROC
- MARTINIQUE
- MEXIQUE
- POLYNESIE
- PAPOUASIE NELLE GUINÉE
- THAÏLANDE



COCORICO
3 place du Général Leclerc
37000 TOURS
02 47 75 27 90
cocorico3@wanadoo.fr

cocorico-voyages.com



Ci-dessus, Surgi d'un brouillard de particules, un des bossoirs s'arque vers la surface. Difficile à détordre...

À droite, La fête est finie. La palanquée remonte dans ses bulles. Chacun se branche sur son biberon de Nitrox.



Entre rêve et cauchemar

En ce mois de février, un manteau de vase légère recouvre encore le fond. « Pas de quoi s'éloigner à plus d'un coup de palme les uns des autres » indique JR dans le langage des palmipèdes. Entre les restes des cabines et l'obscurité des cales règne cette atmosphère si particulière qui mélange rêve et cauchemar. Plonger sur l'Astrée, c'est osciller entre l'étonnement et l'inquiétude. Mais guidés par Patrice, les membres

du Team PpO2 max apprennent à mieux apprivoiser l'âme de cette épave sans devenir des "ghostbusters" qui piègent les fantômes trop effrayants. Il est temps de quitter discrètement le fond en ventilant le corps et l'esprit avec des mélanges enrichis. Le sommeil des épaves se respecte. En remontant du pays des fantômes, nul ne peut l'ignorer... ❖

(Pour plus d'infos : www.sommeilsesepaves.com
www.ppo2maxteam.com)



Paroles de fans

"L'Astrée en impose"

Valérie Seaume, membre du Team PpO2 max :

"Cette plongée est à la hauteur de l'imagination qu'elle suscite ! C'est un moment fort. L'Astrée en impose, même à ceux qui sont habitués aux plongées "heavy metal" en eaux troubles. Certes, les filets invitent à la prudence et à la modestie mais c'est une épave accessible aux plongeurs loisir. Avec le Bananier et le Saumur, l'Astrée fait partie des grandes classiques de la Côte Vermeille, qui attirent des plongeurs de toute l'Europe. Pour optimiser le temps au fond, nous partons avec une configuration tek légère : un bloc 12 litres gonflé à l'air et un pony gonflé au Nitrox 50% ou 75%. Pour les plongeurs autonomes qui ne connaissent pas l'épave, la présence d'un guide est un plus qui leur permet de rester concentrés sur le décor et les paramètres. Un « must » des plongées en Méditerranée, incontestablement."

"Toujours belle, malgré l'outrage du temps"

Patrice Strazzera, fondateur du Sommeil des Épaves :

"L'Astrée, cargo français réquisitionné par les Allemands lors de la Seconde guerre mondiale a été coulé par un sous-marin anglais en mai 1944 au large de Port-Vendres. Depuis 64 ans, il repose par 48 m de fond ; c'est une belle épave où sévissent souvent une mauvaise visibilité et parfois, un courant assez fort. Les superstructures ont franchement dérouillé ces derniers temps ; le château est en piteux état, il est souvent animé par les lambeaux de filets qui s'y sont accrochés et déchirés. L'épave possède encore de magnifiques coursives où l'on pourrait imaginer les hommes d'équipage en train de déambuler. Nous empruntons le même chemin plus de soixante ans après... Mes gars et moi avons été ravis de partager cette plongée avec le Team Ppo2 Max. Ils ont pu découvrir le monde fascinant, inquiétant parfois, du Sommeil des épaves..."



LE SAUMUR

Torpillé en 1944

Comme l'Astrée et l'Alice Robert (décrit plus loin), le Saumur fait partie des épaves de cargos torpillés par les Anglais durant la Seconde guerre mondiale au large du cap Béar.

peu fréquenté, posé à - 45 m, le Saumur prend aux tripes par l'ambiance fantomatique qu'il dégage. Bien conservé, il appelle sourdement le visiteur à des incursions profondes. Méfiance... L'eau y est trouble, et le courant parfois important. La tôle déchiquetée, les lambeaux de chalut et les enchevêtrements de câbles appellent aux plus grandes mesures de prudence... L'épave repose sur sa quille, légèrement inclinée, et la poupe est séparée du reste du navire. L'arrière, qui porte l'impact de la torpille, est couché sur tribord dans un enchevêtrement de tôles. Plus bas, l'hélice, le gouvernail et les deux mitrailleuses du gaillard d'arrière dont l'une est à demi ensouillée dans la vase. Quelques mètres plus haut, sur le pont, une hélice de secours. Donnez ensuite un rapide coup d'œil sur les cales, très profondes et obscures, mais interdisez-vous d'y rentrer, même si elles sont poissonneuses ! Toujours en progressant vers l'avant, on accède aux superstructures par deux escaliers. Les bossoirs



Survol de l'énorme guindeau installé sur l'avant.

SA POSITION

42° 31' 57 N - 0° 03' 09 E.

apparaissent dans un nuage d'anthias, puis le château, qui culmine à -33 m. Par un énorme trou béant, l'embase de la cheminée, les confirmés peuvent s'aventurer dans les entrailles du navire où les attend la machine. L'enchevêtrement des tuyaux et les tôles déchiquetées interdisent d'aller plus loin. Sur le gaillard d'avant trônent deux tourelles de mitrailleuses. Après 154 années d'immersion, l'une d'elles tourne encore sur son axe... ❖



"Captain Bligh" s'est approché de la mitrailleuse dont l'affût est installé sur le gaillard d'avant.

