

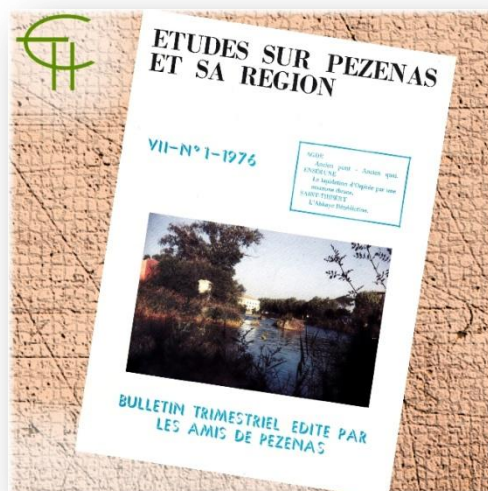
Article : Agde, ancien pont, ancien quai : Notes sur quelques restes antiques et médiévaux



Auteur (s) : R. ARIS

Nombre de pages : 10

Année de parution : 1976



AGDE

ancien pont, ancien quai

NOTES SUR QUELQUES RESTES ANTIQUES ET MÉDIEVAUX

par R. ARIS

Nous présentons ici quelques notes sur des observations faites, il y a quelques années à l'occasion des travaux de construction du nouveau pont d'Agde. A Agde, les travaux publics importants ont toujours permis de faire sur le site des observations intéressantes, celles que nous présentons aujourd'hui font état de résultats bien modestes mais il convient pourtant de les noter soigneusement. C'est seulement ainsi qu'il est actuellement possible d'accroître nos connaissances sur le site terrestre, car depuis les premiers travaux d'exploration en 1938 (1) il est devenu pratiquement impossible d'établir le moindre chantier de fouilles sur l'habitat gréco-romain qui est enfoui sous les constructions modernes.

Lors des derniers travaux du nouveau pont, terrassements et sondages firent connaître l'existence d'une couche archéologique profonde, et, enfouis sous le quai actuel, la première pile du vieux pont du Moyen-Âge et quelques mètres d'un ancien quai.

LA COUCHE ARCHÉOLOGIQUE PROFONDE

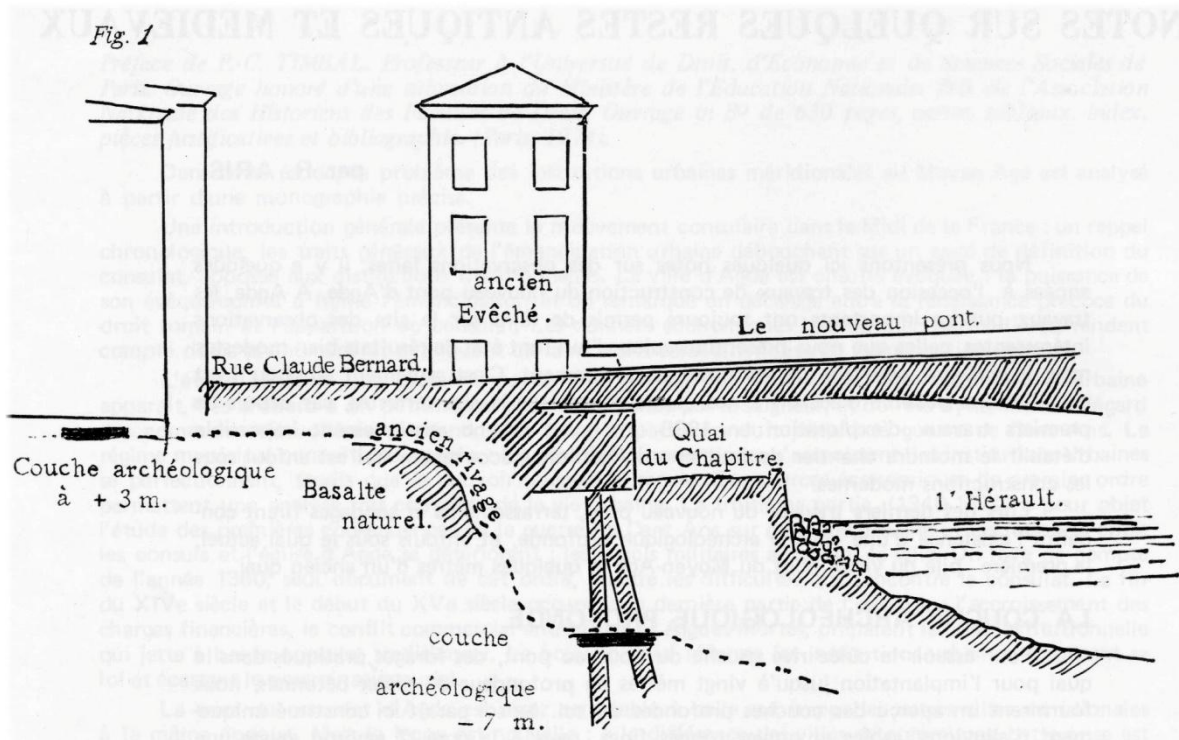
Pour asseoir la culée rive gauche du nouveau pont, des forages, pratiqués dans le quai pour l'implantation jusqu'à vingt mètres de profondeur de pieux bétonnés, nous fournirent un aperçu des couches profondes du sol. Le sol paraît ici constitué uniquement d'alluvions, sables et argiles rouges fines, mais à la cote -7 environ existe une couche de sables épaisse de deux mètres, véritable couche archéologique, riche d'un matériel caractéristique.

Nous fîmes récupérer quelques mètres cubes de ces sables dans lesquels furent trouvés de nombreux tessons d'amphores et de poteries fines, des fragments d'un réchaud en terre grossière, un scalptorium de bronze et deux meules de basalte de fabrication locale. C'était donc une fouille ponctuelle sur une couche comparable aux couches du site terrestre. Les tessons micacés des amphores marseillaises y sont nombreux, mais plus nombreux sont les tessons d'amphores italiques ; cette même proportion se retrouve aux fouilles terrestres, elle montre, pour la colonie d'Agde et son port, une période maximum d'activité et de trafic aux derniers siècles avant l'ère.

