



APRÈS LE NAUFRAGE...

RÉCUPÉRATION, RÉEMPLOI ET RECYCLAGE DES ÉPAVES

COLLOQUE

Du 2 au 4 avril 2024

Hublot provenant d'une épave de Saint-Pierre-et-Miquelon,
détourné en vitrail par Bernard Renault. Collection Roger Rode.
Photographie : Teddy Seguin - Drassm

Un colloque organisé conjointement avec

**MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE**
PARIS-TROCADÉRO



**MINISTÈRE
DE LA CULTURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Drassm

Département des Recherches
Archéologiques Subaquatiques
et Sous Marines

Après le naufrage :
Récupération, réemploi et recyclage des épaves

After the wreckage :
Wreck recovery, reuse and recycling

Musée national de la Marine - Paris
du 2 au 4 avril 2024

Livret des résumés

Book of Abstracts

Organisateurs du symposium

Symposium organiser

Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm)
Musée national de la Marine (MnM), Paris

Comité d'organisation

Organizing Committee

Laurence Castany, Louise Contant, Marine Jaouen, Eric Rieth, Cécile Sauvage

Comité scientifique

Scientific Committee

Giulia Boetto (CNRS, UMR 7299 Centre Camille Jullian)

Alain Cabantous (Université de Paris I Panthéon Sorbonne)

Franca Cibecchini (Ministère de la Culture-Drassm, UMR 7299 Centre Camille Jullian)

Louise Contant (Musée national de la Marine)

Gaëlle Dieulefet (Nantes Université, UMR 6566 CReAAH)

Frédéric Gerber (Inrap, UMR 7302 CESCO)

Marine Jaouen (Ministère de la Culture-Drassm, Université Le Havre Normandie, IDEES
UMR 6266)

Dimitris Koukourmelis (Greek Ministry of Culture, Ephorate of Underwater Antiquities)

Catherine Lavier (Ministère de la Culture, C2RMF, UMR 8068 TEMPS)

Anne Lehoërff (CY Cergy Paris Université, Conseil national de la recherche archéologique,
ministère de la Culture)

Robert Parthesius (New York University Abu Dhabi)

Eric Rieth (CNRS, UMR 8589 LaMOP, Académie de marine, Musée national de la Marine)

Cécile Sauvage (Ministère de la Culture-Drassm, UMR 6566 CReAAH)

Chiara Zazzaro (Italie, Università di Napoli L'Orientale)

Édité par Sylvain Latouche, Drassm
Edited by Sylvain Latouche, Drassm

Design & DTP by Drassm

© Copyright

Drassm et les auteurs individuels

Drassm and individual authors

Département des recherches archéologiques
subaquatiques et sous-sarines
147 Plage de l'Estaque
13016 Marseille



**MINISTÈRE
DE LA CULTURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Drassm

Département des Recherches
Archéologiques Subaquatiques
et Sous Marines

Cover : Vitrail Bernard Renault

Photo : © Teddy Seguin-Drassm

ORGANISATEURS DU SYMPOSIUM

SYMPOSIUM ORGANISER

Drassm

Département des Recherches
Archéologiques Subaquatiques
et Sous-Marines

Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines

Le Drassm, service à compétence nationale du ministère de la Culture, a pour mission de mettre en œuvre la politique de l'État en matière de gestion et de recherche archéologique à l'échelle du domaine public maritime national.

Il inventorie, étudie, protège, conserve et met en valeur le patrimoine archéologique immergé de l'ensemble des eaux marines sous juridiction française, en métropole comme en outre-mer. Il assure également une mission de conseil et d'accompagnement des chantiers archéologiques dans les eaux intérieures, notamment en matière de traitement du matériel et de la documentation recueillis.

Doté d'équipements à la pointe de la technologie pour la détection et la robotique, qui en font une référence dans le milieu de la recherche archéologique sous-marine, en France comme à l'international, il contribue à la formation des futurs personnels scientifiques pour le ministère de la Culture et ses partenaires.

The Drassm, is a national department from the French Ministry of Culture, which is responsible for implementing the French government's archaeological research and management policy at the scale of the national maritime public domain.

It inventories, studies, protects, preserves and promotes the submerged archaeological heritage of all marine waters under French jurisdiction, both in metropolitan France and within its overseas territories. It also advises and supports archaeological investigations within inland waters, particularly in terms of artefact processing and documentation collected.

Equipped with state-of-the-art detection and robotics equipments, making it a benchmark in underwater archaeological research, both in France and internationally, it contributes to the training of future scientific professionals for the Ministry of Culture and its partners.

ORGANISATEURS DU SYMPOSIUM

SYMPOSIUM ORGANISER



Musée national de la Marine

Le musée national de la Marine à Paris est l'un des derniers grands musées français à conduire sa rénovation, et le dernier sur le site du Palais de Chaillot. Riche de sa propre histoire et de sa collection unique au monde, ayant débuté en 1748, il raconte des histoires de marine, de mer et de marins. Invitant au voyage, il est un musée porteur d'émotions et de savoirs, un outil puissant de sensibilisation de tous les publics pour éclairer les enjeux maritimes de notre planète.

Carrefour d'échanges scientifiques ouvert sur le monde, il est pour la France un vecteur de rayonnement à l'international. Fort d'une nouvelle organisation de son propos et de ses espaces, et d'une scénographie adaptée aux attentes d'un public en constante évolution, le musée conforte son rang parmi les premiers musées maritimes de référence, en Europe et dans le monde.

The Musée National de la Marine in Paris is one of the last major French museums to undergo renovation, and the last on the site of the Palais de Chaillot. With a rich history of its own and a collection that is unique in the world, dating back to 1748, it tells stories of the navy, the sea and sailors. An invitation to travel, it is a museum of emotions and knowledge, a powerful tool for raising public awareness of the maritime issues facing our planet.

A crossroads for scientific exchange open to the world, it is a vector of international influence for France. With a new organization of its purpose and spaces, and a scenography adapted to the expectations of a constantly evolving public, the museum is consolidating its position as one of the leading maritime museums in Europe and the world.

PARTENAIRE

PARTNER



Direction générale
des patrimoines
et de l'architecture

Ministère de la Culture, direction générale des patrimoines et de l'architecture

Le ministère de la Culture a pour mission de rendre accessibles au plus grand nombre les œuvres capitales de la France et de l'humanité dans les domaines du patrimoine, de l'architecture, des arts plastique, des arts vivants, du cinéma et de la communication. A ce titre, il conduit la politique de sauvegarde, de protection et de mise en valeur du patrimoine culturel dans toutes ses composantes, il favorise la création des œuvres de l'art et de l'esprit et le développement des pratiques et des enseignements artistiques. Il encourage les initiatives culturelles locales et contribue à l'action culturelle extérieure de la France et aux actions relatives aux implantations culturelles françaises à l'étranger.

Au sein du ministère, la Direction générale des patrimoines est chargée de recenser, d'étudier, de protéger, de conserver et de valoriser le patrimoine architectural, mobilier urbain, archéologique, ethnologique, immatériel, photographique, de monuments historiques et de sites patrimoniaux, de parcs et jardins et les richesses artistiques de la France. Elle définit et met en œuvre, entre autre, la politique d'intervention en matière archéologique et oriente la politique acquisition et d'utilisation des données archéologiques.

The mission of the Ministry of Culture is to make France's and humanity's major works within the realm of heritage, architecture, plastic arts, performing arts, cinema and communications accessible to as many people as possible. To this end, it conducts a policy of safeguarding, protecting and promoting cultural heritage in all its forms, and encourages the creation of works of art and the mind, as well as the development of artistic practices and teaching. It encourages local cultural initiatives and contributes to France's external cultural action, as well as to actions relating to French cultural establishments abroad.

Within the Ministry, the Direction générale des patrimoines is responsible for identifying, studying, protecting, conserving and promoting France's architectural, movable, urban, archaeological, ethnological, intangible and photographic heritage, as well as its historic monuments and heritage sites, parks and gardens, and France's artistic treasures. Among other things, it defines and implements archaeological intervention policy, and guides the acquisition and use of archaeological data.

PRÉSENTATION DU COLLOQUE

Le MnM et le Drassm s'associent pour organiser un colloque international consacré aux récupérations et aux éventuels recyclages, réemplois de vestiges matériels, opérés sur des épaves de bateaux maritimes ou fluviaux, après leur naufrage, leur désarmement définitif ou leur abandon. Sont exclus de la thématique les prélèvements des corps de noyés pris dans les épaves ou échoués à la côte. Cette thématique est traitée de manière diachronique, de l'Antiquité à l'époque contemporaine, et sans limite géographique.

Les dernières découvertes archéologiques continuent d'étendre le répertoire des pratiques en matière d'appropriation par les hommes, sous des formes multiples, des vestiges d'épaves (structure architecturale, gréement, accastillage, artillerie, cargaison, etc.). Les sources historiques sont également riches en témoignages sur la gestion contrôlée ou non par l'État des bris après la perte d'un navire. L'ethnologie confirme aussi l'importance des épaves pour les sociétés littorales tant sur le plan matériel qu'immatériel.

Ce colloque est l'occasion de s'interroger sur les questions de la récupération, du recyclage et du réemploi dont les épaves font l'objet. Le thème permet d'aborder d'autres sujets comme l'économie secondaire générée par cette activité. Quels éléments matériels sont récupérés, quels moyens sont mis en oeuvre et dans quels buts ? Les organisateurs souhaitent dépasser les considérations chronologiques ou géographiques pour tenter de comprendre si ces pratiques suivent des tendances générales ou des logiques comparables sur la longue durée. Au-delà de ces questionnements scientifiques, ce colloque se propose aussi de mettre en évidence la dimension patrimoniale de cette pratique de récupération.

SYMPOSIUM PRESENTATION

The MnM and the Drassm partner up and join forces to organize an international symposium dedicated to the recovery, and potential reuse, recycling of material remains, from maritime or river boats, after they have been wrecked, permanently decommissioned or abandoned. Excluded from this theme are the remains of drowned bodies retrieved from wrecks or washed ashore.

Chronologically, the focus is on the long term, from Antiquity to the present day. No geographical limits have been set. Recent archaeological discoveries continue to enrich the records of practices pertaining to the appropriation by mankind, in multiple forms, of the remains of wrecks (architectural structure, rigging, fittings, artillery, cargo, etc.). Historical sources are also full of testimonies on the management, controlled or not by the State, of breakages (“bris”) after the loss of a ship. Ethnology also confirms the importance of shipwrecks for coastal societies in both material and immaterial terms.

The aim of this symposium is therefore to illustrate the recovery, recycling and reuse mechanisms undergone by shipwrecks. With this perspective, the conference also looks into the secondary economy generated by this activity. What material components are salvaged, what resources are deployed and for what purposes? The organizers of this symposium wish to go beyond chronological or geographical considerations to try and understand whether these practices follow comparable trends or logics. Finally, beyond these scientific questions, the symposium focuses on the cultural heritage dimension of the theme.

PROGRAMME

MARDI 2 AVRIL 2024

8H30 ACCUEIL DES PARTICIPANTS

9H00 ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

Thierry Gausseron, directeur du musée national de la Marine
Arnaud Schaumasse, directeur du Drassm

9h30 COMMUNICATION INTRODUCTIVE

Marine Jaouen (MC-Drassm) et Cécile Sauvage (MC-Drassm)

1. SESSION RÉEMPLOI DANS L'AMÉNAGEMENT LITTORAL ET FLUVIAL

Présidente de séance : Souen Fontaine (Institut national de recherches archéologiques préventives - Inrap)

10h00 **COMM** The scuttled Roman ships of Trstenik (Gulf of Kaštela, Croatia), Irena Radić Rossi (University of Zadar), David Ruff (Institute of nautical archaeology, RPM Nautical Foundation)

10h20 **COMM** Lest et épaves de bateau ; des matériaux idéaux pour le recyclage en contexte portuaire, Frédéric Gerber (Inrap)

10h40 **COMM** Épaves de la Loire (île Coton, Ancenis), ou comment fabriquer des digues à l'époque moderne, Anne Hoyau (Inrap), Béranger Debrand (Inrap)

11h00 Questions-discussion

11h20 Pause café

11h45 **POSTER** Un exemple de recyclage d'éléments de bateau dans l'antiquité : le vaigrage de l'épave hellénistique de Fort-Royal 1 (II^e s. av. J.-C., Cannes), Franca Cibecchini (MC-Drassm), Pierre Poveda (CNRS)

Déjeuner libre

2. SESSION RÉEMPLOI ET ARCHITECTURE NAVALE

Présidente de séance : Marijo Gauthier-Bérubé (Université du Québec à Rimouski)

14h00 **COMM** Déconstruction architecturale et réemploi dans les espaces nautiques atlantique et méditerranéen aux époques médiévale et moderne, Marine Jaouen (MC-Drassm), Éric Rieth (CNRS-MnM)

14h20 **COMM** Récupération, réemploi et recyclage des épaves dans la construction navale méditerranéenne antique : des pistes de réflexion, Giulia Boetto (CNRS)

14h40 **COMM** Hardship, despair and bravery – after the wreckage in medieval Nordic Sagas, Morten Ravn (Viking Ship Museum, Roskilde)

15h00 Questions-discussion

3. SESSION RÉEMPLOI EN CONTEXTE TERRESTRE

Présidente de séance : Louise Contant (Musée national de la Marine)

