

Expédition océanographique Paléomer Cinq. Dorsale Médio-Atlantique.

Cette étude fait suite aux travaux de 1995 réalisés par l'Ifremer, dont la synthèse des données de sondeur multifaisceaux a été réalisée sur la base de campagnes à la mer des navires océanographiques Jean Charcot et Atalante, sur la dorsale médio-atlantique de 1977 à 1992. Ces campagnes avaient été menées pour la plupart dans le cadre des programmes d'exploration scientifique du département géosciences marines de l'Ifremer.

Le système complexe de segments de dorsales décalés et reliés par des zones de fractures sismiquement très actives de la dorsale médio-atlantique nord a révélé la présence de zones de crête culminant à -1500 mètres, séparées par un rift profond de 3000 à 4000 mètres et large de 25 à 50 kilomètres, dont la zone de flancs est constituée d'une série de gradins séparés par des escarpements et descendant en pente douce vers les collines et les plaines abyssales. Les mesures sur 15 ans ont révélé un rythme d'ouverture de la croûte au niveau de l'axe de la dorsale, de 1 à 17 centimètres par an, ouverture mise en évidence, notamment, par les anomalies magnétiques relevées dans les fonds marins, en cohérence avec la théorie de la tectonique des plaques.

L'objet de cette dernière expédition était ciblé sur le système de vallées parallèles d'axes S-SE, entre 34° 20'N-37° 20'W et 34° 45'N-36° 40'W, (fig. 1 et fig. 2) qui présente un ensemble d'anomalies magnétiques incohérent avec le schéma global d'écartement relevé sur la dorsale, pouvant évoquer les perturbations magnétiques associées aux retournements de plaques tels qu'observés entre le Langjokull et le Hofsjokull (fig. 3) en Islande, sans toutefois que l'imagerie acoustique et l'exploration bathymétrique détaillées aient pu révéler en première analyse de tels retournements de plaques.

L'institut Paleomer a organisé en collaboration avec Géosciences deux campagnes d'exploration et d'analyses de ces vallées, la première de Mai à Septembre 1999, qui a permis la cartographie détaillée des reliefs et, par sondages géologiques, l'établissement d'un relevé géologique des rides entourant les deux principales vallées. Ces relevés par carottage ont permis d'établir l'absence de retournement de plaque dans le secteur, et confirmé la présence d'une vaste anomalie magnétique dans la plaine du Sud, anomalie retrouvée, dans une moindre proportion, dans la plaine du Nord. Toutefois, cette expédition n'a pu procéder aux carotages des fonds des plaines où l'épaisseur considérable de vase interdisait l'utilisation des systèmes de carottage embarqués. Le rapport détaillé de cette expédition, consolidé par le professeur Dominique Le Barnec, a fait l'objet d'une publication en octobre 2000.

L'expédition en objet de ce rapport s'est déroulée de Juin 2003 à Septembre 2004, avec le bâtiment d'exploration géoacoustique Le Goéland doté de deux sondeurs bathymétriques multifaisceaux Kongsberg Simrad et d'un sous-marin piloté Nautil 9 avec robot d'exploration Robin, et le bâtiment Fädnorsisk d'exploration pétrolière doté de systèmes de forage permettant l'extraction de carotes géologiques en grande

profondeur. Les plaines explorées s'étagent entre -3200 et -4000 mètres, avec une épaisseur de vase atteignant 200 mètres par endroit.

Les cinq premiers mois de l'expédition ont permis aux équipes du Goéland et du Fädnorsisk de faire des découvertes stupéfiantes qui ont motivé sa prorogation sur onze mois supplémentaires, sur budget exceptionnel de l'Institut Océanographique National qui a dépêché une équipe de sept scientifiques, experts des fonds marins, auxquels se sont adjoints quatre paléohistoriens du Muséum à partir du mois d'Avril 2004. La discrétion dont s'est rapidement vue entourée l'expédition tenait essentiellement au fait que la nature même des découvertes était susceptible d'amener des explorateurs indésirables sur un site dont nous n'avions aucun équivalent ailleurs. Aujourd'hui encore, la zone fait l'objet d'une intense surveillance satellitaire afin de décourager toute tentative de pillage.

Pour résumer l'essentiel des découvertes, nous prendrons les résultats des recherches dans l'ordre chronologique.

Juin 2003, arrivée du bâtiment Le Goéland sur la zone de recherches. Première phase d'analyse bathymétrique le 17 Juin. Les analyses bathymétriques se dérouleront quotidiennement jusqu'au 23 Aout 2003, permettant l'établissement de l'une carte informatisée détaillée au 1/50 ème de la zone d'exploration. Cette phase d'exploration révélera la présence de rides en forme de dunes à la surface de la plaine, par 3600 mètres de fond, dunes oblongues, au relief peu marqué. A la première observation, l'idée d'épaves ensevliées dans la vase fut évoquée, mais à la vue de l'énorme quantité de dunes dans la plaine, l'hypothèse fut abandonnée.

Juillet 2003. Livraison en retard des antennes géomagnétiques Kongsberg, que les équipes techniques adaptent sur un Nautile. Premiers relevés magnétiques en grande profondeur le 29 Juillet. Les résultats, inexploitable, laissent penser à une instabilité de l'électronique de pilotage lorsque l'antenne est soumise aux très hautes pressions du fond. Les essais sur les crêtes, à -1700 mètres, donnent toutefois des résultats conformes à nos attentes. Les campagnes de test du 2 au 8 Aout confirment le dysfonctionnement des antennes à grande profondeur. Kongsberg-Simrad dépêche une équipe d'ingénieurs à bord du Goéland pour étudier le problème.

