



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia
Centre-Val de Loire | 2017

Saint-Satur – Lit mineur de la Loire

Fouille programmée (2017)

Annie Dumont, Philippe Moyat, Marion Foucher, Céline Bonnot-Diconne,
Catherine Lavier, Alexandre Polinski et Leica Chavoutier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/44382>
ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Annie Dumont, Philippe Moyat, Marion Foucher, Céline Bonnot-Diconne, Catherine Lavier, Alexandre Polinski et Leica Chavoutier, « Saint-Satur – Lit mineur de la Loire » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Centre-Val de Loire, mis en ligne le 01 janvier 2021, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/44382>

Ce document a été généré automatiquement le 6 janvier 2021.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Saint-Satur – Lit mineur de la Loire

Fouille programmée (2017)

Annie Dumont, Philippe Moyat, Marion Foucher, Céline Bonnot-Diconne,
Catherine Lavier, Alexandre Polinski et Leica Chavoutier

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

- 1 En 2012, à Saint-Satur (Cher), une épave a été signalée par des riverains, M. et Mme Boursin. Elle se trouve côté rive droite, en face de Saint-Thibault et il s'agit d'une redécouverte, car cette épave a déjà été signalée dans la carte archéologique il y a cinquante ans :

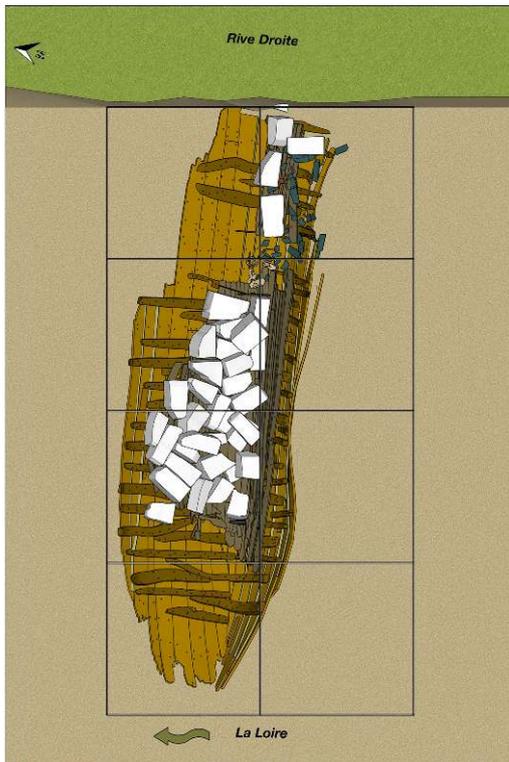
« La presse locale a signalé la découverte, pendant l'été 1962, un peu au large de Saint-Thibault, dans la Loire, de l'épave d'un bateau qui transportait des blocs de pierres. Le site a eu une certaine importance comme tête de pont et étape sur la Loire (pont romain sur le fleuve). Les fouilles rapides qui avaient été faites au XIX^e s. l'ont déjà montré. Le trafic sur le fleuve s'est prolongé jusqu'au milieu du XIX^e s. Malheureusement, les premières fouilles rendues possibles au moment du creusement du canal, et qui firent apparaître diverses constructions, ont contribué à en détruire d'autres. L'épave nouvellement retrouvée paraît avoir été en partie dépecée et morcelée par les estivants et les touristes. Il serait important qu'on essayât d'en conserver les restes ».

- 2 Un sondage réalisé en 2015 a permis de constater que cette épave est plutôt bien conservée. En effet, la sole et un flanc subsistent sur une douzaine de mètres ; l'une des extrémités est cassée, l'autre reste enfouie sous une île possédant un couvert forestier assez dense. Cette préservation, assez exceptionnelle pour la Loire qui habituellement disloque les épaves assemblées, est due à deux circonstances particulières. D'une part, l'embarcation a terminé sa course contre les vestiges d'une des piles du pont romain mixte, qui, à cette époque, formait sans doute un obstacle. L'accumulation de sédiment qui se forme en amont immédiat de ces piles a contribué à préserver l'épave. D'autre

part, la cargaison constituée de blocs de pierre a maintenu par sa masse la cohésion des différents éléments de bois et a empêché leur dislocation par le courant.

