

La découverte de l'Endurance de Shackleton – pillage futur ou protection ?

Le 9 mars dernier, l'annonce de la découverte du navire d'Ernest Shackleton, l'*Endurance*, reposant en bonne condition debout sur sa quille à quelque 3,000 mètres sous l'endroit où il a été emporté par les glaces en 1915, a suscité un intérêt mondial. Il est rassurant de savoir que selon les médias rien n'a été touché ou prélevé sur ce site parce qu'il est reconnu comme un Site et Monument Historique sous le Traité sur l'Antarctique, et que la documentation initiale a été effectuée seulement avec la photographie et des relevés au LiDAR, sans contact avec l'épave. Cette approche préventive doit être applaudie.

L'épave de l'*Endurance* est emblématique de l'histoire de l'Antarctique et de la persévérance humaine face à l'adversité. La perte du navire dans la mer de Weddell, la longue dérive de l'équipage sur la banquise, le périple de 1,300 km de Shackleton dans une petite embarcation sur les mers du sud vers l'île de Géorgie du Sud, et son retour pour sauver ses hommes laissés sur l'île de l'Éléphant a étoffé dont sont faites les légendes. L'épave de l'*Endurance* se veut un symbole puissant de ces événements historiques et évoque le passé de la même manière que le font d'autres épaves célèbres, telles HMS *Erebus* et HMS *Terror* dans l'Arctique canadien, ou encore le *Titanic* dans l'Atlantique Nord.

Toutefois, l'histoire récente de ces épaves montre que la protection à long terme du patrimoine culturel subaquatique n'est pas nécessairement assurée par le simple fait que l'épave soit célèbre. Depuis sa découverte en 1985, le *Titanic*, malgré le fait qu'il repose par 3,800 mètres de fond, a vu une quantité importante de matériel être prélevée, dont environ 6,000 artefacts et une section de coque de 17 tonnes. Selon les informations rapportées dans les médias, une vente aux enchères en 2012 anticipait des bénéfices estimés de \$185 millions pour les artefacts de l'épave. En novembre 2003, le Canada, la France, le Royaume-Uni et les États-Unis ont élaboré une entente internationale pour tenter de soustraire le navire à tout pillage subséquent. À ce jour, seulement le Royaume-Uni et les États-Unis l'ont ratifiée. L'entente sur le *Titanic* permet seulement de contrôler les activités des navires des États signataires. D'autres pays auraient à le ratifier aussi afin d'assurer une protection accrue. L'épave tombe aussi sous l'égide de la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001. Des rapports récents rapportent une détérioration de l'épave, possiblement accélérée par les perturbations subies depuis 1985.

La gestion des épaves de l'*Erebus* et du *Terror* dans l'Arctique canadien, par contre, démontre le rôle qu'une protection soigneuse ainsi que des investigations systématiques et des politiques contrôlées de récupération d'objets peuvent jouer afin d'assurer la protection à long terme du patrimoine culturel subaquatique. Ces navires furent abandonnés dans les glaces du Passage du nord-ouest en 1848 par les membres de l'expédition de Sir John Franklin lorsqu'ils s'engagèrent dans un long périple à pied à travers l'Arctique qui, ultimement, devait s'avérer fatal. Leur sort ne fut définitivement confirmé qu'une trentaine d'années plus tard après plus de trente expéditions. Les navires eux-mêmes ont été découverts en 2014 et 2016. Parcs Canada a dirigé les recherches pour découvrir les épaves pour ensuite en assumer la protection et en assurer l'étude des sites. Le résultat s'est avéré un contraste marqué avec celui du *Titanic*.

Le Comité international pour le patrimoine historique polaire, qui fait partie du Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS), veut s'assurer que les meilleurs standards disponibles en matière de recherche et de protection soient suivis pour le site nouvellement découvert de l'*Endurance*, et il reconnaît qu'une action rapide pour mettre en

place une gestion efficace est primordiale pour assurer sa protection. La Charte pour la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique d'ICOMOS, adoptée en 1996 et qui est reprise dans l'Annexe de la Convention de l'UNESCO de 2001 et l'Entente sur le *Titanic*, de même que les conditions imposées par les cours de l'Amirauté des États-Unis pour toute intervention sur le *Titanic*, ont été largement acceptées comme la meilleure pratique par les États et la communauté scientifique archéologique.

Alors comment pouvons-nous nous assurer que l'épave de l'*Endurance* sera adéquatement protégée et correctement étudiée ? Les recherches sérieuses pour trouver l'épave ont commencé en 2019 et, anticipant le besoin de contrôler les activités sur le site, le Royaume-Uni a dès lors proposé la nomination de l'épave de l'*Endurance* sur la Liste des Monuments et Sites Historiques de l'Antarctique, le processus formel pour reconnaître les sites du patrimoine sous le Traité sur l'Antarctique. Le site a effectivement été inscrit à la Liste en 2019. Cette inscription comprend non seulement l'épave mais aussi tous les artefacts qui sont ou qui étaient contenus à l'intérieur du navire, et qui peuvent se trouver sur le fond marin ou près de l'épave à l'intérieur d'un rayon de 150m. Ceci inclut tous les équipements et accessoires associés avec le navire dont la roue du navire, la cloche, etc. La désignation comprend également tous les items des possessions personnelles laissées sur le navire par l'équipage au moment du naufrage. Le Royaume-Uni est identifié comme le pays responsable de la gestion du site. Le Protocole environnemental guidant le Système du Traité sur l'Antarctique requiert que les Sites et Monuments Historiques (SMH) sur la Liste ne doivent pas être endommagés, enlevés ou détruit.

