

ABUGNATA, FILLE DE LA RIVIÈRE

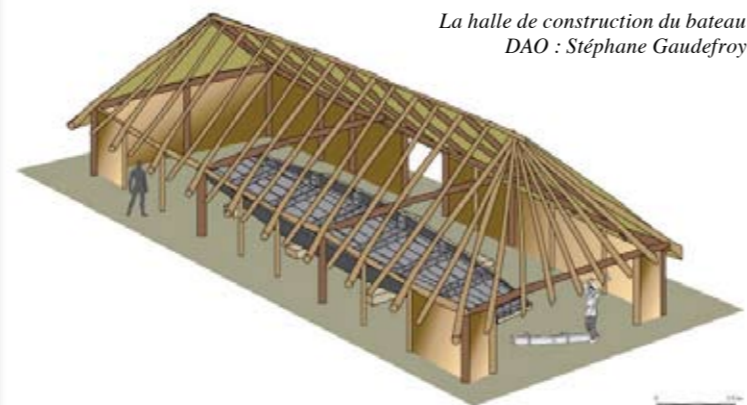
Reconstitution d'un chaland gallo-romain du peuple *Ambiani*

... là où ton courant seconde la navigation,
 les rames rapides frappent tes flots qu'elles agitent; [...] remontant tes rives, sans cesser un instant de remorquer leur embarcation, les mariniers raidissent sur leurs épaules les câbles fixés aux mâts.

Ausone, La Moselle, IV^e siècle ap. J.-C.



ABUGNATA



La halle de construction du bateau.
 DAO : Stéphane Gaudefroy.

Le chantier naval

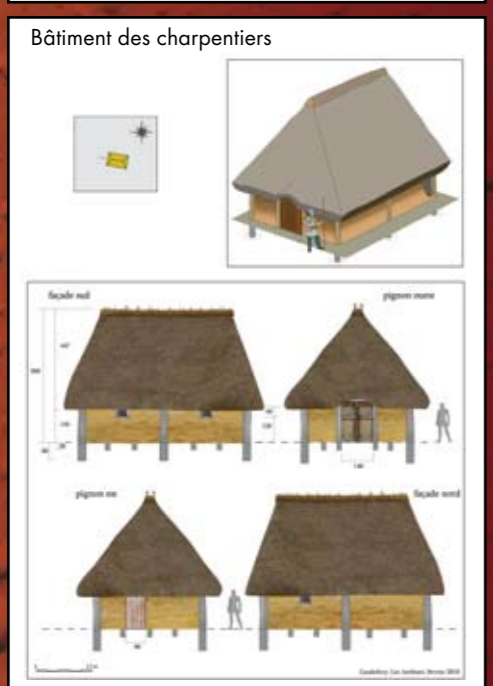
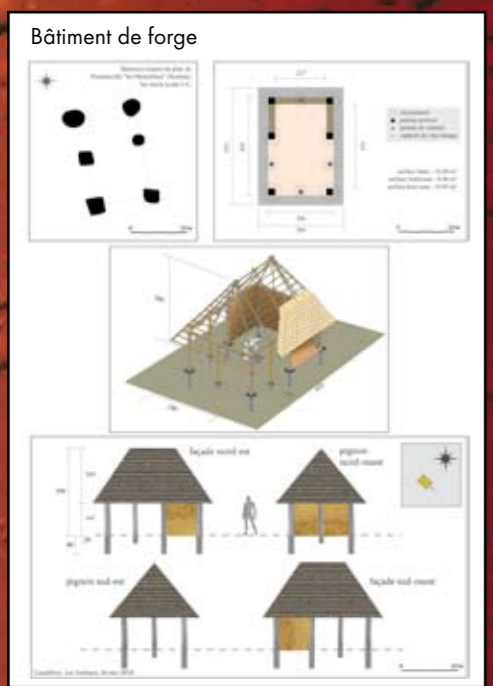
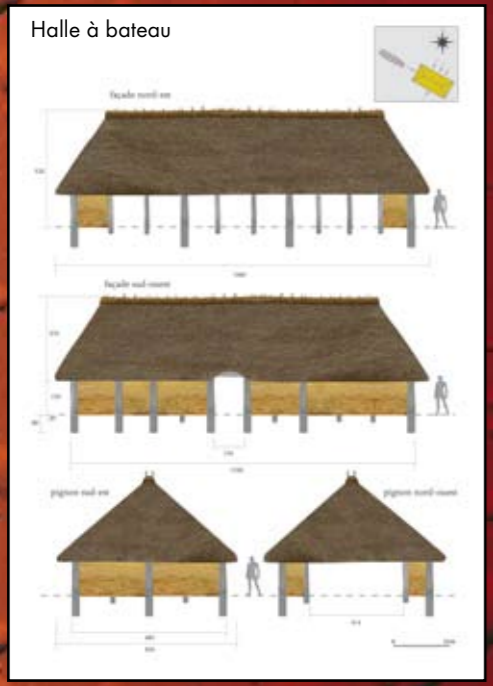
Il est situé à 4 kilomètres du lieu de découverte des vestiges du chaland. Le terrain, bordant le fleuve, est au cœur de la commune de Pont-Rémy, à la croisée du Chemin de halage et de la rue des Flaques.