A quelques mètres de ce sondage fut mis à nu le rocher de basalte naturel, le front de la coulée de lave sur laquelle a été construite la ville d'Agde. Comme nous avons trouvé les couches archéologiques dans le sous-sol d'une maison, en bordure de la rue voisine à la cote + 3 environ, nous pouvons reconstituer en coupe la position du sol naturel, de la berge et du fond de la rivière au début de la période historique (figure 1). Le quai actuel et les quais précédents ou les terre-pleins ont gagné 20 ou 30 mètres sur le fleuve qui venait autrefois buter contre le front de basalte accumulant en avant ses alluvions, sols peu consistants et bases peu résistantes pour les piles des ponts modernes, qui ont dû être profondément implantées.

La couche archéologique trouvée sous le quai s'étend sur tout le fond actuel de la rivière. Elle est riche de tout un matériel provenant de navires coulés ou d'objets accidentellement perdus. Tous ces débris, quelquefois apparents, sont le plus souvent enfouis dans la masse des fonds de sables fins et mouvants qui se déplace avec son contenu, poussé sans cesse vers l'aval par le flot des crues.

Cette masse de sables est activement exploitée, en aval et en amont d'Agde, par de nombreuses entreprises de dragage qui ont fait disparaître tout un matériel archéologique précieux. Malgré ce, le groupe des plongeurs locaux a recueilli une belle collection d'amphores, de poteries diverses, de vases de bronze qui illustrent et concrétisent l'importance du trafic commercial et de l'activité économique aux abords des bouches de l'Hérault, importance que les textes historiques laissaient à peine soupçonner. La plus belle pièce de cette collection est l'« Éphèbe d'Agde » (2), mondialement connu, qui fut trouvé dans la rivière près de la Cathédrale et du pont sur l'Hérault.



Agde était probablement déjà aux siècles qui précèdent la colonisation gréco marseillaise du VI^e s. av. J. C. un port d'escale commode sur la route maritime côtière d'Espagne en Italie, la route vers l'Occident et les minerais de cuivre ou d'étain, une route du bronze. C'était aussi le débouché de la vallée de l'Hérault, une des voies d'accès vers le Massif Central, pays de mines alors activement exploitées, productrices même de métaux précieux, l'argent et l'or. Pour les Romains, notre fleuve « Erau » était « Arauris », le fleuve de l'or, l'or que des « orpailleurs », avec des moyens tout artisanaux recherchaient encore à la fin du siècle dernier dans les sables de la haute vallée de l'Hérault.

C'est donc un tableau à peu près complet de la vie économique du Pays d'Agde et de la basse vallée que permettent de dresser les trouvailles faites dans les sables et alluvions du fond de la rivière, de même que les découvertes faites sur des épaves en mer. Tableau qu'il sera possible de compléter car si les fouilles à terre sont actuellement bloquées, des fonds sous-marins encore inexplorés offrent aux chercheurs un vaste champ libre à leurs investigations.

L'ANCIEN PONT - XIII^e XV^e SIECLES

Les restes de ce pont se trouvent dans la rivière, presque en totalité submergés, quelques dizaines de mètres en amont du pont actuel. Naguère les trois piles principales étaient encore visibles au-dessus de l'eau. La première, côté ville, n'était visible qu'aux plus basses eaux, la pile centrale émergeait de un mètre et la dernière de deux à trois mètres. Pour les Agathois c'étaient le « Petit pont » et le « Grand pont » qui leur donnaient la mesure des crues. Le Petit pont couvert, marquait l'inondation dans les plaines, et le Grand pont couvert, c'était l'inondation sur les quais et dans la ville basse. La pile centrale a disparu aujourd'hui, elle a été dynamitée et réduite pour permettre un meilleur écoulement des crues.

L'histoire de l'ancien pont est mieux connue aujourd'hui après le travail d'inventaire des Cartulaires Municipaux (3) et grâce à une étude savante et très documentée sur Agde des XIII^e et XIV^e s.

Nous empruntons à ce dernier ouvrage (4) quelques textes ou commentaires qui nous marqueront quelques étapes de son entretien. Le pont fut en service pendant quatre siècles environ mais nous ignorons la date de sa construction vers la fin du XII^e et celle de son abandon et de sa ruine vers la fin du XVI^e s. Il est probable qu'il était construit partie en pierre et partie en bois, comme de nombreux ponts de cette époque.

Les premiers textes le concernant font déjà état de l'existence d'un « vieux pont » et d'un « nouveau pont » à reconstruire. Comme à plusieurs reprises il est question de « reconstruction » il est probable qu'il s'agissait non de reconstruction complète, piles comprises, mais de la réfection de la partie en bois, le tablier, plus exposé à l'usure.

En 1274, un texte significatif indique qu'un « maître d'œuvres » s'engage à « terminer » une arche du pont ; il a, dit-il, « assez de bois » pour mener ce travail à bonne fin.

Texte aussi probant en 1317, un autre maître d'œuvres est requis pour « terminer » le pont d'Agde dans des délais prévus. Il est d'accord mais demande que les consuls, au préalable, fassent « giet » dans les piles afin qu'il puisse lui-même « sindriare ». Le texte latin a mal reproduit ici deux termes du vocabulaire technique de la langue populaire occitane. « Giet » doit dériver du nom du plâtre : « gip » ou de « gipier » = plâtrier, qui désigne aussi le maçon et « sindriare » doit être l'occitan « cintrar », qui signifie cintrer ou poser un cintre. Il s'agirait donc de maçonner, de ravalier les piles qui supportaient les « cintres » en bois, les arches qui soutenaient le tablier du pont. Si les dites arches avaient été construites en pierre et maçonnerie, il aurait été question de chaux, de pierre à chaux, de pierres et de tailleurs de pierres pour mener à bien un travail aussi important.