- 3 L'épave de Saint-Satur, représentant un potentiel inédit pour la connaissance de l'architecture navale du bassin de la Loire au début de l'époque moderne, pour l'histoire de la circulation des matériaux sur le fleuve et la vie quotidienne des marins de cette époque, a été fouillée entièrement au cours d'une campagne qui a eu lieu en août 2017.

Fig. 1 – Relevé de l'épave avec sa cargaison de blocs de pierre et d'ardoises



DAO : P. Moyat.

- 4 Pour réaliser le relevé complet de la coque afin d'en faire une étude architecturale, les blocs qui constituent la cargaison ont été enlevés un par un à l'aide d'une pelle mécanique. Ils ont été déposés sur la plage pour les étudier, avant de les remettre en place lorsque le relevé de la coque a été achevé.
- 5 Les ardoises originaires de l'Anjou, présentes avec la cargaison de blocs, nous avaient laissé supposer, dans un premier temps, que ce bateau remontait le courant de la Loire puisqu'il n'existe pas de gisement d'ardoise en amont. L'analyse pétrographique effectuée sur un échantillon de la pierre transportée désigne les calcaires bathoniens et calloviens (Jurassique moyen) du Nivernais. Ces calcaires, qui affleurent essentiellement dans les environs d'Apremont-sur-Allier dans le Cher, et de Nevers dans la Nièvre, ont été exploités respectivement sous les noms de « pierre d'Apremont » et « pierre de Nevers » (détermination et étude : A. Polinski et M. Foucher). Ces deux matériaux présentent des caractéristiques lithologiques assez proches et peuvent donc facilement être confondus. Les deux gisements potentiels se trouvant en amont, et au vue du caractère pondéreux de ce matériau, il apparaît évident que l'épave descendait la Loire avec des blocs extraits en amont, et un

complément de cargaison, qui représentent un faible volume, constitué d'ardoises probablement issues d'un stock déposé dans un port en bord de fleuve, ou d'une récupération sur un chantier.

- 6 Une fois les blocs enlevés, une partie du plancher qui protégeait la coque du poids des pierres a été démontée. Constitué de fines planches en chêne comprenant un nombre parfois importants de cernes, il a été prélevé et échantillonné sur place par C. Lavier. La structure de la coque étant alors entièrement visible, elle a pu être dessinée et photographiée. On a pu observer des réparations, le rythme des renforts transversaux, ainsi que les techniques d'assemblage employées par les constructeurs. Si l'on se réfère aux connaissances disponibles, le bateau de Saint-Satur possède les caractéristiques des embarcations traditionnellement rencontrées sur la Loire aux époques médiévales et modernes : bateau à fond plat, aux flancs assemblés à clin. Sa fouille complète a permis de vérifier qu'il était muni d'une emplanture de mât, même si celle-ci se trouve sur l'une des pièces de bois les plus dégradées ; en revanche, les deux extrémités étant inaccessibles aucun dispositif de gouvernail n'a pu être observé. L'embarcation a été rendue étanche par la pose d'un calfatage à la mousse végétale constitué d'une seule espèce se développant de préférence sur les terrains acides (*Pseudoscleropodium purum* – détermination par L. Chavoutier).
- 7 On ne peut rattacher l'embarcation de Saint-Satur à un type de bateau ligérien connu précisément parce qu'il n'existe pas de répertoire des bateaux ayant navigué sur la Loire aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e s. Les termes pour désigner les bateaux dans les archives parvenues jusqu'à nous évoluent au fil des siècles et il est difficile, voire impossible, de les relier à une architecture particulière, car ces textes ne décrivent pas ces bateaux, mais plutôt les cargaisons transportées. Ainsi, le glossaire établi en fin de publication par P. Mantellier (Mantellier 1864-1869) ne cite pas moins de onze termes différents pour désigner des bateaux ayant navigué sur la Loire entre les ^{xiv}^e et ^{xviii}^e s., sans que l'on soit en mesure d'en connaître les caractéristiques architecturales.
- 8 En 2012, un prélèvement de bois avait été effectué pour une analyse radiocarbone. Celle-ci, réalisée à Lyon, donnait comme résultat : Ly-16103. Âge ¹⁴C BP : -540 ±30, soit en âge calibré : de 1319 à 1435 apr. J.-C., soit entre le début ^{xiv}^e et le début ^{xv}^e s. L'analyse dendrochronologique (en cours par C. Lavier), sur les éléments de la coque et du plancher extraits en 2017 révèle que les bois ont probablement été coupés à la charnière des ^{xv}^e-^{xvi}^e s. Cette date est confirmée par l'étude des chaussures en cuir découvertes dans l'épave (C. Bonnot-Diconne). Il s'agit de trois paires de chaussures et de quatre autres chaussures ne pouvant être reliées entre elles, mais qui formaient à l'origine d'autres paires. Ces sept modèles de chaussures représentés forment un groupe homogène sur le plan typologique. La forme évasée des semelles à l'avant et à bout rond est assez caractéristique de ce qui se rencontre sur d'autres sites à la fin du ^{xv}^e et au début du ^{xvi}^e s. Toutes les chaussures de Saint-Satur sont d'un type rustique, pratique et solide avec des fermetures à lacets et/ou boucle. Elles sont très usées et ont déjà été réparées. Elles attestent la présence de sept individus à bord, parmi lesquels des enfants et des jeunes adultes (petites pointures).

