



**HAL**  
open science

## Carte archéologique du They de la Gracieuse

Marine Jaouen

► **To cite this version:**

| Marine Jaouen. Carte archéologique du They de la Gracieuse. 2014, pp.49-51. <hal-03354689>

**HAL Id: hal-03354689**

**<https://hal.science/hal-03354689v1>**

Submitted on 29 Sep 2021

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

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



HAL Authorization

Outre la documentation complète de la coque qu'il serait nécessaire de réaliser avant la disparition complète de l'épave, il serait intéressant de pouvoir en réaliser l'étude architecturale dans la perspective d'une étude comparative avec l'épave Arles-Rhône 3 et plus largement, avec l'ensemble des chalands gallo-romains découverts dans le bassin rhodanien.

Il serait alors pertinent de pouvoir resserrer la chronologie de cette épave par des analyses dendrochronologiques. Elle est actuellement datée par une analyse <sup>14</sup>C entre 51 av. J.-C. et 135 ap. J.-C.

Sabrina MARLIER

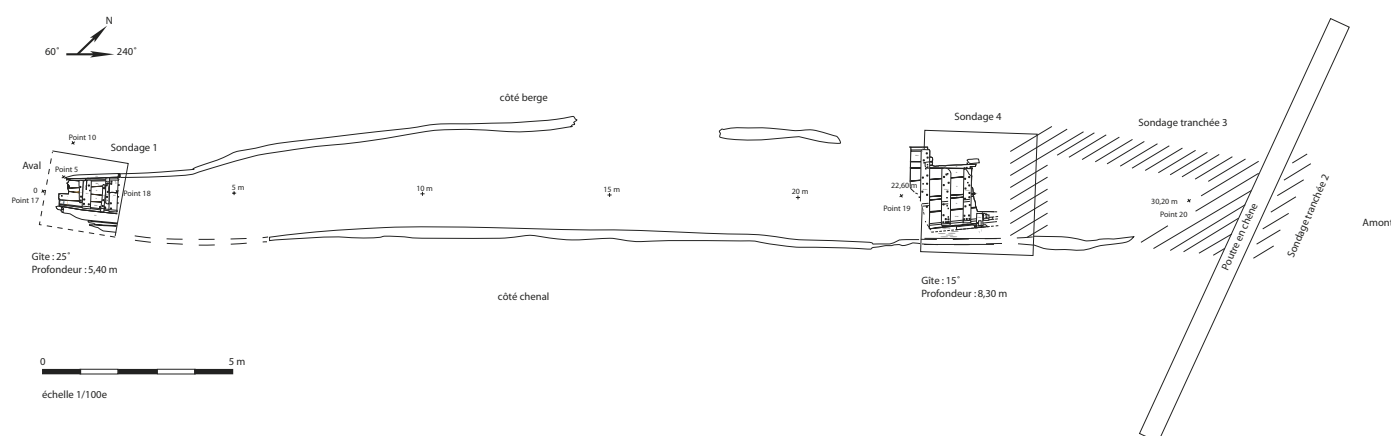


Fig. 29. Planimétrie générale de l'épave Arles-Rhône 5 avec les zones de sondage ouvertes (DAO : F. Laurent, S. Marlier/Arkaeos)

## BOUCHES-DU-RHÔNE Au large de Fos-sur-Mer

Contemporain

### Carte archéologique au They de la Gracieuse

Programmée du 15 au 30 avril 2010, la mission de carte archéologique des épaves contemporaines du golfe de Fos-sur-Mer avait pour objectif la reconnaissance de 21 sites, dont 19 ont pu être positionnés.

En premier lieu nous sommes revenus sur quatre sites expertisés par le passé mais pour lesquels on ne disposait d'aucune donnée géographique précise.

♦ **Est Grand-Rhône 2 (EA 891).** Déclaré par G. Savon en 1989 (n° Drassm 229/89), ce site a été expertisé par L. Long en 1999. Gisant par 6 m de fond, il s'agit d'une coque en bois doublée de cuivre, associée à une chaîne et à un «coffre» métallique qui matérialise peut-être les soutes à eau du bateau. Lors de la première expertise, le Drassm avait prélevé une cloche, une pièce ornementale, une fourchette, un fragment de scie de chirurgien et un «irrigateur du Docteur Eguisier». Cet ustensile d'apothicaire breveté en 1842, composé d'un corps cylindrique en étain et d'un robinet à son sommet pouvait faire office de clystère et administrer des remèdes avec un plus grand confort pour les malades (B.S. Drassm 1999: 44-46). Ce dernier élément permet de dater l'épave au milieu XIX<sup>e</sup> siècle. Le fort ensablement du site cette année n'a pas permis l'observation approfondie de l'ensemble des vestiges.

