



HAL
open science

Aresquiers 12, la Justine EA2211. Opération programmée campagne 2017. Bilan scientifique Drassm

Laurence Serra

► **To cite this version:**

Laurence Serra. Aresquiers 12, la Justine EA2211. Opération programmée campagne 2017. Bilan scientifique Drassm. Bilan scientifique du DRASSM année 2017, 2024, pp.73_75. <hal-04817020>

HAL Id: hal-04817020

<https://hal.science/hal-04817020v1>

Submitted on 3 Dec 2024

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

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



HAL Authorization

Aresquiers 12, la Justine EA2211

L'épave *Aresquiers 12* a été découverte fortuitement en 2007 par R. Vallon, plongeur frontignanais, lors d'une partie de chasse sous-marine à 133 m de la plage des Aresquiers. En juillet 2010, M.-P. Jézégou a mené une expertise de l'épave, retrouvée grâce à l'appui technique de la magnétométrie. L'épave a été identifiée comme un navire de commerce en bois probablement perdu au milieu du XIX^e siècle, face à l'étang de Vic et ayant conservé son étrave et son étambot. L'expertise souligne la présence de blocs de soufre. La conduite d'une opération était alors préconisée.

Une nouvelle année de fouille programmée a été autorisée par le Drassm, avec avis favorable de la CTRA Sud-Ouest. Les objectifs de 2017 concernent la documentation des zones avant et centre du navire, sondées en 2015 (*BS 2015* : 71). Cette troisième campagne sur l'épave *Aresquiers 12* a été entravée par de nombreux caprices météorologiques, causant notamment en cours de fouille le réensablement total des deux secteurs centre et avant des sondages 2015, rouverts en 2017. Nous avons dû restreindre les objectifs et nous concentrer seulement sur la zone avant en élargissant au-delà du massif d'emplanture.

Sur le modèle de 2016 (*BS 2016* : Serra), la documentation s'appuie sur des relevés en planimétrie et en coupe ainsi qu'une couverture photographique des structures de l'épave pour compléter la restitution des formes du navire et comparer la poupe et la proue. Afin de réaliser les coupes transversales, une découpe à la scie manuelle a été effectuée. L'étude des mobiliers, du bois et du soufre n'a pas été renouvelée car suffisamment complète en 2015 et 2016.

En parallèle, une prospection visuelle a été opérée dans un rayon de 200 m aux alentours afin de tenter de découvrir d'éventuels indices quant à la présence de la seconde épave, *l'Olympia*, liée au naufrage et qui aurait coulé selon les archives « non loin de la *Justine* ». Cette prospection à vue n'a abouti à aucun résultat.

Les sources historiques

En mars 2017, bien en amont de l'opération, une liasse de documents relatifs aux douanes de Sète (pas encore enregistrée aux ADH - Archives départementales de l'Hérault) a pu être consultée. Cette liasse comprend le dossier complet sur le brick *Justine*, retenu en 2016 comme identification de l'épave *Aresquiers 12*. Ce dossier extrêmement riche en informations constitue un inédit. Nous avons ainsi pu établir des concordances entre les données de terrain et les sources écrites et confirmer cette identification avec, à titre d'exemple, les mentions d'un doublage en zinc, d'un plancher mobile (*payol* en

provençal), d'un vaigrage pour les éléments propres au navire et la mention dans la charte-partie du dernier voyage d'un chargement de soufre en grenier de la Sicile vers Sète. L'hypothèse d'une construction de type méditerranéen est validée par le premier acte de francisation mentionnant le chantier et même le nom du charpentier !

Le navire a été construit à Antibes par Bellessins père. Il a été mis à l'eau le 23 mars 1849, francisé à Marseille avec pour seul et unique propriétaire François Louis Mariès résidant à Agde, capitaine au long cours.

Cette date de mise à l'eau prouve l'efficacité des analyses dendrochronologiques effectuées en 2016 par le laboratoire du Latenium car on peut lire dans l'acte notarié daté du 19 mars 1849 que le capitaine déclare avoir fait construire un brick *Justine* dans le courant des années 1848-1849. Si l'on considère le temps de coupe de bois, son stockage, son séchage, son transport par le Rhône et cabotage jusqu'à Antibes, on ne peut que s'enthousiasmer devant une telle précision : trois ans entre la supposée coupe et son utilisation pour la construction du navire.

Un acte de vente souligne le rachat du navire par le capitaine Philippe Valentin Celly, de Sète, en mai 1866, soit à peine un an avant son naufrage. Le navire est alors rattaché au port de Sète. Le dossier comporte tous les documents qui décrivent le dernier voyage de la *Justine*, de la charte-partie avec les affréteurs de Marseille Déonna et Cie jusqu'au rapport de naufrage sur deux pages. Il est très émouvant de lire ce rapport, écrit à la main par le second, maître de cabotage, Étienne Rousset, le lendemain du naufrage (le 15 février 1867).

