L'épave d'Erquy-les-Hôpitaux

Marine Jaouen, Hulot Olivia

▶ **To cite this version:**

Marine Jaouen, Hulot Olivia. L'épave d'Erquy-les-Hôpitaux. Bilan scientifique du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, 2015, pp.38-39. hal-03961116

HAL Id: hal-03961116
https://hal.science/hal-03961116

Submitted on 28 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Public Domain

ADLFI. Archéologie de la France - Informations
une revue Gallia
Domaine public maritime | 2015

Erquy – L'épave d'Erquy-les-Hôpitaux

Fouille programmée (2014-2015)

Olivia Hulot et Marine Jaouen

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/adlfi/133814
ISSN : 2114-0502

Éditeur
Ministère de la Culture

Référence électronique
Olivia Hulot, Marine Jaouen, « Erquy – L'épave d'Erquy-les-Hôpitaux » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 18 janvier 2023, consulté le 22 janvier 2023. URL : http://journals.openedition.org/adlfi/133814

Ce document a été généré automatiquement le 22 janvier 2023.

Tous droits réservés

Erquy – L'épave d'Erquy-les-Hôpitaux

Fouille programmée (2014-2015)

Olivia Hulot et Marine Jaouen

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

Découverte et projet de fouille expérimental

1 Découverte par Yves Meslin en 2002 et expertisée la même année par le Drassm (M. L'Hour et E. Veyrat), l'épave est située sur la plage d'Erquy-les-Hôpitaux (Côtes-d'Armor). L'expertise soulignait un très bon état de conservation et l'intérêt de mener une étude plus ambitieuse sur le site.

2 En 2014 et 2015, cette épave a fait l'objet d'une fouille programmée dirigée par Olivia Hulot et Marine Jaouen (Drassm) avec la collaboration d'Éric Rieth (CNRS, Lamop, musée national de la Marine) en charge de l'étude architecturale.

3 Cette fouille s'inscrit dans un programme expérimental plus ambitieux visant à l'élaboration d'une méthodologie de fouille et de documentation parfaitement adaptée à la fouille des épaves en contexte d'estran.

4 Des expertises, souvent ponctuelles, ont parfois eu lieu pour caractériser certains sites d'estran situés sur le domaine public maritime, cependant, rares sont les épaves qui ont fait l'objet d'une fouille exhaustive. Les tempêtes hivernales, les aménagements, peuvent dégager et détruire ces vestiges en quelques jours. C'est pourquoi, des outils de relevés rapides sont testés sur l'épave d'Erquy pour assurer la documentation de ces vestiges fragiles et possiblement menacés. Il convient aujourd'hui d'élaborer une méthodologie spécifique à l'étude de ces sites en s'appuyant sur des outils technologiques performants. Les nouvelles technologies (laser, photographie 3D, etc.)

permettent de documenter les vestiges en un laps de temps réduit tout en composant avec les contraintes maritimes.

État de conservation

5 La moitié avant de l'épave dégagée l'an passé attestait d'un site perturbé et d'un état de dégradation significativement plus avancé que lors de l'expertise Drassm de 2002. Les structures du navire (étrave, varangues, allonges, bordés) avaient de toute évidence subi un arrachement violent, notamment sur le flanc tribord. La cargaison, clairement identifiée en 2002 grâce à la présence de tonneaux de chaux encore en place, n'était plus en 2014, qu'éclats de bois disjoints et épars. Pourtant, en fin de fouille 2014, les structures faisant leur réapparition, côté tribord, en limite de coupe, laissaient supposer une meilleure conservation de la partie arrière.

6 L'opération conduite en 2015 n'a malheureusement pas permis de retrouver de structures en meilleur état, pas plus que de vestiges significatifs de la cargaison. Aucune douelle n'a été retrouvée complète, permettant ainsi de définir le module d'un tonneau. La perte d'information induite par les dégradations, certaines probablement inhérentes à un « nettoyage » de la plage mais également à des actes malveillants, ont provoqué des destructions très conséquentes et irréversibles.

Campagnes 2014 et 2015

7 Deux campagnes de fouille ont été nécessaires pour étudier entièrement les restes de ce caboteur breton, long de 9 m pour 3 m de large. Les étapes de sa construction et le savoir-faire du maître charpentier de l'époque, se dévoilent peu à peu au fil de son étude. Aucun traité d'architecture navale n'est connu pour ce type de bateau et seule l'archéologie permet de témoigner des principes de construction mis en œuvre pour assembler une coque. Celle d'Erquy-les-Hôpitaux, est construite en orme et elle était conçue pour résister à de lourdes charges.