♦ **Est Grand-Rhône 3 (EA 892).** Déclaré par G. Savon en 1997 (n° Drassm 20/97), par 7 m de fond, la position de ce site, signalée par un tumulus de pierres, n'était connue que par un point Toran. Toute conversion avec ce système radioélectrique étant aujourd'hui impossible, il importait d'y retourner avec l'inventeur afin que l'épave soit définitivement et précisément localisée. La découverte par le passé d'un fémelot et de plaques métalliques avaient donné à penser à L. Long qui

en fit l'expertise, que le tumulus ne relevait pas d'un simple délestage. L'expertise conduite cette année a confirmé ses soupçons puisqu'elle a révélé quelques clous de charpente en bronze et en cuivre. La chronologie vraisemblable de ce site est à rechercher dans le cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

♦ **Site des navalia de Fos-sur-Mer (EA 705).** Déclaré par L. Monguilan en 1974 (n° Drassm 176/74), suite à une prospection aérienne, ce site a fait l'objet de plusieurs campagnes de sondages menées par l'équipe de J.-M. Gassend et de B. Maillet entre 1992 et 1994. Interprétées comme deux hangars à bateaux des I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> s. ap. J.-C., les structures observées forment deux quadrilatères de 36 x 100 m de côté délimités par des plots en pierres mortaisées. L'agencement de ces deux bâtiments est très similaire, composé d'une nef centrale flanquée de deux nefs collatérales. L'étude de la ligne du rivage antique laisse imaginer aux pieds des structures une pente douce qui permettait la mise à l'eau de bateaux. Si l'hypothèse est séduisante, on doit néanmoins admettre que la comparaison de cet ensemble structural avec d'autres *navalia* ne tranche pas définitivement en faveur de l'interprétation proposée.

♦ **Les Salines (EA 568).** Essentiellement connu du service archéologique de la ville de Fos-sur-Mer, ce site n'avait jamais été géolocalisé. Contacté pour l'occasion, F. Marty a décrit l'ensemble comme «des stèles réemployées dans une digue de 1 km de long formée de gros blocs de pierre et de pieux en bois, dont l'un est daté entre 39 av. et 72 ap. J.-C.» . La topographie du golfe de Fos est toujours à l'étude et bénéficiera bientôt de nouvelles publications. Ce gisement n'a pas bénéficié de plongée de notre part car il ne comptait pas dans la liste initiale des sites à positionner. Seule une visibilité exceptionnelle a permis de positionner ces blocs de pierres taillées depuis la surface.

♦ **Saint-Gervais 5 (EA 2098).** L'expertise de ce site déclaré par A. Mille en 1982 (Martigues 15/82, Drassm 124/82) a confirmé l'hypothèse d'un navire de commerce à coque en bois non doublée, qui transportait de la stibine, un sulfure naturel d'antimoine. L'épave a fait l'objet d'un sondage de 1 x 2 m qui a livré du mobilier de bord en excellent état : chaudron, chaussure et botte en cuir, pot à graisse en grès rhénan, un élément décoratif en bois à tête d'aigle (fig. 30).

La revue *Stantari* n°19 (nov.2009-janv.2010) traite de l'exploitation en Haute-Corse de gisements de stibine; trois concessions sont actives dès 1771 et des usines de transformation traitent le minerai brut à Septèmes-les-Vallons et à Bouc-Bel-Air dans les Bouches-du-Rhône jusqu'en 1900 (voir L.-L. Simonin, ingénieur des Mines, journaliste, 1830-1886: Notice sur les usines à cuivre et les usines à antimoine des Bouches-du-Rhône; année d'édition inconnue). Ces divers éléments permettent de situer la date du naufrage entre 1840 et 1890.

L'opération 2010 a par ailleurs permis de créer neuf nouvelles entrées dans la base archéologique nationale Patriarche. Ces sites, connus de certains plongeurs locaux, n'avaient pas fait l'objet de déclaration auprès du Drassm car considérés à tort comme hors du domaine des biens culturels maritimes enregistrés par le département. Il s'agit des épaves suivantes :

♦ **Grau de la Dent 1 (EA 1645).** Épave inédite d'un navire de charge dont le chargement est encore en place, composé de sacs dont le contenu est maintenant totalement solidifié. La chronologie vraisemblable du site est le XIX<sup>e</sup> ou le début du XX<sup>e</sup> siècle.

