



HAL
open science

Epave du paquebot Polynésien (1918)

Max Guérout

► **To cite this version:**

Max Guérout. Epave du paquebot Polynésien (1918). [Rapport de recherche] Groupe de recherche en archéologie navale (GRAN), Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritime - Paris IV Sorbonne - Musée de la Marine (FED 4124). 2018. hal-01862176

HAL Id: hal-01862176

<https://hal.science/hal-01862176v1>

Submitted on 27 Aug 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



La Superintendence of Cultural Heritage (Malta)

Le Groupe de recherche en archéologie navale



 *Projet "Polynésien"* 

**Compte rendu
de
l'intervention du chasseur de mines *Verseau*
sur
l'épave du paquebot *Polynésien*
(15 au 22 octobre 2007)**



La Superintendence of Cultural Heritage (Malta)

Le Groupe de recherche en archéologie navale



Projet "Polynésien"

Compte rendu

1 - Préambule

Dans le cadre de l'accord signé en octobre 2006 entre la Superintendence of Cultural Heritage de Malte et le GRAN, il était prévu d'entreprendre une étude de l'épave du *Polynésien*, un paquebot de la compagnie des Messageries maritimes, torpillé dans les eaux maltaises le 10 août 1918 par le sous-marin UC 22.

Des recherches historiques concernant le navire : sa construction, ses activités et son torpillage ont été effectuées aussi bien dans les archives françaises que dans les archives anglaises.

Suite à la demande du contre-amiral Alain Bellot, Président du GRAN, le Chef d'Etat-major de la Marine a accepté d'envoyer un chasseur de mines en escale à Malte pour effectuer une première intervention sur l'épave.

2 - Intervention sur l'épave du paquebot *Polynésien*

Le CMT *Verseau* a effectué une escale à La Valette du 18 au 22 octobre 2007. Par ailleurs la Superintendence of Cultural Heritage de Malte a pris en charge mon voyage et mon séjour à Malte pendant l'escale du *Verseau* pour me permettre de superviser les opérations.

Le 16 au matin, une réunion préliminaire a eu lieu à la Superintendence en présence de Mrs Nathaniel Cutajar, Michael Spiteri et Edmond Cardona pour préparer l'intervention sur l'épave. Une réunion avec Mme de Debeusscher, Conseillère de coopération et d'Action Culturelle de l'Ambassade de France et Mr Sylvain Tesolin, consul de France à Malte a permis de coordonner l'intervention sur l'épave du *Polynésien* et les visites protocolaires du capitaine de corvette Carpentier, Commandant du *Verseau*.

Une autorisation de prospection de l'épave du *Polynésien* a été délivrée par la Superintendentence of Cultural Heritage me donnant la responsabilité de coordinateur de l'intervention.

Le programme initial du *Verseau* prévoyait une intervention sur l'épave du *Polynésien* le 18 octobre, jour de son arrivée. Mais les vents force 6 à 7 qui ont régné le 17 et le 18 à Malte ont conduit à annuler ce programme. Les visites officielles du CC Carpentier ayant été prévues le 19 octobre, l'opération a été reportée au plus tôt au 20 octobre. Le 19, j'ai été invité ainsi que Nathaniel Cutajar à un déjeuner à bord du *Verseau* en présence de l'Ambassadeur de France et de quelques personnalités maltaises (Commandant des forces armées, conseiller pour les affaires européennes de la Présidence, Directeur exécutif de la Malta Maritime Authority). A l'issue de ce déjeuner, une courte réunion avec le commandant du *Verseau* et son officier opérations a permis de décider d'une intervention sur l'épave du *Polynésien* le lendemain matin.

La météo étant favorable (vent d'ouest force 2), le *Verseau* a appareillé le 19 octobre à 06 h 00 du matin. Il a rallié l'épave du *Polynésien*, qui a été rapidement repérée à l'aide du sonar DUBM 21. L'inspection de l'épave puis des prises de vues systématiques ont été réalisées à l'aide du sonar. Des plongées effectuées par les plongeurs démineurs ont ensuite eu lieu permettant de prendre une courte séquence vidéo au niveau de la cassure entre l'arrière et l'avant de l'épave. La plongée d'un binôme de plongeurs de la Superintendentence, prévue à l'origine, a dû être annulée en raison de l'indisposition de l'un des plongeurs.

Les prises de vues des images du sonar réalisées à cette occasion ont ensuite été assemblées par les officiers marinières DSM (Détection sous-marine) du *Verseau* qui doivent être ici remerciés pour la qualité du travail ainsi effectué.

3 - Détail des opérations

20 octobre 2007.

06 h 00 – Appareillage de *Verseau* de La Valette.

06 h 10 – Franchissement des passes, route vers l'épave du *Polynésien*. Vent d'ouest force 2 – mer 2.

07 h 30 – Arrivée sur zone descente du sonar.

07 h 40 – Détection de l'épave. Détermination de son orientation.

L'épave est inclinée sur bâbord, de ce fait son côté tribord est favorable à la détection par le sonar, alors que le côté bâbord est défavorable.

Le *Verseau* longe l'épave sur son côté tribord en réalisant des prises de vues de l'écran du sonar.

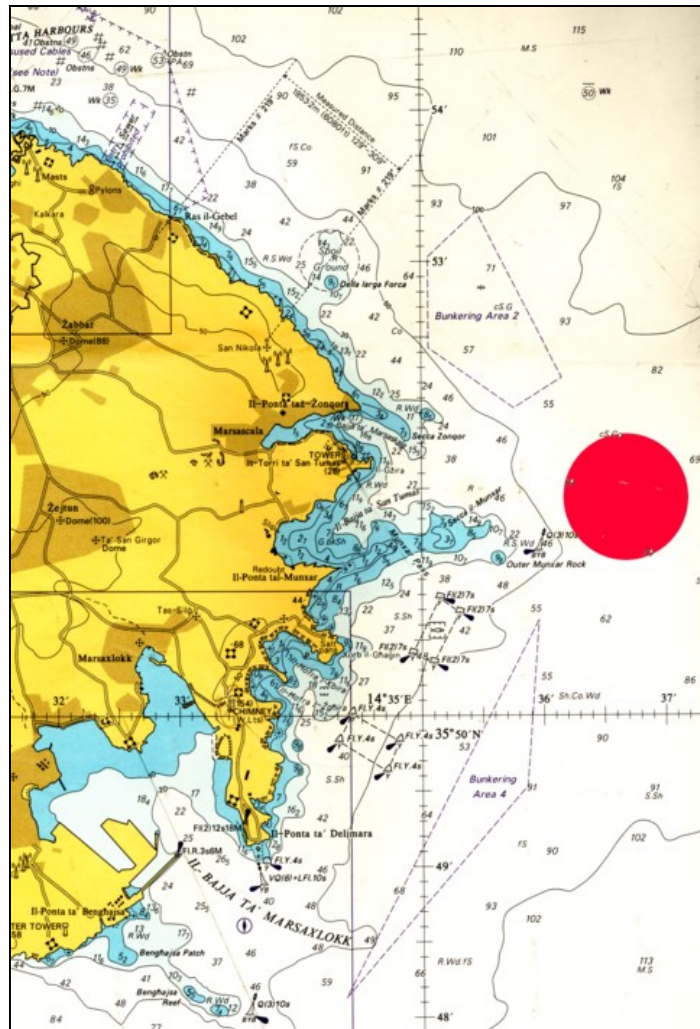


Figure 1- Position de l'épave

08 h 50 – Mise à l'eau de l'embarcation pneumatique et guidage du réflecteur sonar à bâbord de l'épave à la hauteur de l'impact de la torpille.

09 h 10 – Mise à l'eau de la première équipe de plongée.

09 h 30 – Retour de la première équipe qui n'a pas vu l'épave. Le courant a sans doute dépalé la bouée au moment de son mouillage.

10 h 00 – Nouvelle mise en place de la bouée sur le côté tribord de l'épave, à la hauteur de la cassure.

10 h 35 – Mise à l'eau de la seconde équipe.

10 h 50 – Seconde équipe en surface.
10 h 55 – Mise à l'eau de la troisième équipe.
11 h 18 – Troisième équipe en surface.
11 h 25 – Plongeurs à bord, récupération de la bouée.
11 h 50 – En route vers La Valette.
12 h 40 – Amarrés à la Valette.

4 - Description de l'épave.

L'épave est coulée par 63 mètres de fond à la position (WGS 84):

Latitude – 35° 51',491 N

Longitude – 14° 36',297 E

Elle est orienté au 104/284 l'avant vers le 284.

Les observations qui vont suivre prendront comme référence le plan de construction des archives de l'Association French Lines (figure 4), sur lequel les couples sont numérotés à partir du point milieu de 0 à 123 vers l'arrière et de 0 à 123 vers l'avant

L'épave est cassée en deux parties (figure 20).

