

ADRAHP

# Les Dossiers de l'ADRAHP

N° 2 - Juin 2022

par Emeline Férard  
(Géo Histoire)

DECOUVERTE

## L'épave de bateau de Villenave-d'Ornon



*A Villenave-d'Ornon, au sud de Bordeaux, des archéologues de l'INRAP fouillent depuis avril dernier une mystérieuse épave en bois remontant au VII<sup>e</sup> ou VIII<sup>e</sup> siècle.*

*Un témoignage rare qui pourrait apporter de précieuses connaissances sur l'histoire maritime.*

## *La découverte*

Les premières investigations ont également permis d'estimer sa longueur.

Si le bateau devait autrefois faire une quinzaine de mètres de long,  
il n'en fait plus que douze pour six de large.

Ce qui lui a d'ailleurs valu son surnom : Pépin le Bref.

*On voulait d'abord le nommer Dagobert parce qu'on ne savait pas trop distinguer l'avant de l'arrière, sourit Laurent Grimbert.*

Enfin, on l'a nommé «Pépin le Bref» parce qu'il est apparu plus court que prévu, ajoute-t-il. Mais l'épave ne s'est pas laissé dévoiler durant cette première phase. Loin de là, elle a même soumis les spécialistes à de rudes épreuves. En cause : la nature marécageuse de la zone et des conditions météorologiques peu clémentes.

*Nous avions de l'eau jusqu'aux genoux, se souvient le responsable.*

Cette même eau recouvrait aussi inlassablement l'épave de sédiments et de vase.

Et les conditions se sont encore dégradées jusqu'à ce que l'une des parois du chantier ne s'effondre. Les fouilles ont alors été interrompues et le bateau réenseveli à son emplacement.



## *Reprise des fouilles en 2022*

Le Covid étant passé par là, ce n'est qu'en 2022 qu'une nouvelle phase de fouilles, financée par l'État, a pu être entreprise. Une pause qui a finalement été salutaire, selon Laurent Grimbert.

Elle a permis de mettre en œuvre des moyens plus conséquents pour étudier l'embarcation. C'est désormais une zone de 200 m<sup>2</sup> qui a été sanctuarisée et surtout sécurisée autour des vestiges.

Des grandes planches ont été érigées tout autour et un système de pompe a été mis en place pour aspirer l'eau qui compliquait tant les fouilles. "C'est une lutte continue contre l'eau", confirme

Marc Guyon, archéologue plongeur de l'Inrap et spécialiste de l'architecture maritime qui participe au projet. "Chaque jour, nous évacuons environ trente mètres cubes".

Éliminer l'eau oui mais pas complètement, au risque de voir le bois de l'épave se dégrader à vitesse grand V. D'où la nécessité de l'arroser régulièrement. Car les travaux ne font que commencer pour percer les secrets de la carcasse de bois.

L'objectif est de l'étudier de fond en comble en la démontant pièce par pièce.

Des éléments rencontrés nulle part ailleurs : "Chaque pièce raconte une histoire", appuie le spécialiste de l'architecture maritime. À terme, le puzzle pourrait rassembler entre 200 et 300 morceaux, à en croire l'équipe dont l'enquête a déjà commencé à avancer. Selon la dernière datation réalisée sur les bois, l'activité du navire daterait d'entre 680 et 720.

Il constituerait ainsi une double charnière : chronologique d'une part, en s'intercalant entre le monde antique et le monde médiéval, et géographique d'autre part, en se plaçant entre le monde nordique et le monde méditerranéen. Une particularité qui fait de ce vestige un témoignage d'autant plus exceptionnel aux yeux des spécialistes.

On dispose en effet à ce jour de très peu d'informations, faute de sources écrites et d'épaves suffisantes, sur les modes de navigation durant le haut Moyen Âge. Et le navire, dans son architecture, a déjà montré des "éléments encore rencontrés nulle part ailleurs", notamment au niveau de la fixation du mât, explique Marc Guyon.

En le démontant, les archéologues espèrent ainsi observer de plus près son architecture et la façon dont il a été construit, ce qui pourrait livrer des indices sur son origine, les techniques employées par ses bâtisseurs et sa fonction. Les premières observations ont toutefois déjà montré que sa construction avait certainement nécessité du temps et des moyens importants.

L'embarcation est apparue comme un bateau très robuste, un voilier qui servait très certainement à transporter des charges lourdes. Au vu de la présence d'une quille, il pouvait probablement naviguer sur la Garonne comme caboter dans l'océan sur la façade atlantique. L'existence d'un plancher suggère par ailleurs qu'il transportait peut-être ses marchandises en vrac.

Des marchandises de quelle nature ? C'est l'une des questions auxquelles les chercheurs espèrent répondre. La recherche de traces végétales au sein de l'épave pourrait apporter des indices. Pour l'heure, la carcasse a livré principalement des tessons de céramique et des ossements d'animaux qui pourraient constituer des restes de repas.

Une cuillère en bois et un morceau de cuir ont également été trouvés. Toutefois, difficile de déterminer si tous ces éléments sont réellement liés à l'épave ou si la marée les a charriés jusqu'à cet endroit.

Les archéologues avancent que les zones alentour étaient très fertiles et donc sans doute exploitées pour leurs ressources. Mais elles étaient aussi très inaccessibles.

C'est ici que la présence d'un tel bateau pourrait devenir intéressante. Il servait peut-être à livrer ou récupérer des marchandises dans le ruisseau voisin qui ne devenait navigable qu'à marée haute. Ces hypothèses restent cependant à appuyer par de plus amples observations alors que l'intégralité de l'épave n'a pas encore été dégagée.

Les archéologues, par exemple, n'ont pas encore pu poser leurs yeux sur la face extérieure de la carcasse qui pourrait comporter des traces d'inscription ou de peinture. Pour le moment, on ignore également les raisons qui ont poussé le propriétaire à abandonner son embarcation, celle-ci n'ayant montré aucun trou, ni usure majeure.

## **UN DESTIN INCERTAIN**

Les fouilles doivent se poursuivre jusqu'à la mi-septembre. Une fois Pépin le bref démonté, des pièces et des échantillons seront envoyés dans des laboratoires pour mener diverses analyses qui devraient apporter des réponses supplémentaires. Que deviendra ensuite ce précieux témoignage de l'histoire maritime ? A l'heure actuelle, son destin reste incertain.

Les archéologues espèrent que l'épave pourra être conservée, remontée et trouver sa place dans un musée pour raconter son histoire. Même la société Nhood, à l'origine du projet d'aménagement du site, n'a pas résisté au charme de cette impressionnante épave sortie de l'oubli, ont reconnu les représentants présents sur le chantier.

Pour l'Inrap aussi, l'opération est loin d'être anodine. Depuis sa création en 2002 (il vient de fêter ses 20 ans), l'institut a participé à des milliers de fouilles, principalement terrestres. Mais depuis quelques années, avec l'essor des aménagements maritimes tels que l'installation d'éoliennes ou de câbles sous-marins, l'archéologie préventive se fait plus fréquente dans le milieu marin.



«Cela marque le début d'un nouveau chapitre. C'est vraiment une nouvelle archéologie qui se met en place», relève Dominique Garcia, président de l'institut, lui aussi tombé sous le charme de Pépin le bref qu'une poignée de curieux a eu la chance de découvrir en exclusivité à l'occasion des Journées européennes de l'archéologie (JEA).

Le site de Villenave-d'Ornon et son épave font en effet partie de la dizaine de chantiers archéologiques exceptionnellement ouverts au public pour des visites commentées.