Une torpille de l'Upstart...

Le Saumur fut construit en 1920 en Écosse. Il mesurait 108 m de long et jaugeait 2.955 tonneaux. Mais l'occupation allemande

bouleversa la destinée du Saumur. Il fut saisi à Marseille le 8 novembre 1942 par l'ennemi, qui l'arma de canons et mitrailleuses, et le rebaptisa du

nom surprenant de "Valentino". Une torpille de l'Upstart, sous-marin britannique qui rôdait dans le Golfe du Lion, l'envoya par le fond en 1944.



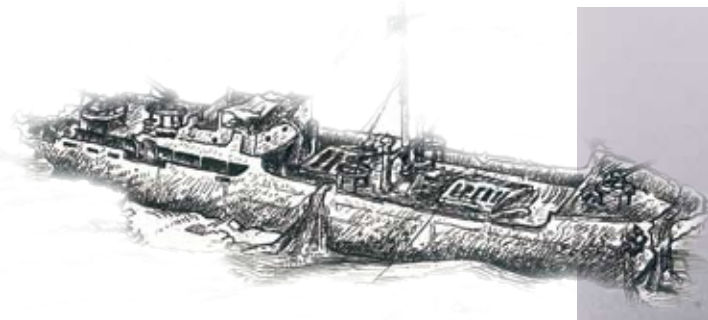
Infos et inscriptions, contactez:
ELHORRY ZUNINO
Représentant en Europe
06 03 49 09 69
tidf.europe@mac.com

Devenez Moniteur CMAS à Estartit en Espagne

La TIDF, fédé israélienne organise des stages ouverts aux moniteurs PADI, SSI et NAUI pour devenir moniteur CMAS

Stages
du 11 au 14 avril 2008
du 13 au 16 juin 2008





Positionné sur l'avant, un canon de 107 mm. L'étrave est recouverte de lambeaux de chaluts.

L'ALICE ROBERT

Gibier de l'HMS Ultor

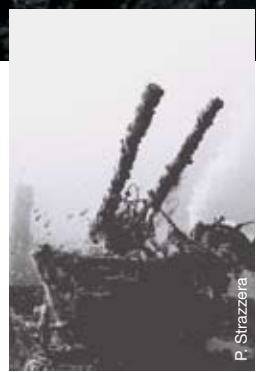
À -47 m, au large de Port-Vendres, cette épave figure parmi les plus poignantes de la Méditerranée. Hors des sentiers battus, ô combien réservé aux plongeurs confirmés, l'Alice Robert, alias "le Bananier", dégage une forte puissance émotionnelle, avec son imposante charge historique et de nombreuses traces de présence humaine.

Les plus grandes mesures de prudence sont à observer sur le Bananier car son éloignement de la côte (5 milles) et les courants occasionnels sont autant de facteurs qui limitent la visibilité. En descendant le long du mouillage, on distingue la silhouette du grand mât de charge avant qui domine l'ensemble, à 23 m sous la surface. Le château central est perforé d'un large trou : c'est l'embase de la cheminée, tombée sur bâbord. L'accès à la timonerie est difficile, mais jouable. En suivant les coursives étroites, jonchées d'objets



P. Strazzera

recouverts d'une vase épaisse, on peut pénétrer à l'intérieur des cabines à "palmes de velours" pour découvrir des lavabos, parfois des effets militaires, comme ces bottes de cuir contenant parfois les phalanges de leur propriétaire... Dans la cuisine, le fourneau avec ses casseroles, des bouteilles... Dans l'ex-salle à manger des officiers, des couverts en métal argenté. Puis, en se dirigeant vers l'avant, on tombe sur le premier canon : une pièce de DCA avec ses chargeurs soudés par la rouille. Plus loin sur le pont encombré de lambeaux de chalut, cordages, tôles éclatées, se dresse la tourelle blindée d'un canon de 107 mm. Une caisse d'obus éventrée gît à proximité. Achtung... *



L'Alice Robert fut armé jusqu'au dents après avoir été réquisitionné par les Allemands. Ici, une tourelle de DCA.

P. Strazzera

[SA POSITION 42° 35' 42 N - 3° 07' 86 E]

La face cachée du Bananier

François Brun, équipier du Sommeil des épaves, fait partie de ceux qui connaissent tout et plus que tout de l'Alice Robert : "La partie peu connue, car difficile à trouver, de l'épave est son tiers arrière. Il gît sur un fond de 48 m, à environ 150 m de la plus grosse partie du navire. La torpille du sous-

marin britannique Ultor a coupé l'Alice Robert entre les deux canons arrière. L'arrière du Bananier est habité de nombreuses langoustes et poissons sédentaires. Mais il est entièrement couvert de filets qui se sont empilés au cours des années. Il faut donc évoluer prudemment et être vigilant afin

d'éviter tout accrochage, d'autant que la visibilité est très variable et peut même se dégrader en cours d'exploration. Une cisaille est indispensable pour ce type de plongée."