Les images sonar permettent d'observer la cassure du seul côté tribord. Sur ce bord elle est située vers le couple 35 AV, entre la cheminée AV et l'avant de la passerelle. Le sonar n'a pas permis d'obtenir des images exploitables sur le côté bâbord.

- dans un plan horizontal, les axes longitudinaux des deux parties font un angle d'environ 15 degrés

- dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du bâtiment :

- la partie arrière est inclinée sur bâbord d'une vingtaine de degré (cette gîte est seulement appréciée et n'a pas été mesurée).

- la partie avant est inclinée sur bâbord d'environ 40 degrés.

Cette inclinaison peut être vérifiée sur une photo sous-marine visible sur Internet (figure 2), la verticale approchée étant fournie par l'orientation des bulles d'air.



Figure 2 - Photo internet

Compte tenu de l'inclinaison de l'épave les images sonar sont exploitables uniquement sur le côté tribord de l'épave. Sur bâbord les rayons sonores arrivent sur la coque avec une incidence trop faible. Par ailleurs il n'est pas impossible, compte tenu des courants qui règnent dans la zone, que du sédiment se soit amassé plus sur bâbord que sur tribord, phénomène que nous avons observé dans des conditions semblables sur l'épave de *l'Alabama*.

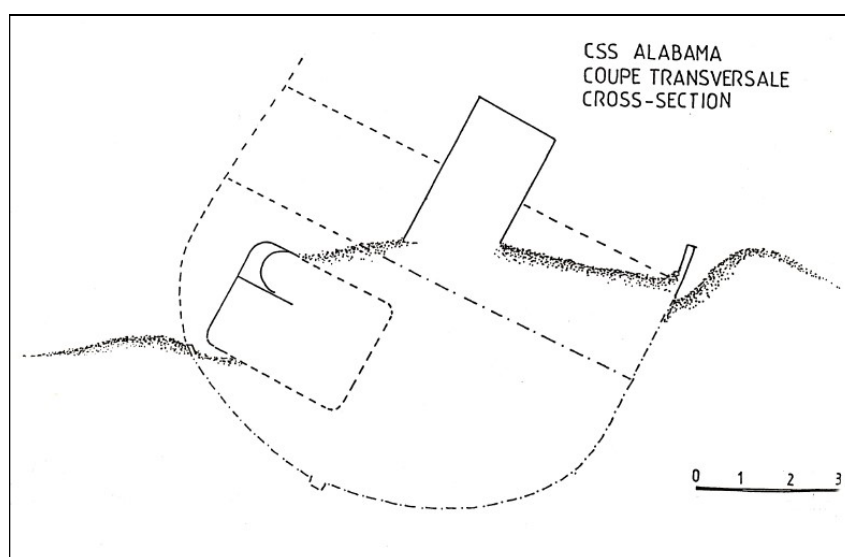


Figure 3 - Coupe transversale de l'épave de *l'Alabama*

Le montage des vues sonar effectuées par le *Verseau* permet, une vue générale de l'épave et en nous appuyant sur le plan de construction de faire une description des vestiges. Il faut noter que l'« ombre » portée donne souvent des informations précises, parfois plus parlantes que l'image des structures directement insonifiées.

On peut décrire l'épave en allant de l'arrière vers l'avant

1 - Partie arrière, entre couples 90 et 123 AR.

L'ombre permet de distinguer distinctement la voûte et le gouvernail ainsi que l'hélice. La coque est bien conservée. On constate que l'épave est peu enfoncée dans le sédiment. Sur la vue de dessus (Figure 6) on distingue très probablement la pièce d'artillerie de 140 mm (vue directe et ombre), le roof B du plan de construction, et sur bâbord le mât d'artimon abattu, dont l'extrémité repose sur le fond.

La figure 7 montre bien le pavois qui protège l'arrière, les restes du roof B et ceux du roof D. On constate que le pont promenade supérieur a entièrement disparu.

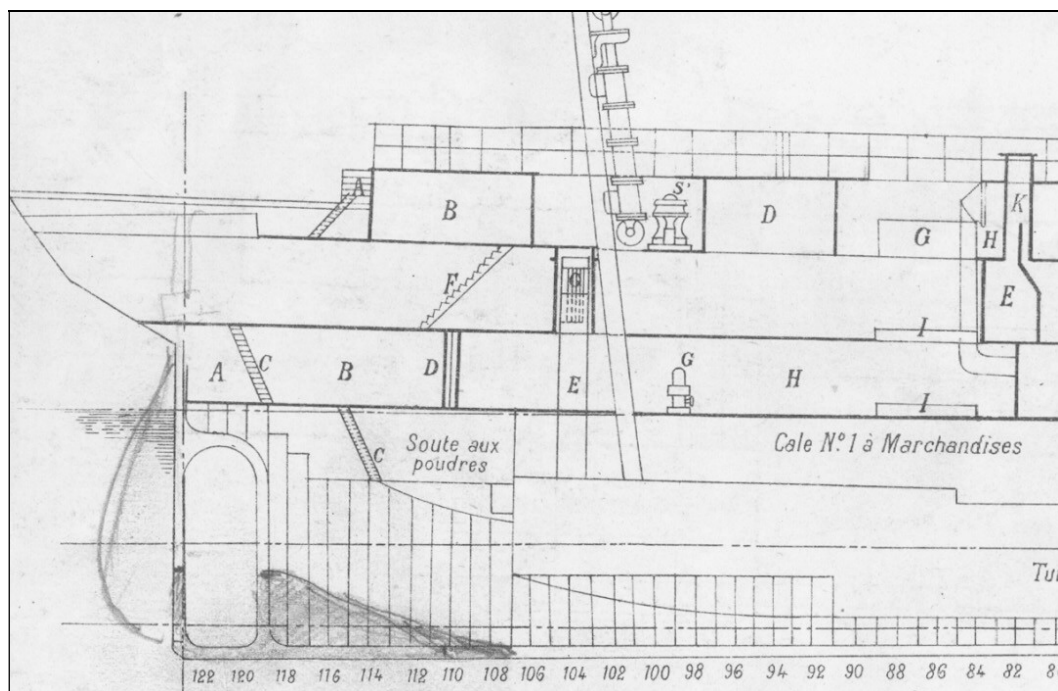


Figure 5 – Plan de la partie arrière

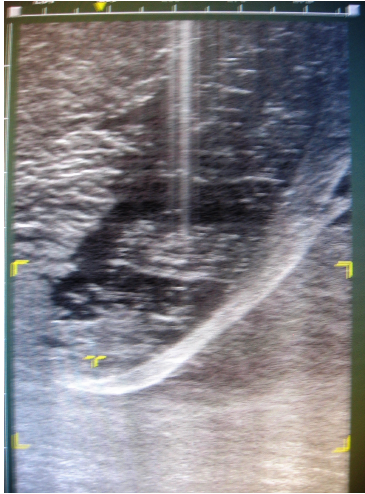


Figure 6 – L'arrière vu de dessus depuis l'arrière.

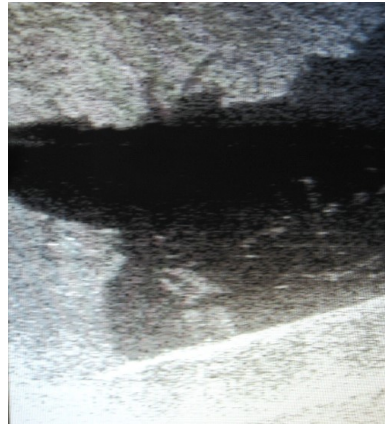


Figure 7 – Ce qui es représenté sur cette vue sonar est l'ombre de l'arrière, on distingue bien le profil du gouvernail et de la voute , ainsi que l'hélice

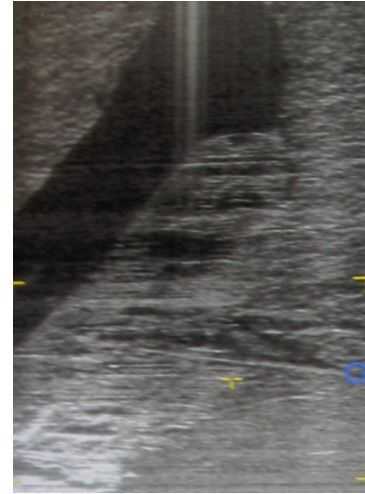


Figure 8 – Vue de l'arrière depuis bâbord avant. On distingue le mât d'artimon tombé par le travers du côté bâbord.

2 – Pont promenade, salon de lecture (E') et salon de musique (I).