Fig. 2 – Une chaussure en cuir conservée dans l'épave



Cliché : P. Moyat.

- 9 L'épave contenait également du petit matériel ou équipement de bord : un maillet de charpentier en bois (conservé avec le manche), un couteau avec lame en fer (très corrodée) et manche en bois conservé, quelques clous, une mèche à bois, ou foret, dont la présence n'est pas surprenante, car les équipages avaient à leur disposition des outils pour procéder aux réparations d'urgence en cas d'avarie. Un fer de bâton de quartier à douille, non emmanché (s'il l'avait été, le bois aurait été conservé) complète ce lot. Les bâtons de quartier sont de solides perches de bois terminées par un fer, qui servaient à contrôler la marche des bateaux de Loire. Ils étaient plantés dans le fond, pour faire pivoter l'embarcation ou pour la stopper, l'autre extrémité restant fixée au chaland au niveau des arronçoirs (encoches pratiquées à l'avant du bateau). Ces bâtons, soumis à de fortes contraintes, cassaient régulièrement, ce qui explique la présence à bord d'un fer de rechange. Tous ces objets sont en cours de stabilisation dans les laboratoires Nucleart à Grenoble (bois gorgé d'eau) et au CREAM à Vienne (métal), et seront ensuite étudiés, leur manipulation étant très délicate tant qu'ils ne sont pas traités. Ces découvertes restent exceptionnelles car il est très rare que du petit mobilier soit préservé dans le chenal actif de la Loire. Les chaussures et les outils se trouvaient au fond de la coque, sous les blocs, et près du flanc conservé, soit dans les zones qui ont été les moins soumises à l'érosion.
- 10 Une recherche dans les archives est en cours (M. Foucher) afin de mieux cerner l'économie de la pierre entre la fin du Moyen Âge et le début de la période moderne, dans le secteur de la Loire moyenne où se trouvent à la fois l'épave de Saint-Satur et le bassin carrier d'où ont été extraites les pierres de taille retrouvées dans le bateau. En l'absence de datation précise concernant le naufrage, retrouver le chantier auquel cette livraison était destinée semble illusoire.
- 11 Un film de 13' a été réalisé par l'association *La tête dans la rivière*, Web-TV spécialisée dans la vulgarisation scientifique.

- 12 Le documentaire montre le cheminement de la reconstitution d'un pan d'histoire ligérienne, de la fouille au laboratoire, et la nécessité d'associer différentes compétences pour comprendre ces vestiges ensevelis depuis cinq siècles sous les sables de la Loire.
-

BIBLIOGRAPHIE

Mantellier P. 1864-1869 : *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*, 3 vol., imprimerie de G. Jacob (Orléans).

INDEX

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtYSMQBsihnF>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtE4NndHBxHQ>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt03BS1h9I4Z>

Année de l'opération : 2017

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp>

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtLh0HBfem1I>

AUTEURS

ANNIE DUMONT

Drassm