En 1356 le pont devait être en bon état et une Commission Royale, chargée d'inspecter les fortifications, ordonne que pour mieux défendre la ville du côté du fleuve, un petit ouvrage soit construit sur le pont dont la deuxième arche sera rompue et remplacée par un pont-levis. Projet qui ne fut pas exécuté.

Mais, en 1379, le mauvais état du pont inspire de grandes inquiétudes aux consuls. L'ouvrage menace ruine du fait des passages « sans contrôle » de nombreuses charrettes et attelages. Si le pont est rendu inutilisable, les gens d'Agde, « vu leur état de pauvreté » ne pourront plus le faire réparer. Aussi en est-on réduit à interdire le passage aux dites charrettes.

Cent ans plus tard, après sans doute quelques réfections, le pont est encore en service mais le passage bien précaire puisqu'il faut une permission spéciale des consuls pour laisser passer une charrette de blé venant de Béziers (5).

En 1505 une arche qui avait été refaite à neuf s'est rompue, enfin en 1559 nouvelle et dernière réparation est mentionnée.

Il n'est plus question dès lors de pont mais de la barque de passage. Comme avant la construction du pont quand bêtes et gens, chars et marchandises, passaient la rivière, moyennant péage sur une « Nef », un bac.

Et vers la fin du XVI^e siècle, Félix Platter, (6) venant de Béziers à dos de mulet et de passage à Agde, raconte ce que fut pour lui et son compagnon la traversée du fleuve. « Nous dûmes, dit-il, passer l'Hérault à plusieurs reprises, l'Hérault en crue, et la dernière fois au péril de notre vie ». La route, ou plutôt le mauvais chemin entre Vias et Agde devait être inondé, quant au passage de la Barque transportant nos voyageurs sur les eaux bouillonnantes du fleuve, il avait fortement impressionné ce jeune étudiant-touriste.

Après la Barque de passage, on passa le fleuve sur des ponts de bateaux que les crues de la rivière emporteront à plusieurs reprises. Ils furent utilisés jusqu'à la construction du pont suspendu en 1828, le premier des ponts modernes.

Si, à Agde, on avait pu longtemps se contenter de moyens de passage aussi précaires, c'est que la route qui se dirigeait vers Béziers et, dans l'autre direction, vers le bord des étangs littoraux n'était qu'une voie secondaire. La voie de terre principale, la grande route d'Espagne en Italie, suivant le tracé de l'ancienne voie Héracléenne et de la voie Domitienne, évitait le passage des terres basses et inondables du delta de l'Hérault, aussi bien que les vallées des autres fleuves côtiers. La traversée du fleuve se faisait plus au Nord au « pont romain » de Cessero-St-Thibéry, et plus tard à Pézenas ou Montagnac.

C'était pour Agde une situation défavorisée, qui fit qu'au cours des siècles la ville, malgré son port, toujours alors en pleine activité, ne fut jamais une cité de commerce, n'eut jamais un marché renommé comme ceux de Montagnac et Pézenas (7).

Et nous avons même ici la preuve que ces marchés étaient bien connus. En effet, un cadastre figuré de 1637, (8) indique encore, au départ d'Agde, un « Chemin de Montagnac ». C'est un chemin de terre, au nom depuis longtemps oublié, que l'on retrouve à Florensac sous forme de sentiers et qui franchit en droite ligne les premières hauteurs des garrigues. C'est le chemin que marchandises et voyageurs débarqués au port d'Agde, empruntaient autrefois pour se rendre à la foire renommée de Montagnac.

C'est dans une période moderne et récente que la voie qui passait à Agde a pris son importance actuelle. Elle a été suivie par le Canal du Midi, par la voie de chemin de fer Bordeaux-Sète et par la route nationale. Et le nouveau pont récemment reconstruit selon les techniques les plus modernes, déjà insuffisant, sera doublé par un deuxième pont situé à plus d'un millier de mètres vers l'aval, de manière à éviter une circulation trop dense dans le centre ville.

Mais si les textes de nos Cartulaires nous permettent de retracer l'histoire de notre pont, ils ne nous disent rien sur la manière dont il était construit. Un essai de reconstitution est toujours problématique, mais on peut tenter de le faire à l'aide des quelques restes que l'on peut encore observer.

D'après B. Jordan (9) le pont comportait sept arches dont plusieurs se trouvent enfouies sous la berge de la rive droite. Sous le quai de la rive gauche, d'après notre observation existe donc aussi une arche qui était ignorée et que les derniers travaux du pont ont fait apparaître pendant quelques jours. Nous n'avons aperçu qu'une pile avec l'amorce de la voûte qui a disparu (figure 2). Cette première arche, en raison de sa faible dimension avait été voûtée et maçonnée elle devait se trouver entièrement sur la berge. C'est la deuxième arche qui devait être le début de la partie du pont construite en bois. La deuxième pile était à peu près immergée, quant à la pile centrale elle montrait au-dessus de l'eau un plan légèrement incliné, en pierre bien dressée et ajustée d'appareil moyen.

Ce n'était pas la partie supérieure de la pile mais une paroi latérale. La pile s'était à peu près complètement couchée sur le banc de roches qui l'entourait et la protégeait contre les affouillements du courant. Du côté de l'amont on pouvait voir l'amorce d'un avant-bec triangulaire. Elle a été arasée, les Agathois étant ainsi privés du « Petit pont » et les pêcheurs à la ligne d'un refuge et d'un poste très recherché.

La dernière pile, côté rive droite, montre une sorte de massif de maçonnerie élevé de trois mètres environ au-dessus de l'eau. On y reconnaît, ici encore, les restes d'un avant-bec triangulaire mais cette fois du côté de l'aval. Les piles avaient donc un avant-bec face au courant et un autre à la face opposée. Comme la pile précédente, celle-ci est couchée obliquement sur son support de pierres, mais peut-être parce que moins exposée au courant central du fleuve, elle a dû être moins affouillée ; aussi pile et support ont été, ici, moins affaiblis.