Aout 2003. Les ingénieurs de Kongsberg sont formels : les antennes ne présentent aucune défaillance. Le Nautile, envoyé en tests sur une plaine à -4000 mètres, distante de 120 nautiques, a fourni des analyses géomagnétiques irréprochables. La campagne d'analyses reprend le 16 Aout sur les plaines présentant les dunes et les anomalies. L'étrange et forte granularité des anomalies mesurées laissent naître l'hypothèse que la mesure globale effectuée par l'Ifremer entre 1990 et 1992 n'était qu'une perception moyennée d'une grande diversité d'anomalie ponctuelles de forte intensités.

Septembre 2003. Achèvement d'une première phase de relevé géomagnétique de haute résolution. Couplé à la carte bathymétrique informatisée, ce relevé permet de localiser un nombre beaucoup plus important d'anomalies magnétiques que de dunes, mais situées

systématiquement une ou plusieurs anomalies magnétiques dans chaque dune, sans exception. L'hypothèse d'épaves enfouies renâit au vu de ces analyses. Décision est prise de louer le bâtiment de forage Fädnorsisk à la Shell-Oil, et de l'acheminer sur les lieux, afin de procéder à des carotages de grande envergure.

Octobre 2003. Les forages débutent le 22 octobre, avec des trépan de carotage spécialement adaptés aux systèmes de forage pétrolier embarqués sur le Fädnorsisk. Les premières carotes ne révèlent rien de significatif, hormis des restes non identifiables de fibres végétales rencontrées entre 17 et 23 mètres de profondeur. Il s'avère toutefois que les forages, en raison de l'aléa de positionnement du point d'attaque par 3600 mètres de fond, en présence de courants importants, ne sont pas parvenus à percer la moindre dune. Il est décidé de faire descendre un trépan sous guidage du Nautille. Les travaux débutent le 28 octobre, révélant très vite des zones dures sous la couche de vase recouvrant la dune. Les premières carotes remontent des segments de poutres et de planches. Nous sommes en présence d'une épave. Et probablement de milliers d'autres.

Premier Novembre 2003. Début du système D le plus cher de tous les temps, utilisant le système de forage sans trépan, pour injecter de l'eau sous haute pression vers les grandes profondeurs, guidé par le Nautille. La première matinée de travaux met à jour la structure parfaitement conservée d'un drakkar. Le bâtiment apparaît sous les caméras du robot Robin comme parfaitement construit, en bois et à clins, avec un soin et une perfection remarquables. 24 mètres de long, 5m de largeur au maître baux, creux sur quille 1m,80, armant 10 avirons de chaque bord, déplacement de 23 tonneaux. Seul le mat, brisé, manquait au tableau. Toute l'équipe versera des larmes lorsqu'apparaîtront les premières images sur les moniteurs de contrôle.

Premières remontées de pièces de bois et d'éléments métalliques par le Nautille, et premiers tests. Les pièces de bois, manifestement immergées depuis plus d'un millénaire présentent une fragilité chronique à la dessiccation et à l'oxydation à l'air libre. Il apparaît rapidement que le seul moyen de les conserver est de les immerger dans de l'eau de mer. Scellées dans des containers, certaines pièces sont expédiées au Muséum pour analyse et datation. Pour nettoyer et révéler les formes originales des pièces métalliques remontées, nos équipes finissent par retenir les techniques d'électrolyse. Plus tard, nous emploierons des techniques d'électrophorèse pour la préservation et le nettoyage des pièces organiques.

24 Novembre 2003. Le Museum nous fait parvenir les premiers résultats de ses analyses, et de la datation par carbone 14 effectuée par l'Institut Curie. Contrairement à nos estimations initiales, le bateau remonte à une période comprise entre l'an 4700 et l'an 5300 avant Jésus Christ ! Dans l'intervalle, de nombreuses plongées ont permis de remonter une quantité importante de pièces de bois et de métal prélevées par le Nautille sur l'épave. Le Fädnorsisk, piloté par le deuxième Nautille, a dans l'intervalle mis à jour douze nouvelles épaves, en tout points similaires à la premières découverte. L'âge annoncé par le Museum stupéfait tout le monde. Décision est prise de procéder à la remontée d'une épave complète, dans son caisson de vase et d'eau de mer. Le budget est octroyé sans l'ombre d'une hésitation par l'Institut Océanographique National, qui

fait entreprendre à terre la construction en urgence d'un caisson de dimensions et résistance suffisante, qui sera assemblé sur place par nos sous-marins. Le caisson arrivera par cargo le 11 Janvier, en pleine tempête.

Les bateaux maintiendront la position au-dessus du site durant les sept semaines où les tempêtes empêcheront toute opération. Ce n'est que le 9 Février que le drakkar, dans son cercueil d'acier, sera arraché à la vase par les énormes treuils du Fädnorsisk. Ramené à une profondeur de 30 mètres et stabilisé par des ballasts, le caisson sera tracté par un remorqueur de haute mer jusqu'au Havre, où il parviendra en grande pompe le 23 février. Dans l'intervalle, les travaux de carottage se poursuivront avec le Fädnorsisk, qui parviendra à remonter des échantillons d'épaves enfouies plus profondément, notamment des fragments de bois et des éclats métalliques, confirmant ainsi la théorie d'un champ d'épave sur de nombreuses épaisseurs. Les fragments remontés des carottes les plus profondes, soit 24 mètres sous la surface de la vase, seront expédiés par hélicoptère au Muséum pour analyse.

Leur datation sera cohérente, mais impossible. La dégradation des isotopes annoncera un âge de -40000 ans, soit en plein milieu de la glaciation de Würm ! Soit sensiblement la période à laquelle l'homo sapiens est arrivé en Europe ! Le rapport du Muséum, sympathique et plein d'humour, nous suggérera de faire des recherches plus approfondies pour trouver une éventuelle source de radioactivité dans le voisinage, qui serait susceptible d'influer sur la dégradation des isotopes de carbone 14, générant ainsi une telle aberration dans la mesure.