Du complexe d'étrave au massif d'emplanture du mât de misaine

D'un point de vue général, l'épave *Aresquiers 12* est orientée selon un angle de 40° par rapport à la côte suivant une orientation générale nord/sud. Le navire est posé sur son flanc tribord selon un angle de gîte mesuré de 30°. Du fait de la proximité de la plage (133 m), le complexe d'étrave est moins bien conservé que le complexe d'étambot. Seul le brion et la quille sont conservés, l'étrave a disparu. Le brion se trouvant parfaitement dans l'axe de la carlingue, et supposément de la quille, il est fort probable, que la position de l'épave actuelle soit la même que lors du naufrage. En effet, la quille du navire est venue s'échouer dans les hauts-fonds sableux, et le navire s'est posé sur son bouchain tribord. Grâce à des formes de carène relativement rondes et plates dans ses fonds, le navire a été maintenu avec une faible gîte.

L'opération 2017 s'est attachée à décrire les éléments observés dans la partie avant, de l'étrave jusqu'à l'emplanture du mât de misaine (fig.69). Deux coupes transversales ont été positionnées par rapport à la carlingue en amont et en aval du massif d'emplanture. Le découpage à la scie manuelle s'est concentré à l'endroit défini pour les coupes. Tout le vaigrage n'a pas pu être retiré du fait de la difficulté à scier un bois épais et solide. En effet, le bâti de l'épave est solide dans ses parties conservées. C'est pourquoi une coupe longitudinale n'a pas pu être opérée manuellement mais elle a été restituée par modélisation 3D à partir d'un relevé photogrammétrique réalisé par Lionel Roux. Des mesures prises au profondimètre le long du haut de quille complète ce relevé photogrammétrique. Il a été impossible de déterminer la ligne de flottaison comme indiqué dans les prescriptions puisque les vestiges ne sont conservés que sur une hauteur de 80 cm soit bien en deçà de la flottaison présumée.

D'une manière générale, nous pouvons remarquer que l'avant présente une homogénéité avec l'arrière. Par exemple, les modèles d'architecture des deux massifs d'emplanture (mât de misaine et grand mât) comprennent les mêmes ensembles de pièces de charpente bien

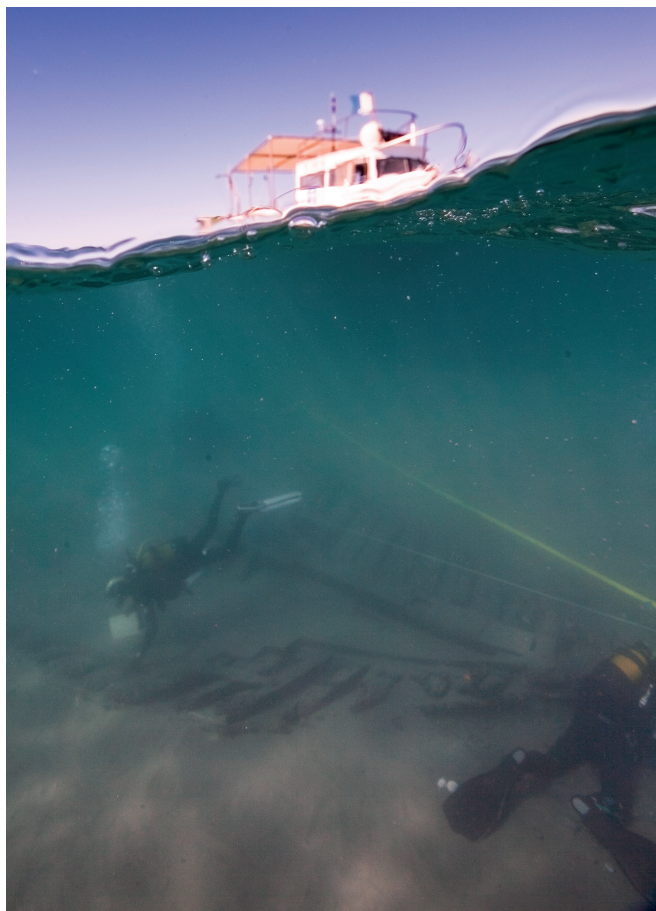


Fig.69. Vue mi-air mi-eau du site (cl. L. Roux, LA3M-CNRS)

