

## De l'importance ici, du vieux port d'Ancenis.

Par Yves NAUD - mars 2022

### La sécheresse 1976, une opportunité

Pour moi, tout a commencé au mois d'août 1976 lors de la grande sécheresse. Après des vacances passablement perturbées en cet été-là (sécheresse caniculaire ici, orages et pluie ailleurs), en parcourant la presse au frais, nous apprenons que la Loire n'a jamais été aussi basse. Etant passionnés d'Archéologie et d'Histoire, nous décidons d'aller voir sur les digues devenues apparentes à Ancenis, s'il y avait des restes de tessons de céramiques à ramasser. Pourquoi Ancenis ? Parce que ce n'est qu'à quelques kilomètres du pays des Mauges, considérées à cette

époque, comme l'une des plus grandes régions minières d'Europe. On y trouvait de l'or, de l'argent, du cuivre, du fer, du plomb, du charbon et la région du Fuilet produisait des poteries.

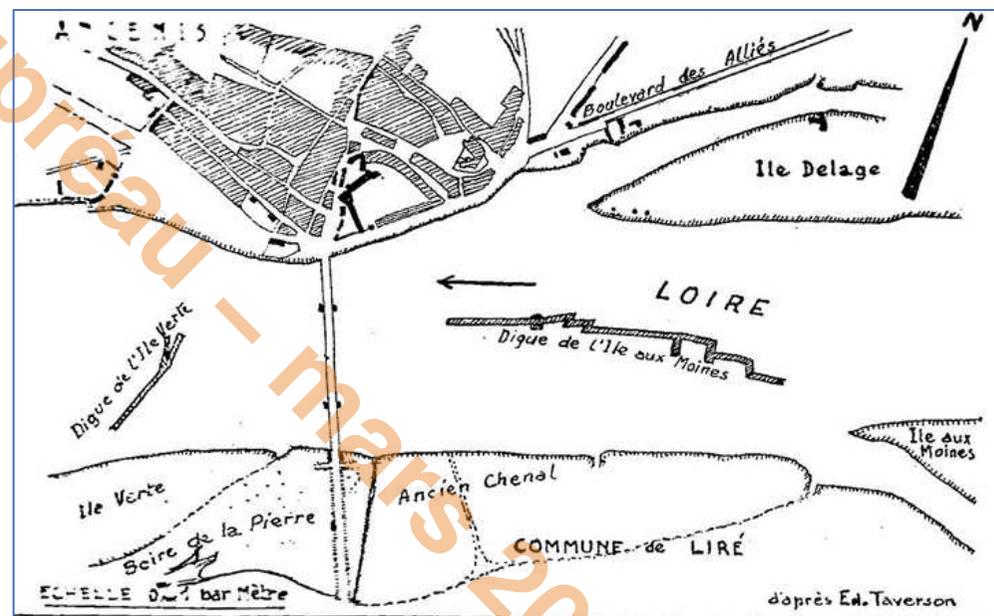


On a trouvé des poteries gauloises et romaines, des morceaux de fer qui étaient aux extrémités des pieux qui formaient la charpente de ces digues. J'ai pensé qu'il y avait des écrits sur ces digues d'Ancenis et je suis allé à la SLA de Cholet où j'ai trouvé plusieurs articles sur des fouilles réalisées en 1949. Je vais maintenant reprendre ces articles écrits par A Bouchereau et l'Abbé Traverson.

## ETUDE DU PORT ANTIQUE D'ANCENNIS

*Au mois d'août 1949, par suite de l'extrême sécheresse, la Loire devint très basse ; la cote 1m57, soit plus de 0m50 au-dessous des niveaux les plus bas observés, fut atteinte, découvrant en plus des pierres plates posées les unes sur les autres, un enchevêtrement de pieux.*

*Intrigué, l'abbé Traverson effectua avec ses scouts un relevé précis de l'ouvrage découvert et fit une première étude de l'ensemble de ces constructions. Deux de ces ouvrages ont pu être étudiés. Ce sont deux digues dont l'une située en amont ne se trouve séparée de l'île aux moines que de 150 mètres environ ; elle est parallèle au courant. L'autre située en aval, part du milieu du chenal actuel, en face de l'ancien square Joachim de Bellay et se dirige, direction Sud-Sud-Ouest vers l'île verte (voir fig. 2 ci-dessous).*