6 Mars 2004 : Arrivée des premiers résultats d'analyses des métalloïdes remontés. Majoritaire : l'or, avec 45 % de l'ensemble. Suivent l'argent et le cuivre, de l'ordre de 20 % chacun. Quelques 14 % de plomb, vraisemblablement dans le lest des quilles, sinon dans des plaques d'étanchéité des drakkars. Aucune trace d'objet ferreux ! En revanche, à l'état d'éclats, un alliage difficilement identifiable, de grande complexité, de très grande dureté, au comportement d'effet de champ surprenant. Sans action sur les aimants ou sur les objets ferreux, chaque fragment de ce curieux métal génère, à la façon d'un aimant, un champ important perceptible par les bobines de détection, sans pour autant que ce soit un champ magnétique, ni une radiation. Les échantillons envoyés au Collège de France et au CERN laisseront les savants perplexes.

14 Mars, remontée d'une pièce significative de ce fameux métalloïde aux anomalies de champ. Une arme, dont il ne reste que l'âme et la lame, forgée dans ce métal étrange qui ne présente aucun signe d'oxydation ou de corrosion. Les microorganismes qui habituellement se fixent sur tous les corps engloutis auront curieusement épargné l'objet. Un effet de son fameux champ inexplicable ? Nous n'aurons pas la réponse.

19 Mars. Arrivée à bord du Goéland du Professeur Gilles de Saint-Pré, historien et paléohistorien, qui ne croit pas au rapport du Muséum, et se déclare prêt à admettre que l'âge des plus profondes épaves puisse effectivement avoisiner les 40000 ans ! Alors que les mêmes épaves, 20 mètres de vase plus haut, peuvent n'avoir que quatre ou cinq mille ans d'âge. Tétanisées par les hypothèses du savant, les équipes sur les deux bâtiments se remettent à l'ouvrage avec une ardeur qui confine à la frénésie.

22 Mars. Projet de remontée en surface d'un deuxième drakkar, en entourant une coque d'un système de sangles et passant un filet métallique dessous pour le maintenir en un seul bloc. Douze jours de prévision de grand calme permettent d'engager le projet pour mener une analyse quasiment in situ d'une des épaves.

27 Mars. L'épave, étonnamment bien conservée dans son intégrité et sa rigidité, est remontée à profondeur de travail, par 15 mètres sous le Fädnorsisk dont les pompes la vident progressivement de la vase qui la remplit.

Les plongeurs travaillant sur l'épave découvrent, à mesure que disparaissent les particules dans l'énorme aspirateur, les structures parfaites du bateau, qui sont systématiquement mesurées, relevées et photographiées pour reconstitution. Tout le monde est conscient que le travail entrepris signe l'arrêt de mort de l'épave, qui finira détruite par les vagues ou par l'air, donc le travail avance vite, avec une forte motivation.

29 Mars. Le professeur de Saint-Pré fait une annonce à l'équipage, dans laquelle il affirme l'absence totale de similitude entre un drakkar et le bateau remonté. Les différences sont telles, tant dans le mode de construction, dans la disposition intérieure, que dans les éléments décoratifs, pièces de métal ornementales et gravures des pièces de bois, qu'il n'est pas possible que le bateau soit viking. Seule la forme générale évoque le drakkar. Le professeur évoque l'hypothèse d'un ancêtre du drakkar, d'un type de bâtiment dont les vikings auraient hérité le principe, mais aucunement la finition ni la qualité artistique. Il confirme son hypothèse selon laquelle les débris remontés des profondeurs et datés de -40000 auraient effectivement pu appartenir à la même famille de bateaux, voir à la même civilisation, à 35000 ans de distance ! Il conclut en nous demandant d'étudier la possibilité de creuser à 25 mètres pour aller examiner *en bon état* un des bateaux les plus anciens.

Faire une excavation de 25 mètres de profondeur dans la vase par 3600 mètres de fond n'ayant jamais encore été réalisé, l'équipe propose de soumettre le projet à l'Institut Océanographique pour octroi de moyens techniques et budgétaires additionnels. Le professeur refuse que nous soumettions le projet aux autorités terrestres, arguant du fait que le budget sera refusé tant que l'étude du bateau ramené au Havre depuis le 23 février n'aura pas été analysé et identifié, et que preuve n'aura pas été faite de son extrême originalité.

4 Avril. Au havre, un comité de scientifiques réfute la datation comme l'authenticité de l'épave raménée, et clame à la supercherie. Le Museum et l'Institut Oceanographique ont du mal à démonter leurs argumentaires, et, devant la réaction du public qui semble prendre fait et cause pour le comité, commence à se montrer de plus en plus prudents vis à vis de nous.

7 Avril. La demande de budget, discrète et pertinente, qui avait été soumise pour l'organisation d'un percement sur 25 mètres afin d'aller explorer une épave ancienne in situ, est rejetée. Il faudra nous contenter de remonter un maximum d'échantillons à coup de trépons.

18 Avril. L'étude de l'épave remontée est achevée. L'épave, pourtant serrée dans son carcan de mailles métalliques, est en voie de dislocation. Nous remontons les pièces gravées que nous noyons dans des caissons d'eau de mer, et finissons par libérer la coque et la rendre à l'océan. Nous disposons de suffisamment de pièces d'étude pour occuper des années de recherches.

19 Avril. A la demande du Professeur de Saint-Pré, nous reprenons l'analyse et la cartographie de l'ensemble de la plaine. L'objectif étant d'avoir la densité de répartition des épaves, avec leurs profondeurs, que nous donne le croisement entre la carte bathygraphique et l'analyse géomagnétique.

23 Juin. Nous avons achevé l'exploration de la première plaine. Nous déplaçons les navires sur le deuxième site où les anomalies magnétiques ont été mesurées, et commençons de procéder à la même cartographie.

