



HAL
open science

Récupérations, pillages, destructions : les sites d'estran confrontés aux menaces anthropiques

Cécile Sauvage, Christine Lima

► **To cite this version:**

Cécile Sauvage, Christine Lima. Récupérations, pillages, destructions : les sites d'estran confrontés aux menaces anthropiques. Sabrina Marlier, Michel L'Hour, Alain Charron et David Djaoui. Trésors du fond des mers. Un patrimoine archéologique en danger, Musée de l'Arles et de la Provence antiques / Illustria-Librairie des musées, p. 196-201, 2022, 9782354041038. hal-04836160

HAL Id: hal-04836160

<https://hal.science/hal-04836160v1>

Submitted on 13 Dec 2024

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.



Fig. 1. Relevage d'une épave par la société de ferrailage *La Sirène*.

RÉCUPÉRATIONS, PILLAGES, DESTRUCTIONS : LES SITES D'ESTRAN CONFRONTÉS AUX MENACES ANTHROPIQUES

Cécile Sauvage, Christine Lima

Si les éléments naturels font peser une menace grandissante sur les vestiges archéologiques maritimes et côtiers, les dégâts les plus conséquents sont bien souvent causés par des activités humaines. L'estran est en effet fréquenté, exploité ou habité depuis la Préhistoire et subit une pression anthropique qui ne cesse de s'accroître.

Le ramassage et la récupération de vestiges jetés à la côte est le plus évident de ces phénomènes. Ainsi, la récupération d'épaves, dont on comprend aisément l'intérêt économique, est encadrée de longue date (L'Hour 2006). Si, dans le droit romain, les épaves et leur chargement restent la légitime propriété de l'armateur et des négociants, le « droit de bris », qui accorde aux seigneuries maritimes « tout ce que l'eau aura bouté et jeté à la mer » s'y substitue au Moyen Âge. Ce droit est progressivement transféré au pouvoir royal et, dès le xvii^e siècle s'impose un statut de propriété qui prévaut encore et implique que les intérêts du légitime propriétaire sont d'abord protégés puis, faute d'identifier ce dernier, sont transférés au pouvoir central. Par suite de ce statut juridique particulier, nombre d'épaves d'estran ont donc fait l'objet d'actions de récupérations officielles portant sur le chargement, les vivres et les appareils du navire. Elles ont également bien souvent fait l'objet de récupérations officieuses par les populations littorales, attirées par cette manne providentielle. Par ailleurs, la valeur économique des épaves et le contexte particulier de l'après-guerre expliquent que certaines d'entre elles, telles les épaves du débarquement de Normandie, ont fait l'objet de concessions d'exploitation permettant le ferrailage de coques complètes (fig. 1).



Fig. 2. Détectoristes à l'œuvre sur la plage de Tardinghen (Pas-de-Calais), après une tempête, en février 2022.

Outre ces récupérations légales, l'accessibilité des sites d'estran les rend de nos jours particulièrement vulnérables au pillage ou à la destruction par des détectoristes (fig. 2). Il en aurait été probablement ainsi pour le gisement baptisé Waldam 3 (fig. 3), sur l'estran de Marck (Pas-de-Calais), naturellement désensablé au cours de l'hiver 2013-2014, si sa déclaration intervenue au printemps 2014 n'avait permis de limiter les récupérations. En raison de la présence d'un amoncellement de pierres de lest, le site ne pouvait pas longtemps passer inaperçu. Au sein du lest étaient conservés de nombreux tessons de bouteilles en verre, des céramiques mais aussi des objets plus rares tel un octant en ébène parfaitement bien conservé. Ces mobiliers furent soustraits au pillage par l'inventeur du site, Michel Maquerre, avant qu'un sondage ne soit mené par le Drassm en 2015. Malheureusement, les



Fig. 3. Le gisement Waldam 3 (Marck, Pas-de-Calais), le jour de sa découverte.



Fig. 4. À Soulac-sur-Mer (Gironde), seule subsiste l’empreinte d’une petite hache métallique prélevée par un détectoriste quelques minutes avant l’arrivée des archéologues. Opération F. Verdin (CNRS, Ausonius) 2019.

contraintes d’accès au site ne freinèrent nullement la détermination des pilleurs, comme en attestait la présence, un mois avant l’opération de sondage, de deux affouillements au sein du gisement. Des témoins locaux ont d’ailleurs confirmé la présence sur le site, lors de la précédente grande marée, d’individus équipés de détecteurs de métaux et de pelles. Ce pillage a sans conteste perturbé un site déjà naturellement dégradé. Néanmoins, l’étude des 150 artefacts, mis au jour lors de la découverte et du sondage, a permis d’interpréter le site comme celui de l’échouement d’un navire de commerce,

sans doute britannique, entre les années 1796 et 1810 (Sauvage *et al.* 2019).