Le chantier est constitué de bâtiments dont le plan est fondé sur des constructions de l'âge du Fer connues dans la région (Poulainville, Lœuilly). La restitution des élévations a été réalisée en respectant les techniques et les modes de construction connus à l'époque. La disposition des bâtiments sur le terrain renvoie également à l'organisation identifiée sur les sites de la région : les trois constructions principales composent une unité domestique. Elles sont destinées à la construction du bateau (halle), à la fabrication des clous nécessaires à l'assemblage du bateau (forge) et à l'accueil des équipes de charpentiers (maison). Un petit bâtiment à usage de toilettes sèches est édifié dans l'esprit des constructions gauloises. Des aménagements ont été conçus pour permettre l'accès du site et des bâtiments aux personnes handicapées.

La halle, qui accueille la construction du bateau est alignée le long de la clôture, au plus près des accès afin de raccourcir les déplacements pour la mise à l'eau qui se fera à travers une interruption de la clôture. Ailleurs, le grillage est doublé sur toute sa longueur par une haie vive composée d'essences végétales en accord avec les espèces attestées à l'époque gauloise (Charme, Noisetier, Cornouiller, Epine vinette,...).

Page de garde : Rivière. Cliché : Christian Paulou
 Présentation des Ambiani. Cliché : Yann Kervran

Contacts : "Les Ambiani" 85 rue d'Ile de France
 80100 Abbeville
 03.22.27.06.91 - gaulois@les-ambiani.com



Les bâtiments du chantier naval. DAO : Stéphane Gaudefroy.

En 1808, des ouvriers d'une exploitation de tourbe de Fontaine-sur-somme mettent au jour les vestiges d'un chaland fluvial. Il est profondément enfoui sous la levée de Fontaine, en bordure de l'ancien lit de la Somme. Averti de cette découverte, M. Traullé, procureur impérial d'Abbeville et correspondant de l'Institut, effectue une fouille de cette épave, dont les résultats sont publiés l'année suivante.

Les tessons de poterie qui lui sont associés permettent de dater ce chaland de l'Empire romain, sans doute du II^e siècle après J.-C. Il est le premier bateau fluvial antique qui ait été mis au jour en Europe et demeure encore de nos jours le seul exemplaire connu au nord de la France.

Les recherches ont montré la filiation étroite qui lie ces bateaux gallo-romains aux exemplaires préexistants dans la Gaule indépendante : de nombreux procédés de construction leur sont communs. Ce lien est traduit dans la dénomination de cette tradition architecturale : "Romano-Celtique", ou "Gallo-Romaine". C'est à dire de tradition celtique, mais réalisée durant l'époque gallo-romaine. D'où le projet de construction d'une réplique de ce bateau, initié par l'association "Les Ambiani".