Ces deux salons superposés sont situés plus sur l'avant entre les couples 60 et 90 AR, seules les armatures verticales de la structure de ces deux salons subsistent et sont clairement visibles en ombre portée sur la figure 10

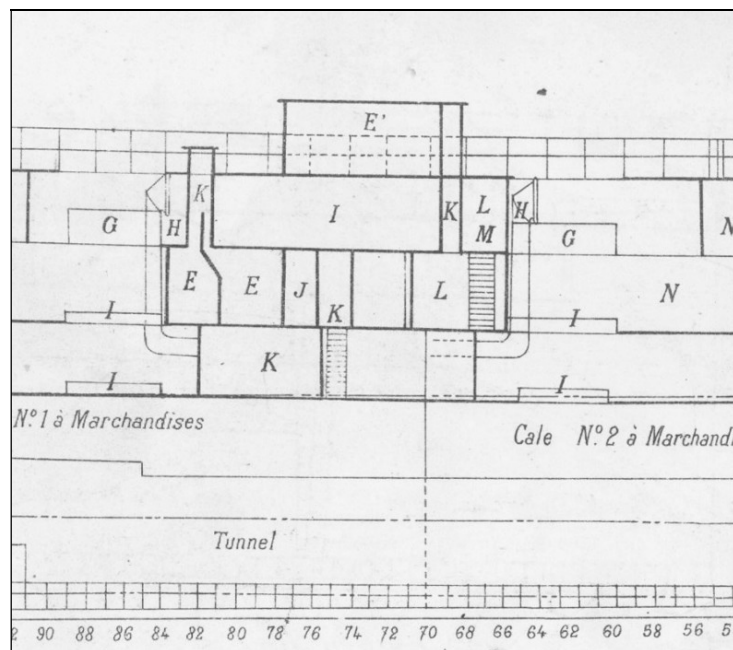


Figure 9 – Plan entre couples 60 et 90

E' - Salon de lecture

I – Salon de musique

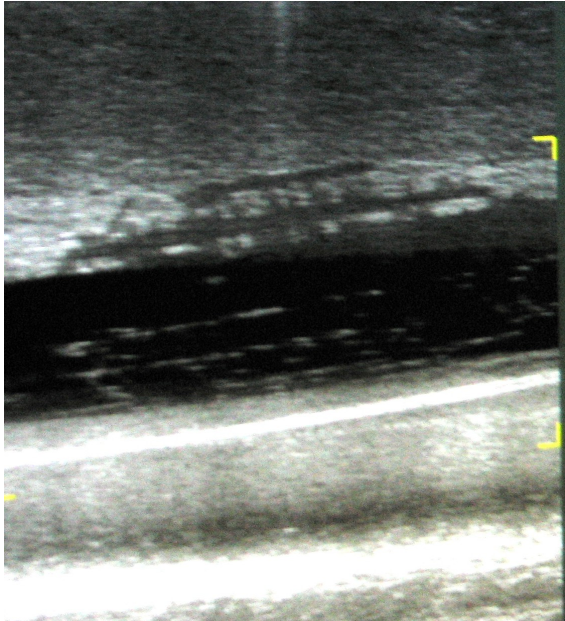


Figure 10 – Vue de l'ombre des structures des salons de musique et de lecture

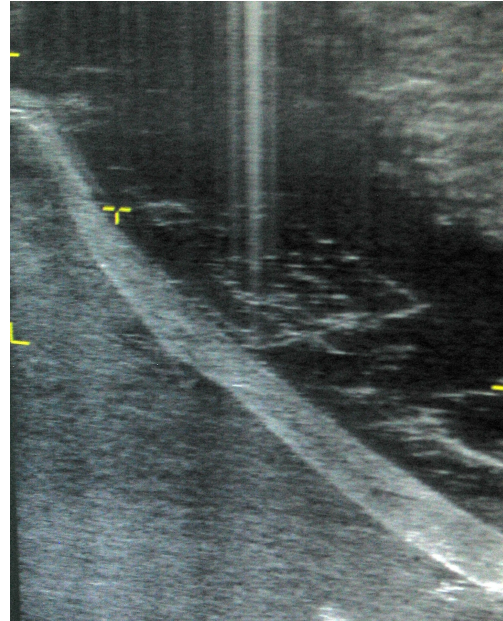


Figure 11 – La partie AR vue de tribord de l'AV vers l'AR, au centre les structures des deux salons

3 – Zone située entre les couples 60 AR et 10 AV.

Dans cette portion de l'épave la coque est bien conservée, les superstructures sont très dégradées. Les structures du fumoir des premières classes (I) et du salon des premières classes (P) entre les couples 20 et 44 AR et celles de l'entourage des machines (claire-voie X) entre le couples 4 et 20 AR apparaissent également.

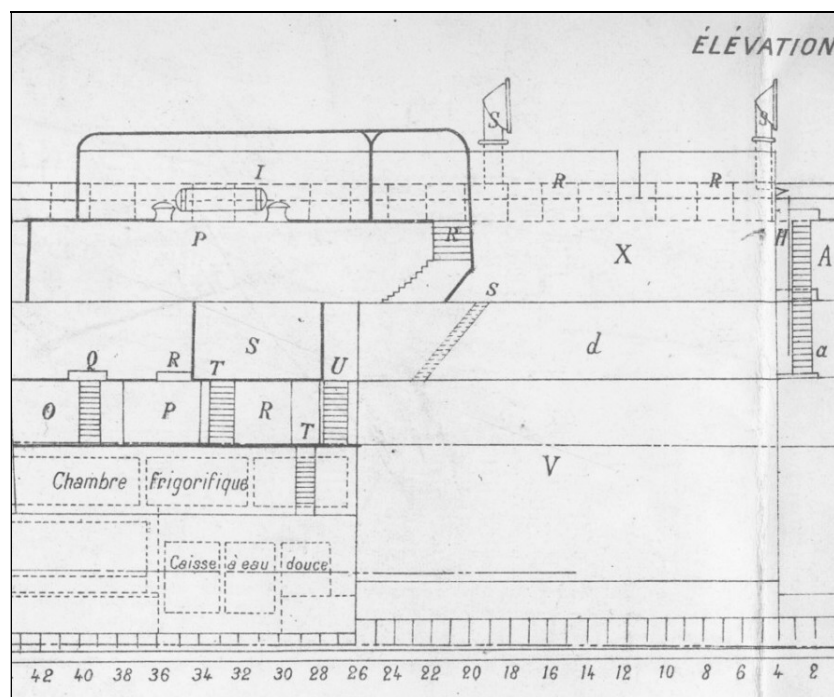


Figure 12 – Plan entre couples 10 AV et 60 AR

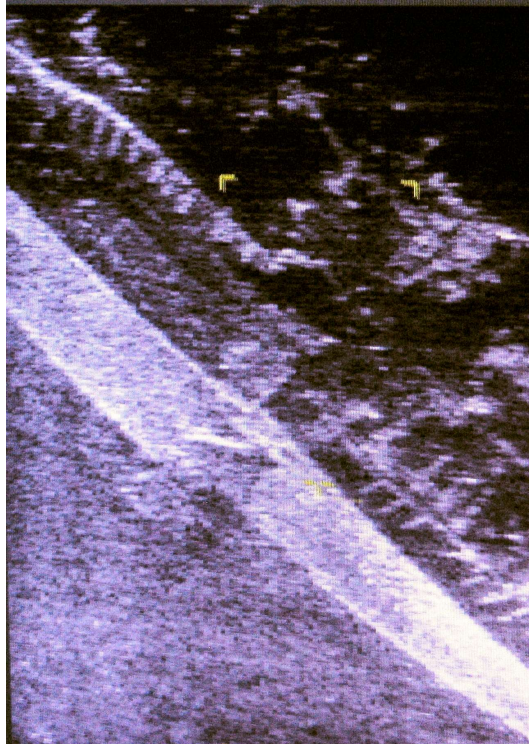


Figure 13 - Vue de la coque entre les couples 30 AV et 30 AR. On aperçoit au centre la déchirure décrite ci-après. Sur le pont (en haut de l'image) les structures verticales, en partie effondrées pour celles qui sont situées plus sur l'arrière (salon des premières classes)

4 – Déchirure de la coque sur tribord

Cette déchirure est située sur le flanc tribord au niveau du couple 10 AV par le travers de la cheminée AR. Il ne s'agit à priori pas d'un impact mais d'une fracture liée aux contraintes générales subie par la coque