15h20 **COMM** Le devenir des navires naufragés et démantelés : l'exemple du littoral atlantique français (XVI^e - début XIX^e s.), Pauline Dupont (Nantes Université)

15h40 **COMM** Recycling and old bits of boats: the meaning of prehistoric logboat fragmentation, Panagiota Markoulaki (Pôle d'archéologie de la ville d'Orléans)

16h00 **COMM** Du navire à l'entrepôt : récupération et stockage d'éléments ferreux d'après des exemples de l'Ouest français, Gaëlle Dieulefet (Nantes Université-UMR 6566 CReAAH), Jérôme Pascal (Inrap Grand-Ouest), Stéphane Lemoine (Arc'Antique-Grand Patrimoine Loire Atlantique)

16h20 Questions-discussion

16h40 **POSTER** Reuse of wood in Ancient Egypt, Sarah Abdelrahman (University of Southampton)

16h50 **POSTER** Un métal ayant séjourné en milieu marin est-il réemployable? Marine Bayle (A-Corros Expertise), Jean-Bernard Memet (A-Corros Expertise)

17h00 **POSTER** Heurs et malheurs de la pirogue monoxyle en contexte archéologique, Vincent Bernard (CNRS), Alexandra Biar (Association KOURC), Philippe Guillonnet (Association KOURC), Costantino Nicolizas (Université de Sao Luis)

PROGRAMME

MERCREDI 3 AVRIL 2024

8H30 ACCUEIL DES PARTICIPANTS

4. SESSION RÉEMPLOI ET COMMUNAUTÉS INSULAIRES

Présidente de séance : Alexandra Biar (Association KOURC)

- 9h00 **COMM** Le réemploi des fragments d'épaves dans l'archipel Kerguelen, Laetitia Théron (Terres australes et antarctiques françaises)
- 9h20 **COMM** Collecte, détournement, réemploi : la seconde vie des épaves dans l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, Cécile Sauvage (MC-Drassm), Nathalie Huet (MC-Drassm)
- 9h40 **COMM** Our House Was Filled with Stuff from the Wreck: Shipping Mishaps and Community Subsistence Salvage in Australia and Solomon Islands, Brad Duncan (University of New England), Martin Gibbs (University of New England)
- 10h00 **COMM** Opérations post naufrages aux Antilles : une impérieuse nécessité, Jean-Sébastien Guibert (Université des Antilles), Margaux Tronchet (Association Archéologie Petites Antilles)
- 10h20 Questions-discussion
- 10h40 Pause café

5. TABLE-RONDE RÉCUPÉRER DES ÉPAVES... DE QUELS DROITS ?

Président de séance : Vincent Négri (Institut des Sciences sociales du Politique, ENS Paris-Saclay)

11h00-

12h30 **Intervenants** : Sofiane Bouhdiba (Université de Tunis), Sandrine Drapier (Le Mans Université), Marnix Pieters (Archaeology at Flanders Heritage Agency), Fabien Schaeffer (Université de Toulon)

Déjeuner libre

6. SESSION RÉEMPLOI À TRAVERS LES SOURCES ÉCRITES

Président de séance : Alain Cabantous (Université Paris I)

- 14h20 **COMM** Le cycle des galères. Réutilisation, récupération et sauvetage de l'équipement dans la flotte des Valois en Méditerranée au XVI^e s., Sylvain Brémaud (Université de Tours)
- 14h40 **COMM** « L'économie des naufrages » : une aubaine pour la population littorale du Bas-Médoc au XVIII^e s., Pierre Caillosse
- 15h00 **COMM** De la ressource au déchet. Deux siècles d'histoire des « restes » de naufrage dans le golfe du Lion (1700-1920), Léa Tavenne (Université Paul-Valéry Montpellier 3)
- 15h20 Questions-discussion
- 15h40 Pause
- 16h00 **POSTER** Réemployer l'*Utile* : pratiques de récupération, survie et vie des captifs abandonnés sur l'île de Tromelin (1761-1776), Nicolas Thomas (Inrap), Lise Saussus (EHESS), Thomas Romon (Inrap), Max Guérout (Gran)
- 16h10 **POSTER** Devenir des épaves après le naufrage en val de Loire (au XVII^e et au XVIII^e s.), Florent Godelaine (Conseil départemental de la Vendée, Université Lyon-II)

PROGRAMME

JEUDI 4 AVRIL 2024

8H30 ACCUEIL DES PARTICIPANTS

7. SESSION ASPECTS ÉCONOMIQUES ET HUMAINS DES RÉCUPÉRATIONS

Présidente de séance : Gaëlle Dieulefet (Nantes Université)

- 9h00 **COMM Ressource, propriété royale, nuisance : les pouvoirs publics et la récupération du *Wrak* dans l'espace Baltique à la fin du Moyen Âge**, Tobias Boestad (Université de La Rochelle)
- 9h20 **COMM Fortune de mer et plongeurs de fortune : des épaves et des hommes**, Yajaira Vargas (Ipsos Facto), Michel L'Hour (Académie de marine)
- 9h40 **COMM In the maelstrom of history: Strandings and wrecking in the German Wadden Sea**, Daniel Zwick (State Archaeology Department of Schleswig-Holstein)
- 10h00 **COMM La pratique du droit d'épave et son impact sur la formation des sites archéologiques en Nouvelle-France**, Marijo Gauthier-Bérubé (Université du Québec à Rimouski)
- 10h20 **Questions-discussion**
- 10h40 **Pause café**
- 11h10 **POSTER «... a quantity of boxes with stones of no value.» Salvage, recovery, excavation. The case of Lord's Elgin brig *Mentor* sunk of Kythera (1802)**, Elena Bonelou (Greek Ministry of Culture, Ephorate of Underwater Antiquities), Alexandros Tourtas (University of the Aegean), Aris Michail (Greek Ministry of Culture, Ephorate of Underwater Antiquities), Dimitris Kourkoumelis Rodostamos (Greek Ministry of Culture, Ephorate of Underwater Antiquities)
- 11h20 **POSTER « Le capitaine a sauvé du naufrage... ». Récupérations, suspicion et conflits : épaves et capitaines de Paul Nairac et fils aîné, négociants à Bordeaux, à l'interface entre deux mondes**, Clément Piquet
- 11h30 **POSTER Des Indiens, de l'eau-de-vie et des musées : l'épave du trois-mâts barque *Anne Baker*, naufragé au détroit de Magellan en 1859 (punta Wreck, Chili)**, Christophe Pollet, Pedro Pujante, Alfredo Prieto Iglesias (Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática, Chili)

Déjeuner libre

8. SESSION PRATIQUES CONTEMPORAINES DU RÉEMPLOI

Président de séance : Robert Parthesius (New York University Abu Dhabi)

- 14h00 **COMM Récupération et appropriation d'un navire torpillé au Québec**, André Kirouac
- 14h40 **COMM L'épave réemployée dans la création contemporaine : trois exemples d'utilisation**, Davia Lagos Vincensini (Université Paris Nanterre)
- 15h00 **COMM La renaissance des navires abandonnés dans les mers colombiennes : valorisation culturelle, historique et naturelle**, Carlos Del Cairo Hurtado, Victoria Báez Santos, Juan Sarmiento Rodríguez, Jesús Aldana Mendoza, Carla Riera Andreu, Andrés López Narváez (Colombia Anfibia)
- 15h20 **Questions-discussion**
- 15h40 **Pause**
- 16h00 **POSTER CSS *Georgia* and USS *Houston* – Sanctioned and Unsanctioned Recovery Operations on two U.S. Navy Shipwrecks a World Apart**, Alexis Catsambis (U.S. Naval History and Heritage Command)
- 16h10 **POSTER Le réemploi des épaves de la Seconde Guerre mondiale : l'exemple de l'opération Dynamo**, Claire Destanque
- 16h20-
16h40 **Synthèse du colloque**
Giulia Boetto (CNRS) et Eric Rieth (CNRS, Musée national de la Marine)

**I. RÉEMPLOI DANS L'AMÉNAGEMENT
LITTORAL ET FLUVIAL**
REUSE IN COASTAL AND RIVER DEVELOPMENT

Irena Radić Rossi ¹, David Ruff ²

1 - University of Zadar, Croatia

2 - Institute of nautical archaeology, RPM Nautical Foundation, USA

irradic@unizd.hr ; daveruff@hotmail.com

THE SCUTTLED ROMAN SHIPS OF TRSTENIK

(Gulf of Kaštela, Croatia)

In 2002, in the shallow sea at Trstenik, at the eastern end of Kaštel Sućurac in the Gulf of Kaštela, the remains of the operational waterfront of a Roman villa were discovered. In 2006, the remains of a ship filled with large rocks, and scuttled with the aim of strengthening the wooden port structures, were identified. In 2007, a trial survey was conducted to determine the extent to which the ship was preserved, and a systematic research followed in 2012, 2015 and 2020. The results pointed to a ship whose density of frames indicated the transport of extremely heavy cargo.

During research in 2020, the remains of two more ships were discovered. The ship Trstenik 2, which lies west of the ship Trstenik 1, was explored in 2021. It is a small boat of the horeia type, characterized by a bow transom. During 2022, the ship Trstenik 3, east of the ship Trstenik 1, was defined in detail and prepared for the continuation of research, which followed in 2023.

All three ships were filled with large rocks and scuttled in order to strengthen the coastal structure that fenced off the operational waterfront of the large Roman economic complex. Due to the construction of residential buildings and modern infrastructure, the remains on land have long since been destroyed, but clear traces of its existence have been preserved in the shallow sea.

Frédéric Gerber

Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), France
frederic.gerber@inrap.fr

LEST ET ÉPAVES DE BATEAU

(Des matériaux idéaux pour le recyclage en contexte portuaire)

Au XIII^e siècle, Bordeaux, qui fait partie du royaume d'Angleterre, voit son économie poursuivre l'embellie amorcée au siècle précédent. Au nord de la cité un nouveau quartier, celui de Tropeyte, est bâti au milieu du XIII^e siècle. Son port est majoritairement consacré au commerce maritime.

Cette apparente richesse ne donne cependant pas lieu à un quelconque gaspillage. On se rend compte qu'une bonne partie de l'activité portuaire tourne autour du réemploi et du recyclage (Gerber 2012). Les fouilles réalisées en bord de Garonne en 2002-2003 ont ainsi révélé que non seulement les matériaux de lestage avaient été utilisés dès le début du XIII^e siècle pour aménager et entretenir les grèves, mais que les bateaux usagés avaient aussi été utilisés comme source d'approvisionnement pour la construction des structures portuaires.

À partir de 1270, apparaissent des constructions juxtaposées, supports des plateformes des « chais » (entrepôts) évoqués dans les archives. Érigées à cheval sur la zone hors d'eau et la grève, elles étaient régulièrement battues par les flots. Ces soubassements sont formés d'une armature de pieux de chêne profondément enfoncés dans les dépôts fluviaux, reliés par des traverses qui renaient des planches verticales délimitant des caissons en partie remblayés. Alors que les pieux et les traverses étaient de bois vert, une centaine de planches s'est révélée correspondre à des fragments d'épaves en réemploi. Bien qu'ils ne permettent pas de restituer les embarcations dont ils proviennent, ils nous renseignent sur les différents types d'architecture navale que l'on pouvait rencontrer dans ce port fluvio-maritime.

Ce phénomène de réutilisation de fragments ou d'épaves navales complètes est observé dès l'Antiquité. À Bordeaux même des quais antiques utilisent des pièces d'architecture navale a priori neuves. En Narbonnaise, une épave (Mandirac I) est utilisée pour réparer une brèche apparue dans une des digues du long chenal d'accès au port de Narbonne. Non loin, des fragments de bateau sont en réemploi dans les réparations des palées contenant les digues (Sanchez et alii 2020). À Naples, sept grands fragments d'épaves ont été retrouvés le long d'un môle du port antique. Si certains étaient *in situ*, d'autres étaient manifestement en réemploi, comme de nombreux mats et rames qui servaient d'amarres aux petites embarcations (Boetto et alii 2019).

Cette communication se propose d'évoquer rapidement les découvertes bordelaises déjà largement publiées et de faire un tour d'horizon diachronique des découvertes de bois de bateau en réemploi, principalement dans les aménagements portuaires.

Anne Hoyau, Bérenger Debrand

Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), France
anne.hoyau.berry@gmail.com ; berendger@yahoo.fr

ÉPAVES DE LA LOIRE (ÎLE COTON, ANCENIS) OU COMMENT FABRIQUER DES DIGUES À L'ÉPOQUE MODERNE

La fouille archéologique préventive de l'île Coton (Drain/Ancenis), rive gauche de la Loire, s'est déroulée durant l'été 2022 sur une superficie totale de 1000 m². Elle a permis de mettre en évidence la présence de 4 gisements positionnés dans le lit actuel du fleuve dont deux intéressent le sujet du colloque. Les vestiges mis au jour sur les gisements 1 et 2 correspondraient potentiellement à deux digues composées chacune d'un cordon de sable bordé chacun par cinq épaves. L'ensemble de ces aménagements serait lié à la protection de la tête de l'île Coton. Les navires, construits en chêne, chargés de pierres de schiste, sont datés du XVII^e siècle. Sur les dix, 8 ont fait l'objet d'un démantèlement archéologique, partiel ou complet. Ces épaves permettraient ainsi de restituer un corpus des navires ligériens du XVII^e siècle que nous ne possédons pour l'heure ni archéologiquement, ni iconographiquement.