24 Aout. La cartographie est achevée. Positionnés sur une même carte, la distribution des bateaux donne sans erreur possible une orientation de même axe que les plaines, S-SE, suivant le courant sous-marin. Procédant à des hypothèses par étude du courant, de son sens, de sa vitesse, du temps que pouvait mettre un tel bateau à couler avant de se retrouver entraîné par le courant et laissé à s'échouer dans ces deux plaines, il apparaît que la zone probable de naufrage, d'engloutissement, se situerait dans le carré 35°W-44°N à 39°W-49°N, dans l'hypothèse où les courants de profondeur n'aient pas évolué depuis 40000 ans. Cela, compte tenu des courants de surface, en supposant la constance du Gulf Stream sur ces 40000 années, pourrait bien donner l'origine de ces bateaux comme anglo - nord-européenne, sachant que la ligne de rivage durant la période glaciaire était fort avancée dans l'atlantique, mettant le golfe de Gascogne et la Manche à sec, et traçant une courbe douce du sud de l'Irlande jusqu'à la pointe ouest de l'Espagne (fig. 4). Le Nord de l'Europe étant sous les glaces, à partir du milieu de l'Irlande, et les zones aujourd'hui sous les eaux ayant été de vastes plaines riches et fertiles, il est vraisemblable que ces bateaux aient eu pour point de départ quelque port aujourd'hui englouti fort loin des côtes. La remontée du niveau de la mer ayant commencé voici quelques huit ou neuf mille ans, la civilisation ayant produit ces bateaux aurait pu tout à fait disparaître avec la disparition des terres sur lesquelles elle s'était développée.