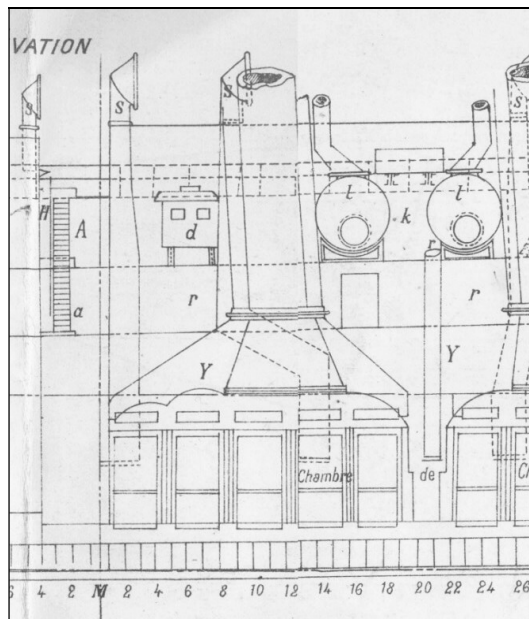


Figure 14 – Plan entre couples 6 et 26 AV

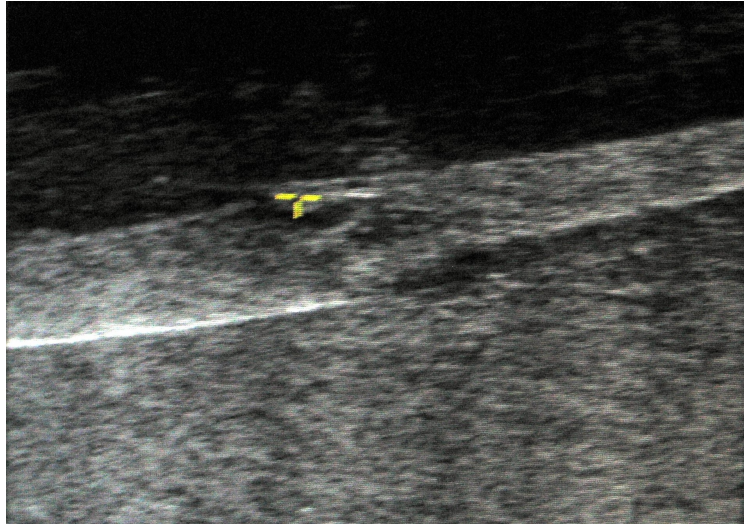


Figure 15 – Vue de la cassure au niveau de la cheminée

5 – Cassure au niveau du couple 35AV (côté tribord)

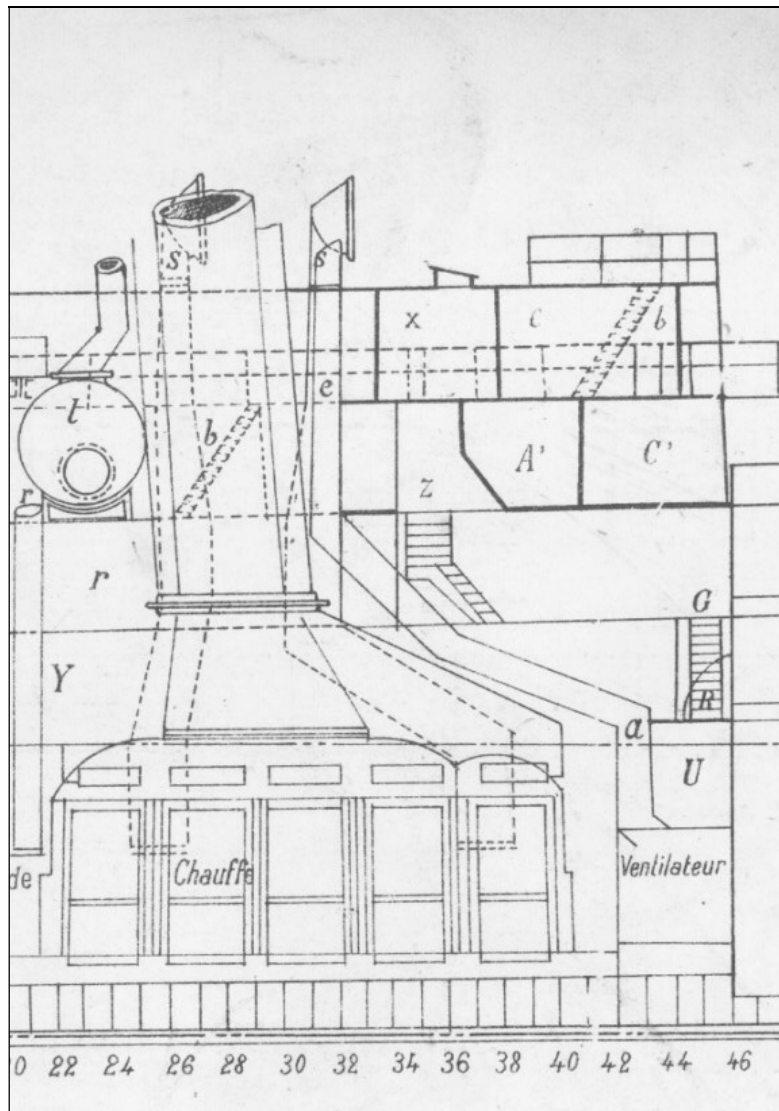


Figure 16 – Plan entre couples 20 et 46 AV

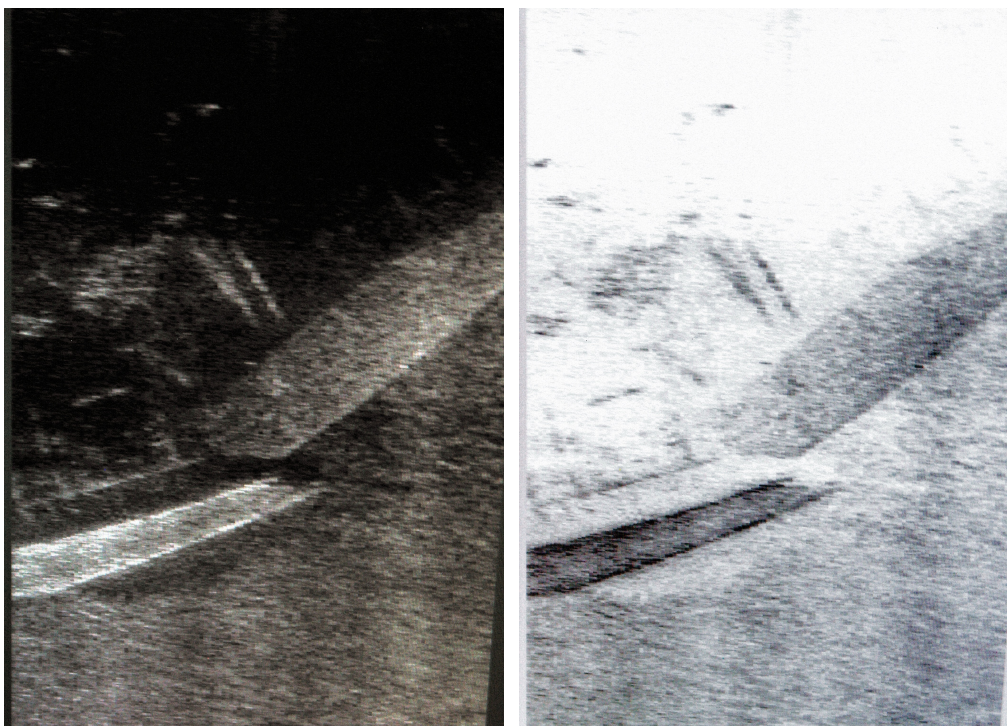


Figure 17 – On voit la cassure située au niveau du couple 35 AV. Les deux traits clairs transversaux situés sur la partie avant marquent très probablement la passerelle. Sur l'image négative on peut distinguer sur la cassure le contour de la cheminée AV

4 – Partie avant

Le tronçon avant est bien conservé, même si le pont supérieur est dégradé la structure de l'avant a mieux résisté. Ce tronçon va du couple 35AV au couple 123 AV. L'étrave droite caractéristique est bien visible sur ce cliché.