L'aménagement du secteur 1 mesure 45 m de longueur par 9,5 m de largeur. Il est orienté est-ouest et pratiquement parallèle au lit actuel de la Loire. Il est composé de 5 épaves de navires ligériens dont 4 ont été fouillées. Trois constituent le recouvrement du flanc nord de la digue de sable et une se situe en décalage au sud-est de l'axe principal de l'enrochement. La sole des épaves épouse la dune. Ces épaves sont datées de la période Moderne (C14 - XVII^e siècle).

L'aménagement du secteur 2 mesure 48 m de longueur par 9,50 m de largeur. Il est orienté nord-est/sud-ouest formant un angle de 40° avec l'axe du lit actuel de la Loire. Il est également composé de 5 épaves de navires ligériens dont 4 ont été fouillées. Quatre constituent le recouvrement du flanc est de la digue de sable et une se situe en décalage de l'axe principal. La sole des épaves épouse la dune. Ces épaves sont datées de la période Moderne (C14- XVII^e siècle).

Un second niveau de réemploi est également observable au niveau du système d'étanchéité des navires. Le palâtrage se compose en effet de planchettes de bois clouées recouvrant des joints de mousse. Ces planchettes sont ponctuellement des douelles de tonneaux retaillées et réemployées.

On observe donc un naufrage volontaire et le réemploi idoine d'embarcations fluviales en technique de construction de digue. Ce procédé, au regard de la documentation d'archives, est une pratique courante mais jamais attesté jusqu'à présent archéologiquement dans la Loire.

Franca Cibecchini ¹, Pierre Poveda ²

1 - Ministère de la Culture-Drassm, CNRS, Aix-Marseille Université, France

2 - Aix Marseille Université, CNRS, CCJ, France

franca.cibecchini@culture.gouv.fr ; pierre.poveda@univ-amu.fr

UN EXEMPLE DE RECYCLAGE D'ÉLÉMENTS DE BATEAU DANS L'ANTIQUITÉ : LE VAIGRAGE DE L'ÉPAVE HELLÉNISTIQUE DE FORT-ROYAL 1

Située au large de Cannes, non loin de l'île Sainte-Marguerite, l'épave Fort-Royal 1 a été découverte en 2017 et a très vite fait l'objet d'un important pillage. Depuis 2022, l'établissement d'un programme pluriannuel de recherche permet de dégager les premières zones intactes de la cargaison et de mettre en évidence les nombreux vestiges conservés de la coque. L'épave est celle d'un navire marchand du tout début du II^e siècle avant notre ère transportant des amphores remplies de vin en provenance des côtes du Latium.

L'examen des premières structures de bois de l'épave ont permis de mettre en évidence un recyclage d'anciens fragments de bordé utilisés ici comme simple vaigrage. Plus intrigant est la présence, au sein de ces pièces réutilisées, d'un payol (vaigre mobile) présentant des traces d'assemblage par coutures, ce qui renvoie à une tradition de construction bien différente de la structure principale de l'épave. Témoignage des pratiques de recyclage par les charpentiers de marine de l'antiquité, l'épave Fort Royal 1 atteste aussi des contacts entre les différentes traditions de construction à la période hellénistique en Méditerranée.

II. RÉEMPLOI ET ARCHITECTURE NAVALE

REUSE AND NAVAL ARCHITECTURE

Marine Jaouen ¹, Éric Rieth ²

1 - Ministère de la Culture-Drassm, Université Le Havre Normandie, IDEES UMR 6266, France

2 - CNRS, LaMOP, membre de l'Académie de marine, musée national de la Marine, France
marine.jaouen@culture.gouv.fr ; e.rieth.cnrs@gmail.com ; e.rieth@musee-marine.fr

DÉCONSTRUCTION ARCHITECTURALE ET RÉEMPLOI DANS LES ESPACES NAUTIQUES ATLANTIQUE ET MÉDITERRANÉEN AUX ÉPOQUES MÉDIÉVALE ET MODERNE

Les témoignages archéologiques de récupération de pièces de charpente, de lest et de cargaison de navires naufragés ou abandonnés d'époques médiévale et moderne demeurent difficiles à mettre en évidence d'un point de vue archéologique.

Les gisements archéologiques de Sables d'or les Pins 3 (Fréhel, France), Poole (Grande-Bretagne), Port de Pomègues 4 (Marseille, France) ainsi que ceux de Bergen (Norvège), Fribrørdre (Danemark), Dublin (Irlande), par leur diversité et leur représentativité (épave, chantier naval, site urbain) offrent la possibilité de s'interroger sur les processus archéologiques de déconstruction architecturale principalement et de réemploi dans des environnements (sous-marin, d'estran, de milieu humide) inscrits dans les espaces nautiques de l'arc atlantique et de la Méditerranée.

De quelle manière ces gisements archéologiques témoignent-ils de ces processus de déconstruction/réemploi ? Existe-t-il des « signatures archéologiques » particulières à ces processus ? De quelle façon les deux espaces nautiques considérés constituent-ils des conservatoires singuliers de ces processus ? Ce sont là quelques interrogations auxquelles la communication tentera de répondre.

Giulia Boetto

CNRS, Centre Camille Jullian UMR7299, France
boetto@msh.univ-aix.fr

RÉCUPÉRATION, RÉEMPLOI ET RECYCLAGE DES ÉPAVES DANS LA CONSTRUCTION NAVALE MÉDITERRANÉENNE ANTIQUE : DES PISTES DE RÉFLEXION

La réutilisation et le recyclage du bois, et pas seulement pour la construction navale, sont des pratiques qui ont été bien étudiées dans l'Égypte ancienne, terre aride dépourvue d'arbres de belle venue, où l'importation du cèdre du Liban a joué un rôle économique et politique important. En revanche, l'étude de ces pratiques dans le monde gréco-romain reste très marginale. En est la preuve, un ouvrage paru récemment dans la collection *Oxford Studies on the Roman Economy* qui aborde la question du recyclage et de la réutilisation d'une ample gamme de matériaux (papyri, textiles, amphores, métaux, verre, matériaux de construction et statues) dans le monde romain et tente d'étudier l'impact de ces pratiques sur l'économie. Le bois est le grand absent, alors que nous pouvons présager que la réutilisation et le recyclage de ce matériau ne devaient pas revêtir un caractère exceptionnel.

La communication abordera ce thème sous l'angle de la construction navale gréco-romaine. La question du remploi de bateaux dans l'architecture (portuaire ou d'autre nature) ne sera traitée que de manière liminaire. L'approche sera éminemment archéologique, à partir de quelques cas concrets d'épaves méditerranéennes où la réutilisation d'éléments provenant d'embarcations démantelées est avérée.

Plusieurs questions seront abordées :

- 1) Quel sont les éléments discriminants qui nous permettent d'identifier des pièces recyclées de bateaux au sein d'une architecture navale antique ?
- 2) Certains éléments de la structure du navire antique sont-ils plus susceptibles que d'autres d'être fabriqués à partir d'éléments recyclés ?
- 3) Existe-t-il un lien entre la réutilisation et la réparation ?
- 4) Le recyclage est-il un phénomène ponctuel lié à des problèmes d'approvisionnement ou bien est-il la règle plutôt que l'exception ?
- 5) S'agit-il de pratiques propres aux chantiers traditionnels privés aux ressources économiques limités ?

En conclusion, nous essayerons de nous interroger sur la valeur informative des éléments provenant d'embarcations démantelées réemployés dans la construction navale sans oublier les questions épistémologiques connexes qui peuvent avoir un impact sur l'interprétation des bateaux en tant que "témoins d'histoire".

Morten Ravn

PhD, Curator and research coordinator at Viking Ship Museum in Roskilde, Denmark
mr@vikingeskibsmuseet.dk

HARDSHIP, DESPAIR AND BRAVERY – AFTER THE WRECKAGE IN MEDIEVAL NORDIC SAGAS

Wreckages are seldom mentioned in Nordic runic inscriptions. And in the few cases when they do appear, we are just informed that a specific person drowned or a hole crew and ship was lost. Never how it happened.

The skaldic verses are even less informative about wreckages. As stated by professor Judith Jesch: “Such failure was not appropriate for commemoration in skaldic praise poems, and the poets show their heroes approaching their destination and landing safely.”

However, in the medieval sagas of the North ship wreckages are a recurring theme, and sometimes salvage operations are conducted by the surviving crew members or nearby coastal communities in order to recover ship and cargo. The descriptions of the operations are not at all detailed. However, they do provide an understanding of the hardship, despair and bravery following a wreckage, and together with the insights gained from experimental trial voyages and sailing trials the events following a wreckage of an early medieval clinker-built ship, can be elucidated to an even greater extent.

The sagas also inform us about the management of wrecked ships. In the Saga about the Wily Fox (*Sagaen om den Snu Ræv*) a large ship is wrecked on a beach belonging to the Icelandic magnate Gæst. Gæst buy and break the lost ship and a new ship is built from the salvaged ship components. It is stressed that Gæst is buying the lost ship before breaking it. Gæst did not automatically gain ownership of the wrecked ship and its cargo even though the ship stranded on his beach, which is important information in regard to understanding how ownership of wrecked ships was viewed in the early medieval Nordic society.

Indeed, late Viking-Age and early medieval ship-finds, e.g. Skuldelev 5, testifies that new ships were built using components retrieved from older, perhaps wrecked, ships, and according to the Saga about the Wily Fox, using recycled ship components in the building of a new ship could lead to an extraordinary good result in the hands of highly skilled boatbuilders such as the Wily Fox.

III. RÉEMPLOI EN CONTEXTE TERRESTRE

REUSE IN A TERRESTRIAL CONTEXT

Pauline Dupont

Doctorante en archéologie, UMR 6566 CReAAH-LARA Nantes, Nantes Université - UFR Histoire, Histoire de l'Art et Archéologie, France
pauline.dupont@univ-nantes.fr

LE DEVENIR DES NAVIRES NAUFRAGÉS ET DÉMANTELÉS : L'EXEMPLE DU LITTORAL ATLANTIQUE FRANÇAIS (XVI^e - DÉBUT XIX^e s.)

Dans des contextes géographiques dépourvus de certaines ressources, tels que dans les îles où le bois est rare, ou encore dans les régions calcaires où la pierre à bâtir peut manquer, le remploi du navire et de ses composants devient une aubaine pour les populations littorales et insulaires pour se fournir en matériaux. Tous les éléments architecturaux, de gréement, d'accastillage du navire, et le mobilier de bord sont ainsi récupérés ou achetés de façon opportuniste à la suite du naufrage, du démantelage ou du délestage du navire puis remployés dans l'architecture. Cette pratique se présente ensuite sous diverses formes. Il peut s'agir de mâts servant de poteaux, de bordés remployés en pannes dans les charpentes, de membrures placées en linteaux de porte, de pierres de lest employées dans le parement des murs, de canons placés en bittes d'amarrage sur les ports ou encore de cloches de navires réutilisées dans les clochers d'église.

Cette proposition de communication, qui s'insère dans une recherche doctorale plus large sur l'archéologie du recyclage et le remploi des navires, propose un premier état des lieux consacrés aux marqueurs de cette pratique sur la façade atlantique française entre la fin du XVI^e siècle et le début du XIX^e siècle. Bien que les sources écrites, telles que les archives, les ouvrages ou la littérature scientifique apportent des renseignements sur le remploi des épaves, l'enquête archéologique sur le terrain couplée à un travail d'enquête orale permet d'éclairer des pratiques jusqu'alors inconnues. Cette démarche d'archéologie participative permet d'établir un lien avec la sphère privée et d'identifier des lieux dans lesquels se trouvent des exemples de recyclage des navires. L'enquête archéologique de terrain est ensuite primordiale pour recenser les indices matériels de remploi encore perceptibles dans l'espace public ou privé. Les matériaux sont ainsi considérés depuis le naufrage du navire jusqu'à leur intégration dans l'espace domestique et public. Il est dès lors possible de contribuer à un renouvellement des connaissances sur les rapports qu'entretiennent les sociétés du littoral atlantique avec leur environnement maritime. Il s'agit également d'identifier la sélection opérée sur les pièces du navire qui sont remployées et la manière dont elles sont réintroduites dans l'architecture amenant aujourd'hui à une valorisation du patrimoine maritime par le biais de cette pratique du remploi des navires.

Panagiota Markoulaki

Pôle d'archéologie de la ville d'Orléans, France
pmarkoulaki@outlook.com

RECYCLING AND OLD BITS OF BOATS : THE MEANING OF PREHISTORIC LOGBOAT FRAGMENTATION

Although under-represented in terms of quantity of the examples known to date, there is evidence to suggest that Iron Age logboats were intentionally dismantled and their fragments re-used. The deliberate dismantling of a logboat in mortuary and ritual contexts may have had symbolic connotations, but can we postulate such symbolic concerns for the dismantling of logboats whose fragments were functionally re-used?

The motivation of such treatment seems to have been pragmatic; the raw material an old logboat could offer for re-use may have been important enough to have led to such post-use treatment and disposal of the boat. But on the other side of the coin it is equally possible that this pragmatic motivation may have integrated symbolic concerns.

