

Fonds marins



Longue vie aux épaves de la mer du Nord

Des dizaines d'épaves gisent sur le sable couvrant le fond de notre littoral. Les deux tiers datent des Première et Seconde Guerres mondiales. Leur protection est assurée par la législation entourant le patrimoine subaquatique, qui pourrait évoluer.

Par Laetitia Theunis

La mer du Nord est un cimetière. Sur la carte marine belge, quelque 280 épaves sont répertoriées, principalement situées à proximité des ports d'Ostende et de Zeebrugge. Parmi elles, onze sont officiellement mentionnées comme épaves historiques. Jeter l'ancre, tout comme pratiquer la pêche à la traîne ou le dragage sont interdits à leur proximité. « Et pour plonger sur l'une de ces épaves, il faut obtenir l'accord du gouverneur de la province de Flandre-Occidentale, en spécifiant l'heure de la plongée et le nombre de participants. Ces épaves historiques sont monitorées par radar, lequel repère toute personne non annoncée », explique Tomas Termote, archéologue sous-marin.

Jusqu'à nouvel ordre, pour visiter des épaves non considérées comme historiques, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à cette démarche administrative chronophage. Mais cela pourrait changer. Le ministre en charge de la mer du Nord, Vincent Van Quickenborne (Open VLD), défend une nouvelle loi visant à considérer automatiquement comme patrimoine « tout ce qui se trouve sous l'eau depuis plus d'un siècle et qui présente un caractère culturel, historique ou archéologique ». En feraient partie les cinquante-cinq épaves de plus de 100 ans, minutieusement étudiées et cartographiées l'an dernier par les scientifiques du Flanders Marine Institute et d'Immovable Heritage.

**Le prélèvement sur
des épaves est
désormais interdit en
mer du Nord.**

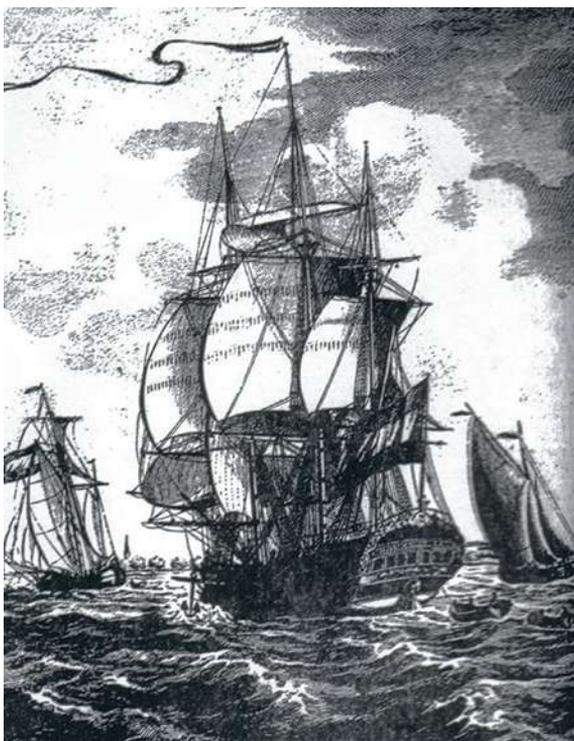
« Lorsqu'on découvre une assiette, un canon ou encore un bout d'aile d'avion, on est tenu d'avertir le gouverneur. »

... UN PROCESSUS INEXORABLE

Certains s'interrogent sur la pertinence de cette législation supplémentaire – et de sa mise en application entraînant des limitations d'accès dans la zone – alors même que la Belgique n'a qu'une toute petite superficie maritime et qu'elle était déjà dotée d'un bel arsenal juridique protégeant les épaves. Le 8 août 2013, déjà, elle devenait le quarante-cinquième pays à ratifier la convention Unesco de 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique. De ce fait, la protection des vestiges sous-marins résultant des batailles (notamment) navales de la Grande Guerre et gisant dans nos eaux territoriales était garantie. « Chaque Etat, partie à la Convention, est tenu de protéger les épaves âgées de plus de 100 ans. Bien entendu, chacun peut prévoir, par le biais de son droit national, une protection plus large. Par exemple, celle de sites plus récents », précise-t-on à l'Unesco.

Depuis lors, il est interdit de prélever quoi que ce soit sur les épaves gisant en mer du Nord. Qu'importe leur âge et leur classification en épave historique ou non. « Lorsque l'on fait une découverte sous-marine, une assiette, un canon ou encore un bout d'aile d'avion, on est tenu d'avertir le gouverneur. C'est lui qui décide si le vestige doit rester in situ ou s'il doit être prélevé pour compléter des collections muséales ou servir à la recherche scientifique. »

Les lois des hommes ne peuvent cependant rien contre le processus inexorable de destruction naturelle des épaves. « D'ici à une cinquantaine d'années, beaucoup auront disparu sous l'effet des tempêtes, des courants, de l'électrolyse », conclut l'archéologue sous-marin. ▽



Le trois-mâts 't Vliegend Hert, dont l'épave gît au large de nos côtes.

L'OR ET L'ARGENT DE LA COMPAGNIE DES INDES

Le mauvais temps avait contraint le capitaine Cornelis van der Horst à postposer le départ au 3 février 1735. A 14 heures, 't Vliegend Hert, trois-mâts de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, larguait les amarres à Fort Rammekens, en Zélande, en même temps que le Anna Catharina. Cap sur Batavia, en Indonésie. Mais le voyage s'est arrêté prématurément sur un banc de sable en mer du Nord. Après une lutte acharnée, le capitaine est parvenu à libérer 't Vliegend Hert. Partant à la dérive, les voiles déchirées, prenant l'eau, le bateau de 43,7 mètres de long pour 10,9 de large, a fini par s'immobiliser dans la zone dite Schoneveld où il coula à la verticale à 23 h 30, après un dernier appel de détresse. Emportant avec lui la vie des 167 membres d'équipage, des 83 soldats et des six passagers à son bord. Son épave, constituée de restes dispersés sur le fond marin et recouverts de sédiments – notamment des milliers de pièces d'or et d'argent, et des bouteilles de vin –, a été découverte en 1981 dans les eaux territoriales belges. Elle fait partie des onze épaves historiques de la mer du Nord. « Le Anna Catharina a également fait naufrage en 1735, à un endroit encore non identifié entre Zeebruges et Breskens (Pays-Bas). Trois caisses d'argent dormiraient toujours à bord », confie encore Tomas Termote.