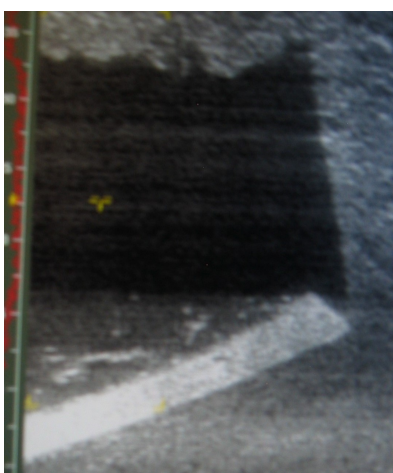


Figure 18 – Vue de l'étrave

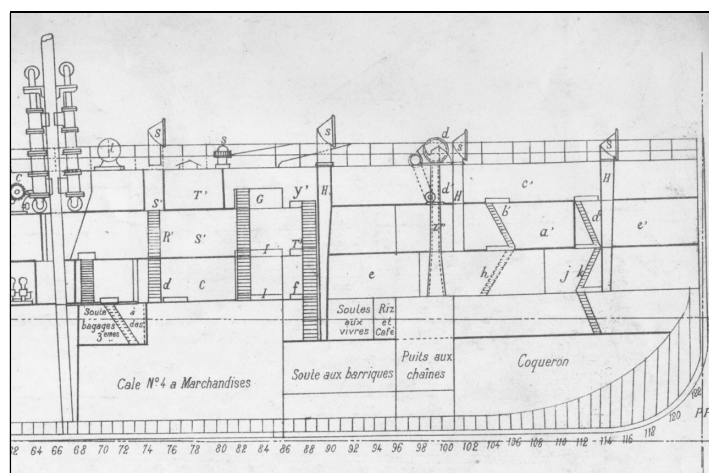


Figure 19 – Plan de la partie avant

5 – Situation d'ensemble de l'épave

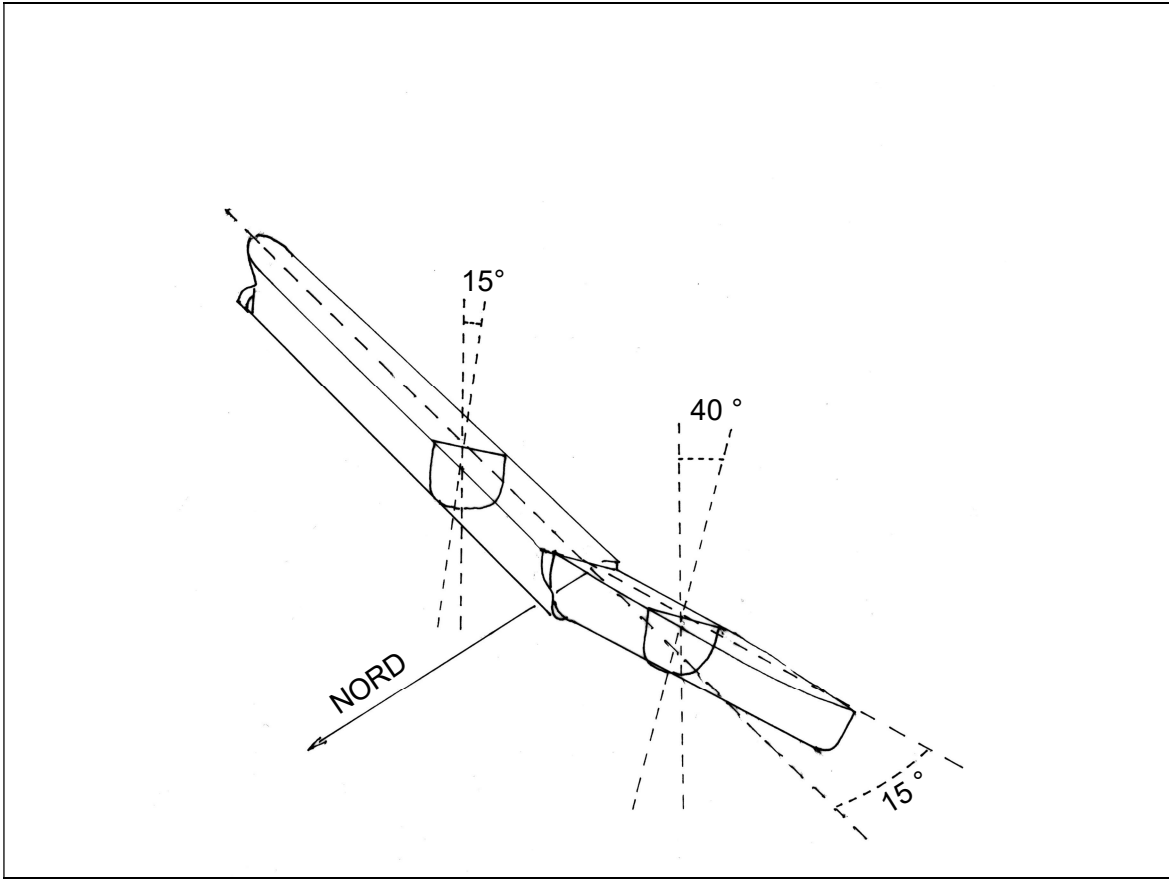


Figure 20 - Plan de situation de l'épave

5 – Montage des vues sonar effectué par le CMT Verseau

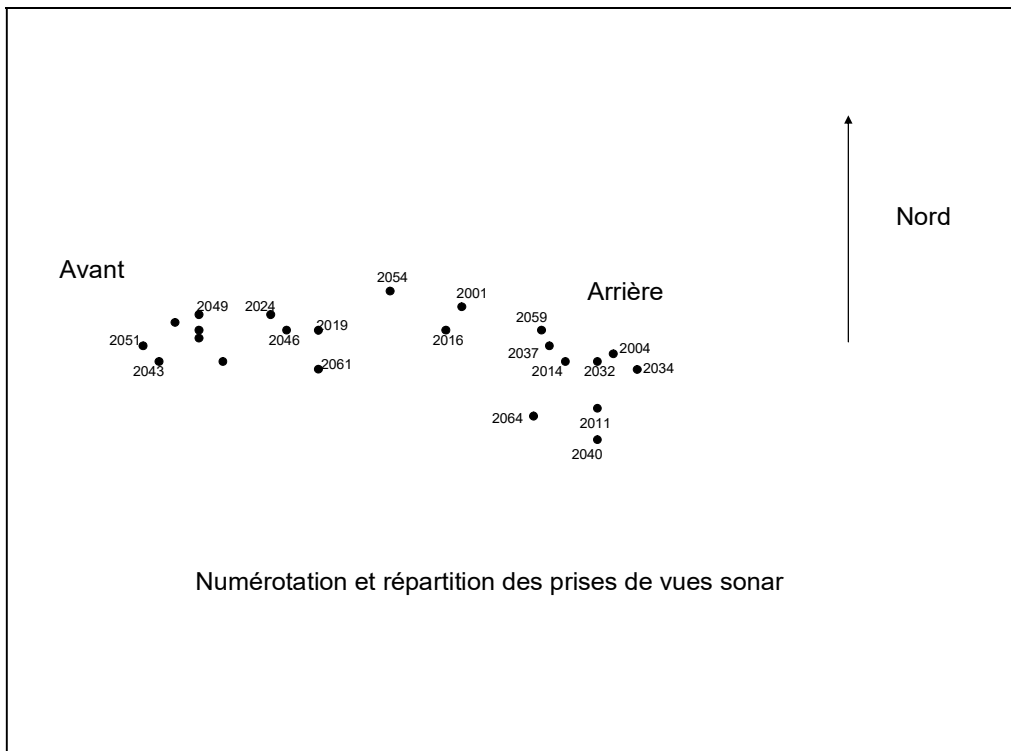


Figure 21 – Répartition des prises de vues sonar

Les montages qui suivent ont été réalisés, à partir d'environ 80 prises de vues effectuées au cours de l'inspection de l'épave. Chaque image est repérée par un numéro d'ordre et comporte à la base trois chiffres inscrits en vert sur fond noir. Ces chiffres indiquent de la gauche vers la droite : Azimut du sonar/Distance/Profondeur. Les distorsions de certaines parties en particulier de la partie avant sont dues à la variation de l'angle de prise de vue, ou azimut du sonar. Les images positives du sonar sont semblables à des photographies d'un objet éclairé, l'« ombre » qui correspond à une interruption des rayons sonores peut être considérée comme une ombre optique.