Ces piles que nous voyons aujourd'hui presque complètement couchées devaient s'incliner et menacer ruine déjà à la fin du XVI^e siècle ; il aurait fallu alors les reconstruire depuis la base et surtout les implanter plus profondément dans le sol de sables et de graviers. L'entreprise dût, à cette époque, s'avérer financièrement et techniquement impossible et c'est probablement pour cette raison que le pont fut alors abandonné.

Quel était l'aspect que présentait l'ouvrage dans son ensemble ? A peu près celui d'un des derniers ponts provisoires établi pendant la construction du nouveau pont. Il présentait au centre un léger dos

d'âne ; les piles étaient plus nombreuses, plus petites que celles du pont actuel car le pont, plus étroit n'était qu'à une seule voie. Au-dessus se trouvaient les « cintres », les arches, comparables aux arches du dernier pont métallique, avec arc-boutants et arbalétriers, mais c'était une charpente en bois et de ce fait plus lourde, moins aérée que la construction en fer.

Au-dessus enfin était le tablier, avec une robuste balustrade en bois, tout à fait comparable au tablier, au plancher de l'ancien pont suspendu.

Et ce pont s'intégrait dans le paysage à peu près comme aujourd'hui nos ponts modernes. La rive droite était couverte de grands arbres, le Canal du Midi, le Canalet, n'existaient pas et le quartier du « Bout du pont », se réduisait à quelques maisons. En toile de fond était le port avec la « forêt de mâts » et le motif principal était, comme aujourd'hui, la masse de la Cathédrale et du palais de l'Évêché. La cathédrale était couverte d'un grand toit de tuiles débordant les créneaux comme le chemin de ronde et le donjon était coiffé d'une flèche comparable à celle qui surmonte le clocher de Vias. Les maisons, sur la rive gauche, apparaissaient à peine, presque masquées par le rempart qui, depuis le port, s'alignait au bord de la rivière jusqu'à la « Porte des Dames ».

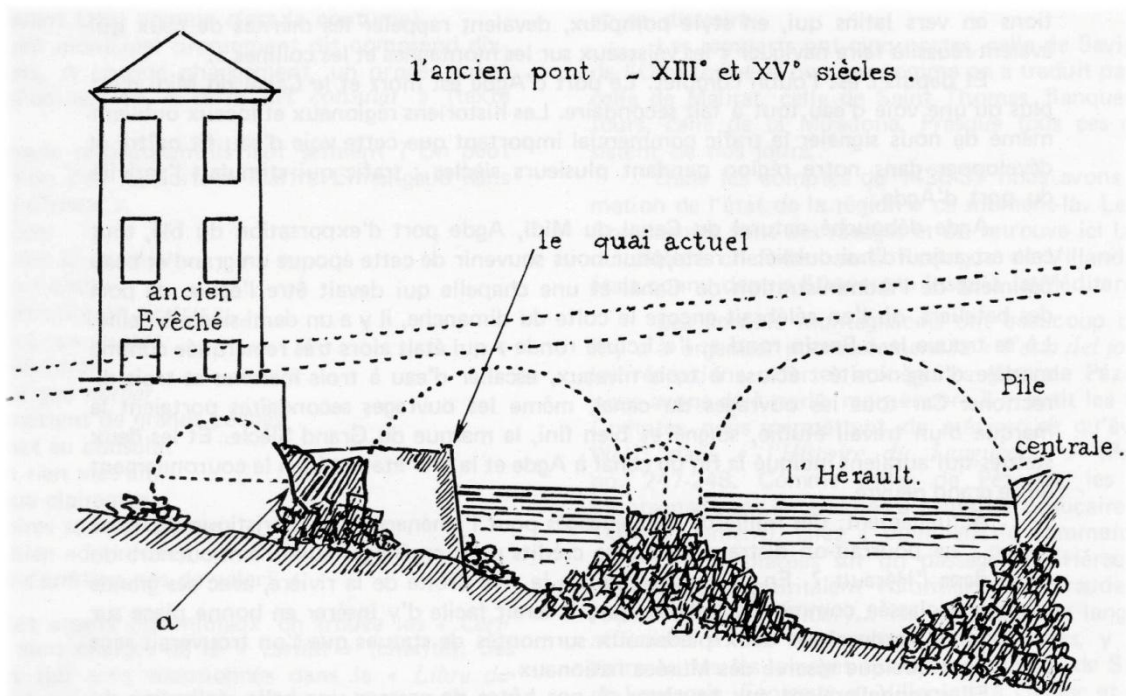


Fig. 2. -

a : la première pile enfouie sous le quai - amorce de voûte maçonnée.

en grisé : restes du pont.

en pointillé : reconstitution (?) du pont.

Au total, un paysage urbain qui était, comme il est encore aujourd'hui, un des plus beaux dans notre région.

Remarquons enfin qu'à une époque où la vie économique se trouvait fixée à un niveau relativement stable, avec quelques périodes d'expansion et de récession le vieux pont du Moyen-Âge fut en service pendant plus de trois siècles. Puis c'est pendant deux siècles que bacs ou ponts de bateaux assurèrent le passage. (figure 3).

Or, depuis 1830, vers les débuts de l'ère industrielle, un pont suspendu, un pont métallique, un pont du chemin de fer, le nouveau pont, un autre en chantier auront été construits à Agde. C'est donc cinq ponts qui, dans un siècle et demi de temps auront été nécessaires pour assurer les besoins d'une circulation ferroviaire ou routière sans cesse accrue. Preuve de cette croissance continue de la vie économique moderne et de ses besoins.

DEUX PIEDESTAUX OUBLIES

Nous ne pouvons quitter cet ancien pont sans consacrer quelques lignes à deux beaux piédestaux de marbre blanc qui se trouvent dans le voisinage et dont B. Jordan nous raconte l'histoire. (figure 4)

L'un d'eux se trouve sur la berge rive droite près de l'endroit où est enfouie une dernière arche du pont, l'autre est un peu plus loin et tous deux encadrent l'embouchure du « Canalet » dans l'estuaire du fleuve ; le « Canalet » étant une jonction de quelques centaines de mètres entre le Canal du Midi et le port d'Agde, la mer.