La corroboration des pièces remontées par l'expédition, de la quantité de navires accumulés dans ces profondes plaines sous marines, la période de temps couverte par les épaves, nous laisse entrevoir la trace d'une grande civilisation dont nous ignorons tout, disparue dans l'engloutissement des terres qui la portaient. Ce que nous n'expliquons pas est l'amoncellement d'épaves sur un tel laps de temps, ni l'existence de cet étrange métal. Mais la tête nous tourne lorsque nous évoquons tout cela, et le rapprochons des mythes qui ont bercé nos civilisations modernes.

14 Septembre. Les recherches sont achevées. Le Goéland rentre à son port. Le Fädnorsisk à été restitué à la Shell-Oil. Les matériaux que nous ramenons ont de quoi alimenter les scientifiques pour des années ! Sans doute ne saurons-nous jamais la

raison précise de ces amoncellements d'épaves en cet endroit de l'océan : il nous faudra nous contenter d'hypothèses. Le rapport détaillé sera rédigé par l'équipe, sous la houlette du professeur de Saint-Pré qui a volontiers accepté la direction des travaux.

-o-O-o-

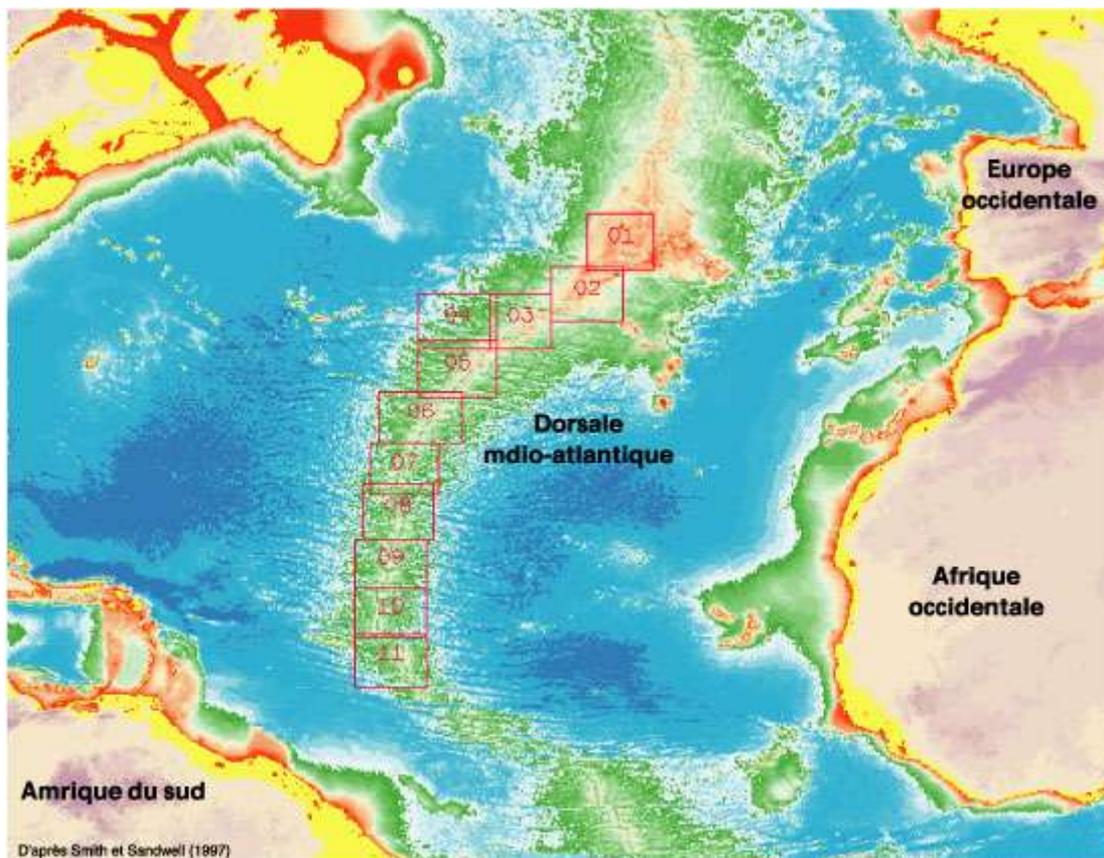
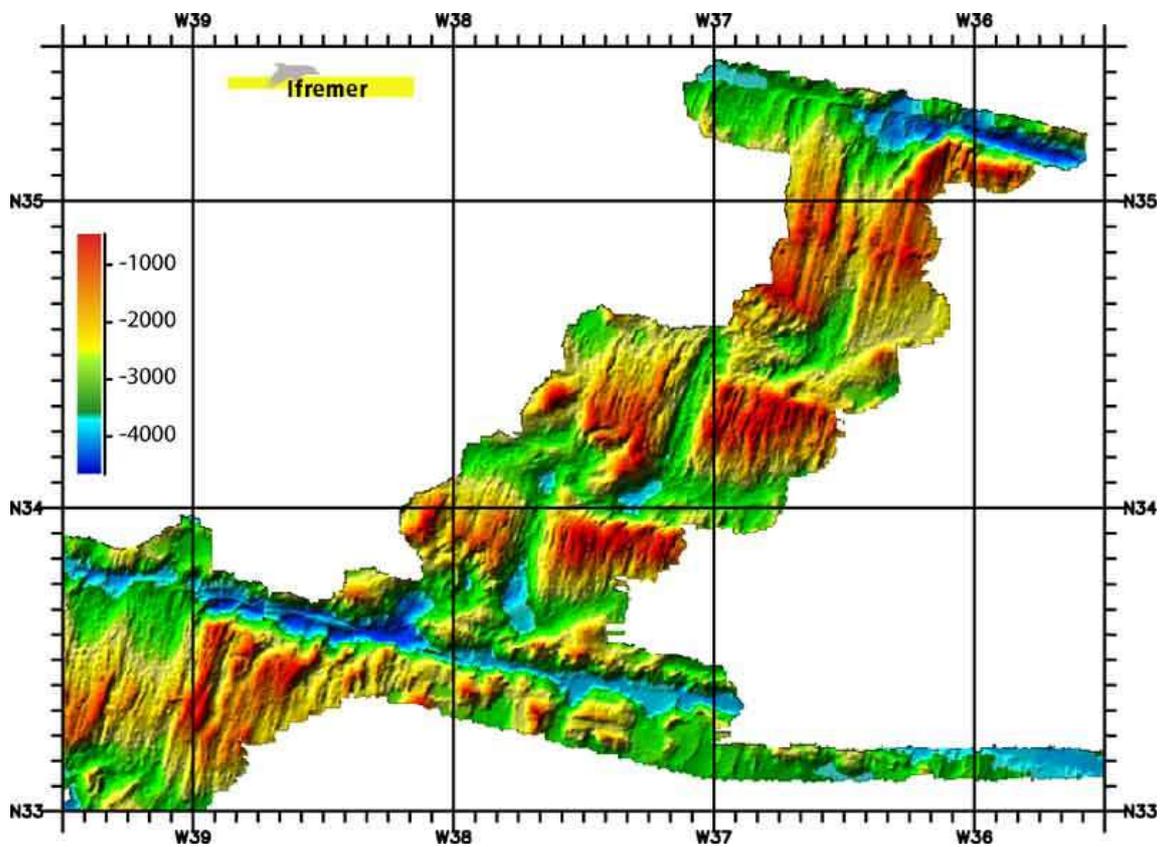