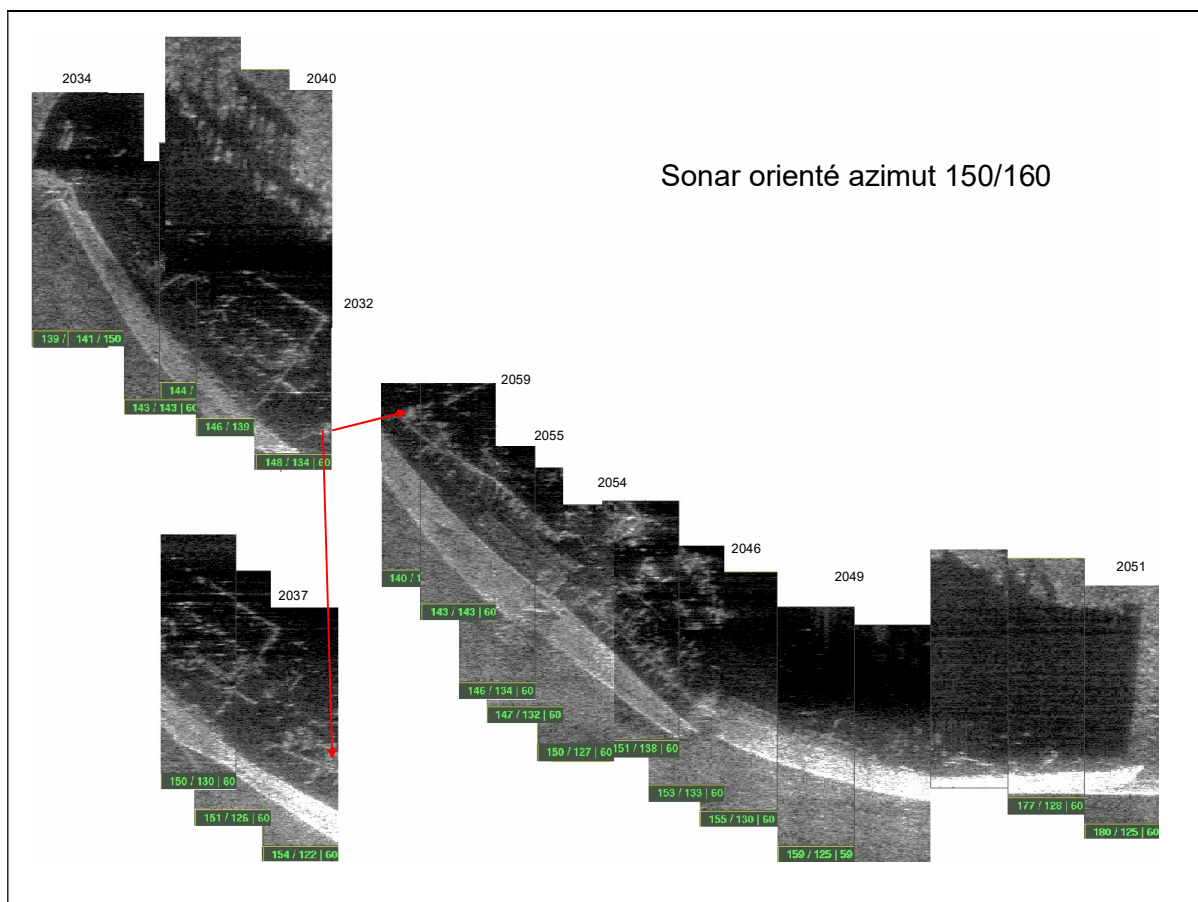


Figure 22

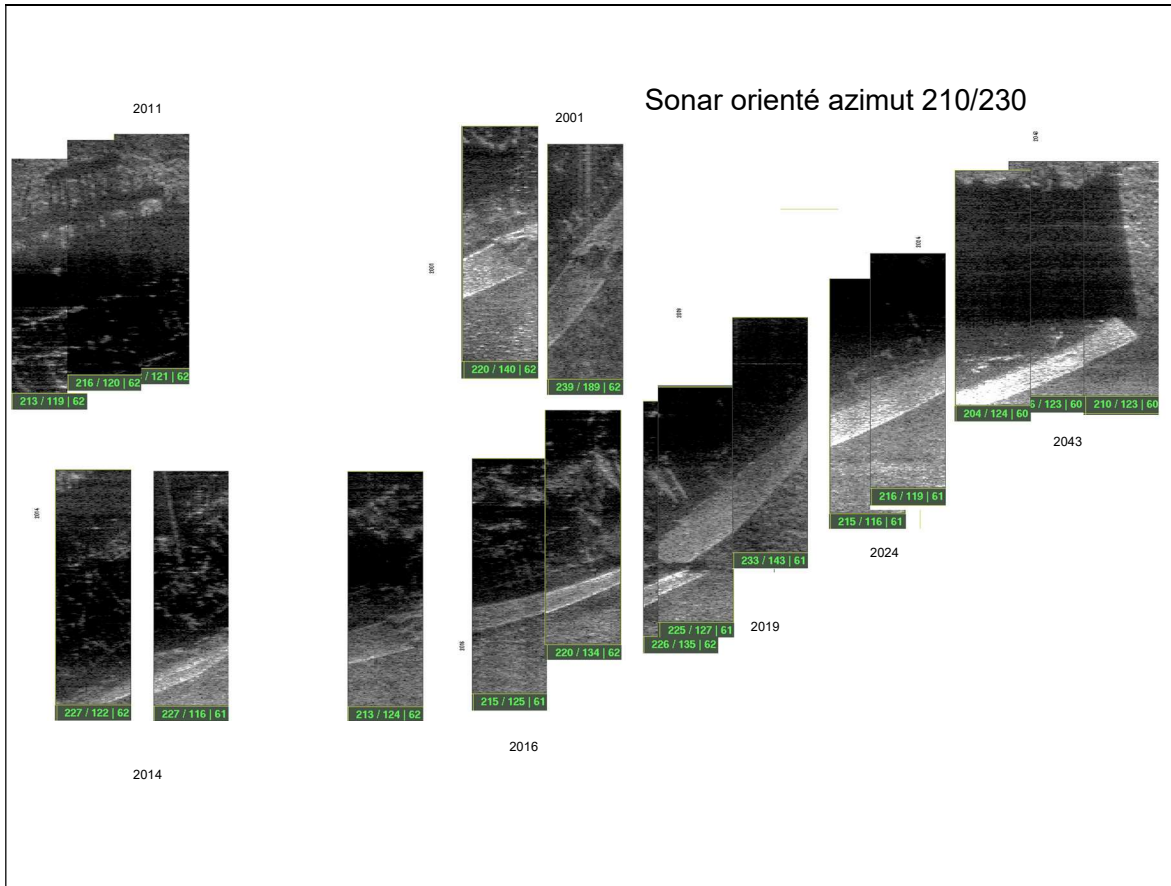


Figure 23

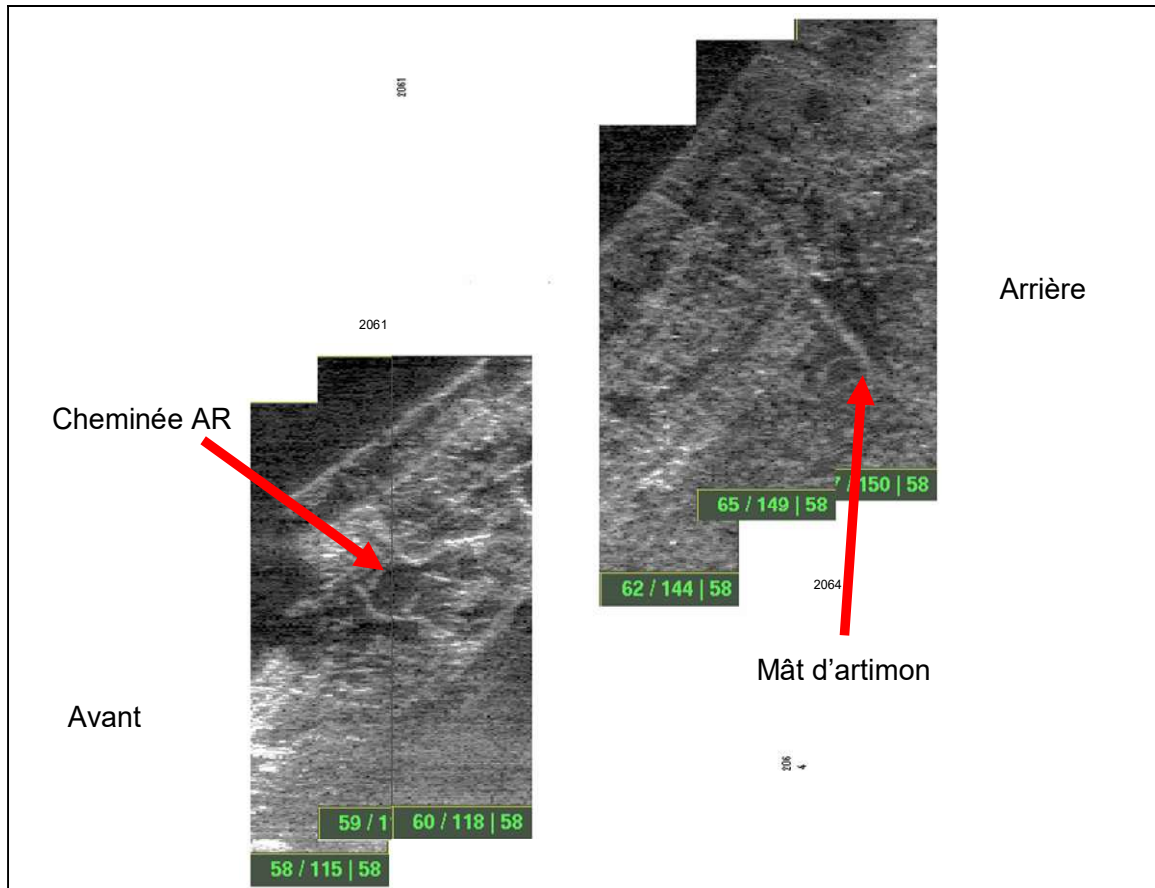


Figure 24

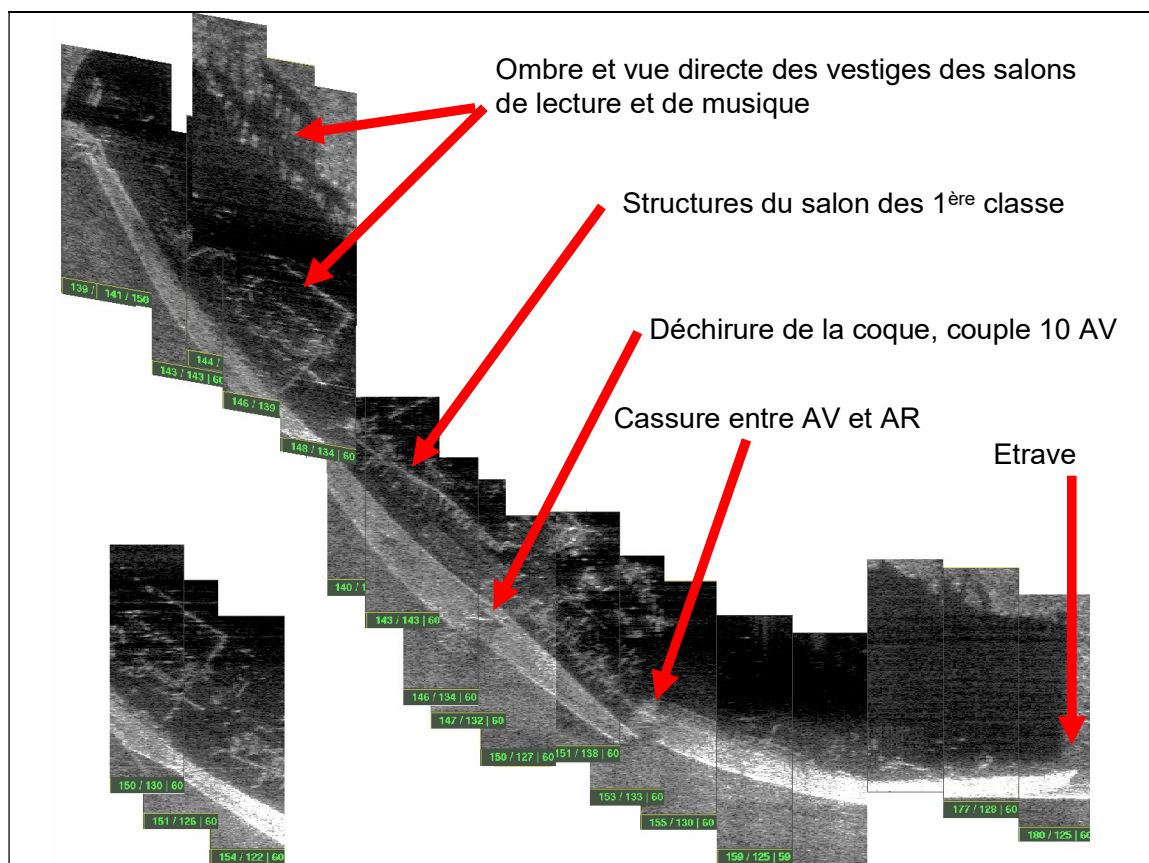


Figure 25

6 – Séquence vidéo

Une courte séquence vidéo (jointe) a été tournée par les plongeurs du *Verseau* au cours de l'intervention sur l'épave. Le film permet de voir la brèche correspondant à la cassure, sur le côté tribord. On constate que la coque est à cet endroit très dégradée et qu'il est très probablement possible de passer à cet endroit d'un bord à l'autre de l'épave à travers la cassure.

On a aussi la confirmation de l'observation faite par Michael Spiteri au cours de plongées antérieures que la cassure se trouve au niveau des bossoirs de l'embarcation située à tribord avant. Ce qui est cohérent avec les informations données par les images sonar.

7 - Conclusion

L'intervention du *Verseau* nous a permis de recueillir les premières informations fiables sur la situation et l'état de l'épave du paquebot *Polynésien* dans son ensemble.

Il apparaît clairement que les superstructures : mâts, cheminées, roofs et pont supérieur sont très dégradés, que la coque brisée au niveau de la passerelle est en très mauvais état. Ailleurs les déformations de la coque indiquent que le poids des structures et sans doute la pression exercée par les courants ont entamé un processus d'effondrement qui se traduit par des déchirures et des déformations de celle-ci. Sans doute ne faut-il pas non plus négliger les destructions opérées par les engins de pêche (des filets sont visibles sur les images vidéos) et les récupérations effectuées par les plongeurs, en particulier les hublots et les sabords, qui ont également contribué à fragiliser les superstructures ?

Ces informations indiquent que toute exploration interne de l'épave devra être précédée d'un examen permettant de s'assurer qu'elle pourra être effectuée en toute sécurité.

Pour compléter les informations recueillies il paraît maintenant nécessaire de procéder à des prises de vues photographiques et vidéo systématiques, en procédant section par section de l'épave, ou au moins dans les zones les plus intéressantes.

Ces prises de vues permettront à la fois de constituer un état des lieux permettant de suivre ultérieurement le processus de dégradation inéluctable de l'épave et de déterminer les endroits où des interventions ponctuelles seront possibles.

Béziers, le 29 janvier 2008.

Rédacteur – Max Guérout

8 - Communiqué de presse.

Press Release 19/10/2007

Archaeological Survey by a French Mine Hunter on World War I Wreck in Maltese Waters