♦ **Saint-Gervais 7 (EA 2097).** Site très dégradé et difficilement lisible formé de tôles imbriquées et de barres de métal désorganisées. Étendu sur une surface de 8 x 20 m, cet amas chaotique pourrait même faire douter qu'il s'agit d'une épave de navire si ne subsistaient sur le site deux bittes d'amarrage.

♦ **Carteau 1 (EA 1648).** Malgré des conditions de plongée particulièrement mauvaises, il semble possible d'identifier cette épave comme celle d'une vedette allemande de la seconde guerre mondiale.

♦ **La Gracieuse (EA 1646).** Il s'agit d'un navire marchand de type brick/goélette qui transportait du ciment au moment du naufrage. Construite en 1860, la *Gracieuse* est venue s'échouer sur le They de Fos-sur-Mer le 10 janvier 1893.

♦ **Tout à Dieu (EA 2099).** Ce navire de pêche à coque en bois construit en 1975 a été coulé volontairement sans moteur ni appareils au début des années 1990.

♦ **Haddock (EA 2101).** Voilier de plaisance contemporain à coque aluminium, perdu à la suite d'un incendie. Sans réponse des Affaires Maritimes sur ce naufrage, seules les mémoires locales permettent de dater cette perte entre 1988 et 1989. Ce site situé en dehors de la zone autorisée, n'a fait l'objet que d'un positionnement au sondeur.

♦ **Plage de la Bottai 1 (EA 2100).** Ce site inédit est formé d'un alignement de blocs de pierre. Il pourrait avoir un lien avec la *villa* maritime romaine qui était située sur le cordon littoral.

♦ **Le Kléber (EA 847).** Site non déclaré, donc pas expertisé jusqu'alors, le *Kléber* était un paquebot de 98 m de long en acier puddlé lancé en 1880 par les chantiers Caird & Co. Son port en lourd était de 860 tonnes. On connaît onze *sister-ships* à ce bâtiment qui participa, entre autre, à l'expédition de Tunisie



Fig. 30. Tête d'aigle en bois après restauration (cl. S. Cavillon/Drassm; dessin M. Jaouen/Drassm)

en 1881 comme transport de troupes. Suite, semble-t-il, à une avarie de gouvernail il fit naufrage le 17 décembre 1901. Une ancre située à 118 m de la coque lui est associée.

Par ailleurs, trois points du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine ont été expertisés et repositionnés dans le cadre de la convention n°179/2009 conclue entre le Shom et le Drassm:

♦ **Bettina 1 et 2 (EA 873).** Site non déclaré ni expertisé jusqu'alors, point Shom n° 1803448 et 18034071, il recèle les deux tronçons de tôles difficilement identifiables d'un seul et même navire. Les raisons et les circonstances du naufrage sont inconnues.

♦ **Ponton-grue (EA 872).** Ce site méconnu, car ni déclaré ni expertisé, point Shom n° 1803049, est constitué de trois éléments distincts : un godet, une flèche et un support de grue probablement arrachés par une tempête au ponton ou au navire de charge qu'ils équipaient.

♦ **Le Sirtico (EA 871).** Ni déclaré, ni expertisé, comme les précédents, point Shom n° 18034042, ce site est celui d'un cargo mixte de commerce de nationalité italienne. Lors de son naufrage, il transportait des matériaux de construction. Il a fait naufrage le 5 février 1913 dans des circonstances pour l'heure encore inconnues.

Deux sites enfin n'ont pu être retrouvés au cours de l'expertise, par suite d'un ensablement et d'un envasement trop important. Il s'agit des épaves dites plage d'Arles 9, EA 865 et Est Grand-Rhône 1, EA 890.

Au bilan de cette première opération de carte archéologique au They de la *Gracieuse*, il apparaît qu'aucun des sites visités ne porte la trace de déprédation d'origine anthropique, pillage ou chalutage, non plus que de destruction d'origine érosive.

Il est vrai que les conditions de plongée sur la zone et la nature du sédiment (vase et limon du Rhône), sont des facteurs

qui favorisent incontestablement la protection et l'intégrité des gisements. L'opération a permis, comme escompté, de compléter et de préciser les données enregistrées dans la carte archéologique nationale. Chaque site, à l'exception du *Haddock*, des *navalia* et des Salines, a été documenté et photographié, dès lors naturellement que la visibilité le permettait.