fig 1 : Carte Bathygraphique Générale de la Dorsale Médio-Atlantique
La carte détaillée en cible de Paléomer-5 est la zone 03, ci-dessous.



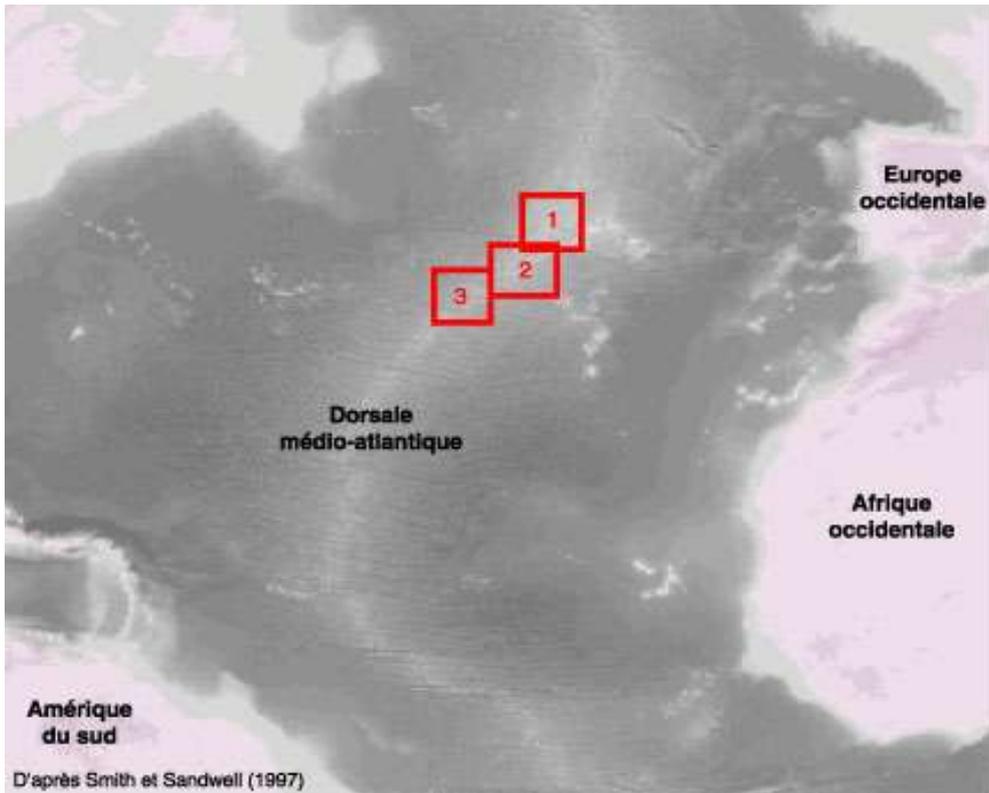
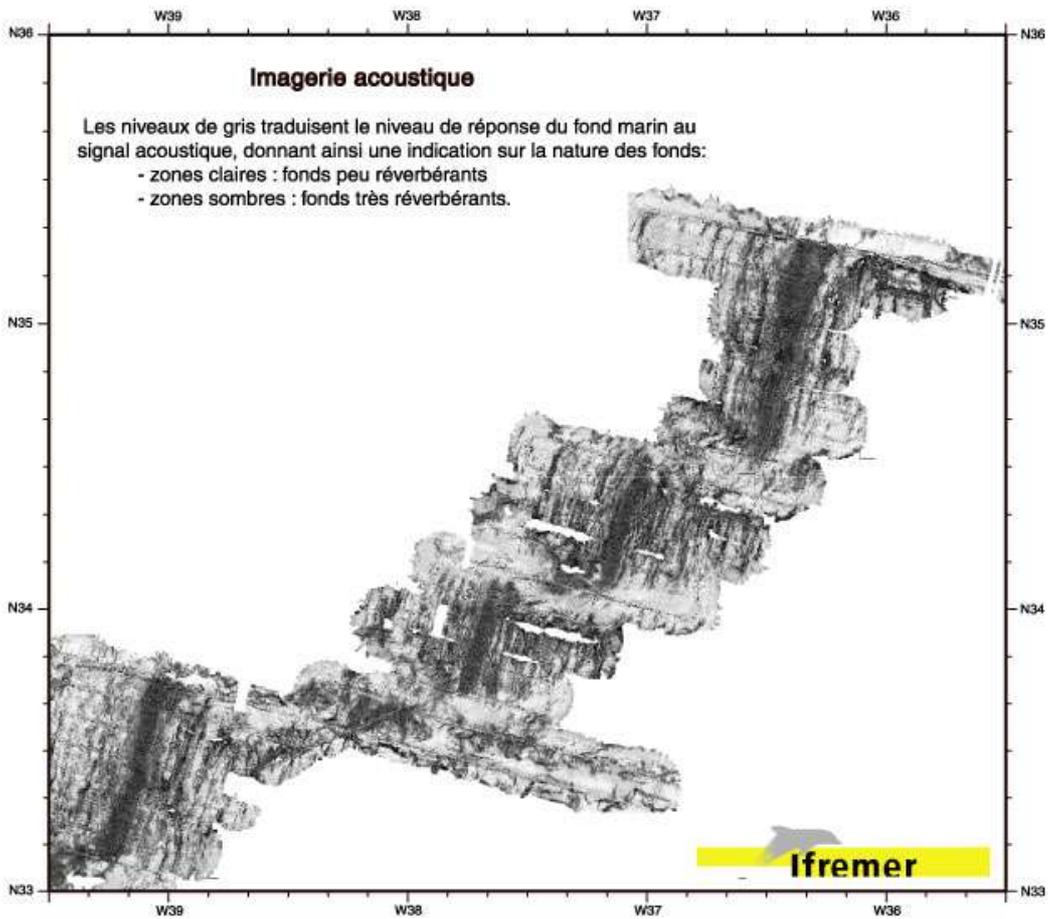


Fig 2 : Carte d'imagerie acoustique Générale de la Dorsale Médio-Atlantique
La carte détaillée en cible de Paléomer-5 est la zone 3, ci-dessous.