A French naval vessel will be carrying out an archaeological survey of an important World War I wreck sited in Maltese waters. The survey is being carried out within the framework of a Franco-Maltese scientific collaboration signed in 2006 between the Superintendence of Cultural Heritage and the French association Groupe de Recherché en Archeologie Navale (GRAN).

The aim of this survey is to study and map the wreck of *Le Polynésien* which is known to have sunk off Malta's East coast in the course of World War I. This is the first marine archaeological project to being carried out by the Superintendence of Cultural Heritage, after the agreement made in October 2006 with the French association GRAN.

The *Polynésien*, a liner of the Messageries Maritimes, was constructed in 1890 by the dockyards at La Ciotat, close to Marseilles. Up to the start of the First World War, *Polynésien* plied the maritime routes between France and the Far East, being a regular visitor to India, IndoChina, China and Japan. With the start of the war, the ship was requisitioned by the French Navy to be used in the war effort.

In 1918, the ship left Bizerta heading for Thessalonica as part of a convoy escorted by British destroyers. The *Polynésien* embarked at Bizerte a company of 500 Serbian troops bound for the Balkans. During its journey to Thessalonica, the convoy arrived outside the port of Marsascalea on 10 August with the intention of re-supplying in Malta. It was then that the *Polynésien* was struck by a torpedo launched from the German submarine UC 22 which was patrolling the area at that time. Ten Indian stokers, two French sailors and two Serbian officers died in this incident, while the rest of the

persons on board were successfully rescued. The wreck of the liner today rests at a depth of approximately 60 meters in Maltese waters due east of Marsascala.

Following extensive World War I archival research in France and in the UK, the next phase of the Polynesien Project is that of creating a map of the physical remains of the wreck site. The mine hunter used for this survey operation is the *Verseau* which is based at Toulon. It is a mine hunter equipped with a sonar DUMB 21E specialised for detection of mines, an ROV and a data management system. The crew of 50 men includes a team of 6 divers specialized in the defusing and destruction of mines.

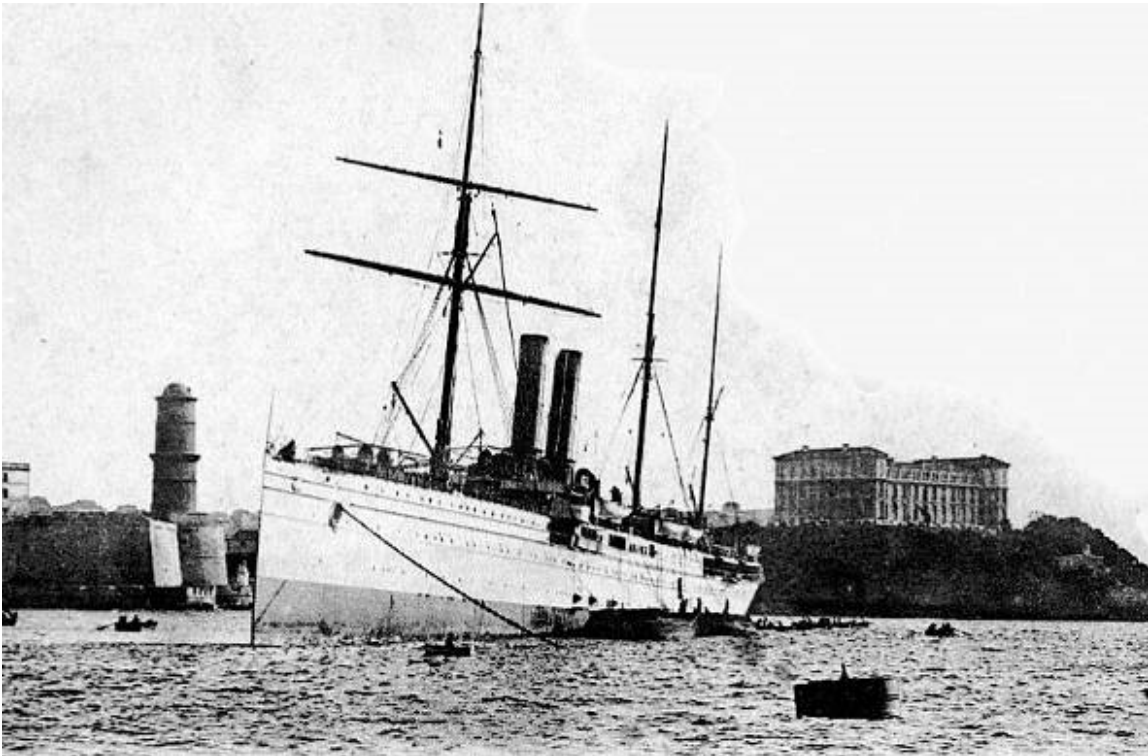
The *Verseau* will attempt to build up a reliable 3D image of the wreck through the use of its advanced sonar capability. It will also try to create additional imagery of this with the help of a ROV (remote operated vehicle) and exploration by a team of French and Maltese divers.