C'est ici que, pour la première fois, fut établie la liaison Océan-Méditerranée par le « Canal des Deux-Mers ». Et pour commémorer pareil événement - il était alors de très grande importance - à cet endroit même, devaient être érigées deux statues lune de l'Océan, l'autre de la Méditerranée. Ce beau projet ne fut réalisé qu'à moitié on ne resta qu'au niveau des piédestaux qui attendent encore leurs statues symboliques et les inscriptions en vers latins qui, en style pompeux, devaient rappeler les mérites de ceux qui avaient réussi à faire naviguer « les vaisseaux sur les montagnes et les collines ».

Et depuis c'est l'oubli complet. Le port d'Agde est mort et le Canal du Midi n'est plus qu'une voie d'eau tout à fait secondaire. Les historiens régionaux et locaux oublient même de nous signaler le trafic commercial important que cette voie d'eau fit naître et développer dans notre région pendant plusieurs siècles ; trafic qui stimulait l'activité du port d'Agde.

Agde débouché naturel du Canal du Midi, Agde port d'exportation du blé, tout cela est aujourd'hui oublié. Il reste, pour nous souvenir de cette époque un grand et beau bâtiment de l'Administration du Canal et une chapelle qui devait être l'église du port des bateliers, où l'on célébrait encore le culte du dimanche, il y a un demi-siècle à peine. Là se trouve le « Bassin rond », l'« Écluse ronde » qui était alors très remarquée comme modèle d'ingéniosité : écluse à trois niveaux, escalier d'eau à trois marches et trois directions. Car tous les ouvrages du canal, même les ouvrages secondaires portaient la marque d'un travail étudié, soigné et bien fini, la marque du Grand Siècle. Et les deux statues qui auraient indiqué la fin du canal à Agde et la Mer étaient bien le couronnement de ce grand œuvre.

Actuellement, des milliards sont engagés pour l'aménagement touristique de notre région ; ne pourrait-on distraire quelques crédits pour aménager aussi l'embouchure du canal dans l'Hérault ? En cet endroit toute la rive droite de la rivière, avec ses grands arbres est classée comme site pittoresque, il serait facile d'y insérer en bonne place sur un fond de verdure nos deux piédestaux surmontés de statues que l'on trouverait sans peine dans quelque réserve des Musées nationaux.

Elles rappelleraient aux touristes, à nos hôtes de passage une belle réalisation du Grand Siècle, une page de l'histoire du Languedoc et de notre histoire locale.

UN ANCIEN QUAI

Le pont étant terminé, quelques derniers terrassements mirent au jour une dizaine de mètres d'un ancien quai enfoui sous le trottoir qui longe la terrasse de l'ancien palais de l'Évêché et en partie même sous le mur de l'édifice. M.M. Jully et Fonquerle alertèrent à temps la Direction des Travaux et grâce à leur sagacité et leur diligence cet ancien quai ne fut pas recouvert d'une épaisse couche de béton, comme il avait été initialement prévu. Quelques fouilles très superficielles furent pratiquées sans autre résultat que la découverte d'un alignement de blocs d'assez grand appareil mais à peine dégrossis, disposés en boutisses. Vers le centre de l'alignement, un bloc, en saillie sur l'ensemble, est percé d'un trou portant des traces très nettes d'usure provoquées par le frottement des câbles d'amarrage. Il s'agit donc bien d'un quai. (figure 5). Est-ce un quai antique ? Est-ce un quai plus tardivement construit ? Des fouilles plus complètes, des documents encore inédits nous donneront peut-être bientôt une réponse valable ; en attendant, l'examen d'un ancien plan de la ville va nous permettre au moins de l'identifier et de le situer par rapport au quai moderne.



Fig. 3 : AGDE - Le pont de bateaux - XVIII^e siècle (Dessin de R. ARIS, d'après une gravure ancienne)
Au premier plan Le « Canalet », avec deux navires caboteurs
Sur le quai un des deux piédestaux oubliés
Sur la rive gauche l'Évêché, la Cathédrale et les Bâtiments du Chapitre.