On the basis of the depositional and landscape contexts of re-used Iron Age logboat fragments examined, it becomes apparent that these fragments may have been as much functionally re-used as ritually deposited as offerings; this is clearly a case where function and symbolism are parallel factors of significance.

But what is the symbolism here? And what may have happened to the rest of the fragmented hulls? My proposed contribution aims to present this small but important set of data and to suggest a hermeneutic approach aiming at the identification of such finds as well as the better understanding of the motives and motivations of the act of logboat fragmentation and subsequent re-use of the resulting fragments.

Gaëlle Dieulefet ¹, Stéphane Lemoine ², Jérôme Pascal ³

1 - Nantes Université – UMR 6566 CReAAH, France

2 - GPLA, Arc'Antique, France

3 - Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), France

gaelle.dieulefet@univnantes.fr ; stephane.lemoine@loire-atlantique.fr ; jerome.pascal@inrap.fr

DU NAVIRE À L'ENTREPÔT : RÉCUPÉRATION ET STOCKAGE D'ÉLÉMENTS FERREUX D'APRÈS DES EXEMPLES DE L'OUEST FRANÇAIS

Les attestations de récupération des équipements lourds comme les ancres, les canons ou la mâture après la perte ou le désarmement d'un navire ne sont pas rares et sont souvent au centre des attentions durant l'Ancien Régime. Le *Vasa*, perdu en Suède en 1628, en est l'un des exemples emblématiques sur lequel vont se succéder, au lendemain du naufrage, plusieurs tentatives de récupération. Que ce soit à terre ou en mer, l'emploi d'outils (grappins, dragues) ou de professionnels (plongeurs, scaphandriers, déchireurs) spécialisés, a permis de telles entreprises durant plusieurs siècles. Loin des navires de guerre royaux, qu'en est-il des caboteurs, de leur ferraille et quincaillerie, de tous ces petits éléments employés dans l'architecture navale, l'équipement ou l'armement embarqué ? Certains éléments constitutifs du navire comme le lest, le bordé ou les membrures se retrouvent aujourd'hui en contexte de emploi dans le bâti, la voirie, les structures portuaires et de protection à la mer. Le fer, quant à lui, est souvent fondu, laminé ou martelé, soit totalement recyclé, sinon concrétionné et oxydé après plusieurs siècles d'enfouissement, laissant ainsi peu de traces archéologiques s'il n'est pas fiché dans le bois ou traité. Pour combler cette lacune, un marqueur de cet instant intermédiaire, entre la récupération sur l'embarcation et le emploi, a pu être récemment identifié à Landevennec (Finistère) et à Beauvoir-sur-Mer (Vendée).

Tandis que dans les ruines de l'Abbaye de Landevennec il s'agit d'un cas de prime bord isolé, à Beauvoir-sur-Mer, une véritable réserve de quincaillerie, vraisemblablement destinée à la refonte, a été retrouvée à la base des niveaux de remblai d'un ancien marais maritime. Ce dernier s'enfonce dans le coteau et le bourg de Beauvoir-sur-Mer en amont du chenal de La Taillée qui mène du bourg médiéval au bras de mer Le Dain et à l'eau libre. En aval, ce chenal est renforcé par une chaussée d'huîtres formée entre le VII^e et le XIV^e siècle, puis protégé par le château médiéval construit dans cette zone de marais desséchés et remblayés. Cette masse métallique formait une concrétion ferreuse de 26,5 kg, constituée d'environ 130 rivets à virole, associés à des clous, barres, pitons, équerres ainsi qu'à des pentures. Elle était accompagnée dans le même horizon stratigraphique de 263 plombs de filet (de type senne), eux aussi destinés à être refondus ou réutilisés, et d'une céramique du XV^e siècle.

Au-delà d'une attestation rare de ce court laps de temps entre la récupération et le emploi, la présence de rivets à virole matérialise la proximité de navire avec un assemblage de bordage à clin typique de la signature architecturale nordique. C'est à la lumière de ces découvertes et après un long travail de traitement en laboratoire que nous proposons d'analyser une pratique de récupération d'élément ferreux d'architecture navale et de leur stockage avant qu'ils ne soient totalement transformés, d'identifier le type de navire auquel ils appartenaient, voir son activité, et de facto son espace nautique. Plus largement, il s'agit de réunir de nouveaux indices sur la pratique de récupération et les choix opérés par les populations littorales de la façade atlantique française.

Sarah Abdelrahman

PhD student at University of Southampton, Royaume-Uni
sa9n22@soton.ac.uk

REUSE OF WOOD IN ANCIENT EGYPT

Ancient Egypt has used timber since the beginning of recorded history, demonstrating the significance of this resource to Egyptian society. In ancient times, this flexible, strong, and fragrant resinous wood was highly prized for use in the construction of ships, furniture, statues, coffins, and other finely carved artefacts. However, wood was primarily imported throughout the Old Kingdom, especially for the building of ships, due to the scarcity and poor quality of timber in Egypt. Notably, Sneferu ordered the building of sixty gigantic ships to travel to the Syrian coast in quest of valuable cedar wood during his reign, according to the Palermo Stone.

The intriguing topic of wood recycling in ancient Egypt is explored in this poster, which also discusses reuse in maritime and non-maritime circumstances. The ancient Egyptians recycled wood, according to archaeological evidence, revealing valuable details about their inventiveness.

By examining these instances of wood reuse, we gain a deeper understanding of the sustainable and resourceful practices of the ancient Egyptians, showcasing their ability to maximize the utility of a scarce resource.

Marine Bayle, Jean-Bernard Memet

A-Corros Expertise, France

MBayle@a-corros.fr; JBMemet@a-corros.fr

UN MÉTAL AYANT SÉJOURNÉ EN MILIEU MARIN EST-IL RÉEMPLOYABLE ?

Le milieu marin est un milieu hostile pour le métal. L'évolution des matériaux et des techniques à travers le temps a permis à l'homme de construire des embarcations métalliques et de trouver des moyens permettant de lutter contre la corrosion et de gagner en durabilité en installant des protections actives (anodes) ou passives (peintures). Mais si cette protection devient défaillante, par défaut de maintenance, abandon de ces navires ou même renflouement suite à un naufrage, les matériaux sont alors livrés à leur sort et s'altèrent rapidement, en profondeur jusqu'à leur disparition.

A l'heure de la sobriété énergétique et à l'épuisement des ressources en matières premières, la question du réemploi des matériaux et dans ce contexte de leur requalification est primordiale pour les choix de destination future de ces éléments métalliques. Si des questions de vieillissement et d'endommagement de ces matériaux sont aujourd'hui soulevées dans le contexte du réemploi des structures métalliques monumentales (grandes halles), le séjour prolongé en milieu marin, les cycles d'humidification séchage en milieu à grande salinité ainsi que la colonisation biologique sont des paramètres qui affectent l'intégrité des matériaux métalliques couramment employés dans la construction métallique à travers le temps.

La question de la dégradation des matériaux métalliques utilisés dans la construction navale sera abordée du point de vue de leur recyclage et réemployabilité dans l'optique de remplir des fonctions mécaniques similaires ou alors afin d'être détournés de leur usage premier.

Parmi ces matériaux, le fer puddlé, fer doux inclusionnaire, ancêtre de l'acier et largement utilisé dans la construction navale notamment à partir des compagnies anglaises de la mi XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle, présente des caractéristiques morphologiques et chimiques lui conférant une anisotropie et une sensibilité à la corrosion marine et aux sollicitations mécaniques transversales. Des exemples de navires et d'épaves seront donnés dans la présente proposition comme l'Ambassador dans le détroit de Magellan au Chili, exposé aujourd'hui aux conditions météorologiques et à la montée des eaux ou alors la drague TD6, un navire basé à La Rochelle, classé Monument historique, qui a sombré en 2006 et a été renfloué et partiellement restauré en 2008. Ces 2 épaves font actuellement l'objet d'une procédure de sauvetage - réhabilitation pour présentation au public et, dans le cas de la Drague TD6, la question de son déplacement par une navigation remorquée est cruciale.

Vincent Bernard ¹, Alexandra Biar ², Philippe Guillonnet ³, Costantino Nicolizas ⁴

1 - CNRS, UMR 6566 CReAAH, Univ. Rennes/association KOURC, France

2 - Membre non permanent CNRS- UMR 8096-ArchAm, France

3 - Association KOURC, France

4 - Université de Sao Luis/association KOURC, Brésil

vincent.bernard@univ-rennes.fr ; laralexbiar@gmail.com ; philippe.guillonnet@hotmail.fr ; costantino.nicolizas@gmail.com

HEURS ET MALHEURS DE LA PIROGUE MONOXYLE EN CONTEXTE ARCHÉOLOGIQUE

Les découvertes de fragments de pirogue sont légion et tous ne sont pas le fait d'avaries subies postérieurement à leur abandon (érosion, terrassements, dragages, aménagements...). Certains présentent clairement des traces de destruction volontaire anciennes pour devenir une source d'approvisionnement en bois de feu comme une autre.

Lorsqu'elles sont complètes, l'ethnologie montre des formes de détournement parfois originales, qu'elles deviennent abreuvoir à bestiaux, cuve de brassage dans le cadre de pratiques rituelles ou, plus prosaïquement, simples bacs à fleurs. Cette approche ethno-archéologique interroge également sur les modes d'entretien et de conservation des pirogues : les exemplaires complets, lorsqu'ils existent, faisaient-ils l'objet d'une immersion volontaire en vue de préserver le bois de la dessiccation et du fendage ? La « fabrication » de ce genre d'épave est-il, de ce fait, le fruit d'un abandon, d'un oubli, d'un accident ? S'il est difficile d'éclaircir cet aspect en contexte archéologique, le point de vue de l'archéologie expérimentale et de l'ethnologie est précieux de façon à confronter par ex. l'évolution d'une pirogue immergée ou stockée à l'air libre.

Pour l'archéologue, la découverte d'une pirogue reste un souvenir marquant, où se mêlent des sentiments contradictoires, entre l'excitation pour la mise au jour d'un des objets les plus emblématiques de la Préhistoire, rare témoin tangible d'une activité de navigation avare en informations, et le désarroi face aux contraintes logistiques et financières liées à la conservation, la préservation d'un matériau fragile.

Rapidement, l'avis des prescripteurs de l'archéologie, des restaurateurs, des conservateurs de musées s'imposera face au dilemme que constitue la préservation ou non de l'embarcation et les conditions d'un tel choix. Une solution consiste à les préserver, dans certains cas, sur le lieu même de leur découverte ou dans leur milieu d'origine. Mais, il faut bien reconnaître qu'un grand nombre de pirogues exhumées depuis le 19^e s., aujourd'hui très mal conservées, voire disparues, doit pousser vers une prudence avisée et un soutien proportionné des financeurs. Bien évidemment, la visite de la pirogue mésolithique de Noyen-sur-Seine ne laisse aucun doute quant à l'utilité de protéger et présenter l'un des témoins les plus anciens en Europe, menacé au début des années 80 par l'ouverture d'une sablière. Pourtant, les photos de sa découverte laissent apparaître un état in situ bien meilleur que celui actuel. Fort heureusement, les progrès accomplis en 40 ans dans la chaîne technique et logistique du traitement des bois archéologiques sont évidents, même si leur mise en œuvre reste épineuse.

**IV. RÉEMPLOI ET COMMUNAUTÉS
INSULAIRES**
REUSE AND ISLAND COMMUNITIES

Laetitia Théron

Musée des mondes polaires Paul-Émile Victor, France
l.therond@espacedesmondespolaires.org

LE RÉEMPLOI DES FRAGMENTS D'ÉPAVES DANS L'ARCHIPEL KERGUELEN

L'archipel Kerguelen découvert en 1772 et situé entre les quarantièmes rugissants et les cinquantièmes hurlants a été le théâtre de nombreux naufrages. Ainsi, de nombreux débris de navires ont été observés lors des campagnes d'inventaire réalisées pour constituer la carte archéologique terrestre des terres australes françaises.

Le travail est à engager à présent pour la partie maritime de l'archipel. Quelques sources bibliographiques témoignent de certains naufrages aux issues plus ou moins heureuses. A travers l'exemple des récits des phoquiers John Nunn (naufrage de la Favorite et de la Francès en 1825 dans le secteur de l'île de l'Ouest) et Joseph Fuller (naufrage de la Pilot's bride en 1881 au niveau des roches du Désespoir), nous montrerons le rôle joué par les fragments d'épaves et les débris de naufrages dans la survie des naufragés notamment pour construire de nouvelles embarcations avec pour conséquence des situations périlleuses voire cocasses.

L'exemple du naufrage du navire phoquier français le *Lozère* survenu en 1928 sera ensuite l'occasion de montrer que les débris d'un naufrage ont pu servir à améliorer la vie quotidienne des premiers colons français de l'archipel Kerguelen sur le site de la bergerie de Port-Couvreux.