The survey will help develop the first ever scientific and systematic assessment of the condition of this little known ship wreck. This first mapping exercise will create the necessary knowledge to plan future archaeological exploration campaigns on this fascinating wreck site.

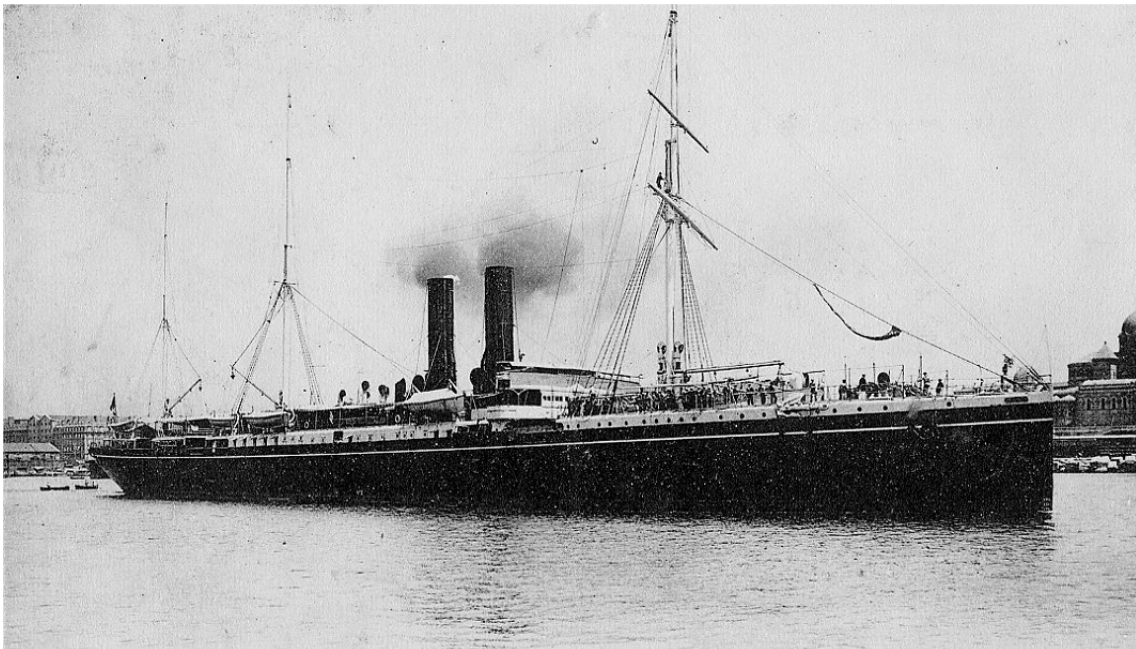
Over the last two years the Superintendence have assisted the Police in tracking down and confiscating over 300 historical items illegally lifted from the site of the Polynesien. Five persons were convicted as a result of this investigation. This incident clearly indicates the extent to which the ship wreck has been pillaged over by irresponsible diving practices. This is a serious concern both for the Maltese and the French authorities.

Thanks to this ongoing collaboration between GRAN and the Superintendence, as well as the assistance of the French Navy, the wreck of the Polynesien is now starting to receive the scientific attention it deserves.

Anyone wishing further information on the wreck of the Polynesien may contact the Superintendence of Cultural Heritage on 21230711.



Le Polynésien painted in white, berthed at Marseille harbour.



Le Polynésien after 1914, painted in black at Marseille.

9 – Autorisation délivrée par la Superintendence of Cultural Heritage.

Mr. Max Guerout
Vice-President,
Groupe Recherche Archeologie Navale
4 rue Condorcet
34500 - Béziers
France

16th November 200

PERMIT FOR ARCHAEOLOGICAL SURVEY OFF MARSASCALA BAY, 2007

The Superintendence of Cultural Heritage hereby issues a permit to Mr. MAX GUEROUT of the Groupe de Recherche en Archeologie Navale (GRAN) to carry out an archaeological survey according to the methodologies and conditions outlined below.

This permit is being issued in line with the powers and responsibilities of the Superintendent of Cultural Heritage as defined by the Cultural Heritage Act of 2002.

This activity is a joint undertaking of the Superintendence of Cultural Heritage and the GRAN, and is in line with the collaboration agreement between these two institutions signed in September 2006.

The Permit covers survey work carried out with the assistance of the French Navy mine-sweeper Verseau (M 651) and captained by Capitaine de Corvette J.B. Carpentier.

Mr. Max Guerout is being issued this permit in his capacity as Co-ordinator of this activity, which he exercises on behalf of both GRAN and the Superintendence.

Mr. Max Guerout (hereafter referred to as the Survey Director) shall be personally responsible for any obligation under this permit.

1. THE SITE

The permit covers archaeological survey work at the wreck site of the *Polynesien*, sited off Marsascalea Bay, at a maximum depth of 62 meters.

The site consists of the wreck site of the French Cruise Liner *Le Polynesien* which sank in Maltese Waters in 1918.

This permit does not cover any works of an archaeological nature at any other site or area other than that specified above.

2. PROJECT OBJECTIVE

- To survey, map and report on the state of conservation of the *Le Polynesien*.

3. TIME FRAME

Survey works are scheduled to be carried out between the 18th and 22nd October 2007.

All post-survey work and report writing is to be completed by 31st January 2008.

Any extension to the deadline will have to be notified in writing to the Superintendence of Cultural Heritage, together with a proposed new completion date. In such an eventuality the Superintendence reserves the right to take any measure it deems appropriate in order to ensure the completion of the inventory and the safeguard of the items and relevant documentation.

4. NATIONAL SITE CODE REFERENCE

The National Site Code Reference to this archaeological intervention is **POL2007**. The Code is to be used for identification purposes on all documentation, labelling and in all technical reports relating to this intervention.

5. REPORTING RELATIONSHIPS

1. Officers from the Superintendence of Cultural Heritage will be present throughout the activity, including during dives on the wreck of the Polynesien.
2. All items forming part of the cultural heritage discovered in the course of the permitted works will belong to the Government of Malta and are to be deposited with the Superintendence on completion of the fieldwork.
3. All documentation developed in the course of the survey, as well as all material raised shall be property of the Government of Malta, and will be handed over to the Superintendence within the agreed timeframes.
4. Use and ownership of all data, documentation and texts created in the course of this the permitted survey will be regulated according to the agreement between GRAN and the Superintendence of September 2006.
5. The Survey Director is fully responsible for security on site, will ensure that all relevant Maltese and European laws and regulations are respected, and that all other necessary permits are obtained from the appropriate authorities.
6. The Superintendence of Cultural Heritage is not liable for any loss of life, injury or damage that may occur on site or as a result of works.
7. The Survey Director is to be aware of any Maltese and European legislation related to the permitted works, including the Cultural Heritage Act 2002.
8. The Superintendent has the authority to suspend any works covered by this permit, or revoke this permit should there be an infringement of any of the provisions of the permit itself or of the Cultural Heritage Act 2002.

9. Should any changes to any of the conditions or provisions of this permit become necessary or expedient, the Survey Director has to communicate such need in writing to the Superintendent requesting written approval to carry out the necessary changes.

6. PERMIT CONDITIONS

6.1 METHODOLOGY

The methodology utilised in the course of the permitted excavation works must include the following measures:

- Remote Sensing Survey of the study area by means of Sonar technology.
- Photographic or film the site using a Remote Operated Vehicle.
- Follow-up inspection dives on targets identified by the remote sensing survey. The aim of these inspections is to establish and document as securely as possible, the nature of the identified targets and their state of conservation. No items or samples are to be collected in the course of these inspection dives, without prior consent from the Superintendence of Cultural Heritage.

6.2 DOCUMENTATION

Maps – All features or items of potential cultural heritage interest are to be precisely located by means of co-ordinates and by means of depth readings. All map based documentation is to utilise WGS 84 projections.

Log of Survey – A daily log is to be kept in the course of the survey, and will include technical details of survey runs and of all dives carried out, and results obtained thereof.

Report writing – A Technical Report is to be submitted to the Superintendence by 31th January 2008. The report shall include at a minimum the following items:

- Synthesis of Results obtained;
- Description of works undertaken;
- List of documents and maps produced in the course of works;
- Recommendations for any other work that may be necessary with respect to this site.

Archiving– All documents and digital information developed in the course of the survey are to be organised into a coherent, legible ‘project archive’. The completed archive is to be submitted to the Superintendence by the 31st of January 2008.

Anthony PACE

Superintendent of Cultural Heritage