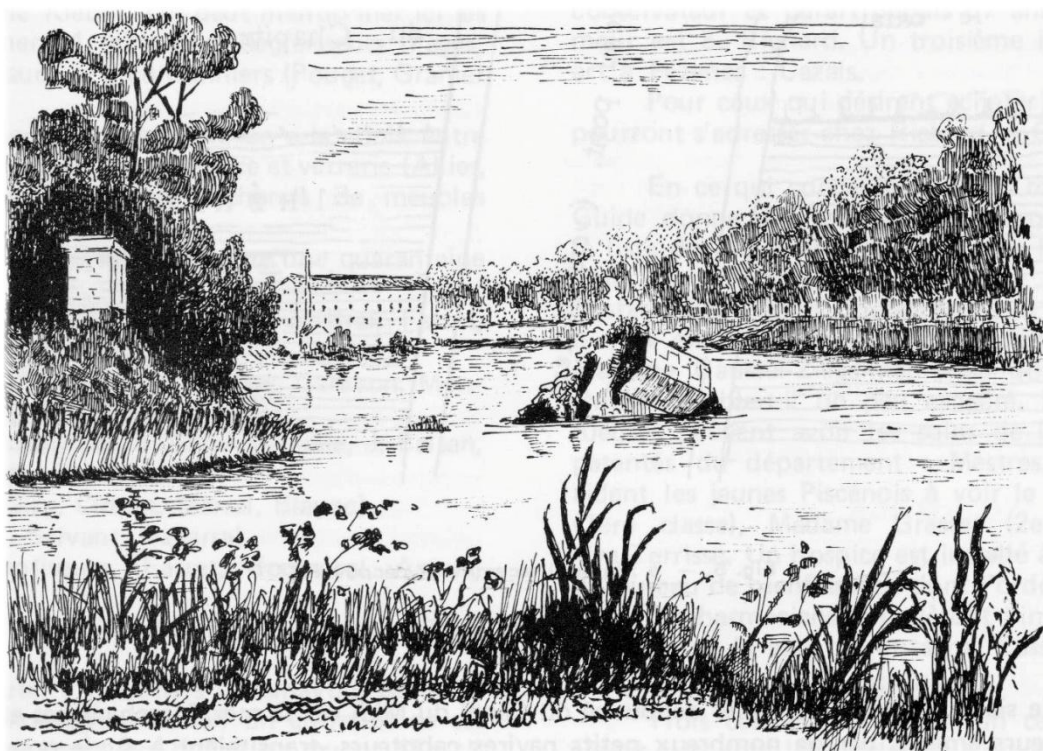


Fig. 4 : AGDE - Les Restes de l'Ancien Pont du XIII^e s. (Croquis de R. ARIS)
Au premier plan : l'embouchure du « Canalet »
A gauche : un des piédestaux oubliés
Au centre : une pile renversée, seul reste actuellement visible du pont du XIII^e siècle.

Le quai actuel, encore très bien conservé, fut construit à la fin du XVIII^e siècle. Il fait partie d'un vaste ensemble de quais et de jetées, construits sur les deux rives, d'Agde à la mer, destinés à canaliser le cours du fleuve et permettre au flot des crues d'évacuer les sables déposés dans le port et dans la passe, ensabllements qui pendant des siècles menacèrent de bloquer le port d'Agde.

D'après une étude sur le port d'Agde (10) publiée à la fin du siècle dernier ces quais remplaçaient un quai plus ancien qui était devenu insuffisant. Ce quai était très délabré, mesurait quelques centaines de mètres seulement, et n'offrait aux navires qu'une trentaine de postes d'amarrage. De sorte que, le plus souvent, ces navires accostaient en double ou en triple lignes, encombrant le chenal. Remarquons au passage, que malgré la concurrence toujours croissante du port de Sète, le port d'Agde était en pleine activité en cette fin du XVIII^e siècle. C'était le premier débouché du Canal du Midi sur la mer. Marchandises et voyageurs amenés par de nombreux petits navires caboteurs, transitaient à Agde pour embarquer sur péniches et coches d'eau qui étaient alors les moyens de transport les plus commodes ou confortables.