*Nous soulignons l'idée remarquable du constructeur qui place sa digue d'amont de telle sorte qu'elle ne subisse pas l'action du courant.*

Quant à la seconde digue, celle d'aval, sa position peut paraître anormale mais il faut retenir que lors de sa construction le chenal n'était pas celui que nous connaissons actuellement car il passait plus au sud, tout prêt de l'Île Verte qui à l'époque était bien une île séparée de la rive sud par un bras aujourd'hui comblé.

### PREMIERE DIGUE (digue d'amont)

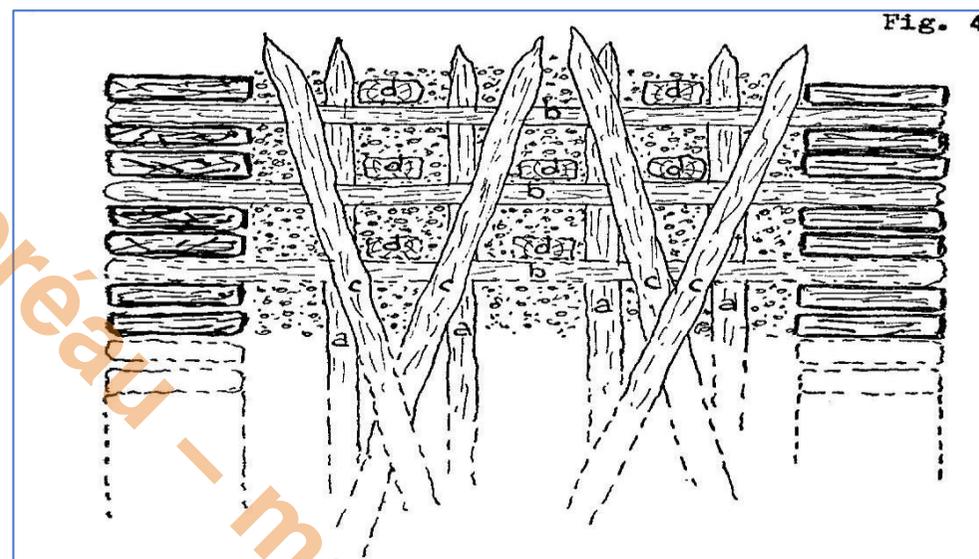
Cet ouvrage que nous désignons sous le nom de « Digue de l'Île aux Moines » part de l'Est et s'avance vers l'Ouest en direction du pont d'Ancenis. Nous ignorons quelle pouvait-être sa longueur exacte mais nous avons pu l'étudier sur 721 mètres (longueur développée). Sa largeur varie de 4m50 à 6 mètres.

Les bords extérieurs sont constitués en maçonnerie de blocs irréguliers ayant comme dimensions moyenne : longueur, 0m75 ; largeur, 0m50 ; épaisseur, 0m30 placés directement les uns sur les autres sans ciment. Les pierres sont tirées du schiste lamelli-branches (carbonifère inférieur) existant à Ancenis et dans les environs très immédiats seulement. L'épaisseur des murailles est de 0m75 à 0m80.

