



HAL
open science

**Épave Aresquiers 11 (EA528) 2006 (OA100), 2007 (OA487),
Hérault, au large de Frontignan, Bilan scientifique Drassm,
ministère de la culture, sous-direction de l'archéologie, pages
72-74**

Laurence Serra, Fernand Robert

► **To cite this version:**

Laurence Serra, Fernand Robert. Épave Aresquiers 11 (EA528) 2006 (OA100), 2007 (OA487), Hérault, au large de Frontignan, Bilan scientifique Drassm, ministère de la culture, sous-direction de l'archéologie, pages 72-74. Bilan scientifique du Drassm 2006-2007, 2021, pp.72-74. <hal-04821429>

HAL Id: hal-04821429

<https://hal.science/hal-04821429v1>

Submitted on 5 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

Épave Aresquiers 11 (EA528)

2006 (OA100), 2007 (OA487)

Le gisement Aresquiers 11 a été déclaré aux affaires maritimes en août 2005 par M. Claude Bené et Michel Aubertel à la suite d'une plongée de prospection aux alentours de l'épave Aresquiers 10, connue sous le nom d'Amphitrite, alors en cours de fouille (*BS 2005* : 35-39). L'épave Aresquiers 11 se situe au large du cordon littoral des Aresquiers, séparant la mer de l'étang, entre Frontignan et la presqu'île de Maguelone, dans une zone où le sable est très présent. Le dégagement des sédiments est une préoccupation majeure, du fait du réensablement permanent, dû à la proximité du rivage et aux forts coups de vent de sud-est.

En juillet 2006 et 2007, deux autorisations de sondages ont été accordées à la SRASSMF autour

d'un tas d'ancre en fer concrétionné, émergeant du sable par 4 m de fond et à environ 200 m du rivage. Les premiers sondages autour des ancres ont permis de localiser le bois d'une épave inconnue jusqu'alors.

L'originalité de cette épave réside dans la conservation de la partie supérieure du flanc tribord du navire en bois, c'est-à-dire les deux ponts, le bastingage, une cabine, l'ensemble retenu par deux ancres volumineuses (fig.46). Cette découverte permet de mieux comprendre quel type de vagues, méditerranéennes, puissantes courtes et cassantes, les marins ont à subir, lors des tempêtes de vent de sud-est. Ce sont elles qui sans doute ont renversé et coulé le navire sur le côté et qui ont littéralement arraché le flanc bâbord qui a disparu. Il est rare de retrouver, sur notre littoral, les vestiges archéologiques des œuvres mortes d'un navire.

