

Résumé campagne de fouille 2016 Epagnette



La fouille de l'épave d'Epagnette (programme pluriannuel 2015-2017), dont les chênes utilisés pour la construction de la coque sont datés par la dendrochronologie de 1746 (avec une mise en œuvre probable en 1747), s'est déroulée du 5 au 19 juin 2016. Son financement a été assuré par le ministère de la Culture (DRAC Picardie) et le conseil départemental de la Somme. La fouille a bénéficié du soutien technique du Département des recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (ministère de la Culture). La fouille a porté cette année en partie sur le secteur fouillé l'an dernier au niveau de la seule

cargaison de tuiles et s'est prolongée en partie vers l'extrémité amont de l'épave. Au total, la zone fouillée a couvert une surface de près de 12 m². L'étude de la cargaison de tuiles a été achevée au niveau des deux dernières rangées de tuiles plates conservées, chaque rangée étant constituée de plusieurs lots homogènes. L'étude des caractéristiques architecturales du bateau s'est poursuivie. Les conditions de travail subaquatique très difficiles cette année (fort courant, visibilité réduite souvent à moins de 20 cm) obligeant à deux reprises, pour des raisons de sécurité, à stopper le travail du fait de la nature boueuse de la Somme, ont fortement perturbé la progression de la fouille par rapport aux objectifs définis. En dépit de ce contexte défavorable, des résultats significatifs, en cours d'analyses, ont été obtenus.

Au niveau de la cargaison, la structure du chargement des tuiles plates (plus de 80% de la cargaison) a été confirmée. Les tuiles sont disposées sur leur tranche, transversalement à l'axe longitudinal du bateau en rangées parallèles. Cette disposition transversale de la cargaison est organisée en fonction des membrures qui rythment la composition du chargement. Les tuiles reposent directement sur la coque (bordé et sole), sans platelage de protection. L'étude systématique de la cargaison, avec des démontages ciblés de certains lots de tuiles, va permettre de restituer l'organisation d'ensemble du chargement, y compris les zones vides pour les manœuvres du bateau et les lots de briquettes de tourbe.

Au niveau de l'architecture du bateau, l'étude a mis en évidence un renfort transversal de la partie amont de l'épave caractérisé par une succession de membrures juxtaposées en couples. La progression de la fouille vers l'amont a permis d'observer, sans l'étudier cette année, l'extrémité en pointe de la sole (**Fig. 3**) associée à une pièce correspondant à la présumée étrave (l'avant) du bateau. Le bordé du flanc à clin présente une seconde virure de pointe (VR 61) en relation avec l'évolution des formes de la coque vers l'extrémité en pointe du bateau. La découverte de pièces de charpente isolées liées à la destruction d'une partie de l'épave lors des travaux effectués à la suite des inondations des années 2000 et leur réinsertion dans la planimétrie des vestiges architecturaux ainsi que les observations et relevés de détails ont permis de définir l'axe central de la sole et la largeur de celle-ci, deux données essentielles jusqu'alors indéterminées.



La connaissance de l'épave d'Epagnette a progressé et devrait permettre, pour la première fois en archéologie nautique, de restituer l'architecture d'un type de bateau fluvial régional, en l'occurrence

picard, d'époque moderne dans sa structure et sa forme ainsi que dans le mode de chargement de sa cargaison de tuiles. Compte tenu des difficultés rencontrées cette année, il est vraisemblable qu'une année supplémentaire (2018) après la fin du programme pluriannuel (2015-2017) sera nécessaire pour achever l'étude de l'épave d'Epagnette.

Au total, 75 plongées ont été effectuées correspondant à un temps total de travail archéologique subaquatique de 96 heures 28 minutes et un temps de travail moyenn par plongée de 1 heure 28 minutes.

Eric Rieth CNRS (LAMOP) . Musée national de la Marine