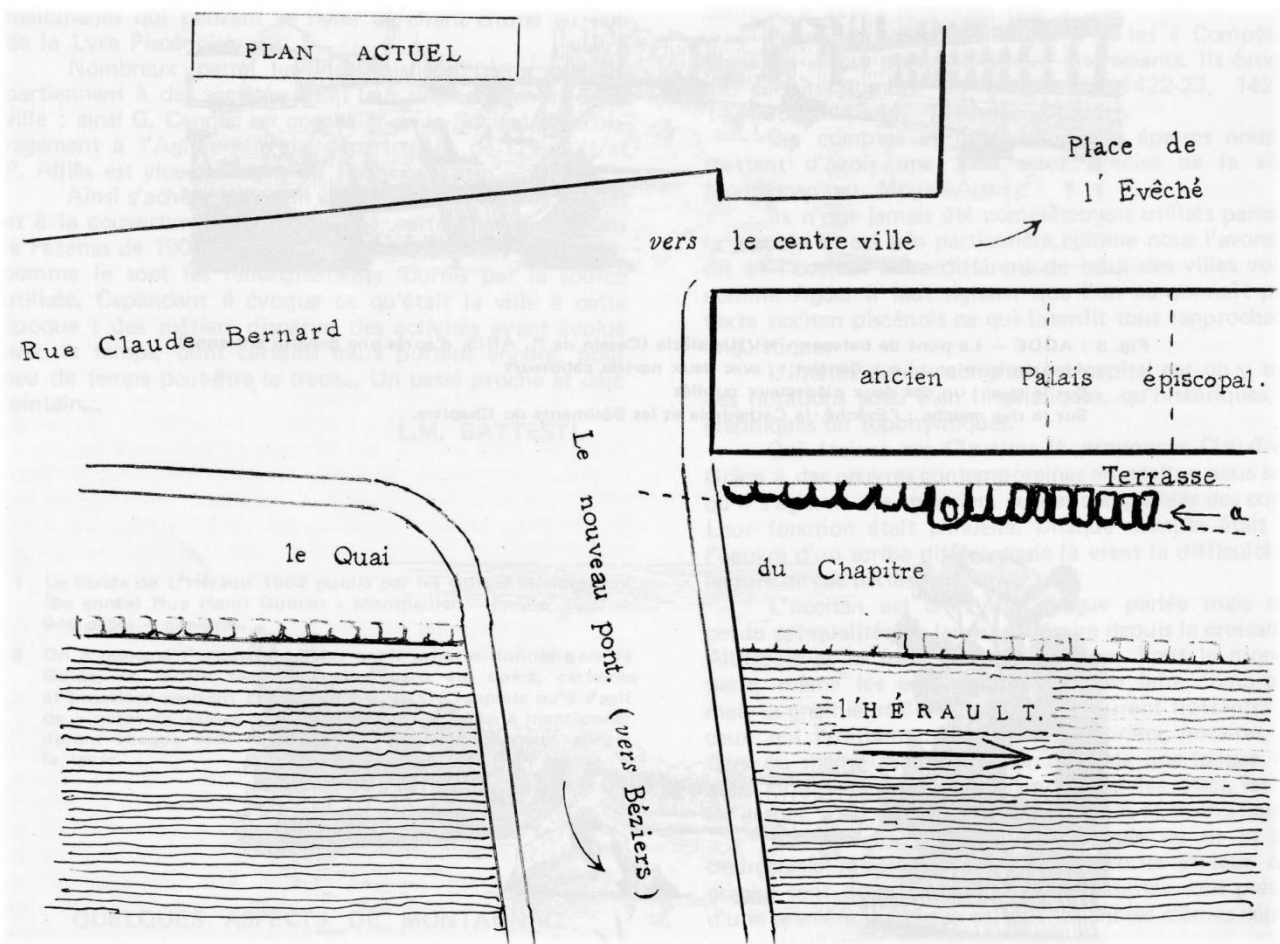
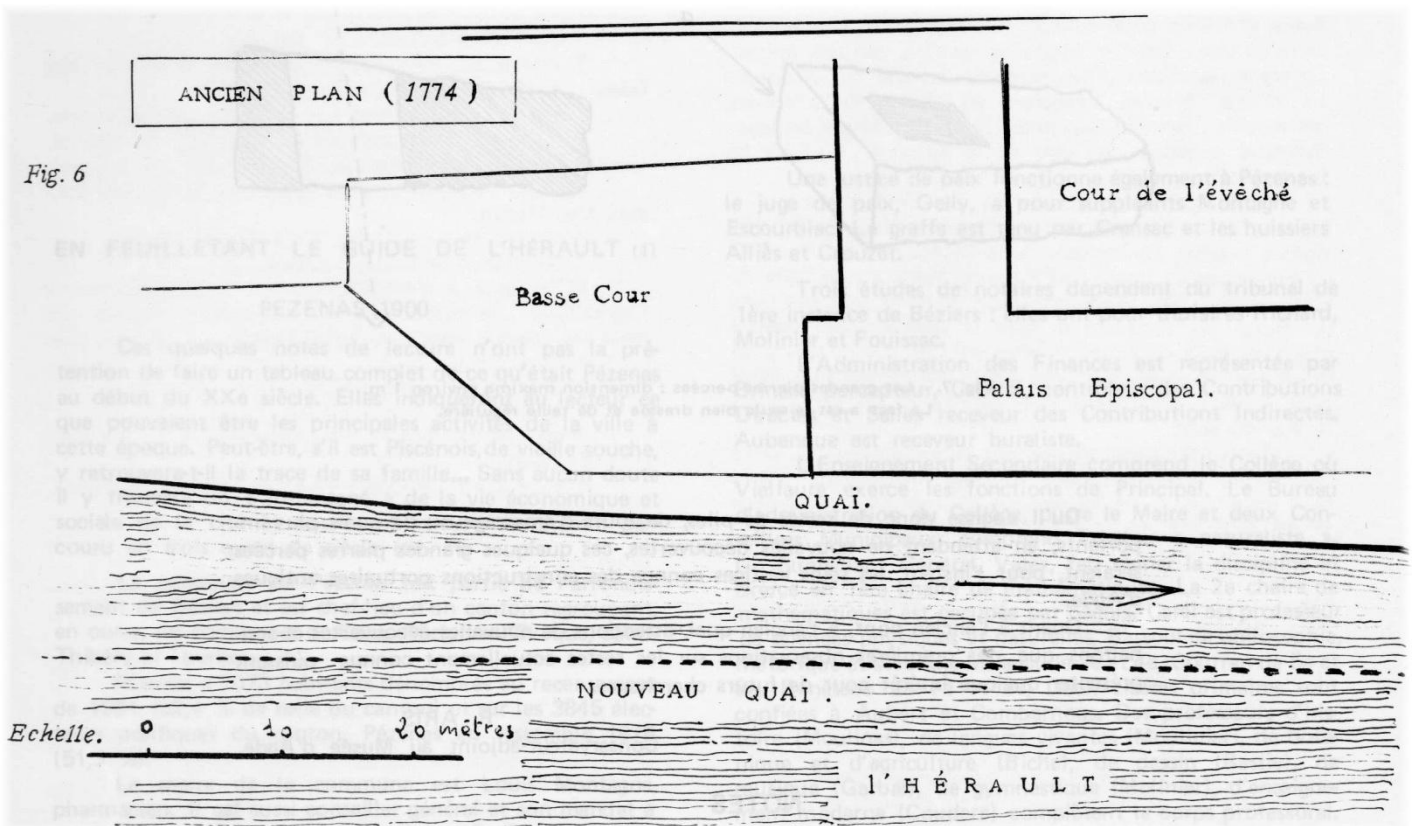


Fig. 5 : a : le quai récemment découvert.

Et ce quai ancien, devenu insuffisant, c'est ce quai qui a été découvert. On peut très bien l'identifier grâce à un plan de la ville très détaillé (11) qui fut dressé à la fin du XVIII^e. Ce plan fut même établi au moment où les travaux de construction du nouveau quai étaient en cours (12) de sorte que le dessinateur a pu indiquer l'emplacement exact du « Quai » qui existait alors et, en pointillé, le « Nouveau quai, notre quai actuel. (figure 6). »

Ce quai étant en partie identifié, le même problème est toujours à résoudre, nous ne connaissons pas la date de sa construction, il peut être un quai antique.

En restant toujours dans le domaine de l'hypothèse, il semble qu'un quai antique aurait été en plus gros appareil et plus soigneusement construit, comme les quais découverts à Marseille ou à Lattes. Nous avons, à Agde même, des restes de construction d'époque hellénistique à la base des remparts sur la promenade on y voit de grands blocs bien dressés et bien appareillés, il semble qu'on aurait dû utiliser pour le mur du quai un mode semblable de construction.



Nous avons un exemple de quai romain à Vaison sur les bords de l'Ouvèze où les fouilles ont montré qu'il reposait à la base sur des pierres percées coiffant de gros pilotis enfoncés dans la berge pour mieux assurer leur assise. Or les plongeurs du GRASPA (13) découvrirent au fond de la rivière, dans les environs du pont, des pierres percées d'assez grande dimension qui furent pour nous fort énigmatiques. D'après les études d'archéologie sous-marine d'alors, c'étaient des « chandeliers de pied de mât ». Ce fut aussi notre avis, ces lourdes pierres, solidement arrimées dans la cale par la base d'un mât, pouvaient très bien être, quoique peu maniables, des lests de navires antiques ou plus récents. Et il est probable que des pierres percées découvertes en mer ou au fond de la rivière ont pu être employées, entre autres, à cet usage. (figure 7).