Cécile Sauvage, Nathalie Huet

Ministère de la Culture-Drassm, UMR 6566 CReAAH, France
cecile.sauvage@culture.gouv.fr ; nathalie.huet@culture.gouv.fr

COLLECTE, DÉTOURNEMENT, RÉEMPLOI : LA SECONDE VIE DES ÉPAVES DANS L'ARCHIPEL DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, à 20 km au sud-ouest de l'île canadienne de Terre-Neuve, est aujourd'hui le seul territoire français d'outre-mer en Amérique du Nord. Il est principalement connu pour son lien avec la pêche morutière aux époques moderne et contemporaine. Dans ce petit territoire où les conditions de navigation difficiles ont dressé un nombre important de navires à la côte, le rapport entretenu par la population avec les naufrages est complexe. Composantes du quotidien des habitants de l'archipel, les épaves semblent parfois faire partie de l'identité de l'archipel, au point d'être figurées sur des séries de timbres.

Au cours de campagnes de carte archéologique menées sur place entre 2017 et 2023, les archéologues du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm) ont rapidement constaté que si les coques sous-marines expertisées ne livraient quasiment jamais de vestiges mobiliers, des collections privées avaient été constituées par d'anciens plongeurs ou des personnes fréquentant assidûment le littoral. Malgré une législation française particulièrement protectrice en matière de biens culturels maritimes, les vestiges collectés sont généralement considérés par les riverains comme leur entière propriété, au point d'être parfois présentés dans les musées comme des dons ou des dépôts émanant de particuliers.

Dans un archipel qui manque cruellement de ressources, l'arrivée d'un navire perdu, surtout lorsqu'il est étranger à la communauté, peut constituer une manne providentielle, rapidement convoitée par les riverains. La communication se propose de dresser une synthèse de ce phénomène à l'échelle de Saint-Pierre et Miquelon, depuis sa rétrocession définitive par les Anglais à la France en 1816 jusqu'à la fin du siècle dernier. Dans ce but, la présentation confrontera les données d'archives aux témoignages oraux et aux vestiges archéologiques, en se basant notamment sur l'inventaire rétrospectif de collections initié par le Drassm auprès des habitants.

De l'exploitation de matières premières au réemploi d'éléments d'architecture navale ou de mobilier de bord et surtout de cargaisons, en passant par la collecte purement esthétique et le réemploi ou le détournement créatif, une première typologie des éléments récupérés peut être proposée. Ces exemples permettent également de comprendre les motivations diverses de cette activité mais aussi ses modalités concrètes. Loin du cliché d'archipéliens naufrageurs, c'est tout le dynamisme et la créativité de l'économie secondaire générée par les épaves qui sera mis en exergue.

Brad Duncan, Martin Gibbs

University of New England, Australia

Brad.g.duncan@heritage.nsw.gov.au ; mgibbs3@une.edu.au

OUR HOUSE WAS FILLED WITH STUFF FROM THE WRECK: SHIPPING MISHAPS AND COMMUNITY SUBSISTENCE SALVAGE IN AUSTRALIA AND SOLOMON ISLANDS

Shipwrecks have been conventionally examined archaeologically from various aspects (including ship design, cargoes, and trade route identification, and have traditionally been regarded as tragic catastrophic events).

Victorian shipwrecks occurred within a near shore arena, often close to the coasts of small isolated maritime communities. These incidents potentially stimulate a range of reactive behavioural traits and perceptions from nearby residents which have not been extensively explored, and may offer new understandings of the effects of shipping mishaps on frontier societies.

A range of responses to altruistic/ opportunistic responses to maritime disasters are examined in a maritime cultural landscapes context, along with new archaeological characterisations and material culture associated with the exploitation of shipping mishaps and recycling of shipping materials and cargoes Australia and the Solomon Islands. These activities have generated secondary archaeological sites which are often not recognised in the archaeological literature.

This paper demonstrates that shipwreck salvaging is both opportunistic and yet also systematic, and that there is a universal human tendency to view shipping mishaps as economic boons especially in poorer isolated areas. These observations present interesting new insights into understanding the maritime cultural landscapes of shipping mishaps / their subsequent archaeological signatures from a social and cultural perspective.

Jean-Sébastien Guibert ¹, Margaux Tronchet ²

1 - Université des Antilles, Guadeloupe

2 - Association Archéologie Petites Antilles, Guadeloupe

jean-sebastien.guibert@univ-antilles.fr ; margauxtronchet@yahoo.fr

OPÉRATIONS POST NAUFRAGES AUX ANTILLES : UNE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ

Face cachée de la navigation et des fréquentations maritimes, les naufrages aux Petites Antilles sont pour 80 % liés à des événements climatiques (coups de vent, ouragans). Face à ce phénomène régulier qui touche les navires aux abords des côtes plusieurs stratégies sont mises en place pour réduire les risques de perte. Un des moyens pour diminuer les conséquences des naufrages est celui de la récupération des biens et marchandises et parfois des agrès et appareils en vue d'être réutilisés ou revendus. Mais c'est aussi le cas d'autres éléments comme des parties de la coque et bien entendu de l'artillerie ou tout autre composant pouvant être réutilisé. C'est d'autant plus vrai dans les territoires insulaires où tout manque !

Mais parfois ce sont pour d'autres raisons que l'on s'attaque aux épaves : dangers pour la navigation, gênes pour les mouillages ...

Cette communication sera l'occasion de revisiter la documentation d'archives et les données issues des rapports d'opération à notre disposition. La communication s'articulera autour de trois parties : les procédures post-naufrage dans le monde du commerce ; les procédures post-naufrage dans le domaine militaire et enfin les opérations dédiées à la sécurisation de la navigation.

Dans le commerce les démarches dépendent en théorie des Amirautés mises en place aux Antilles en 1719 et s'inscrivent dans le cadre général de l'assurance maritime. Il s'agira ici de voir comment ces procédures sont mises en place aux Antilles et de voir en quoi elles diffèrent des pratiques habituelles. La question du sort des captifs sera aussi évoquée à travers plusieurs exemples de naufrages de négriers.

Dans la Marine royale le sauvetage dépend du contexte, de l'initiative et des moyens à la disposition des militaires. C'est l'artillerie qui intéresse en premier lieu mais il semble que tout ce qui peut être récupéré l'est de manière exhaustive. Plusieurs exemples de sites archéologiques permettent d'en attester depuis le *HMS Reasonable* jusqu'au Lyon ex Beaumont.

Enfin, il semble attester que l'on s'attaque aux épaves aussi dans un but « d'utilité publique » pour assurer la sécurité de la fréquentation maritime. Le cas de Fort-Royal / Fort-de-France (Martinique) est à ce titre particulièrement éclairant.

Sofiane Bouhdiba ¹, **Sandrine Drapier** ², **Marnix Pieters** ³,
Fabien Schaeffer ⁴

1 - Université de Tunis, Tunisie

2 - Le Mans Université, France

3 - Archaeology at Flanders Heritage Agency, Belgique

4 - Université de Toulon, France

V. TABLE-RONDE : RÉCUPÉRER DES ÉPAVES... DE QUELS DROITS ?

**ROUND-TABLE : RECOVERING SHIPWRECKS...
WITH WHAT RIGHTS?**

**VI. RÉEMPLOI À TRAVERS
LES SOURCES ÉCRITES**
REUSE THROUGH WRITTEN SOURCES

Sylvain Brémaud

Université de Tours - CESR UMR 7323, France

sylvain.bremaud@etu.univ-tours.fr

LE CYCLE DES GALÈRES. RÉUTILISATION, RÉCUPÉRATION ET SAUVETAGE DE L'ÉQUIPEMENT DANS LA FLOTTE DES VALOIS EN MÉDITERRANÉE AU XVI^e s.

La galère au XVI^e siècle était un outil complet et versatile, mais aussi fragile et coûteux. Ces inconvénients poussaient à une utilisation maximale du matériel, tout en préservant le matériel humain, c'est-à-dire les chiourmes. Mais si ces dernières étaient à sauver en priorité en cas de naufrage ou de pertes au combat, les éléments matériels constituant de la galère n'étaient pas pour autant négligés, bien au contraire. Ceux-ci constituaient à la fois un capital et, dans le cas de navires adverses, un butin.

Ainsi, la récupération des matériaux, des appareils, de l'artillerie et de tous les éléments disponibles sur une galère, qu'elle soit cassée, désarmée, capturée ou perdue en mer était une action systématique, partie du processus d'armement et de renouvellement des flottes.

Notre propos sera de présenter les différentes actions de récupération sur les corps de galères en soulignant la diversité des opérations, leurs priorités, le processus administratif qui les entourent. Nous nous appuieront sur de nombreuses sources venant des institutions royales, en particulier des rapports de la Chambre des Comptes de Provence et de divers témoignages.

Nous étudierons ainsi un document exceptionnel de la cour d'Aix relatant une enquête constituée d'interrogatoires de divers témoins sur la perte dans le port d'Antibes d'une galère du roi en 1554 et du processus systématique de récupération, stockage et transports des pièces repêchées par les hommes du capitaine et du roi. Nous verrons comment le roi, propriétaire des corps inutilisables, en faisait un outil de subvention initiale des nouvelles constructions de ses capitaines. On devra aussi tenter d'appréhender la question des pertes de galères adverses et du pillage de ces épaves. Enfin on verra si les sources nous renseignent sur les méthodes de récupération employées au milieu du XVI^e siècle.

En conséquence, on pourra comprendre à quel point les galères ne faisaient pas que recycler des noms au point de rendre une identification unitaire des navires difficiles, mais en réalité menait une politique systématique de récupération des pièces accessibles, aussi bien sur les galères détruites au combat, amies ou ennemies, que celles désarmées et démolies au port, le tout encadré par une administration de plus en plus présente dans la marine du Levant.

Pierre Caillosse

Laboratoire Criham, Centre de Recherches Interdisciplinaires en Histoire, Histoire de l'Art et Musicologie - UR 15507, France
Pierre-patrick.caillosse@ac-poitiers.fr

« L'ÉCONOMIE DES NAUFRAGES » : UNE AUBAINE POUR LA POPULATION LITTORALE DU BAS-MÉDOC AU XVIII^e s.

Les récupérations opérées suite à des naufrages constituent une véritable aubaine pour les populations littorales. L'étude des procès-verbaux du garde-côte de la juridiction de Soulac (Bas-Médoc) entre les années 1770 et 1791 permet de mieux saisir la récupération des effets des navires naufragés et leur insertion dans un marché local.

Loin de l'image du Médocain naufrageur et pillier d'épave (image déconstruite par Alain Cabantous), l'action de piller le navire naufragé demeure une réalité, qui tend néanmoins à diminuer dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. En recul, le pillage demeure source d'apports dans le quotidien des populations littorales.

Parallèlement et de manière légale, lorsque survient un naufrage, un ensemble d'acteurs intervient dans le but de sauver les vies humaines et de protéger la cargaison. Encadrés par le garde-côte servant de relais de l'amirauté au plus près des côtes, ces « sauvements » mobilisent la population littorale, de quelques villageois à plus de 30 personnes. Cette contribution ne se fait pas sans rétribution : la journée consacrée au « sauvement » est un appoint non négligeable pour les locaux avec le versement d'un salaire. Dès lors, une connivence entre le garde-côte et la population littorale est constatée, source d'une stratégie réelle et assumée localement.

Le rachat des biens vendus aux enchères constitue une autre facette de cette « économie des naufrages ». À la suite d'un naufrage, les diverses denrées ou pièces du navire sont mises aux enchères par le propriétaire ou par l'amirauté, soit sur le site du naufrage soit au siège de l'amirauté, en l'occurrence Bordeaux pour la juridiction de Soulac. La plupart des ventes aux enchères de la juridiction de Soulac se font localement et les enchères sont remportées majoritairement par les habitants de la paroisse du naufrage. Les biens achetés (essentiellement bois, fer et denrées comestibles) sont recherchés et répondent à des besoins réels de la population locale.

L'intégration de l'éstran dans les moyens de subsistance des populations montre une population exploitant son espace, parcourant son territoire, profitant des occasions pour améliorer son quotidien. Le naufrage est une source de revenus pour les populations littorales, à travers le pillage, le salaire des « sauvements » et des affaires lors de la vente des effets sauvés des eaux.

Léa Tavenne

UMR 5140 Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, Université Paul-Valéry Montpellier 3,
France
lea.tavenne@univ-montp3.fr

DE LA RESSOURCE AU DÉCHET. DEUX SIÈCLES D'HISTOIRE DES «RESTES» DE NAUFRAGE DANS LE GOLFE DU LION (1700-1920)

Aujourd'hui, les « restes » des fortunes de mer, loin d'être considérés comme des ressources, sont des déchets polluants dont la gestion et le traitement sont coûteux. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Il y a de cela moins de trois siècles, les fragments d'épaves et autres cargaisons échouées lors des fortunes de mer étaient encore de véritables trésors de terre. Quand et pourquoi s'opère le basculement ? À l'heure où de « nouveaux » concepts émergent tels que l'«économie du recyclage», l'«économie circulaire», le «circuit court», la «seconde main», l'«upcycling», etc., comme des solutions face au dérèglement climatique, s'interroger sur ce grand basculement qui se produit dans la gestion des «restes» des accidents maritimes prend sens.