Situation de la découverte du chaland et du chantier naval. Fond © Google earth



Les chalands fluviaux gallo-romains découverts en Europe. Michel Philippe, Claire Drolon.

Construire une réplique du chaland : pour quoi faire ?



Utilisation de coracles (bateaux individuels de peau et osier) par les Ambiani. Clichés : Yann Kervran

Le bateau et son chantier constitueront un support privilégié pour présenter les savoir-faire des civilisations gauloise et gallo-romaine. La reconstruction du chaland se fera autant que possible par le biais de l'outillage et des techniques d'époque, avec une mise en situation permettant aux publics d'effectuer une plongée dans le temps sur un chantier naval gaulois.

Après sa mise à l'eau, ce chaland constituera la base de nombreuses reconstitutions destinées au public, en naviguant prioritairement sur la Somme, mais aussi à l'occasion sur d'autres cours d'eau. Cette utilisation constituera l'originalité de ce projet, en termes d'archéologie expérimentale : si plusieurs répliques de chalands antiques ont déjà été effectuées, en Belgique, Hollande et Suisse, la plupart d'entre elles n'ont pas été utilisées en contexte, avec chargement et sur le long terme. Ce volet permettra de mieux connaître les capacités de navigation de ces bateaux et les contraintes qui leur sont propres, notamment quant à leur entretien courant.

Phasage du projet

2010/2011 : études scientifiques, constructions des bâtiments sur le site d'implantation à Pont-Rémy par le biais d'un chantier d'insertion avec ouverture aux publics.

2011/2012 : construction du bateau par le biais d'un autre chantier d'insertion, ouverture aux publics et journées festives.

2012 : premières navigations, animations au fil de l'eau sur la Somme avec halte dans plusieurs villages, expositions à Amiens et Abbeville.

Après 2012 : animations sur des fleuves européens, sur des routes commerciales, transport de marchandises, haltes festives.

Autour de cette reconstitution, une relation de longue durée peut être envisagée entre les différents partenaires institutionnels. Celle-ci pourra se traduire par de multiples actions communes. Par exemple, la reconstitution sur le chantier naval d'un atelier à sel, véritable « or » de l'Antiquité. Des vestiges de cette activité ont justement été découverts par les archéologues de l'INRAP en 1994 lors de la construction de l'A16 ... sur la commune de Pont-Rémy.

Le porteur du projet

La sensibilisation du grand public à l'archéologie est servie depuis plusieurs années par l'action de passionnés qui font revivre les cultures du passé. Précurseur en ce domaine, l'association "Les Ambiani" mène son action "d'Archéologie vivante" depuis 1996 en évoquant la période de la Guerre des Gaules. Aujourd'hui composée d'archéologues, d'amateurs et de salariés, l'Association propose ses animations dans les écoles, notamment en Picardie, et à travers l'Europe, dans les archéosites, les musées et des sites archéologiques prestigieux.

La reproduction soignée de la culture matérielle et des modes de vie, et le concours de professionnels du spectacle, permettent à un large public de revivre le quotidien des agriculteurs, des artisans et des guerriers qui vivaient sur les bords de la Somme au I^{er} siècle avant J.-C. L'association met également son savoir-faire au service de la valorisation de l'Archéologie dans le cadre d'expositions ou d'opérations de communication, notamment au côté de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, dans le cadre d'une convention. Elle est agréée par le Ministère de la Jeunesse et des Sports, et par le Ministère de l'Éducation Nationale.



Intervention scolaire des Ambiani. Cliché : Yann Kervran



Le chaland de Pommerœul à l'Espace gallo-romain d'Ath (Belgique). photo Gian Carlo Bassi, EGR/MRW.

