



La flotte fantôme des bords de Loire



En 2022, dix épaves de bateaux datant des XVII^e et XVIII^e siècles ont été retrouvées dans la Loire, sur l'île Coton. Cette découverte ouvre de nouvelles perspectives sur l'histoire de la navigation à cette époque. Et si le lit asséché du fleuve dévoilait les mystères de la batellerie du Grand Siècle ? **PAR MÉLANIE TUYSSUZIAN**

« **E**lle ravagerait mille moissons fertiles, engloutirait des bourgs, ferait flotter des villes, détruirait tout en une nuit », écrivait Jean de La Fontaine à propos de la Loire en 1663, dans une lettre adressée à son épouse.

Hier comme aujourd'hui, parvenir à dompter le plus long fleuve de France est un défi permanent. C'est ce que semblent indiquer les épaves retrouvées en 2022, près d'Ancenis, à une trentaine de kilomètres de Nantes.

Remarquablement préservés, ces vestiges de bois des siècles révolus



DENIS GLIKSMAN, INRAP

Les pieds dans l'eau Dans le cadre d'un programme de rééquilibrage du lit de la Loire, engagé par Voies navigables de France, l'Inrap a mis au jour sur l'île Poulas (ci-contre) et l'île Coton (ci-dessus) des embarcations vieilles de 300 ans, qui auraient été immergées volontairement. Des fouilles compliquées car le site et les vestiges sont submergés la plus grande partie de l'année.

auraient sombré dans les courants tumultueux de la Loire. Naufrage volontaire ou accidentel? Si le mystère perdure, les scientifiques avancent plusieurs hypothèses.

Une barrière contre l'érosion

Il a fallu attendre le mois d'août 2022 – particulièrement chaud et sec – pour que les archéologues se lancent dans l'exploration des îles Poulas et Coton, en Loire-Atlantique. Cette année-là, le niveau anormalement bas du fleuve révèle des histoires oubliées. Munis de bottes de caoutchouc, les archéologues s'apprêtent à mettre au jour trois carcasses de navires, repérées grâce à des sondages préventifs. Ils ont été réalisés dans le cadre d'un projet de rééquilibrage de la Loire visant à restaurer le cours naturel du fleuve et à enlever une digue de 1920. «Ce n'est vraiment pas courant de travailler les pieds dans l'eau», souligne aujourd'hui Anne Hoyau-Berry, archéologue à l'Inrap et responsable des fouilles, qui ont duré jusqu'à la mi-octobre 2022. À leur

grande stupéfaction, les archéologues repèrent dix épaves, destinées au transport de marchandises, dans la partie amont de l'île Coton. Ces bateaux à fond plat, caractéristiques de la navigation fluviale ligérienne, reposent autour de trois longues structures empierrées. Ils dateraient des XVII^e et XVIII^e siècles et sont bien préservés en raison de leur confinement sous de lourds blocs de pierre. «Habituellement, on trouve une ou deux épaves, souvent très abîmées et fragmentées. Mais là, la surprise fut immense: il y en avait dix, dont cinq ou six presque complètes, c'était extraordinaire», relate Jocelyn Martineau, conservateur du patrimoine à la Direction régionale des affaires culturelles de Nantes et responsable du diagnostic du site. À première vue, ces restes robustes, semblables à des squelettes géants façonnés en chêne, auraient sombré il y a plus de trois cents ans.

Mais ces navires n'auraient pas coulé accidentellement... Selon les archéologues, ils auraient été intentionnellement immergés, alourdis par les pierres

découvertes à l'intérieur. Ces naufragés volontaires auraient constitué un projet d'aménagement visant à protéger la tête de l'île Coton contre l'érosion fluviale. Dès lors, il ne faut plus les considérer comme de simples bateaux, mais comme des matériaux de construction. «On suppose qu'ils ont été immergés en ce lieu précis pour renforcer une digue et préserver l'île face à la violence du courant, particulièrement redoutable à cet endroit de la Loire», avance Anne Hoyau-Berry. Placés de manière stratégique, ces bateaux auraient formé une barrière étanche, empêchant ainsi l'eau de grignoter les berges et d'entraîner le sable des îles, si précieux pour l'économie régionale. Car au XVII^e siècle, la Loire est sauvage, à la fois imprévisible et indomptable. Si le fleuve constitue une artère commerciale majeure, il représente également une menace permanente: ses crues brutales peuvent faire disparaître des terres entières en quelques heures.