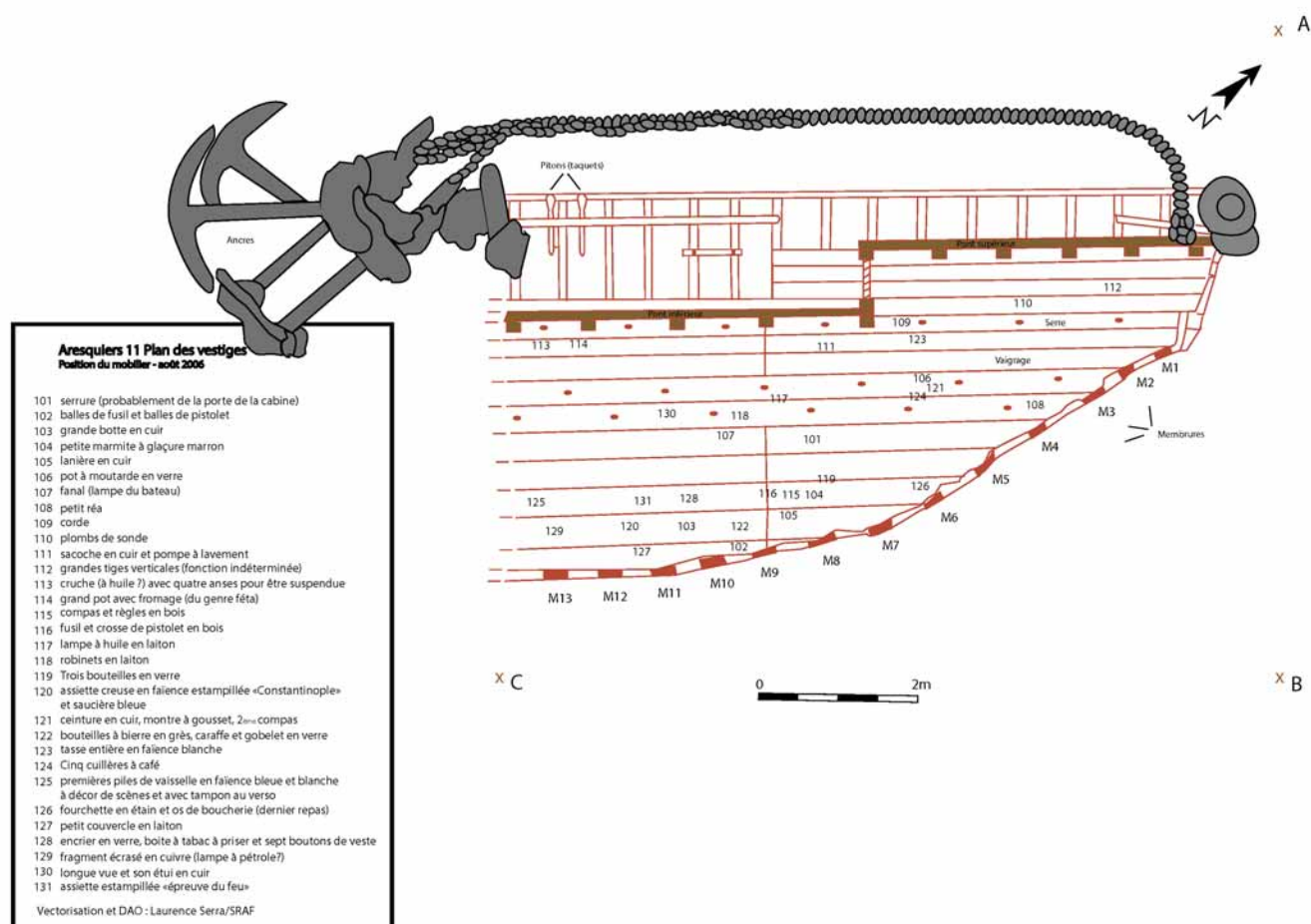


Fig.46. Plan général des sondages de 2006 (Relevés © SRASSMF, vectorisation L. Serra)

L'épave dans son lit environnemental

Autour de l'épave, le niveau du sable mobile dépasse les 1,50 m de haut, aux points les plus culminants ; ce niveau résulte d'un phénomène typique des côtes languedociennes appelé la dérive littorale. Le niveau intermédiaire se compose d'un limon composé de galets, pierres et coquillages, observé sur 50 cm de hauteur, difficile à dégager. Un troisième niveau haut de 60 cm se compose d'une couche solide de limon sous la forme de glaise grise et compacte. Cette couche très compacte a permis la conservation du bois. Elle s'est constituée comme une sorte de moulage qui a protégé le bois contre l'action des tarets et des coups de mer. A l'intérieur de l'épave le sable se mélange à un lit de la vase noire et molle, causé par la décomposition des différents matériaux.

Méthode sur le terrain

Deux carroyages quadrangulaires composés de piquets et de cordes fines tendues, formant deux rectangles de 6 x 8 m ont été implantés dans le milieu des ancres. En 2007, 4 points à la suite des points de 2006 ont servi de repères de triangulation du mobilier et des parties conservées du navire.