Les partenaires

Il s'agit d'un projet de territoire réalisé en partenariat avec l'association de préfiguration du parc Naturel régional de la Picardie maritime et des collectivités locales (Mairie de Pont-Rémy, Conseil régional de Picardie, Conseil général de la Somme, Pays des Trois Vallées). Deux chantiers d'insertion (l'un pour la construction du chantier naval, l'autre pour la construction du bateau) sont réalisés avec le soutien de l'Etat, du Fond Social Européen via le PLIE de la Picardie maritime et le Conseil général de la Somme. Ils sont soutenus par l'AGEFOS-PME et la CAF de Picardie. Cette reconstruction a pour ambition de s'inscrire dans le "Grand Projet Vallée de Somme", socle du développement des territoires départementaux. La Mairie de Pont-Rémy accueille le chantier naval sur un terrain qu'elle met à disposition du projet, en bordure du fleuve.

Le projet fédère aussi de nombreux partenaires scientifiques nationaux et internationaux (Belgique, Grande-Bretagne) : partenariat avec l'équipe de la direction de l'Archéologie wallonne et de l'Archéosite d'Aubechies qui a réalisé récemment le "Leo Paludis", réplique du chaland de Pommerœul (Belgique) ; partenariat avec le projet de reconstruction du bateau de l'âge du Bronze de Douvres - Grande-Bretagne.

Le comité scientifique du projet associe spécialistes français de la construction nautique, responsables scientifiques et techniques de projets récents de reconstitutions navales, archéologues et érudits locaux.

Le chaland

Nous n'en connaissons qu'une description littéraire : les plans effectués à l'époque ont été perdus depuis et les vestiges de l'épave n'ont pas été conservés. Cette description est assez détaillée pour permettre une reconstitution, en s'appuyant sur le texte, les traditions nautiques du bassin de la Somme, et ce que nous connaissons par ailleurs sur les exemplaires contemporains.

Il mesure 12 m de longueur pour une largeur de près de 3 m. Il est bâti presque exclusivement en chêne, conçu "sur sole", c'est à dire à fond plat, sans quille (au fond du bateau, pièce maîtresse de la charpente axiale de la coque). Cette conception architecturale, classique en milieu fluvial, lui permet de minimiser au maximum le tirant d'eau.

À la jonction du fond et des flancs, une planche en L forme à la fois la première planche du fond et le premier bordage (planche du revêtement de la coque). Elle est façonnée d'une pièce dans une grume de chêne (principe dérivé de l'architecture monoxyle des pirogues). Son rôle est de rigidifier le bateau et d'assurer la bonne étanchéité de la jonction fond/bordé. Il s'agit d'une méthode de construction, là encore classique - mais non exclusive -, du milieu fluvial. On nomme ce principe de construction : "monoxyle assemblé".

La présence d'une seconde planche surmontant la précédente permet de surélever le bordé (environ 60 cm de hauteur en tout) et participe sans doute au système de maintien d'un plat-bord. Le tout est maintenu par des membrures (le "squelette" transversal du bateau), espacées de 30 à 40 cm.

La poupe est chargée d'une petite loge en planches de sapin. Ce dispositif était encore au début XIX^e siècle. On le qualifiait de "dunette". En arrière de cette dunette, un gouvernail présente sur les bateaux fluviaux de la Somme une membrure plus massive que les autres. Au sommet des flancs, un banc réunissant les plat-bords assure son assise. Ce mât participe au système de propulsion du bateau voile éventuelle. Un mât est disposé au 1/3 avant du bateau. Il repose sur une emplanture pratiquée sur le flanc. Au sommet des flancs, un banc réunissant les plat-bords assure son assise. Ce mât en servant de point d'ancrage aux câbles de halage et de base pour l'établissement d'une voile éventuelle. Un système de clavette traîlle. Lors des manœuvres, la propulsion est essentiellement assurée par des perches à embout ferré.



Restitution graphique préliminaire du chaland de Fontaine. DAO : Christian Paulou.