1 001 naufrages ont pu être identifiés dans le golfe du Lion entre 1700 et 1920. Si certains de ces bâtiments sont perdus au fond des eaux, d'autres sont ramassés légalement ou illégalement, vendus, réutilisés, consommés, détruits ou même explosés. Une étude à cheval entre les époques moderne et contemporaine permet l'identification d'un tournant dans la gestion des «restes» des naufrages. Au XVIII^e siècle, ces «restes» sont considérés comme une manne providentielle. Ils sont ramassés, disputés, volés, réutilisés, recyclés ou vendus aux enchères. Les acteurs sont multiples et les populations côtières sont très largement impliquées dans les sauvetements organisés par les amirautés ou dans les vols. Les naufrages sont alors à l'origine d'une véritable économie du bris qui prend différentes formes. Au cours du XIX^e, et ce pour plusieurs raisons (ère de l'ingénieur, changements des types de navigation et des matériaux, fin de l'implication des habitants des littoraux dans la gestion des naufrages, etc.), les débris perdent progressivement leur statut de ressources. Dans les archives, ils apparaissent davantage comme des déchets qui encombrant les ports et gênent le bon fonctionnement du libre-échange.

Les transformations observées à travers ces accidents de mer - aussi importants que soient ces événements - sont bien plus globales. Elles montrent un basculement dans le rapport au monde, dans les relations qu'entretiennent les navigants, les populations côtières, mais aussi les décideurs et les aménageurs, au risque, à la ressource, à la mer et finalement, à l'environnement.

Nicolas Thomas ¹, Lise Saussus ², Thomas Romon ¹, Max Guérout ³

1 - Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), France

2 - École des hautes études en sciences sociales (EHESS), France

3 - Groupe de recherche en archéologie navale (Gran), France

RÉEMPLOYER L'UTILE : PRATIQUES DE RÉCUPÉRATION, SURVIE ET VIE DES CAPTIFS ABANDONNÉS SUR L'ÎLE DE TROMELIN (1761-1776)

Le 31 juillet 1761, l'*Utile*, navire de la Compagnie française des Indes orientales transportant plus d'une centaine de captifs malgaches à destination de l'île Maurice, s'échoue sur l'îlot inhospitalier de Tromelin, à un peu moins de 500 km de Madagascar d'où il était parti. Trois mois plus tard, l'équipage s'enfuit sur une embarcation de fortune, abandonnant sur place 80 Malgaches, dont seuls sept femmes et un nourrisson seront secourus quinze ans plus tard, le 29 novembre 1776. Très vite après le naufrage et sans doute dans les années suivantes, l'épave devient une source de matières premières. Sur l'île, les fouilles archéologiques réalisées par le Groupe de recherche en archéologie navale et l'Institut national de recherches archéologiques préventives témoignent de cette récupération.

La quasi-totalité du mobilier découvert provient de l'*Utile* et les métaux y sont sur-représentés avec au moins 1 757 artefacts en fer, 566 en cuivre et 297 en plomb. Les objets sont réutilisés à terre, réparés, mais aussi requalifiés, transformés, adaptés, détournés de leur fonction première, l'épave devenant une mine polymétallique. Certains fers sont transformés en outils et d'autres ustensiles en cuivre sont mis en forme sur place, comme des récipients, des cuillères ou des pointes démêloirs, à partir de tôles d'autres objets. Le plomb est aussi découpé, parfois fondu puis martelé, comme l'attestent les nombreuses chutes et les réservoirs d'eau de pluie réalisés. Avec d'autres objets en matériaux organiques, ces objets assurent la subsistance, mais le travail métallurgique participe aussi à la survie de ces hommes et de ces femmes en occupant autant les mains que les esprits. Tout en présentant le matériel embarqué à bord de la flûte et le mobilier archéologique attestant du réemploi, cette communication vise aussi une approche anthropologique de cette récupération, en posant l'hypothèse qu'elle n'est pas uniquement liée à la survie des individus stricto sensu mais qu'elle a pu contribuer à la vie du groupe social.

Florent Godelaine

Université Lyon II Lumière UMR 5190, Adjoint au chef d'Établissement des Abbayes du sud Vendée – Conseil départemental de la Vendée, France
florent.godelaine.pdl@gmail.com

DEVENIR DES ÉPAVES APRÈS LE NAUFRAGE EN VAL DE LOIRE (AU XVII^e ET AU XVIII^e s.)

Suite à une avarie, le colmatage de la brèche de l'embarcation est décrété. Des radoubs de circonstances surviennent lors de l'obsolescence de l'embarcation ou afin de l'anticiper. L'action de radoub procède d'un marché contracté entre le commanditaire ; le batelier et le contractant ; le charpentier en bateaux. Cette action peut être circonstanciée et/ou régulière. Cette opération procède d'un entretien technique régulier du bateau à effectuer ou bien suite à une avarie. L'opération de radoub optimise la durée du capital – le bateau (coût fixe) – à moins d'être au terme de son existence reconverti en bois de chauffage ou en bois de charpente. Les bateliers s'efforcent de prolonger au maximum leur capital. Le désossage total de l'embarcation voire la construction d'une nouvelle à partir du remploi peuvent être envisagés. Différentes essences soit par économie soit par urgence sont employées. Véritables « Légo », les embarcations ligériennes agglomérats d'essences sont rafistolées, reconstruites, désossées, construites à neuf au gré des choix. Qui en est le commanditaire ? Quels sont les facteurs qui déterminent une solution plus qu'une autre ?

L'utilisation de différentes essences de bois forment une embarcation composite. Le commanditaire à terme ambitionne soit un démembrement pur et simple en vue de charpenter son intérieur ou en bois de chauffage, soit l'option de réemploi des pièces dans une autre embarcation. Fond archéologique exceptionnel, l'archéologie domestique ou archéologie sous les toits regroupe mâts, solives et râbles servant aux linteaux, mais également bords et fonds servant de planchers et de cloison. Il est loisible d'y retrouver grâce à l'espacement du chevillage le bateau dans ses dimensions et profils.

**VII. ASPECTS ÉCONOMIQUES ET HUMAINS
DES RÉCUPÉRATIONS**
ECONOMIC AND HUMAN ASPECTS OF RECOVERY

RESSOURCE, PROPRIÉTÉ ROYALE, NUISANCE : LES POUVOIRS PUBLICS ET LA RÉCUPÉRATION DU WRAK DANS L'ESPACE BALTIQUE À LA FIN DU MOYEN ÂGE

Les nombreux privilèges protégeant les marchands, dès le XIII^e siècle, contre la saisie de leur cargaison par les seigneurs et populations des côtes baltiques et scandinaves, suggèrent qu'au Moyen Âge, la récupération de la marchandise échouée sur les plages, et plus généralement de toute pièce pouvant faire l'objet d'un réemploi, était la norme plutôt que l'exception. En effet, tout porte à croire que ces ressources pouvaient constituer une manne importante, quoique ponctuelle, le principal problème juridique étant de savoir à qui celle-ci revenait : alors que dans le royaume de Danemark, par exemple, la propriété des épaves (*wrak*) était liée dès le XI^e siècle à la souveraineté royale sur les plages, le principe d'une répartition des biens repêchés entre l'ancien propriétaire et les riverains ayant participé à leur sauvetage s'imposa peu à peu à partir du XIII^e siècle. Cependant, ces réglementations complexes dépendaient aussi bien du lieu du naufrage que de l'appartenance politique des naufragés (présence ou non d'accords bilatéraux de protection), et leur application était conditionnée à la bonne volonté des agents locaux du pouvoir.

Alors que les travaux sur le droit d'épave dans l'espace baltique ont souvent embrassé la perspective des marchands – en particulier ceux de la Hanse –, la gestion de l'après-naufrage par les pouvoirs publics locaux n'a pas reçu la même attention. Leur action ne peut s'abstraire complètement du cadre juridique esquissé ci-dessus. Cependant les sources de la pratique, qui se font plus nombreuses à partir des XIV^e et XV^e siècles, laissent entrevoir des enjeux autrement plus complexes – d'autant plus qu'elles furent souvent produites dans le cadre du règlement de litiges. La sauvetage de la cargaison s'y révèle une entreprise difficile et chronophage – parfois suspendue par les conditions météorologiques – qui demandait à être coordonnée et surveillée. L'épave pouvait ainsi se révéler un fardeau pour son (ses) propriétaire(s), dès lors que l'effort nécessaire à la récupération des biens excédait le bénéfice escompté. Or pour un agent dépositaire d'une autorité publique, l'enjeu des travaux ne se limitait pas toujours uniquement au prélèvement de la part du roi, mais incluait aussi la remise en état du littoral et – dans le cas d'un naufrage survenu en 1460 devant la jetée du port de Visby, sur l'île de Gotland – la praticabilité de l'accès au port. La récupération de certaines pièces – comme l'ancre, lourde mais d'autant plus précieuse – pouvait alors être confiée à des particuliers, lesquels exigeaient en contrepartie des garanties contre d'éventuelles poursuites des anciens propriétaires. Il s'agira donc, en partant de quelques exemples de litiges bien documentés, de mettre en lumière la pluralité des acteurs impliqués dans le sauvetage des biens et pièces naufragés, et de s'interroger sur leurs motivations.

Yajaira Vargas ¹, Michel L'Hour ²

1 - Ipso Facto, France

2 - Conservateur général du Patrimoine, membre de l'Académie de Marine, France

yajaira.vargas@ipsofacto.coop ; michel.lhour@gmail.com

FORTUNE DE MER ET PLONGEURS DE FORTUNE : DES ÉPAVES ET DES HOMMES

De l'Atlantique au Pacifique et de l'Indien à l'océan Arctique, le développement, à l'époque moderne, de nouvelles routes maritimes, l'essor continu des échanges et la généralisation de la guerre sur mer ont logiquement conduit à une croissance forte du nombre des naufrages et, corollairement, à la mise en place de stratégies spécifiques pour tenter de sauver du navire ce qui pouvait l'être.

En Europe, comme sur toute la planète mer, le nombre des plongeurs employés à la récupération des épaves et des cargaisons englouties s'est ainsi rapidement multiplié. Venus de tous les horizons, population amérindienne ou esclaves noirs pêcheurs de perles, aventuriers européens ou matelots missionnés par une marine royale, ces travailleurs de la mer, que Victor Hugo a immortalisé en 1866 sous les traits du pêcheur Gilliatt, ont ce faisant progressivement et collectivement inventé un métier, donné le jour à des machines, appris à maîtriser la profondeur et finalement, au péril le plus souvent de leurs vies, ramené au jour des centaines de cargaisons et d'épaves réputées perdues.

Toutefois, si le dessin de quelques machines ou le succès de certains pionniers devenus contractants de grandes sociétés de commerce sont parvenus jusqu'à nous, l'univers de ces plongeurs nous reste pour l'essentiel méconnu. Qui étaient-ils, d'où venaient-ils, qui les employaient, quelle était leur rémunération, quel type de cargaison avait leur prédilection, quelle était la nature des contrats de sauvetage... sont quelques-unes des questions qui seront ainsi au cœur de cette communication.

Au travers de quelques études de cas choisis à l'interface des deux rives de l'Atlantique, elle permettra notamment d'identifier pour la première fois certains des hommes qui dans l'espace caraïbe ont assuré durant plusieurs siècles ces opérations de sauvetage, souvent dirigées par des personnels d'origine européenne ou coloniale et opérées par des plongeurs indiens et noirs, libres ou esclaves.

Daniel Zwick

State Archaeology Department of Schleswig-Holstein, Allemagne
d.zwick@archaeologia-navalis.org ; daniel.zwick@alsh.landsh.de

IN THE MAELSTROM OF HISTORY : STRANDINGS AND WRECKING IN THE GERMAN WADDEN SEA

The Wadden Sea contains the world largest continuous tidal mudflat zone, which can be regarded as a natural archive for wrecks. The low-lying coastline is exposed to storms, tidal currents and coastal erosion. In consequence sands, shoals, tidal creeks are constantly changing, increasing the risk of shipwreck, but also increasing the potential for the re-discovery of wrecks that have become buried beneath the sands for centuries. Their relative accessibility at low tide also presents an opportunity to reach these wreck sites in the past and present. This will have ultimately changed the way how a shipwreck site will have altered over time.

A range of intertidal case studies from Schleswig-Holstein and other German federal states will be presented, which deal with archaeological and historical evidence for wreckage and salvage by contemporaries shortly after the stranding occurred. Particularly the outer shoals of the North Frisian Wadden Sea in Schleswig-Holstein were subject to countless historical strandings with over 900 vessels between 1600 and 1900. Only a small fraction have been re-discovered and were archaeologically investigated. Once exposed, intertidal wrecksites are subject to rapid deterioration. A major challenge is posed by the question to which extent deterioration can be attributed to environmental factors and how much substance was lost due to salvage operations of the past as well as illicit collecting in the present.

One recorded incident is the case of the Spanish barque *Ulpiano*, which stranded in 1870 on Süderoogsand and was rediscovered in 2013 when the imposing hull suddenly emerged in a scour after a storm. At that time the salvage and rescue of shipwrecked mariners was an already well-established system. This was not always the case, as reflected by the evolution of beach legislation, of which the 'Gottorfische Strandordnung' of 1712 is one early example. It can be regarded as a reaction to virulent beach-robbery taking place in the late 17th century, to which also the Hörnum Odde wreck of ca. 1690 might have fallen prey. Despite its distinctive construction-style typical for ships of the Dutch East India company, no positive identification could be established so far. According to a local legend passed on by a chronicler, the beach-bailiff himself had a part in the crime and this might explain the absence of written documentation. In that sense an archaeological investigation might become a long-overdue criminal investigation.