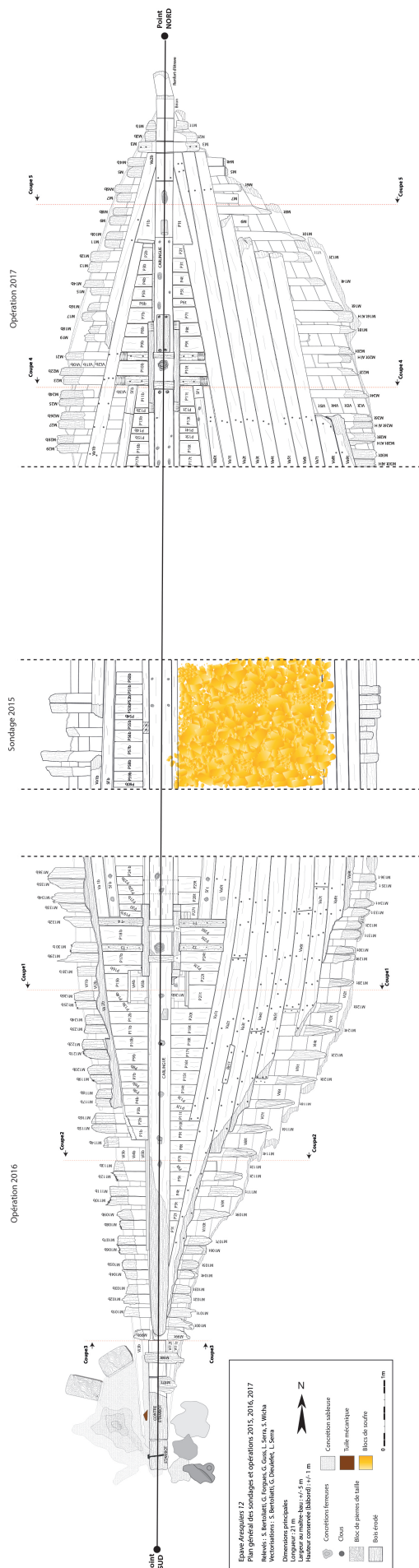
caractéristiques de la construction méditerranéenne, soit une carlingue, deux carlingots d'emplanture, des taquets transversaux et 2 barrotins.

La restitution des formes du navire s'appuie également cette année sur une orthomosaïque à partir de la couverture photographique réalisée par Lionel Roux (LA3M-CNRS-AMU) et du traitement 3D de l'image obtenue par Nathalie André architecte (IRAA-CNRS-AMU), grâce aux logiciels Agisoft Photoscan et Cloudcompare (fig.70).

Ces observations permettent de constater que les données de terrain concordent avec la mise en perspective du dossier d'archives retrouvé cette année. L'ensemble correspond à un brick de deux mâts d'un tonnage de 154, 90 tonneaux comme mentionné dans l'acte de francisation daté du 23 mars 1849 réduit à 144,15 tonneaux après la pose d'un vaigrage complet, du *payol* et d'un faux tillac c'est-à-dire un pont démontable. Mentions qui se vérifient en observant l'épave. Dans le certificat de jauge les dimensions du navire sont de l'étrave à l'étambot de 22,51 m de long, 6,69 m de largeur au maître bau et 3,90 m de hauteur de la cale au pont. Après relevé de l'ensemble de l'épave, on peut en conclure que celle-ci n'est pas si



Fig.70. Orthomosaïque de la zone de l'étrave (cl. L. Roux, LA3M-CNRS-AMU, N. André architecte (IRAA-CNRS-AMU)



détériorée, puisque nous avons mesuré de l'étambot à l'étrave entre 2015 et 2017 : 21 m de long et 5,50 m de large au maître bau. En revanche, il reste moins d'un mètre de hauteur et toutes les parties supérieures au bouchain ont disparu aux deux extrémités (fig.71).

Cette épave se distingue par deux originalités de construction inédites dans l'état actuel de la recherche archéologique. La première concerne la proue, dotée de l'ajout d'une pièce en pin surprenante : un renfort de brion et d'étrave fixé à ces derniers par des clous et couvert par le doublage en zinc. La seconde originalité concerne quant à elle l'absence de pente d'étambot qui s'élançait verticalement par rapport à la quille. Ce mode de construction de l'étambot est typique du Ponant. Or ce navire identifié comme la *Justine* sort du chantier naval d'Antibes, ce qui signifie que le navire présente un plan de forme proche des bricks de commerce de typicité atlantique, bien que construit dans un chantier méditerranéen. À l'instar d'Éric Rieth, on peut souligner qu'aucune architecture n'est figée, mais au contraire se nourrit d'emprunts.

Pour la construction des navires marchands destinés au cabotage et au long-cours et à la différence de celle des navires militaires, l'usage des plans reste encore très rare au XIX^e siècle. Dans ce contexte documentaire lacunaire, les fouilles des épaves de commerce offrent un terrain de recherche archéologique précieux qui contribue à développer très notablement notre connaissance de l'histoire de l'architecture navale marchande du XIX^e siècle.

Quant à la recherche de la seconde épave, l'*Olympia*, nos premières investigations en prospection à vue se sont révélées négatives malgré un grand enthousiasme de l'équipe en place. Une forte sédimentation du rivage masque tout indice visible à l'œil. Une prospection instrumentalisée s'avère par conséquent indispensable pour la retrouver.

Laurence SERRA

Fig.71. Planimétrie générale des vestiges (coll. SRASSMF)