Si cette inscription semble à première vue garantir la protection et la gestion appropriée de l'épave, le site peut être soumis à des pressions énormes de la part des navires de croisière et des expéditions privées qui voudront avoir accès à des images vidéo en utilisant des robots téléguidés ou encore des véhicules sous-marins autonomes ou même des sous-marins, pour lesquels certaines compagnies ont déjà investi des sommes importantes. Certains aspects de l'inscription actuelle pourraient laisser des parties ou encore l'ensemble du site vulnérable à de telles visites. La position et la profondeur exactes de l'épave sont maintenant connues, et il est probable que le rayon de 150 m de la zone de protection sera inadéquat pour protéger le champ de débris plus grand où des vestiges sont vraisemblablement tombés lors de la chute de plus de trois kilomètres. Il y a donc forcément des artefacts parsemés sur ce « champ de débris » qui ne seraient pas protégés par une inscription comme SMH. De plus, alors que l'épave et les artefacts à l'intérieur de ce rayon de 150 m sont protégés, il n'est question que du seul plan horizontal, et des appareils pourraient approcher l'épave et le fond marin avec impunité. Une petite erreur de calcul ou un dysfonctionnement mécanique à cette profondeur pourrait avoir comme conséquence des dommages catastrophiques. Une approche améliorée serait d'appliquer une zone de protection pour l'eau au-dessus du site, en fait une « colonne » de protection qui s'étend de la surface jusqu'au fond marin, un élément présent dans certaines lois nationales existantes sur le patrimoine subaquatique. Cette approche est utilisée sur les sites de l'*Erebus* et du *Terror*, et toute présence de navires à l'intérieur de la zone ou s'en approchant est surveillée avec les technologies de repérages d'embarcations. La zone protégée n'est pas centrée sur l'épave elle-même, de façon à ne pas révéler sa localisation précise. Par conséquent, une zone de protection plus large que l'on pourrait mieux surveiller est nécessaire à la fois pour protéger un champ de débris plus large et offrir des restrictions claires aux navires qui s'en approchent. Une zone de protection plus grande réduit également les opportunités d'envoyer des appareils sous-marins téléguidés ou préprogrammés depuis l'extérieur des eaux protégées. Élaborer des moyens pour éviter que des véhicules non

autorisés ne s'approchent du site de l'épave et du champ de débris se veut donc une priorité élevée pour les gestionnaires du site de l'*Endurance*.

Une autre menace pour ce site, comme dans le cas de plusieurs autres sites patrimoniaux, est la tentation souvent mal-informée de prélever des artefacts ou certaines parties d'un navire « pour les protéger ». La réalité est que le site n'est pas exposé à une menace apparente, à l'exception d'interventions humaines. Pour le moment, nous ne devons protéger les artefacts que de l'avarice humaine ou de l'enthousiasme excessif. Un accès distant responsable pour la capture d'images vidéo ou photo, telle que celles accompagnant l'annonce de la découverte, fournira une information et un accès large pour l'ensemble du public. Nous devons résister à l'envie de prélever des objets et des éléments de cette épave très rare pour des collections de musées dans le seul but que « les gens puissent les voir ». Des artefacts pourraient être prélevés dans le futur lors d'un programme de recherche et de conservation systématique et bien contrôlé, comme ils le sont pour l'épave de *Erebus* au Canada, ou encore il pourrait être décidé qu'ils ne devraient pas être remontés. Toutefois, nous devons éviter des opérations aléatoires de récupération par des gouvernements ou des opérateurs publics avant que ces décisions ne soient prises. Nous devons aussi prendre en considération que la petite-fille de Sir Ernest Shackleton, l'Honorable Alexandra Shackleton, a indiqué dans une entrevue qu'elle considère l'épave comme étant sa propriété légale et que si la photographie est acceptable, on ne devrait pas « y fourrager ou la toucher » (*no rummaging or touching*), et que l'épave ne devrait certainement pas être remontée.

Il est convenu d'espérer que le Royaume-Uni, en tant que gestionnaire du site, sera en mesure de sensibiliser un large auditoire à l'importance du site de l'*Endurance* et à la nécessité d'investigations et de gestion réfléchies et contrôlées. Pour ce faire, et pour toute décision à venir concernant l'épave, un plan de gestion devrait être soumis par le Royaume-Uni pour qu'il soit discuté et approuvé en vertu de l'Annexe V du Protocole environnemental du Traité sur l'Antarctique. Le Royaume-Uni est également responsable de délivrer des permis pour visiter le site et y travailler, et il est donc dans son intérêt d'établir les plus hauts standards. L'*International Association of Antarctic Tour Operators* (IAATO), qui représente un fort pourcentage des croisiéristes de l'Antarctique, affiche un excellent palmarès dans la promotion d'opérations sensibles au patrimoine dans la région, et il est à espérer qu'elle puisse aider à informer et à surveiller plusieurs des compagnies qui pourraient être autrement mal informées des responsabilités qui découlent de la protection de ce site d'épave important, mais vulnérable. Le Comité international pour le patrimoine historique polaire, de concert avec notre organisation sœur d'ICOMOS le Comité international pour le patrimoine culturel subaquatique, offrons toute l'aide que nous sommes en mesure de fournir afin d'élaborer des solutions de protection, de recherche et de gestion pour ce site complexe.

Dr Michael Pearson AO

Président, Comité international pour le patrimoine historique polaire, ICOMOS

Dr Christopher Underwood

Président, Comité international pour le patrimoine culturel subaquatique