This paper will close with a brief outlook on an interdisciplinary research project planned by the author on behalf of the State Archaeology Department of Schleswig-Holstein (ALSH), combining the subjects of maritime archaeology (shipwrecks), regional history (strandings and beach law), and marine science (long-term geomorphological changes of the coastline).

Marijo Gauthier-Bérubé

Université du Québec à Rimouski, Canada
marijo.gauthier-berube@uqar.ca

LA PRATIQUE DU DROIT D'ÉPAVE ET SON IMPACT SUR LA FORMATION DES SITES ARCHÉOLOGIQUES EN NOUVELLE-FRANCE

Il est communément établi dans la pratique archéologique que les processus de formation de sites reposent à la fois sur une combinaison de facteurs naturels et culturels. Malgré leur nature submergée, les épaves n'y échappent pas bien que les aspects environnementaux prédominent souvent dans les discussions visant la compréhension du site depuis le naufrage jusqu'à aujourd'hui. Les processus de dépôt et de formation de sites archéologiques passent pourtant aussi par un ensemble des facteurs comportementaux et culturels qui affectent une épave, incluant les actions qui précèdent le naufrage, mais également la récupération des objets, structures et matériaux. Ajoutons également à ces actes de récupération la possibilité que ces actions puissent être sanctionnées par la loi, mais puissent également être illégales.

Cette dualité inhérente entre le geste de récupération légal et illégal peut ainsi influencer les méthodes et procédés employés, et donc la formation du site. Le territoire de la Nouvelle-France du 18^e siècle, caractérisé par sa très grande étendue, mais aussi par une faible densité démographique et l'isolement de plusieurs segments de sa population, représente un terrain fertile pour comprendre cette dualité. L'éloignement non seulement de la métropole, mais aussi des populations littorales avec les autorités coloniales situées à Québec ou Montréal met en valeur la dimension multiscalaire et dynamique des naufrages et des actions qui s'ensuivent. Plus précisément, le territoire de la Côte-Nord du fleuve Saint-Laurent avec son éloignement et son histoire maritime peuplée d'épaves permet de comprendre ces différentes dynamiques sociales et culturelles. Les pratiques de récupération, les méthodes utilisées et les types d'artefacts visés varient selon la proximité avec l'engin étatique, influençant ainsi les dynamiques qui participent à la création du site archéologique.

Cette présentation propose d'explorer, par le biais de l'archéologie et des sources historiques disponibles, les pratiques de récupération et d'appropriation des biens d'épaves sur le territoire de la Nouvelle-France au 18^e siècle à travers la dualité des actes légaux et illégaux. Cette présentation permettra de proposer si et comment l'économie des naufrages et le droit d'épave en Nouvelle-France ont pu influencer la formation de sites d'épaves à travers les exemples archéologiques du territoire de la Côte-Nord du Québec en adressant l'impact des actions sanctionnées par les gouvernements de l'époque et les actions des locaux et autres gens de passage attirés par l'appât du gain.

Elena Bonelou ¹, Alexandros Tourtas ², Aris Michail ¹, Dimitris Kourkoumelis Rodostamos ¹

1 - Ephorate of Underwater Antiquities, Ministry of Culture, Greece

2 - Postdoc researcher, University of the Aegean, Greece

**"... A QUANTITY OF BOXES WITH STONES OF NO VALUE."
SALVAGE, RECOVERY, EXCAVATION. THE CASE OF LORD'S ELGIN
BRIG MENTOR SUNK OF KYTHERA (1802).**

The recent researches (2009, 2011-2023) at the wreck of the brig Mentor, conducted by the Ephorate of Underwater Antiquities, have focused their interest mainly on excavating a section of the hull that is still well preserved, as well as collecting information about the passengers, the crew and the cargo of the ship. The brig, owned by Lord Elgin, was transporting some of the antiquities that were removed from the Acropolis monuments, and sank off the small port of Avlemonas on the island of Kythera, in September 1802. After the wreckage, a salvage operation of the precious cargo, was organized by Lord's Elgin team. After two years of efforts eventually the cargo was salvaged and transferred via Malta to England. During the period that followed, from the 19th to the 21st century, there have been several underwater investigations on the shipwreck aiming to discover the "marble" sculptures, which, according to rumors, were left behind at the site.

The recent excavations of the shipwreck seek to verify all the information that have been collected from the existing archives and gather new data about the shipbuilding, as well as to understand more about life on board. The artifacts that have been discovered hitherto can be identified as objects for navigation, parts of the ship's rigging, objects used for life on board and ornamentation of the ship armature, personal belongings of the passengers and crew and finally objects that possibly can be related to the shipload.

RÉCUPÉRATIONS, INCERTITUDES ET CONFLITS : LE PACTOLE, SON ÉQUIPAGE ET PAUL NAIRAC ET FILS AÎNÉ (1788-1789)

En 1785 et en 1789, le Restaurateur (capitaine Darmaignac) et le Pactole (capitaine Cras-sous) font respectivement naufrages au large de l'île d'Oléron et en rade de Quiloa (Tanzanie actuelle). Ces deux navires, l'un armé en droiture et l'autre en traite, nous offrent l'occasion d'appréhender l'après naufrage chez les capitaines et les équipages engagés par Paul Nairac et fils aîné, premiers armateurs négriers bordelais.

Dans le cadre de cette entreprise négociante, il s'agit pour nous de comparer comment, dans des situations éloignées géographiquement, des acteurs du monde du commerce, les capitaines d'abord et les négociants ensuite, tâchent de limiter les pertes sur une expédition déjà en déroute à cause des fortunes de mer. La comparaison de ces deux cas doit être pour nous l'occasion de mesurer le poids que la distance a sur le moment d'après, une fois qu'il faut faire le bilan des pertes. En nous penchant sur ce moment d'incertitude commerciale qui suit l'incertitude du naufrage, nous espérons pouvoir saisir les leviers que les négociants et les capitaines peuvent respectivement actionner pour parvenir à récupérer des épaves quelques reliquats (cargaison, gréments, ancrs, etc.).

Toutefois, en modulant les échelles – ici et là-bas – et en confrontant les points de vue, l'enjeu de notre proposition de communication est aussi de faire un pas de côté pour comprendre, selon les différents acteurs présents (capitaines, équipages, esclaves, acteurs locaux), comment une situation d'urgence transforme les impératifs commerciaux des uns tout en créant des opportunités pour les autres. L'après naufrage doit ainsi être perçu comme un moment où les cartes sont rebattues, en particulier lorsque les événements dépassent celui qui est le seul maître à bord. Ainsi, ce moment de bouleversements conduit des acteurs (individus, groupes divers) à s'approprier et à transformer des biens et des matériaux dans des logiques de survie et de réemplois (construire un radeau et un habitat temporaire) mais aussi, dans des logiques de pillage et d'accaparement, de profiter de la situation pour détourner des ressources pour des raisons financières, juridiques ou symboliques. Ce faisant, alors que le capitaine représente les intérêts des négociants, celui-ci est confronté à des vellétés antagonistes qui débouchent sur des conflits pour s'emparer de ressources et de richesses (biens, personnes) tant de la part de ses hommes que de la part des acteurs locaux qui entendent profiter de cet effet d'aubaine.

A travers cette étude particulière du transfert d'une valeur symbolique, financière ou d'usage des épaves à d'autres types de valeurs, il s'agit de présenter comment l'aléa des naufrages peut servir d'interface, souvent conflictuelle, entre des individus, des groupes voire des sociétés différentes et étrangères.

Christophe Pollet, Pedro Pujante, Alfredo Prieto Iglesias

Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática, Chili

christophe.pollet@ians.cl ; pedro.pujante@ians.cl ; alfredo.prieto@ians.cl

**DES INDIENS, DE L'EAU-DE-VIE ET DES MUSÉES :
L'ÉPAVE DU TROIS-MÂTS BARQUE ANNE BAKER,
NAUFRAGÉ AU DÉTROIT DE MAGELLAN EN 1859
(PUNTA WRECK, CHILI)**

Le littoral centre et nord-oriental du détroit de Magellan est parsemé de sites archéologiques d'épave correspondant à différents types de navires ayant fait naufrage lors de traversées en direction de/en provenance du Pacifique, ou échoués volontairement, principalement entre les XIX^e et XX^e s. Aujourd'hui, on peut observer dans l'estran, les vestiges de ces embarcations, auxquelles le visiteur peut accéder sous certaines conditions. Cet ensemble d'épaves forme un patrimoine nautique remarquable qui fait actuellement l'objet de recherches historico-archéologiques et de propositions pour leur mise en valeur, dans le cadre de projets menés en collaboration avec l'IANS et les institutions culturelles régionales et nationales.

L'épave du trois-mâts barque britannique *Anne Baker* représente un des cas les plus emblématiques de ce panel. Ses vestiges gisent sur la côte nord-orientale et à l'ouest de la pointe Dungeness, accident géographique qui signale, sur son côté nord, l'embouchure orientale. La côte septentrionale du Déroit marque la limite méridionale naturelle d'un vaste espace géographique où, historiquement, ont circulé les indigènes nomades Aónikenk, branche australe des chasseurs-cueilleurs Tehuelches qui habitaient alors les immenses steppes de la Patagonie australe, depuis le versant est de la cordillère des Andes jusqu'à l'Atlantique, d'une part et, d'autre part, jusqu'à Santa Cruz, Argentine actuelle. Bien que, depuis 1520, de nombreuses expéditions occidentales aient sillonné les eaux du Déroit, ce n'est que tardivement, en 1843, que le Chili assoit son emprise administrative, avec la fondation d'une colonie pénitentiaire sur la côte centrale (Fuerte Bulnes, à Santa Ana), qui sera transférée en 1848 plus au nord, et dont le développement sera à l'origine de l'actuelle ville portuaire de Punta Arenas.

De cette manière, le naufrage de l'*Anne Baker* en 1859 se produit au cours de la première phase de colonisation définitive dans la région de Magellan, et coïncide avec le phénomène de globalisation industrielle et économique qui implique alors une croissance exponentielle de la navigation transocéanique et, dans ce cas, depuis l'Europe et l'Amérique vers les ports andins de l'Amérique du Sud, de sorte que le Déroit de Magellan acquiert un rôle stratégique fondamental qui durera jusqu'à l'ouverture du canal de Panama.

Cette étude met en évidence les différents processus de récupération (éléments, parties structurelles et cargaison) qui ont impacté l'épave, du naufrage à nos jours, et met l'accent sur la relation existante entre les différents agents extracteurs et leurs objectifs respectifs, en relation étroite avec la période durant laquelle chaque activité d'extraction a eu lieu.

**VIII. PRATIQUES CONTEMPORAINES DU
RÉEMPLOI**
CONTEMPORARY REUSE PRACTICES

André Kirouac

Musée naval de Québec, Canada
andrekirouac@videotron.ca

RÉCUPÉRATION ET APPROPRIATION D'UN NAVIRE TORPILLÉ AU QUÉBEC

Québec, 1942, plusieurs navires sont torpillés dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent, une bataille navale tributaire de celle de l'Atlantique. Les forces canadiennes doivent affronter les U-Boote dans le cadre d'une chasse inégale. Contrainte au silence par la censure, la population des régions concernées vit dans l'angoisse. Naufragés à secourir, cadavres sur les berges, combats navals et obscurcissement obligatoire. L'été 1942 marque une population qui se referme sur elle-même, conservant pour elle témoignages, objets, telle une torpille, et même une épave. Ce ne sera qu'au tournant des années 2000, grâce aux recherches du Musée naval de Québec, que le voile sera levé sur cet épisode de guerre. Enquêtes, récupération d'objets liés aux épaves, avant la lettre, les équipes du musée répondent déjà à la question proposée par ce colloque. Du point de vue des populations concernées, une constante émergea. Ce qui put être récupéré des épaves, notamment dans le village de Grande-Vallée, fut recyclé. À cet endroit, les demeures furent d'ailleurs repeintes couleur Battleship Grey suite à la découverte de barils de peinture à bord du navire torpillé SS Frederika Lensen.

Le musée s'est naturellement attardé à l'étude de cette épave et de sa réutilisation. À tel point qu'a été développée une théorie, la Théorie des impacts, qui jumelle études ethnologiques, sociales et militaires. Allant plus loin que la simple étude d'une seule épave, l'appropriation et le recyclage du navire Frederika Lensen ouvrirent une porte inédite sur les impacts générés par une guerre. Les objets étudiés et leur lien avec les témoins permirent de créer un tableau décrivant les impacts ethno-sociaux, environnementaux, politiques, économiques, technologiques et proprement militaires qu'a un événement de guerre sur une population donnée. Au final, cette étude patrimoniale jumelant théorie, événements, objets et témoignages permit de réaliser des expositions muséales, dont une qui remporta le grand prix des musées canadiens en 2004. Récupération, réemploi, recyclage tant au niveau pratique que théorique, nous ne pourrions mieux décrire la démarche du musée ainsi que celle de la population.

Davia Lagos Vincensini
Université Paris Nanterre, France
davia.lv@hotmail.com

L'ÉPAVE RÉEMPLOYÉE DANS LA CRÉATION CONTEMPORAINE : TROIS EXEMPLES D'UTILISATION

L'épave se définit par un mouvement de submersion, par le passage d'une frontière qui fait événement : le naufrage.

