



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Domaine public maritime | 2015

Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave Aresquiers 12 (EA 2211)

Sondage (2015)

Laurence Serra et Stéphanie Wicha



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/134895>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Laurence Serra, Stéphanie Wicha, « Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave Aresquiers 12 (EA 2211) » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 04 mars 2023, consulté le 13 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/134895>

Ce document a été généré automatiquement le 13 avril 2023.

Tous droits réservés

Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave Aresquiers 12 (EA 2211)

Sondage (2015)

Laurence Serra et Stéphanie Wicha

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Section de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines de Frontignan

- 1 Le sondage de l'épave Aresquiers 12, sur le littoral des Aresquiers, dans le département de l'Hérault, a débuté le lundi 20 juillet pour une durée de 4 semaines. Autorisée et soutenue scientifiquement par le Drassm, l'opération a été confiée à la Section de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines de Frontignan (SRASSMF).
- 2 L'étude de cette nouvelle épave s'inscrit dans un ensemble de recherches sur les épaves de commerce à la voile au XVIII^e et au XIX^e s. coulées sur le littoral des Aresquiers et qui a débuté en 2003 avec l'étude de l'épave de l'*Amphitrite* (*Bilan scientifique du Drassm 2005*, p. 35-39).
- 3 L'épave Aresquiers 12, a été découverte fortuitement en 2007 par Raymond Vallon, plongeur de Frontignan, lors d'une partie de chasse sous-marine. Il a observé une forme en bois dépassant du sable à près de 300 m de la plage et l'a ensuite déclarée aux Affaires Maritimes. En juillet 2010, Marie-Pierre Jézégou (Drassm) mène une expertise de l'épave, retrouvée grâce à l'appui technique de la magnétométrie. Il s'agit alors d'estimer l'ampleur du gisement, son état de conservation, son étendue et de définir le type de cargaison. L'épave correspond à un navire en bois contemporain, probablement daté du milieu du XIX^e s., s'étendant sur 21 m et ayant conservé son étrave et son étambot. L'expertise souligne la présence de blocs de soufre (fig. 1).

Fig. 1 – L'épave Aresquiers 12 dans son environnement



Cliché : C. Durand (CCJ/CNRS).

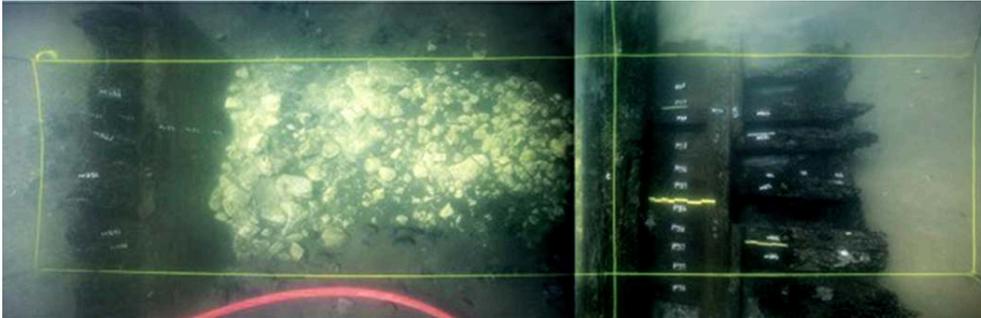
- 4 Parallèlement à cette intervention de terrain, une opération de recherches en archives a été réalisée par Mélanie Vannier, étudiante en master, aux archives départementales de l'Hérault. Cette recherche a abouti à la découverte du récit d'un naufrage daté de 1859 qui concerne un brick-goélette napolitain chargé de soufre, le *Saint Stanislas*. Ce dernier, en provenance de Licata en Sicile et se rendant à Sète, a sombré à près de 3 km à l'ouest de Palavas. Ce récit de naufrage a été retenu comme probable identification de l'épave. Marie-Pierre Jézégou a prescrit une étude complémentaire.