8 Ce bateau de transport destiné à des navigations côtières régionales possède une série de caractéristiques architecturales originales : construction à franc-bord faisant appel majoritairement à de l'orme, sauf la quille en hêtre, membrures de forte section, absence de fixation des varangues à la quille, allonges non assemblées aux varangues sauf celles du maître-couple et de la première membrure en avant de celui-ci... Ces caractéristiques, et notamment les membrures « flottantes » et la structure très forte de la coque, soulèvent des questions sur le principe et les méthodes de construction de ce bateau originaire peut-être du sud Bretagne. Les caractéristiques architecturales du bateau ne se rattachent pas, en effet, à celles qui sont attestées classiquement dans les sources écrites de l'époque, à savoir celles d'une architecture « à carvel » prenant appui, au plan de la conception des formes de la coque comme à celui de la construction, sur des membrures (celles de la partie centrale tout au moins) prédéterminées et gabariées et dont les varangues sont fixées à la quille et les allonges assemblées aux varangues.

9 Tous les assemblages de l'épave sont réalisés au moyen de gournables et des traces de petites pointes disparues mais ayant laissées une légère concrétion pourraient correspondre à une phase de pré-assemblage.

10 L'étude des bois issus du site en 2014 et 2015, tant ceux de la coque que ceux des tonneaux, réalisée par Catherine Lavier (LAMS, CNRS, iniversité Pierre-et-Marie-Curie)

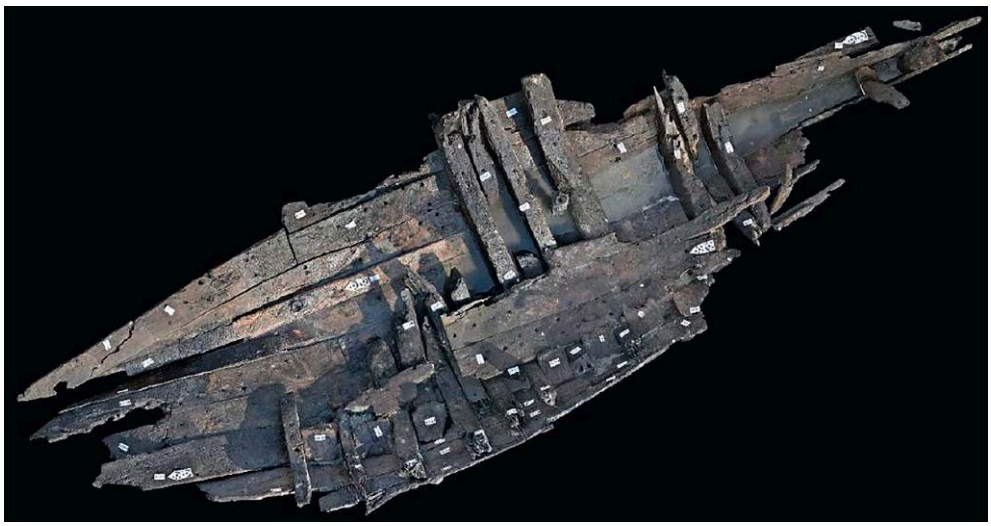
a permis de modifier la datation de l'épave proposée en 2002 (autour de 1700) fondée exclusivement sur la tonnellerie. Cette spécialiste d'archéodendrométrie a déterminé une date de coupe des bois du navire, tant l'orme que le chêne fin 1628-printemps 1629. La zone écologique d'abattage des bois de charpente correspond très probablement aux Pays-de-la-Loire. Des pièces architecturales ont été rapportées attestant de réparations du navire et d'une durée de navigation *a minima* comprise entre huit et 16 années.

11 L'origine biogéographique de la tonnellerie est la sphère Bourguignonne. L'étude des vestiges de la tonnellerie embarquée à bord pour transporter la cargaison de chaux avait indiqué en 2014 des grumes abattues probablement au début XVII^{e} s.

Culture matérielle

12 Quelques éléments du mobilier de bord ont pu être retrouvé bien que très fragmentaires : bouteilles (Bessin-Cotentin), pot à onguent et pot à conserve (Domfrontais), pot à cuire en céramique commune (Pabu-Guingamp), pipes en kaolin etc. Les reliefs de l'alimentation des marins sont apparus au fil du dégagement des structures. Os de porc et de poulet laissent présumer d'une partie de la composition des repas servis à bord. Pour finir, la cargaison de chaux était conditionnée en barriques malheureusement trop dégradées pour en fournir un comptage précis ou l'organisation interne. Il y a également fort à parier que lors de l'échouage de l'épave, les populations littorales ont profité de cette fortune de mer, pour récupérer les vestiges encore accessibles à l'époque.

Fig. 1 – Orthophotographie du site après détourage



Clichés et DAO : A. Guesdon (Services 3D).

INDEX

lieux https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD, https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtkqIH5Frqnw, https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt242bas6qFQ, https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtb9dlzIPKsm
Année de l'opération : 2014, 2015
nature https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV
chronologie https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp

AUTEURS

OLIVIA HULOT

Drassm

MARINE JAOUEN

Drassm

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

OLIVIA HULOT

Drassm

MARINE JAOUEN

Drassm