Le mobilier

Les nombreux objets mobiliers observés en 2006, se rattachent au mobilier de bord (fig. 47). Il faut insister sur le fait que c'est un mobilier riche et varié, propre à la cabine et à la cuisine, ainsi qu'à la navigation. On remarque notamment un fusil sculpté à forme zoomorphe, un encrier, une montre à gousset, des bouteilles en verre dont l'une contenait encore du vin et l'autre de l'eau de vie (les liquides ont été analysés en laboratoire). Un grand pot en terre cuite vernie conserve un résidu blanc, identifié comme un fromage par son odeur et son aspect. Mais aussi une botte complète (fig.48) et des instruments de navigation (fig.49, fig.50). Le contenu liquide d'une cruche à anses de suspension a été analysé comme étant de l'eau douce.

En 2007 les éléments les plus remarquables, observés à l'avant du navire, sont liés à l'accastillage : poulies, notamment poulies violon, moques à cœur, poulies coupées, poulies simples et doubles, poulie d'acoute de la grand voile, poulie de capon pour l'ancre et caps de mouton



Fig.47. Détails de la faïence fine (cl. © F. Huau)



Fig.48. La botte (cl. © T. Penot-Mathieu)



Fig.49, 50. Mètre pliant (cl. © T. Penot-Mathieu)

(fig.51). Il pourrait s'agir d'éléments de rechange, stockés dans l'entre-deux-pont, associés à des cordages roulés. Nous avons également fait étudier les restes de faune par Armelle Gardeissen, UMR 5140 Cnrs, Université Paul Valéry. Les os se rapportent à deux groupes : tout d'abord des animaux vivants comme un cheval et deux moutons, mais aussi des pièces de viande à consommer comme le porc et le bœuf.

Contrairement à l'opération 2006 qui avait révélé une abondance de mobilier relatif à la vie à bord, le sondage de 2007, situé plus au centre et à l'avant du navire, a révélé des éléments de cargaison, notamment des blocs de soufre, des graines identifiées comme du blé, et plusieurs assiettes en faïence fine empilées, identifiées par leurs cachets : Vieillard à Bordeaux et Creil-Montereau. Ces cachets datent le naufrage autour de 1860-1870.

Une partie de ces objets remontés à la surface ont subi un traitement de conservation préventive, soit un dessalage progressif. Les objets organiques sont conservés dans l'eau douce. Tous ces objets ont été stockés dans les dépôts municipaux, en attendant d'être restaurés.

L'architecture de l'épave

Cette épave constitue une découverte remarquable pour la connaissance de l'architecture des épaves en bois modernes car, après aspiration des sédiments, nous avons pu dégager la moitié supérieure du flanc tribord, c'est à dire les œuvres mortes placées au-dessus de la ligne de flottaison. L'ensemble de la zone dégagée laisse apparaître



Fig. 51. L'accastillage d'Aresquiers 11 (cl. © C. Durand CCJ/CNRS)

les vestiges du flanc supérieur d'un navire en bois ponté ; le pont supérieur monté sur des baux et des courbes est surmonté d'une muraille (fig.52). Les couples, allonges et genoux, sont pris entre les virures de bordé et les virures de plancher de cale sur une hauteur d'environ 3 m. La quille est absente. Le bateau est comme coupé en deux et couché sur le flanc. Ces vestiges semblent avoir été désolidarisés du reste du bâtiment, comme arrachés pendant la tempête au point de rupture de la moitié inférieure.

Problématique

L'épave Aresquiers 11, nous permet d'appréhender le naufrage d'un navire à la voile dans un période historique située autour de 1860, date donnée par la marque *J. Vieillard et Cie D. Johnson*. La découverte d'éléments se rapportant à de la cargaison permet de préciser la nature de ce voyage qui semble s'apparenter à un voyage commercial. Comment expliquer alors le caractère cossu de quelques éléments du mobilier de bord ? Comment expliquer la présence d'objets féminins relevés en 2006 ? L'épave Aresquiers 11 est originale par la conservation d'un flanc entier et par la présence d'un mobilier qui pose question. Peut-être s'agit-il du voyage commercial qui a embarqué des passagers de la haute société.

*Laurence SERRA doctorante
au LAMM/Université de Provence/CNRS
Fernand ROBERT
président honoraire de la SRASSMF*



Fig. 52. Détail du pont et muraille