Le soufre, la mer et la vigne, une histoire héraultaise

- 5 La conduite de cette opération de sondage est motivée principalement par la découverte des blocs de soufre sur le site (fig. 2). En effet, ce minéral constitue le meilleur remède contre les attaques de l'oïdium, un champignon amateur de vignes. Durant le milieu du XIX^e s. le département de l'Hérault est le premier producteur de vin français. Il assure parfois le quart de la production nationale vinicole. Certes, il ne s'agit pas de vins fins mais de vins dits de chaudière, c'est-à-dire destinés à être distillés. Un vin fait exception, le muscat de Frontignan, dont les archives mentionnent depuis le XVII^e s. qu'il est envoyé jusqu'à la cour du roi. Le combat contre l'oïdium est donc primordial pour l'économie locale. Les sources écrites soulignent le rôle des viticulteurs méridionaux dans cette crise nationale agricole contre l'oïdium. Durant plus de dix ans, tous les mois, un navire chargé de soufre est enregistré à l'entrée du port de Sète. Certains de ces navires se sont échoués en mer avant d'atteindre leur destination comme c'est le cas pour l'épave Aresquiers 12.
- 6 L'aspect scientifique de cette épave sert l'histoire locale de Frontignan mais aussi celle du port de Sète. En effet son étude s'apparente à la fois à l'épave Aresquiers 11, identifiée sous le nom du *Michele-Archangelo* (EA 528), qui transportait également du soufre (*Bilan scientifique du Drassm 2008*, p. 54), mais aussi à l'usine de soufre localisée à

Frontignan qui a fait l'objet d'une publication dans la collection Frontignan-Patrimoines (Le Gourierrec 2011). Il s'agit alors de mettre en perspective le lien entre le commerce du soufre vers le port de Sète et la production locale de vin, en particulier le vin de muscat.

Fig. 2 – Blocs de soufre chargés en grenier, soit répartis en vrac à même le plancher



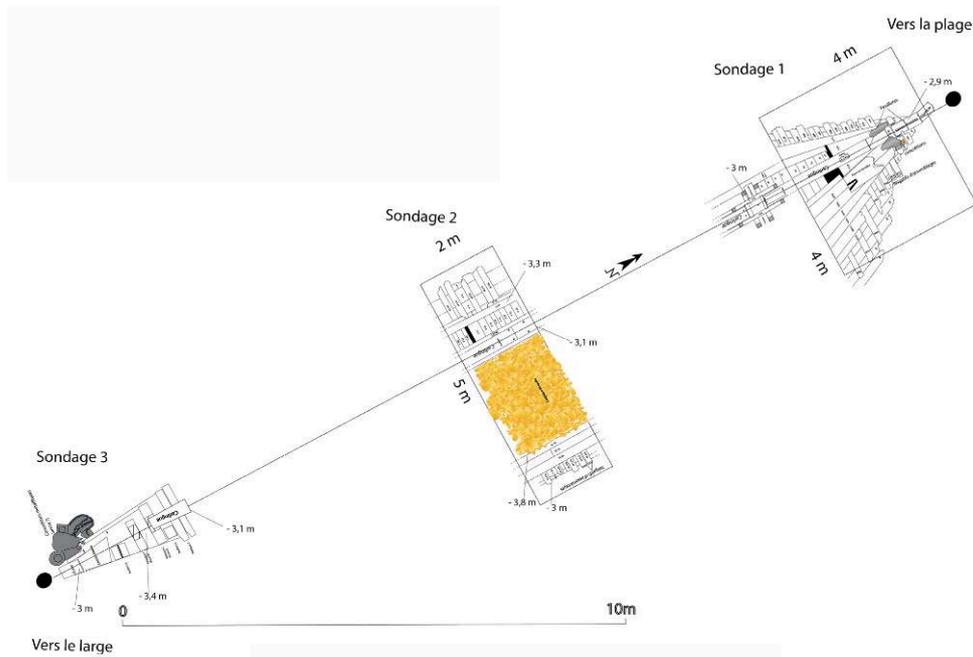
Sondage 2.

Cliché : C. Durand (CCJ/CNRS).