Ce phénomène de pillage vaut malheureusement pour l’ensemble des côtes françaises et pour toutes les typologies de sites. En Nouvelle-Aquitaine, les archéologues débutent souvent leur journée d’étude en établissant un constat des empreintes d’objets métalliques clandestinement prélevés quelques heures, voire quelques minutes avant leur arrivée (fig. 4). Les plus belles pièces sont bien entendu prélevées, le site remanié, voire saccagé, et les informations qui auraient pu être recueillies définitivement perdues. En Normandie, une récente étude sur les sites archéologiques littoraux (Gandois 2021, p. 33) estime que 40 % d’entre eux au moins, toutes catégories et périodes confondues, font l’objet de pillages réguliers par les prospecteurs clandestins et/ou de ramassages par certains touristes. Les sites non pillés se situant majoritairement en contexte urbain, on peut considérer qu’une majorité des sites d’estran font l’objet de destructions régulières.

Sur des plages de plus en plus fréquentées par les estivants, les vestiges archéologiques peuvent aussi être considérés, à tort ou à raison, comme gênants ou dangereux et ainsi être évacués par les autorités municipales, le maire ayant toute latitude en matière de sécurité sur sa commune, y compris sur l’estran. Ainsi, c’est sur la base de l’argument sécuritaire que furent détruits certains vestiges du Mur de l’Atlantique, comme ce fut le cas d’un blockhaus, démantelé

par la commune de Wissant (Pas-de-Calais) en 2013 (fig. 5). De même, sur la commune de Merville-Franceville-Plage (Calvados), l'épave d'une barge de débarquement britannique a été dégagée et détruite, sans documentation préalable, au printemps 2017. En 2019, à Quend (Somme), l'épave de la supposée *Anémone*, une goélette morutière construite en 1911 à Kéridy (Finistère), a subi le même sort. Une documentation de ce site par un archéologue, avant toute perturbation des vestiges, aurait pourtant permis d'observer l'existence ou l'absence d'aménagements particuliers de la cale et des fonds de carène sur ce bâtiment chasseur encore doté de sa cargaison de morue. En 2020, une épave du Pas-de-Calais (fig. 6) a également été détruite sous couvert d'un arrêté « relatif au sauvetage et à la conservation d'une épave », à la veille du confinement national. Bien évidemment, les causes de ces destructions sont multiples. Mieux connues, ces épaves auraient davantage pu être surveillées; mieux sensibilisés, les élus auraient réagi de manière plus adaptée; plus nombreux, les archéologues auraient pu intervenir plus rapidement.

Sur l'ensemble du littoral français, la pression anthropique croissante mais aussi l'érosion occasionnent de multiples travaux d'aménagements. Lorsque le Drassm est correctement informé de ces dossiers, ceux-ci peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive visant à assurer la sauvegarde par l'étude des vestiges (cf. *infra*, p. 259-262). Certains de ces projets semblent à première vue d'un impact patrimonial limité, à l'instar des nombreux rechargements en sable qui visent à contrecarrer l'érosion littorale. Ces projets ne sont pourtant pas dénués de conséquences. Le littoral girondin, très impacté par l'érosion, recèle d'immenses zones de paléosols mis à nu par la mer. Or, la circulation des camions qui transportent le sable, en vue des rechargements, ne peut se faire que sur la plage, à marée basse, ce qui risque de les détruire. Une collaboration étroite entre la communauté de communes Médoc-Atlantique et le Drassm permet théoriquement de connaître par avance les zones à éviter. Pourtant, les contraintes de temps et d'argent entraînent souvent les chauffeurs à prendre les routes les plus directes (fig. 7).

Face à ces destructions récurrentes, le Drassm ne dispose malheureusement que de moyens minimes. Il peut renforcer son action de sensibilisation auprès des élus et des magistrats, améliorer sa connaissance des sites d'estran, en lien avec les acteurs locaux, afin de pouvoir statuer plus rapidement sur l'intérêt d'un site menacé de destruction mais aussi réclamer le déblocage de moyens humains et financiers dédiés à l'étude et à la conservation du patrimoine archéologique de l'estran.



Fig. 5. Destruction de blockhaus sur la plage de Wissant (Pas-de-Calais).



Fig. 6. Destruction d'une épave dans le Pas-de-Calais.



Fig. 7. Engins de travaux publics chargés de réensabler la plage à Souillac-sur-Mer (Gironde). Les mesures d'évitement et de contournement des paléosols sont parfois respectées.