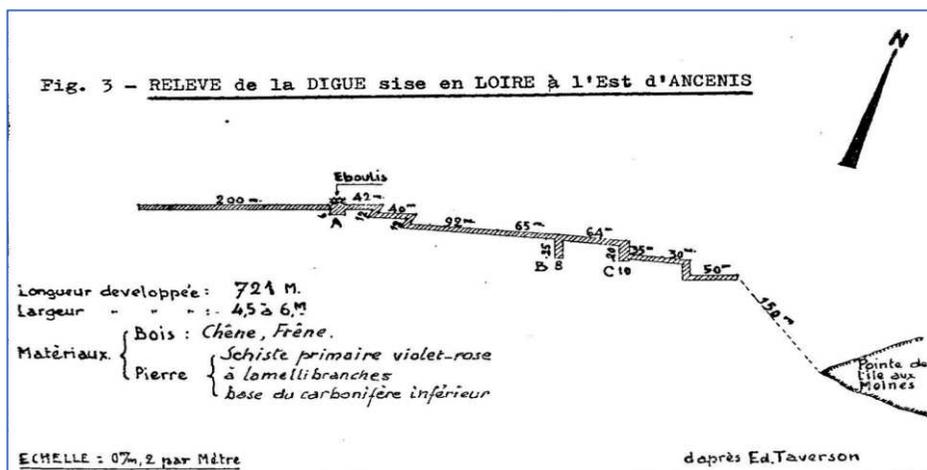
Le remplissage entre les deux murs est constitué d'une part par un ensemble de pièces de bois formant des palées, d'autre part, par un agglomérat composé d'argile, de sable, de fascines et de pierrailles.

Les palées sont espacées d'axe en axe d'environ 1 mètre, ce qui fait qu'elles se succèdent sans intervalle. Chaque palée est constituée de pièces de bois ronds de la manière suivante.

- Pieux de 20 à 25 centimètres de diamètre.
- Traverses transversales de 25 à 30 centimètres de diamètre engagées dans toute l'épaisseur des murs.
- Croisillons (deux par palée) ayant également 25 à 30 centimètres de diamètre (fig. 4).



Ainsi construite, les palées permettaient à la digue de résister efficacement aux poussées qui pouvaient s'exercer sur chacune de ses faces. Malheureusement, l'importance de l'ensablement et surtout le niveau des eaux ne nous ont pas permis de pousser nos investigations en profondeur mais nous savons qu'au cours de dragages effectués en 1933 par les Ponts et Chaussées, deux pieux ayant 6 mètres de longueur ont été dégagés.



Dans le sens longitudinal de la digue, l'on rencontre des pièces de bois (fig. 4) grossièrement équarries, posées à plat ayant de 5 à 6 mètres de longueur et 0m20 X 0m50 de section. Il s'agit certainement des parties nécessaires à la liaison des palées entre-elle.

Nous avons constaté la juxtaposition des éléments constituant la charpente, mais nous n'avons pu reconnaître par quel moyen pouvait être arrimé leur assemblage. Il faudrait un nouvel et important abaissement des eaux pour reprendre des recherches sur ce point des plus intéressants.

Nous avons remarqué 3 plates-formes placées aux points A, B, C du plan (fig. 3). Faisant corps avec la digue, ces plates-formes sont construites suivant la même méthode qu'elle, mais comportant un remplissage de fascines beaucoup plus important. Leurs dimensions sont : A : 6m50 X 12m ; B : 25m X 8m ; C : 20m X 10m. Des dalles trouvées en surface permettent de penser que lesdites plates-formes étaient pavées.

Les essences des bois utilisés sont : le chêne pour la charpente, le frêne pour les fascines de remplissages, le frêne est resté blanc ; lorsqu'on le presse à la main on a l'impression de comprimer une éponge ; en séchant il devient excessivement dur. Le chêne est noir ; en séchant il devient lui aussi très dur, comme du charbon.