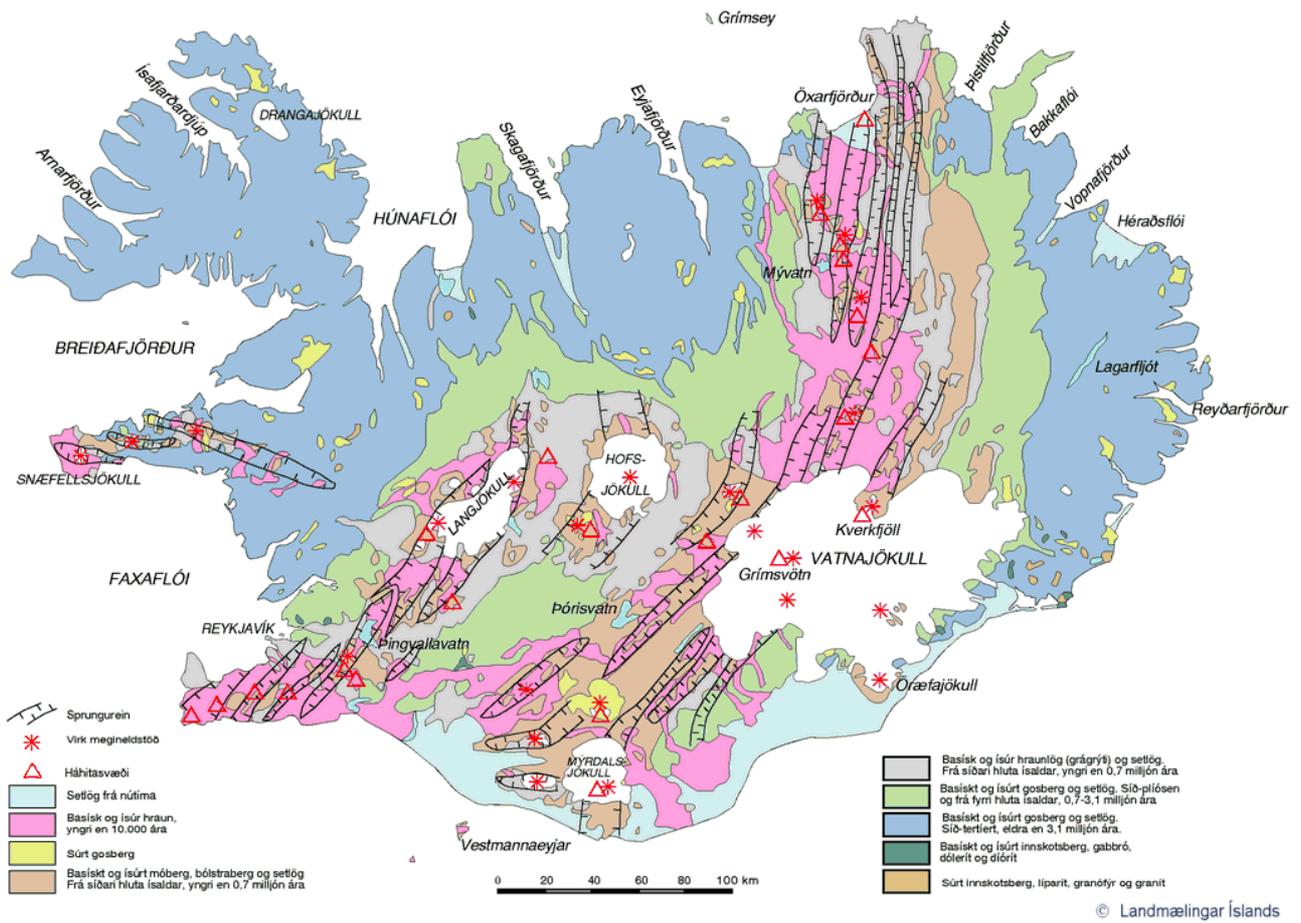


Fig 3 : Cartographie de l'Islande, Langjokull et Hofsjokull



Fig 4 : Cartographie de la ligne de rivage durant la dernière phase glaciaire

Lettre d'accompagnement au rapport de l'expédition océanographique Paléomer Cinq. Dorsale Médio-Atlantique.

De : Gilles de Saint-Pré

A : Robert Le Quesnoy (Musée de l'Homme), copie à Fernand Derval (C.A.D. Institut Océanographique) et Alain Brisson (Géosciences-Ifremer).

Paris, le 3 Février 2005,

Messieurs, et chers confrères.

Je me permets de vous adresser copie du rapport résumé de l'expédition Paléomer 5, que vous trouverez ci-joint.

Nous nous sommes posés infiniment plus de questions que nous n'avons trouvé de réponses, au cours de cette mission. Vous trouverez le détail de mes analyses dans le document que je vous ferai parvenir sous peu.

En quelques mots il ressort que nous avons trouvé non pas un charnier marin relevant d'une anomalie géographique comme on peut en trouver autour de certains récifs, ni un champ d'épaves de même époque comme on peut en trouver sur les lieux des grandes batailles maritimes, mais au contraire un cimetière de navires étant venu s'agglutiner au fil des siècles, au fil des millénaires, dans une logique imperturbable, régulière, systématique.

Deuxième point qui ressort du matériel trouvé dans les bateaux : aucune épave fouillée ne comportait le moindre élément de vaisselle, la moindre trace de gourde, bouteille, baril. Ces bateaux, avant d'être engloutis, avaient été vidés de tout ce qui peut être utile à la survivance d'un équipage. Et même si les tonneaux et bouteilles ont pu flotter lors des naufrages, il n'en va pas de même pour les instruments comme couteaux et cuillers, dont nous n'avons pas retrouvé trace. Nous avons en revanche retrouvé des lames, des casques et éléments d'armures aux motifs surprenants, que nous réservons à une étude ultérieure.

Troisième point : tous ces bateaux avaient les coques alignées dans la même direction. On doit certainement remercier le courant sous-marin pour cela.

Quatrième point : aucun de ces bateaux ne présentait de coque endommagée. A part les mâtures brisées, le reste des coques était parfaitement intact. Et l'on a retrouvé certains éléments de mâture non loin des épaves, laissant penser que les mâts ont pu se rompre au fil du temps sous l'action du courant. L'hypothèse admise est donc

que ces bateaux se sont engloutis intacts, et pas dans un contexte de chavirement ou de tempête qui auraient pu les endommager.

Tout ceci évoque pour moi des navires sacrificiels ou funéraires, engloutis à dessein. Encore que je ne sache comment, puisque les coques étaient toutes intactes et parfaitement bien ajustées pour garantir une étanchéité à toute épreuve.

Enfin, dernier point qui m'a le plus troublé et qui m'a amené à formuler l'hypothèse par laquelle je terminerai ce courrier, les éléments de décoration, les motifs tracés, gravés, sculptés et emboutis sur les pièces de bois et de métal sont si sophistiqués et en même temps si différents de tout ce que nos civilisations connaissent, si étrangers aux tracés des monuments funéraires exhumés des tumuli contemporains de ces bateaux, que nous avons été contraints de concevoir une théorie que d'aucun qualifieront d'absurde :

Et si cette civilisation disparue avec laquelle nous avons si peu de choses en commun, si cette civilisation n'était pas celle qui a été à l'origine de nombreux mythes d'Europe, reprise tant et tant par des auteurs plus fantaisistes les uns que les autres au point de décrédibiliser toute tentative sérieuse d'étudier la question... Et si ces champs de navires engloutis étaient effectivement le cimetière pluri-millénaire d'un peuple disparu depuis des temps immémoriaux... Et si nous avons finalement trouvé vers quelles terres immortelles allaient ces silencieux navires lorsqu'ils quittaient les havres gris ?

Vous comprendrez, chers confrères, mes hésitations à rendre public ces conclusions, et les raisons pour lesquelles je sollicite votre avis avant toute décision.

Bien à vous,

Gilles de Saint-Pré.
Historien.

Afterword

This fiction was brought to you by the elves of the Forest of Hez. It has been based on accurate facts, maps, names and studies, and develops an hypothesis based on the tales of Middle Earth by J.R.R. Tolkien. The main topic is that the elves are supposed to leave the Middle Earth by the end of their lives, taking boats at the Grey Haven et sailing to the Undying Lands, for a long - neverending ? - journey.