Mais à qui appartenaient ces navires? Identifier un propriétaire • • •



EMMANUELLE COLLADO, INRAP

Pris dans la nasse Des pêcheries médiévales du XII^e siècle, en pierre et en bois, ont été découvertes sur l'île Poulas. Leur forme en W facilitait la capture des saumons et anguilles, ce qui permettait le respect des nombreux jours maigres imposés par l'église.

... n'est pas simple. D'autant que le Grand Siècle est aussi une période clé de l'histoire fluviale. En 1669, Louis XIV signe l'ordonnance de Colbert sur les eaux et forêts, un texte inédit visant à unifier leur gestion à l'échelle du royaume. Jusque-là, les propriétaires des berges géraient librement leurs terrains, installant moulins, pêcheries ou autres aménagements à leur guise. Désormais, ces espaces naturels passent, pour l'essentiel, sous autorité royale, donnant au pouvoir central la liberté d'y entreprendre de nouveaux

travaux. Derrière ce changement se trouve une volonté claire : faire prospérer le commerce sur la Loire en assurant une navigation dégagée, sans obstacles ni infrastructures privées bloquant le passage. « Pour l'île Coton, la difficulté était de savoir si le site relevait du domaine public ou privé, car un tel aménagement coûtait très cher », s'interroge Anne Hoyau-Berry. Qui aurait eu les moyens financiers et le pouvoir d'immobiliser une flotte entière pour sauver un bout de terre ? Les chercheurs ont d'abord pensé au roi ou à

L'île Poulas et ses pêcheries médiévales

Sur la rive gauche de la Loire, là où le fleuve se déploie en de multiples bras, l'île Poulas garde les témoins d'un passé oublié. Les archéologues ont vu réapparaître des aménagements anciens, étonnant mélange de pierre et de bois, que l'eau et le temps avaient dissimulés. Parmi les structures mises au jour, des pêcheries fixes qui dateraient du XII^e siècle, astucieusement disposées

en forme de « W ». Une forme qui aurait été pensée pour piéger les poissons, les guidant inexorablement vers des zones de capture. Selon les premières analyses, elles auraient appartenu à des seigneurs locaux ou à des autorités ecclésiastiques. Une digue habilement construite pour canaliser l'eau laisse également entrevoir l'usage de moulins-bateaux.

Ces embarcations transformaient l'énergie du courant en force mécanique, actionnant les meules pour la farine ou l'huile. Mais ce ne sont pas les uniques détails relevés par les chercheurs. La disposition de ces vestiges suggère aussi qu'à cette époque, le cours principal de la Loire serpentait plus au sud qu'aujourd'hui, dessinant un paysage désormais effacé. M. T.

un grand seigneur, qui auraient eu les ressources nécessaires pour organiser de tels travaux. Lorsqu'on possède une vingtaine de bateaux et qu'on peut en sacrifier dix sans ruiner son activité, cela révèle une puissance certaine. Toutefois, un minutieux travail d'archives met en avant une autre explication : l'île Coton aurait appartenu à un certain Maurice, un armateur nantais, commerçant entre Orléans et l'Atlantique. « C'est très probablement lui qui aurait orchestré cette opération », confie Anne Hoyau-Berry. Naviguer sur la Loire permettait à cet armateur d'acheminer du sucre, du vin, du sel et d'autres précieuses marchandises. Pour l'heure, ce sont les seuls éléments que nous connaissons de son existence.

Système d'étanchéité inédit

« L'histoire de la batellerie est peu documentée pour cette période, donc cette découverte est exceptionnelle, autant par le nombre d'épaves que par leur excellent état de conservation », se réjouit Jocelyn Martineau. Ces vestiges ouvrent la voie à la compréhension de l'évolution du fleuve au XVII^e siècle. Aucun site comparable n'a, à ce jour, été découvert sur la Loire, ni même ailleurs en Europe ou sur d'autres continents.

Surtout, cet échantillon de bateaux pourrait lever le voile sur leur conception et leur évolution au fil du temps. Leur étude reposait jusqu'ici principalement sur des représentations iconographiques de navires du XIX^e siècle. Deux cents ans plus tôt, on ne construisait pas les embarcations de la même manière. Preuve en est : les archéologues ont déjà identifié un système d'étanchéité inédit sur ces coques – des douelles de tonneaux recyclées intégrées aux parois. « Cela pourrait indiquer que les chantiers navals et les tonnelleres travaillaient ensemble », suggère Anne Hoyau-Berry.

Autant d'hypothèses sont envisageables aujourd'hui, alors que certaines parties des vestiges sont analysées en laboratoire afin de dater précisément les bois. Les résultats définitifs sont attendus d'ici 2026 ; quant aux vestiges des épaves, ils ont retrouvé les eaux de la Loire qui les ont si bien protégés pendant trois siècles.