### DEUXIEME DIGUE (digue d'aval)

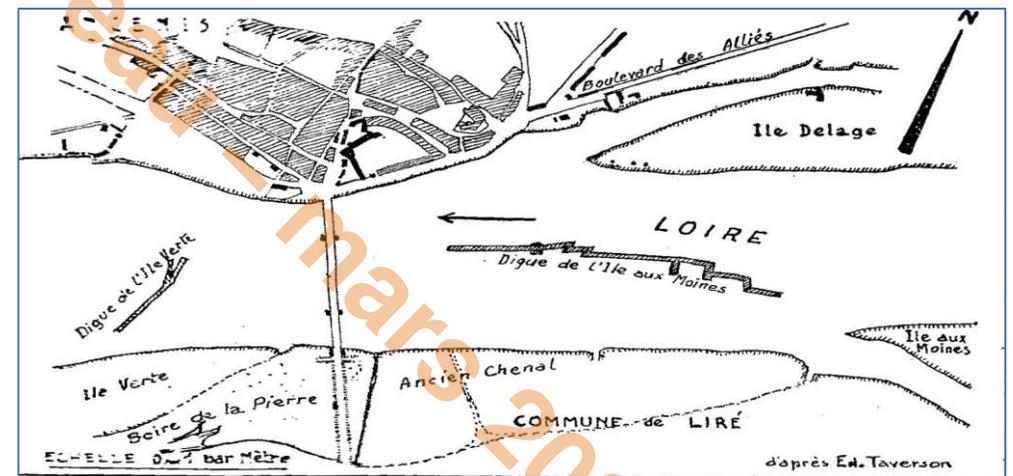
Par les pieux et les dalles que nous avons pu observer dans la partie émergée, cette digue que nous appellerons « Digue de l'Île Verte » semble être du même âge que celle de l'Île aux Moines mais moins bien conservée.

Placée en travers du courant actuel, ce deuxième ouvrage part du milieu du lit à 300 mètres du pont d'Ancenis et se dirige vers la ferme de l'Île Verte en s'enfonçant légèrement et irrégulièrement avec deux points d'affaissements, le premier à la naissance de la fourche qui n'est pas autre chose que des débris de la plate-forme, le second à une cinquantaine de mètres de l'extrémité sud. Ces irrégularités viennent certainement des dégâts occasionnés par le courant et le dragage.

Au milieu du fleuve, à l'extrémité nord de la digue se trouve une plate-forme de 30m X 10m, puis une digue continue dans la même direction générale sur une longueur de 220m (fig. 2). Il ne nous a pas été possible de faire des constatations.

### EPOQUE DES DIGUES

Ce sont des ouvrages gaulois typiques tels que nous les ont décrits Jules César. Le 25 janvier 1950, Mr Adrien Blanchet, membre de l'institut, a fait une description à ce sujet à la Société des Antiquaires de France.



*De l'examen des vestiges qui existent, on peut convenir qu'à l'époque de la Gaule, Ancenis disposait d'installations portuaires remarquables. On peut demeurer stupéfait si l'on songe au cube de bois et aux efforts colossaux nécessités par la construction de ces digues. Des fouilles seraient intéressantes à faire et nous causeraient probablement d'agréables surprises. Le Carbone14 nous donnerait également de précieuses indications ; nous ne manquerions pas d'y recourir dès que les circonstances nous le permettront.*

*En attendant nous sommes bien obligés de constater l'importance de ce qui reste de ce port. Sa position géographique à la même distance de la mer que Bordeaux et Rouen, sensiblement à la limite de l'influence des marées était idéale pour opérer le transbordement des marchandises apportées par les navires de mer, sur les péniches destinées à remonter la Loire jusqu'au partage de jonction avec la Saône.*

*D'ailleurs, aux abords immédiats d'Ancenis, il y avait dans l'antiquité, au Nord, des mines d'étain en exploitation de Nozay et Candé, et au Sud, les Mauges avec leurs métaux précieux, leur cuivre et leur poterie.*

*Quelle est l'origine de ce port vraisemblablement disparu avant César ? Qui l'a fondé ? Quel était son nom ? Autant de questions qui se trouvent posées.*

*Ces notes ont pour but d'apporter des éléments de recherche aux travaux qui pourront suivre et spécialement à ceux qui auront pour objet la navigation et le commerce maritime et fluvial des siècles qui précèdent notre ère. Les croquis des plans sont faits par Mrs. Alexandre et Pouzet, anciens membres de la section Nantaise de Préhistoire.*

## **POURQUOI CE PORT EXISTAIT-IL ?**

*Comme nous avons pu le voir, la construction des digues et de ces plates-formes, par ces changements de direction pour amarrer les bateaux, il est très net que ce soit un port de commerce.*