Architecture navale, premiers résultats

- 7 L'autre intérêt de fouiller cette épave, réside dans le fait que les archives concernant l'architecture des navires marchands du milieu du XIX^e s., contrairement aux navires militaires, sont très lacunaires. L'étude de l'épave Aresquiers 12, relativement bien conservée, tente de compléter la documentation dans ce domaine.
- 8 La fouille menée sur Aresquiers 12, a révélé une épave conservée sur 22 m de long pour ± 5 m de large. Les trois sondages menés sur cette épave ont conduit à plusieurs résultats significatifs (fig. 3). Ainsi, les différentes mesures prises sur les vestiges du navire Aresquiers 12 ont permis à Déborah Cvikel, spécialiste de l'architecture navale des navires marchands du XIX^e s. en Méditerranée, de préciser le type de navire. Aresquiers 12 correspond à un gros navire de commerce qui pourrait être un brick d'environ 250 tonneaux, d'une longueur de 26 m, d'une largeur au maître bau de 7,74 m pour un tirant d'eau de 3 m. Au vu de détails d'architecture (la maille inter-membrure et l'emplanture) il s'agit d'un navire de tradition méditerranéenne (Mazaudier 1840, p.105 ; Boudriot 1991, p.172-173). Son espace de navigation est également méditerranéen, entre la Sicile d'où proviennent *a priori* les blocs de soufre qu'il transporte et les côtes languedociennes françaises. La construction du navire Aresquiers 12 peut être française ou italienne.

Fig. 3 – Plan général des sondages 2015



DIMENSIONS PRINCIPALES : longueur : 22 m ; largeur aux maîtres-baux : ± 5 m ; hauteur max conservée (bâbord) : 0,80 m.

Relevé : collectif ; DAO : L. Serra (SRASSMF).

- 9 Les sondages réalisés cette année, ont également mis en évidence une carlingue aux dimensions assez remarquables (au moins 40 à 45 cm d'épaisseur), notamment au regard de la dimension des membrures qui sont plutôt dans la norme (ép. 13 à 15 cm). Pour ce type de bateau nous n'avons pas d'autres exemples de carlingue présentant de telle dimension. Est-ce une signature locale ou régionale de « savoir-faire », ou bien est-ce associé à une fonction particulière pour l'instant inconnue ?
- 10 Nous avons également découvert des éléments qui ne sont actuellement pas interprétables et qui pourraient correspondre également à des signatures de chantier. Ainsi, localisée dans la partie arrière du navire, se trouve une petite cavité aménagée sur la carlingue qui correspond peut-être à une emplanture secondaire. Au même niveau que celle-ci, une pièce massive brochée solidement en place a également été observée. Aucune pièce similaire n'a pu être trouvée dans la littérature et sa fonction reste donc pour l'instant inconnue.
- 11 À l'issue de cette campagne de sondage, l'analyse de l'architecture de ce navire a soulevé plusieurs questions dignes d'intérêt qui restent aujourd'hui en suspens, l'analyse dendrochronologique n'ayant pas cette année donné de résultats probants. Dès lors, il apparaît absolument nécessaire de poursuivre les analyses dendrochronologiques et de vérifier l'existence d'un autre mât (*a priori* le grand mât) afin de pouvoir déterminer avec certitude l'orientation du navire et ainsi de confirmer son identification. De même pour le soufre, beaucoup d'indices suggèrent une provenance de Sicile (le monopole de la Sicile dans le commerce du soufre à cette époque mentionné dans les archives, la composition de la brique, la présence du lin). C'est pourquoi il est nécessaire de prélever d'autres échantillons afin de multiplier les analyses et de les comparer à plusieurs extraits du bassin méditerranéen.

INDEX

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBLD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtF7tPQuwu5w>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtayNs4aMTnp>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtfmcGqEVSop>

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtWWQS75V5Bc>

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp>

Année de l'opération : 2015

AUTEURS

LAURENCE SERRA

SRASSMF, chercheure associée au LA3M

STÉPHANIE WICHA

Archéobois

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

LAURENCE SERRA

SRASSMF, chercheure associée au LA3M