Mais à un examen plus attentif on peut remarquer que ces grandes pierres sont des parallélépipèdes dont une des plus petites faces est seule dressée soigneusement. Cette face, un rectangle régulier, pourrait être la partie apparente d'une « boutisse », les autres faces, de taille grossière, étant destinées à faire corps avec la maçonnerie intérieure d'un mur.

Il faut encore remarquer que ces pierres sont percées d'un trou carré dont l'axe est incliné par rapport à la face dressée et apparente. De sorte que, coiffant un pilotis vertical, la dite face aurait été inclinée comme le sont les murs d'un quai. Ces pierres seraient donc les restes d'un mur de quai antique.

Mais les navires antiques, et les navires du Moyen-Âge pouvaient très bien s'accoster sur une berge, le quai construit en eau profonde n'était pas toujours nécessaire. Les pierres percées auraient pu alors être à la base non de quais mais la base de sortes de pyramides, de piles, de « pilons », construits sur la berge ou en eau profonde, constituant de solides massifs d'amarrage. Une de ces pyramides aurait pu exister, implantée solidement sur le sol d'alluvions de la rive droite de l'Hérault ; c'est d'ailleurs près de cette rive que les plongeurs signalèrent l'existence de ces pierres en assez grand nombre.

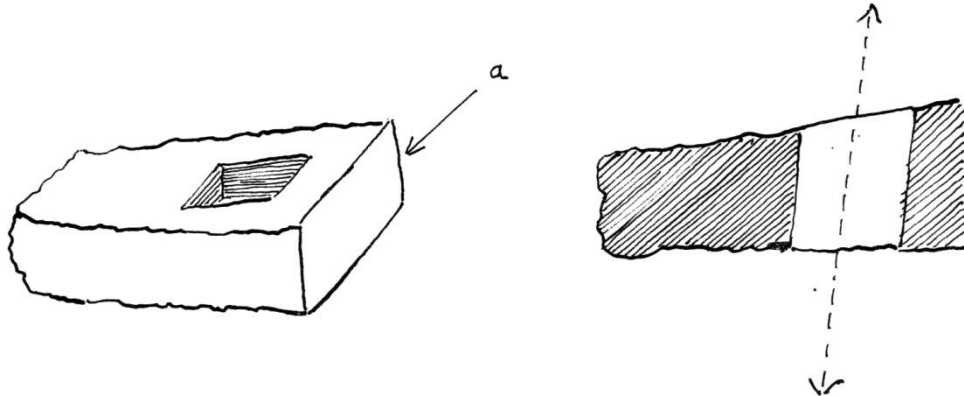


Fig. 7. - Les grandes pierres percées dimension maxima environ 1 m.
La face a est la seule bien dressée et de taille régulière.

Qu'il s'agisse donc de restes de piles, de tours d'amarrage ou de quais plus importants, en attendant de nouvelles découvertes, ces quelques grandes pierres percées seraient, pour l'instant, les seuls vestiges connus des constructions portuaires antiques d'Agde.

Quant à l'ancien pont, à l'ancien quai, attendons de nouvelles découvertes et souhaitons que nos premières observations sur les restes actuellement connus puissent présenter quelque intérêt pour de futurs chercheurs.

R. ARIS

Conservateur-adjoint au Musée d'Agde.

NOTES

1. Deux articles publiés dans cette revue (1970 n° 3 et 1974 n° 1) donnent un résumé des recherches pratiquées à Agde et l'essentiel de leurs résultats jusqu'à une date relativement récente.
2. L'Éphèbe d'Agde - *Revue du Louvre* - XVI - 1966, J. Charbonneaux.
3. Un Inventaire des Archives Municipales d'Agde par le Dr. Picheire sera bientôt publié.
4. André Castaldo, *Consulat Médiéval d'Agde, XIII^e et XIV^e s.* Thèse de Doctorat, Ed. A. et J. Picard, Paris, 1974.
5. Or. Picheire, *Histoire d'Agde*, E. Bissuel, Lyon, 1966.
6. Félix et Thomas Platter à Montpellier. *Notes de voyages de deux étudiants bâlois - 1595-1599*, Montpellier, 1892.
7. J. Combes, *Montpellier et les foires de Pézenas et de Montagnac au XIV^e s.* Fed. Hist. Languedoc Roussillon, XXVI, Congrès 1952.
8. A. M. d'Agde, premier cadastre figuré.
9. B. Jordan, *Histoire d'Agde*, Tournal, Montpellier, 1824.
10. M. Guibal, *Notice sur le port d'Agde*, Imprimerie Nationale 1894.
11. Plan de la Ville d'Agde, d'après un plan de la fin du XVIII^e siècle, au Musée d'Agde.
12. On peut voir sur les pierres du bord du quai actuel (nous l'avons vu sur le quai Ouest), gravées de distance en distance des dates. Elles indiquent ce que fut la progression annuelle des travaux de construction.
13. Graspas, le groupe de plongée et de recherches sous-marines d'Agde, Président D. Fonquerle, a réuni une très belle collection qu'abritera prochainement un nouveau Musée.

Année de parution : 1976

AU SOMMAIRE DU VOLUME 1976 n° 1



R. ARIS,

[Agde : Ancien pont, ancien quai : notes sur quelques restes antiques et médiévaux ;](#)

Jean-Jacques JULLY,

[La lapidation d'Orphée par une amazone thrace sur un fragment de cratère à figures rouges attique d'Ensérune ;](#)

E. MASSAL et R. OLLIER,

[L'abbaye bénédictine de Saint-Thibéry dans la seconde moitié du XVII^e siècle, d'après le Registre de délibérations du Chapitre \(1633-1717\), I.](#)

L. M. BATTESTI, André NOS,

[Notes brèves et Informations 1976-1 : Au Sommaire des Revues](#)

<http://www.etudesheraultaises.fr/>

Etudes
Héraultaises