Le partenariat établi à cette occasion avec la société A-Corros a en outre permis de redynamiser la collaboration amorcée dès les années 2003-2005 avec J.-B. Memet sur le site de la Natière et qui portait sur le suivi de la corrosion des coques métalliques.

Marine JAOUEN

## BOUCHES-DU-RHÔNE Au large de Martigues

Contemporain

### L'épave du trois-mâts de la plage du Verdon à La Couronne, Verdon 1 (EA 461)

Cette dernière campagne sur la zone arrière n'a pas permis de découvrir la quille que nous recherchions, par contre nous sommes sûrs que celle-ci n'est plus reliée à l'épave. Elle pourrait se trouver dans la zone mais son enfouissement de plus de 3 m dans le sable rend sa recherche peu rentable. En revanche nous avons découvert la partie la plus basse de la carlingue et des détails de montage qui nous ont permis d'élaborer une hypothèse crédible de montage de l'extrémité arrière intégrant l'ensemble étambot safran découvert en 2007 couché à l'arrière de l'épave (fig. 31).

A noter également un panier en très bon état et un lavabo en porcelaine d'origine anglaise (fig. 32) dont la datation située autour du milieu du XIX<sup>e</sup> s. est cohérente avec notre épave.

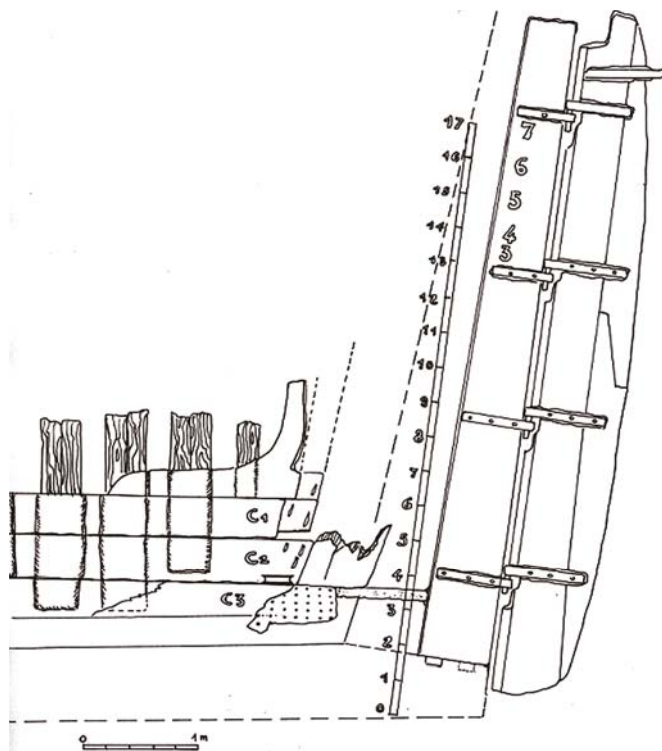


Fig. 31. Reconstitution graphique verticale de l'extrémité arrière



Fig. 32. Lavabo de porcelaine anglaise à forme et décors identiques aux tessons prélevés

Le deuxième atelier a quant à lui dégagé pour la première fois une zone très encombrée de bois détachés de la carène que nous avons commencé à extraire. Dans cette zone nous avons pu étudier précisément un élément métallique concrétionné qui s'est avéré être une pompe à laquelle nous pensons pouvoir associer un tube de crépine qui est enchâssé dans un coté du carlingot bâbord à moins de 2 m de la pompe. Cette pompe de cale devait être fixée sur un pont et s'est effondrée avec celui-ci sur le fond de cale à proximité des tuyaux.

Le dégagement complet du dessus de la carlingue nous a révélé une trace circulaire que nous attribuons à l'usure provoquée par le poinçonnement du mât sur la carlingue. Une trace comparable avait été observée à l'avant, au fond de l'emplanture du mât de misaine, emplanture très légère constituée de simples cales latérales et longitudinales de dimensions très modestes; nous pensons que cet aménagement a pu disparaître pour le mât d'artimon.

Bertrand MAILLET

En recherchant la quille nous avons mis au jour, assez profondément enfoui, un lot de matériel que nous avons attribué à l'équipement du bord, poulie et cap de mouton sans estrope, réas neufs de toutes tailles et fragments de verre non alimentaires qui nous amènent à l'hypothèse d'un stock de matériel de rechange.