*Lorsque nous considérons notre région, nous nous apercevons qu'Ancenis n'est seulement qu'à quelques kilomètres du pays des Mauges. A cette époque, les Mauges étaient considérées comme l'une des plus grandes régions minières d'Europe. On y trouvait de l'or, de l'argent, du cuivre, du fer, du plomb, du charbon et la région du Fuilet produisait des poteries.*

*Au nord de la Loire, en plus de bois, il y avait l'étain. Je vois que ces minerais étaient assez tentants pour que certains pays méditerranéens puissent envoyer leurs bateaux dans notre région et y faire du commerce.*

## **QUEL EST LE NOM DE CE PORT ?**

*S'il y a une question délicate, c'est bien celle-ci. Il est indiscutable qu'Ancenis fut un grand port de commerce ; les descriptions portuaires, l'activité de la région des Mauges le prouvent. Et même si on porte sur une carte à la même échelle, les ports d'Ancenis et de Carthage on remarquera que notre port est un tiers plus grand.*

*Strabon nous dit : "La Loire se jette (dans l'océan) entre les territoires Pictons et Namnètes. Autrefois, il y avait sur le fleuve un comptoir cité par Polybe et Strabon du nom de "Corbillo". Ce port était situé entre Ingrandes et la mer. Strabon disait "Emporion" donc port de Commerce, Comptoir...*

*Voyez-vous une région aussi industrielle et commerçante que les Mauges située dans ces limites ?*

*Bordeaux et Rouen étaient également des Emporions, mais eux reconnus. Comparez les distances de Bordeaux-Rouen-Ancenis à la mer vous y trouverez à peu près le même nombre de kilomètres. Pour que les Gaulois puissent construire un port de commerce avec les moyens dont ils disposaient, il fallait un endroit où les marées soient à peu près nulles. Je crois que la position géographique d'Ancenis était merveilleuse à ce point de vue.*

*Si d'autres découvertes sont faites, je me ferai un plaisir de vous les communiquer.*

*A. Bouchereau.*

*PS : Mr Bouchereau a reçu, en juillet, une lettre de Mr Paul Collard, professeur d'archéologie aux universités de Genève et de Lausanne, dans laquelle le savant archéologue accepte comme très possible l'identification d'Ancenis avec Corbillon "Je suis enclin à penser que les trouvailles faites par votre correspondant dans le lit de la Loire fixent ce point de topographie. Et il me paraît possible que, si son hypothèse est exacte, on doit tôt ou tard retrouver des objets qui le confirmeront, en raison de l'importance attribuée par Strabon à cette localité".*

*Pour Ancenis, le plus intéressant, et ce sur quoi il faut mettre l'accent, c'est.*

*1°) L'existence d'un port à l'époque de la Tène.*

*2°) L'existence d'une population paléolithique précédent, d'une population mégalithique concomitante, d'une cité gallo-romaine subséquente.*

*3°) L'existence d'un arrière-pays légitimement l'existence d'un port à l'époque où il y en avait un, et spécialement d'un arrière-pays minier,*

*produisant les métaux précieux du temps : or, argent, cuivre, étain et leur alliage, et aussi le fer. La pauvreté relative en fer de cette région pourrait expliquer en partie la diminution d'importance du port au moment où la civilisation du fer l'a emporté nettement sur celle du bronze, bien que les métaux précieux et plus rares auraient toujours été recherchés.*

*L'existence de routes joignant à l'époque Ancenis à ces centres miniers. Dans la direction du Nord, ces routes sont connues ; dans la direction des Mauges, on n'en connaissait pas, qu'à l'époque gallo-romaine on croit qu'il en existait une, allant des Brevets vers le Sud, par Drain.*

*De plus, on peut citer pour mémoire le commerce du poisson et de l'étain avec la Grande-Bretagne.*

*Une fois prouvée l'existence d'un port gaulois important Ancenis, il y aura aucune difficulté à supposer que c'était Corbillon.*

*A Bouchereau - Abbé Traverson.*

*Pour en savoir plus :*

- [Découvertes faites récemment dans le lit de la Loire, à Ancenis](#)
- [Au temps d'Argjotalus, Nantes, Rezé et le port des Namnètes](#)
- [l'ARRA et le Port d'Ancenis](#)

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*