Quote from Bilbo's song : "Day is ended, /Dim my eyes, /but journey long /before me lies."

Since no one ever came back from the Undying Lands, and no one ever knew where these lands exactly were supposed to be, since the ships were bound westward, since Tolkien's world had no hint of technology, and yet bore many races that we do not know on our true world (races that might have been extinct for a very long time), we just supposed that his legends might some truth in them, and started to imagine as to where, and how, one might stumble on a hint that all this might be true.

We began by placing Tolkien's tales in time. The Würm glaciation, the most recent period of the Ice Age, was an interesting and plausible hypothesis. Called Wisconsin in North America, Weichsel in Scandinavia, Devensian in the British Isles, Midlandian in Ireland or Würm glaciation in the Alps, it ended some 10,000 BC, and began about 70,000 BC, reaching its maximum extent about 18,000 BC. In Europe, the ice sheet reached northern Germany and covered part of England. Since it left fewer water in the oceans than we have today, the sea level being 110 meter lower than it is now, it drew the coastlines in western Europe as far as 400 kilometers from the current coasts. Everything that existed on these low grounds 10000 years ago has since vanished at the bottom of the ocean. It was, by then, far easier for boats to catch the Gulf Stream descending South.

We found another interesting point : the homo sapiens started populating Europe in the middle of the Würm glaciation, around 40000 BC. At that time, several human races existed, notably homo habilis / Neandertal, and many animals, now extinct, roamed these plains. Supposing we have not yet discovered all existing races, or identified all sub-races that might have existed by then, this would provide enough different populations and unusual animals to entitle us to project Tolkien's imaginary world in this antique period of time. (Just think that the Sphinx was repaired by the Egyptians 4000 BC, and is estimated as old as 20000 years ! Let's talk about *opening possibilities...*) In other words, Tolkien's world might well be ours, between 10000 and 50000 years ago. No one will ever know. But let's suppose that one day, someone stumbles on an improbable clue leading to a series of astonishing discoveries...

This is just what we tried to develop in this oceanographic report.

Imagined, designed and written by Isendil of the Forest of Hez, and brought to you on-line on Aug.24, 2005 on Yolán.Net !

Isendil

Postface

Cette fiction vous a été proposée par les elfes de la forêt de Hez. Fondée sur des faits, cartes, noms et études réels, elle développe une hypothèse basée sur les légendes des Terres du Milieu de J.R.R. Tolkien. Le sujet principal étant que les elfes quittent aux Havres Gris les Terres du Milieu à la fin de leurs jours, pour un long (sans fin ?) voyage en bateau vers les Terres Immortelles.

Extrait du chant de Bilbon : "Le jour s'achève, /Mes yeux se ferment, /Le long voyage, /Est devant moi."

Personne n'étant jamais revenu des Terres Immortelles, et personne n'ayant jamais su où ces terres étaient précisément situées se situer, puisque les bateaux partaient vers l'Ouest, puisque le monde de Tolkien ne comportait pas la moindre trace de technologie et portait de nombreuses races absentes de notre monde actuel (race pouvant avoir disparu depuis fort longtemps), nous avons supposé que ses légendes pourraient avoir une part de vérité en elles, et avons commencé à imaginer où et comment, quelqu'un un jour pourrait tomber par hasard sur un indice qui laisserait supposer que tout était réel.

Premièrement, nous avons situé l'oeuvre de Tolkien dans le temps. La glaciation de Würm, période glaciaire la plus récente, était une hypothèse intéressante et plausible. Dénommée Wisconsin en Amérique du Nord, Weichsel en Scandinavie, Devensian dans les îles Britanniques, Midlandian en Irlande ou Würm dans les Alpes, cette période glaciaire commença en 70000 av. JC et s'acheva en 10000 av. JC, avec un maximum d'intensité vers 18000 av. JC. En Europe, la glace couvrit le nord de l'Allemagne et une partie de l'Angleterre. Laissant moins d'eau dans les océans qu'il n'y en a de nos jours, le niveau de la mer se situait 110 mètres plus bas qu'aujourd'hui, laissant des terres émergées bien plus vastes, jusqu'à 400 kilomètres des côtes actuelles. Tout ce qui existait sur ces terres voici 10000 ans a depuis longtemps disparu au fond des océans. Il était, à l'époque, bien plus aisé pour les bateaux de gagner le Gulf Stream vers le Sud, qu'il ne l'est aujourd'hui.

Nous avons trouvé un autre point intéressant : l'homo sapiens ne commença à peupler l'Europe qu'aux environs de 40000 av. JC. A cette époque, d'autres races humaines existaient, notamment homo habilis / Néandertal, et de nombreuses espèces d'animaux aujourd'hui éteintes peuplaient ces plaines. En supposant que l'on n'ait pas découvert toutes les races, ou identifié toutes les sous-espèces qui aient pu exister alors, nous disposerions de suffisamment de populations différentes et d'animaux inhabituels pour nous permettre de placer le monde imaginaire de Tolkien dans cette antique période. (Il suffit de penser que le Sphinx a été réparé par les Égyptiens en 4000 av. JC, et que l'âge du monument est aujourd'hui estimé à 20000 ans, pour envisager des possibilités infinies...)

En d'autres termes, le monde de Tolkien pourrait bien être le notre, éloigné de 10000 à 50000 ans de nous. Personne n'en aura jamais la certitude. Mais supposons qu'un jour, quelqu'un tombe sur un improbable indice, menant à une série de découvertes stupéfiantes...

C'est précisément ce que nous avons essayé de développer dans ce rapport d'expédition océanographique.

Imagine, conçu et écrit par Isendil, Patriarche des elfes de la forêt de Hez, et mis en ligne le 24/08/2005 sur Yolán.Net !

Isendil