Ainsi, cette intervention visera à analyser comment et dans quel but, le monde de l'art à l'époque contemporaine s'approprie et récupère les épaves ou leurs éléments en faisant passer à l'épave une nouvelle frontière duchampienne, la plaçant dans le contexte de l'exposition.

Trois approches se dessinent, l'une constituée par l'usage de l'épave comme d'un monumentum, la récupération et l'exposition des débris de l'épave comme preuve de la réalité du naufrage à ex - poser. A l'instar des restes de l'épave du chalutier libyen récupéré par Christoph Büchel, qui avait sombré en 2015 avec à son bord environ 1100 personnes et qui fut exposée à la Biennale de Venise en 2019 sous le titre Barca Nostra.

La seconde concerne l'usage esthétique et théâtral des restes de l'épave utilisée comme « fabrique »¹ dans la lignée de la pratique de l'aquarium au début du XXe siècle. Nous prendrons ici pour exemple l'aquarium de Paris en 1900 qui accueillit dans un gigantesque bassin deux épaves d'un naufrage survenu dans la rade de Cherbourg. Ces épaves récupérées, démontées puis remontées dans les bassins de l'aquarium de l'exposition universelle servent de décor pour rejouer et théâtraliser les fonds marins. Des scaphandriers devant ainsi se promener dans l'épave et en sortir les trésors pour « initier le public au labeur des travailleurs de la mer. »

Enfin, nous nous interrogerons sur la valeur expositionnelle et médiatique de l'épave jusque dans la fabrication d'un naufrage contrefait et 189 artefacts faussement récupérés par Damien Hirst pour l'exposition « Treasures from the Wreck of the Unbelievable » à la Fondation Pinault de Venise de 9 avril au 3 décembre 2017. L'artiste va jusqu'à réaliser un documentaire reprenant les codes de la découverte archéologique et mettant au jour des trésors historiques factices. Cette exposition met en évidence l'importance de l'aura du naufrage dans l'imaginaire. En utilisant cette aura dans le but d'augmenter la valeur marchande de l'objet, l'artiste lui donne l'apparence de ce que Walter Benjamin appelle l'authenticité.

Il s'agira donc pour nous de montrer comment le travail des artistes participe à l'usage et au réemploi des épaves réelles ou fictives et comment leurs discours s'appuient sur l'imaginaire de la catastrophe et de la survivance.

**Carlos Del Cairo Hurtado, Victoria Báez Santos, Juan Sarmiento Rodríguez,
Jesús Aldana Mendoza, Carla Riera Andreu, Andrés López Narváez**

Foundation Colombia Anfibia, Colombie

carlosdelcairo@gmail.com ; victoriabaezsantos@gmail.com ; juandasarmiento96@gmail.com ;

jesusalbertoaldanamendoza@gmail.com ; c.rieraandreu@gmail.com ;

andreslopeznarvaez.col@gmail.com

LA RENAISSANCE DES NAVIRES ABANDONNÉS DANS LES MERS COLOMBIENNES : VALORISATION CULTURELLE, HISTORIQUE ET NATURELLE

La diversité des naufrages dans le territoire maritime colombien est liée non seulement aux grands navires construits en bois appartenant à la période coloniale, mais aussi à d'autres types de navires de différente origine géographique et chronologique, plutôt associés au XIX^{ème} et XX^{ème} siècle. Les causes des naufrages qui se trouvent dans les profondeurs du territoire maritime colombien ne sont pas seulement associées à des accidents maritimes. Certains navires ont été ainsi coulés par une action humaine délibérée, soit par une stratégie de défense ou soit par un intérêt de créer des récifs artificiels, qui pourrait constituer une action d'abandon.

En ce sens, l'objectif de cette présentation est de montrer les différents aspects de la mise en valeur culturelle, historique et naturelle de certains de ces navires abandonnés. Ceux-ci représentent une transformation des contextes sociaux en raison des pratiques et des usages des communautés côtières qui interagissent dans le territoire. Une dimension naturelle émerge également à partir de la relation entre l'épave et la génération d'un écosystème marin acquérant ainsi d'autres usages et valeurs sociaux. A partir d'une approche fondée sur l'archéologie subaquatique et l'ethnographie maritime, il a été possible d'identifier le phénomène de l'abandon et réutilisation de quelques navires militaires et pirogues indigènes entre le XVIII^{ème} et XX^{ème} siècle, qui représentent pour les différents groupes socioculturels de Carthagène des Indes et la Guajira, Nord de la Colombie, la reconfiguration d'autres valeurs d'usage et d'identité afin de prolonger la durée de vie de ces objets techniques.

Alexis Catsambis

U.S. Naval History and Heritage Command, USA
alexis.catsambis.civ@us.navy.mil

CSS GEORGIA AND USS HOUSTON – SANCTIONED AND UNSANCTIONED RECOVERY OPERATIONS ON TWO U.S. NAVY SHIPWRECKS A WORLD APART

Nearly thirty years ago, the U.S. Navy established a program to manage, research, interpret, and preserve its historic ship and aircraft wrecks. Today, the Underwater Archaeology Branch of the Naval History and Heritage Command (NHHC) supports the organization's mission of preserving and presenting an accurate history of the U.S. Navy through serving four primary functions – heritage management, maritime archaeological research, the conservation and curation of archaeological artifacts, and public outreach.

Though in situ preservation is the preferred management approach for the wide array of heritage sites under the agency's jurisdiction – spanning thematically from historic ships of the Age of Sail through to submarines of the Nuclear Age and extending geographically across the globe – there are instances when controlled site disturbance or recovery may be justified or becomes necessary for archaeological, historical, or educational purposes. Such instances may include the case of NHHC archaeological investigations, scientific investigations conducted by external researchers under an NHHC archaeological research permit, or the process of mitigating potential impacts of large infrastructure projects, which at times necessitate the unavoidable removal of archaeological material. To these controlled mechanisms of site disturbance and recovery, one must add that a number of U.S. Navy sites have suffered from unauthorized salvage, both historically, but also in recent times.

This poster will address two case studies associated with wreckage-linked salvage operations. The first one, dedicated to the Civil-War era *CSS Georgia*, reflects a sanctioned and permitted rescue/salvage recovery operation undertaken by professional archaeologists and necessitated by the deepening of a prominent ship channel in Savannah, Georgia, in the United States. The second, dedicated to *USS Houston*, illustrates the threat posed to sites by the present-day unsanctioned disturbance and salvage of scrap metal from World War II-era warships in and around the Java Sea, Indonesia, which indicates a combination of coastal community involvement and regional transient salvage operators. Both case studies will be placed in their applicable legal context, and will be prefaced by an overview of the U.S. Navy's approach to the recovery of material from underwater cultural heritage sites under its purview.

Claire Destanque

Arkaeos, France

claire.destanque@gmail.com

LE RÉEMPLOI DES ÉPAVES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE : L'EXEMPLE DE L'OPÉRATION DYNAMO

Lors de l'opération Dynamo de 1940 (26 mai – 04 juin), une partie des navires perdus ont été coulés dans le port de Dunkerque par l'aviation ennemie mais également sabordés par les Alliés. D'autres épaves de cet événement sont échouées sur les plages entre Dunkerque et La Panne (en Belgique).

Au lendemain de la prise de la ville par les Allemands, ces derniers ont réalisé un inventaire des épaves présentes dans le port et sur les plages et les ont classées selon le critère suivant : sont-elles ou non récupérables ?

Ainsi, vingt-cinq des navires perdus dans le port de Dunkerque lors de l'opération Dynamo (sur 305) ont été relevés et réparés lors de l'Occupation pour servir dans la Kriegsmarine ou ont été revendus à la marine marchande allemande. À ce chiffre s'ajoutent quelques navires échoués sur les plages à l'est de Dunkerque également renfloués et réparés pour être réutilisés par la Kriegsmarine.

Ces navires renfloués ont parfois connu des destins extraordinaires, coulés en 1940 dans le port de Dunkerque, réparés par l'occupant, certains seront de nouveau à l'état d'épave à la fin de la guerre, pour être finalement remis en service et naviguer pendant encore plusieurs décennies...

Quant à ceux jugés irréparables ils seront ferrailés pour répondre au besoin en matières premières de l'époque. Les épaves présentes sur les plages connaîtront le même sort et celles encore présentes sur l'estran à l'heure actuelle ont toutes eu leurs superstructures découpées, toujours dans l'idée de ferrailer les matériaux.

Cette communication est l'occasion d'aborder, à travers l'exemple des épaves de l'opération Dynamo, la seconde vie des navires mobilisés lors des conflits mondiaux du siècle dernier.

TABLE DES MATIERES

I. RÉEMPLOI DANS L'AMÉNAGEMENT LITTORAL ET FLUVIAL

- The scuttled Roman ships of Trstenik (Gulf of Kaštela, Croatia)..... 2
- Lest et épaves de bateau ; des matériaux idéaux pour le recyclage en contexte portuaire.....3
- Épaves de la Loire (île Coton, Ancenis), ou comment fabriquer des digues à l'époque moderne..... 4
- Un exemple de recyclage d'éléments de bateau dans l'antiquité : le vaigrage de l'épave hellénistique de Fort-Royal 1 (IIe s. av. J-C., Cannes)..... 5

II. RÉEMPLOI ET ARCHITECTURE NAVALE

- Déconstruction architecturale et réemploi dans les espaces nautiques atlantique et méditerranéen aux époques médiévale et moderne..... 7
- Récupération, réemploi et recyclage des épaves dans la construction navale méditerranéenne antique : des pistes de réflexion..... 8
- Hardship, despair and bravery – after the wreckage in medieval Nordic Sagas..... 9

III. RÉEMPLOI EN CONTEXTE TERRESTRE

- Le devenir des navires naufragés et démantelés : l'exemple du littoral atlantique français (XVIIe - début XIXe s.)..... 11
- Recycling and old bits of boats: the meaning of prehistoric logboat fragmentation..... 12
- Du navire à l'entrepôt : récupération et stockage d'éléments ferreux d'après des exemples de l'Ouest français..... 13
- Reuse of wood in Ancient Egypt..... 14
- Un métal ayant séjourné en milieu marin est-il réemployable ?..... 15
- Heurs et malheurs de la pirogue monoxyle en contexte archéologique..... 16

IV. RÉEMPLOI ET COMMUNAUTÉS INSULAIRES

- Le réemploi des fragments d'épaves dans l'archipel Kerguelen..... 18
- Collecte, détournement, réemploi : la seconde vie des épaves dans l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon..... 19
- Our House Was Filled with Stuff from the Wreck: Shipping Mishaps and Community Subsistence Salvage in Australia and Solomon Islands..... 20
- Opérations post naufrages aux Antilles : une impérieuse nécessité..... 21

V. TABLE-RONDE RÉCUPÉRER DES ÉPAVES...DE QUELS DROITS ?

TABLE DES MATIERES

VI. RÉEMPLOI À TRAVERS LES SOURCES ÉCRITES

- Le cycle des galères. Réutilisation, récupération et sauvetage de l'équipement dans la flotte des Valois en Méditerranée au XVI^e siècle..... 24
- « L'économie des naufrages » : une aubaine pour la population littorale du Bas-Médoc au XVIII^e siècle..... 25
- De la ressource au déchet. Deux siècles d'histoire des « restes » de naufrage dans le golfe du Lion (1700-1920)..... 26
- Réemployer l'Utile : pratiques de récupération, survie et vie des captifs abandonnés sur l'île de Tromelin (1761-1776)..... 27
- Devenir des épaves après le naufrage en val de Loire (au XVII^e et au XVIII^e siècle)..... 28

VII. ASPECTS ÉCONOMIQUES ET HUMAINS DES RÉCUPÉRATIONS

- Ressource, propriété royale, nuisance : les pouvoirs publics et la récupération du wrak dans l'espace baltique à la fin du Moyen Âge..... 30
- Fortune de mer et plongeurs de fortune : des épaves et des hommes..... 31
- In the maelstrom of history: Strandings and wrecking in the German Wadden Sea..... 32
- La pratique du droit d'épave et son impact sur la formation des sites archéologiques en Nouvelle-France..... 33
- «... a quantity of boxes with stones of no value.» Salvage, recovery, excavation. The case of Lord's Elgin brig Mentor sunk of Kythera (1802)..... 34
- Récupérations, incertitudes et conflits : Le *Pactole*, son équipage et Paul Nairac et fils aîné (1788-1789)..... 35
- Des Indiens, de l'eau-de-vie et des musées : l'épave du trois-mâts barque Anne Baker, naufragé au détroit de Magellan en 1859 (punta Wreck, Chili)..... 36

VIII. PRATIQUES CONTEMPORAINES DU RÉEMPLOI

- Récupération et appropriation d'un navire torpillé au Québec..... 38
- L'épave réemployée dans la création contemporaine : trois exemples d'utilisation..... 39
- La renaissance des navires abandonnés dans les mers colombiennes : valorisation culturelle, historique et naturelle..... 40
- CSS *Georgia* and USS *Houston* – Sanctioned and Unsanctioned Recovery Operations on two U.S. Navy Shipwrecks a World Apart, Alexis Catsambis (U.S. Naval History and Heritage Command)..... 41
- Le réemploi des épaves de la Seconde Guerre mondiale : l'exemple de l'opération Dynamo..... 42



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE
PARIS-TROCADÉRO**

Drassm

Département des Recherches
Archéologiques Subaquatiques
et Sous Marines