



11 et 20 juin

CONFérence

L'épave du début du XVIIIe siècle d'Epagnette (Somme) : un premier bilan 2011-2013

La prochaine conférence du CIRAS aura lieu le vendredi 20 juin (20 h 30) à la DRAC (Salle Robida, 61 rue Saint-Fuscien). Elle sera animée par **Eric Rieth**, responsable des fouilles.

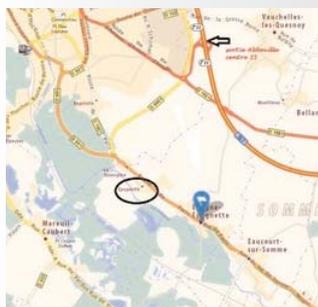


L'épave EP1-Epagnette, située au bas de la berge gauche de la Somme, repose par environ 3 m de profondeur, parallèlement à la berge. Depuis 2011, elle est l'objet d'une fouille programmée pluriannuelle dirigée par Eric Rieth (CNRS/ LAMOP et Musée national de la Marine). L'épave se présente sous la forme d'un tumulus irrégulier de tuiles, en lots homogènes pour une part, s'étendant sur une longueur d'une douzaine de mètres, une largeur d'un peu moins de 2 mètres et une hauteur d'environ 0,80 mètre. Cette cargaison de tuiles recouvre les vestiges du bateau qui en assurait le transport.

Les résultats des analyses dendrochronologiques des échantillons en chêne de la coque situent la datation post quem de l'épave à l'année 1718. Les analyses par thermoluminescence des tuiles conduisent à dater une partie des tuiles de la même période que celle des bois (date d'abattage des chênes) et, pour une autre part, d'une période antérieure (fin XVIIe siècle) correspondant peut-être à des lots de tuiles stockés ou de réemploi. Ces datations par thermoluminescence des tuiles recouvrent, par ailleurs, celles fournies par les études chronotypologiques.

La cargaison de tuiles est composée de trois types : tuiles plates à crochet (majoritaires), tuiles courbes, tuiles trapézoïdales. Les trois types de tuiles semblent pouvoir être rattachés à des productions de la région d'Abbeville. Leur qualité moyenne tend à les destiner plus à la couverture de bâtiments agricoles qu'à des édifices urbains ou ruraux. Le grand intérêt de ces tuiles tient à leur contexte : celui d'une cargaison dont une partie est encore en place.

La coque du bateau, dont seul un flanc et une partie du fond sont conservés, présente une architecture, aux caractéristiques inédites, d'origine purement fluviale. Le fond plat est construit « sur sole » et comporte des planches assemblées dans leur longueur au moyen d'un assemblage à mi-bois réalisé dans leur tranche. Cet assemblage, étanchéifié par un matériau à base de poils d'animaux (cheval, vache ?) et de débris végétaux (brindilles, paille ?) est bloqué par des petites chevilles en bois. Le flanc conservé, qui a basculé sous le poids de la cargaison de tuiles et repose à présent à plat sur le fond de la Somme, est constitué de planches assemblées par recouvrement partiel (à clin) et fixées par des rivets en fer. La hauteur restituée du flanc est de près 0,90 m. Dès à présent, les nombreuses données recueillies fournissent un premier « portrait architectural » du bateau qu'aucun document archivistique n'avait jusqu'alors mis au jour.



En préalable à cette conférence, nous vous invitons à une visite du chantier de fouilles, le mercredi 11 juin (RDV sur le site à partir de 14 h). La campagne de fouille 2014, quatrième année du programme, porte sur une surface de 12 m² ouverte en amont des zones précédemment fouillées. Outre la poursuite de la fouille de la coque et de la cargaison ainsi que celle de l'étude du paysage fluvial, une méthode nouvelle de topographie de l'épave (cargaison et coque) par système satellite est mise en œuvre à titre expérimental par la cellule d'archéologie subaquatique de l'Inrap.