Le flotteur de radeau de Flavigny-sur-Moselle (Meurthe-et-Moselle)

Jean-Paul Lagadec

► To cite this version:

Jean-Paul Lagadec. Le flotteur de radeau de Flavigny-sur-Moselle (Meurthe-et-Moselle). *Galia - Fouilles et monuments archéologiques en France métropolitaine*, 1983, 41 (1), pp.201-207. 10.3406/galia.1983.1888 . hal-01940254

HAL Id: hal-01940254

<https://hal.science/hal-01940254>

Submitted on 27 Feb 2020

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives| 4.0
International License

LE FLOTTEUR DE RADEAU DE FLAVIGNY-SUR-MOSELLE (MEURTHE-ET-MOSELLE)

par Jean-Paul LAGADEC

Le 13 mars 1980, M. Faltot, conducteur d'engin à la Société des Sablières de Richardménil, travaillant à l'extraction de gravier, au lieu-dit *Pré Maillard*¹, commune de Flavigny-sur-Moselle (fig. 1), sortit une « embarcation » primitive qui se brisa en deux dès son soulèvement par la pelleuse. M. Faltot, récupérant les deux parties, les déposa sur la berge, et alerta l'équipe archéologique du Cercle d'études locales de Ludres, qui, avec l'accord de M. Y. Burnand, Directeur des Antiquités historiques de Lorraine, procéda à l'enquête de découverte fortuite.

Il s'agissait apparemment d'une pirogue monoxyle, gisant à 400 m du lit actuel de la Moselle, sous 3,50 m de limon et gravier. Elle mesure encore 8,95 m auxquels il convient d'ajouter l'extrémité arrachée par un coup de pelle antérieur, soit une longueur primitive de 9,50 m environ. L'extrémité intacte présente une petite plate-forme trapézoïdale de 0,35 m de hauteur et 0,27 m de petite base, sa section verticale étant celle d'un biseau (fig. 2), l'autre extrémité ayant eu probablement la même forme, puisqu'elle se relève de la même façon. La largeur maximale de l'ensemble atteint 0,64 m, sa hauteur moyenne étant de 0,51 m ; l'épaisseur des flancs, qui ont gardé la forme du tronc d'arbre, décroît de 0,05 m au contact

du fond à 0,02 m dans leur partie supérieure, le fond lui-même est épais de 0,15 m, l'extérieur étant plat et large de 0,30 m.

Deux traverses, réservées dans le bois, divisent la pièce de bois en trois compartiments, le central, plus spacieux, de 3,37 m. Ces traverses, épaisses de 0,37 m et 0,30 m occupent toute la hauteur de la pirogue et présentent dans leur partie supérieure, l'une trois trous verticaux (fig. 3), l'autre quatre, deux autres étant aménagés dans le bordage ; des chevilles de bois obstruent encore trois de ces trous. Ils ont par groupes de trois le même diamètre, soit 0,025, 0,03 et 0,04 m, leur profondeur variant de 0,07 à 0,10 m ; les coups de l'outil métallique qui a creusé le tronc d'arbre, une erminette, sont encore parfaitement visibles sur la majeure partie des parois internes.

L'analyse d'un échantillon de bois a permis à M^{me} Huber, du Centre national de recherche forestière de Nancy-Amance, de préciser qu'il s'agit d'un tronc de chêne. La datation, par la méthode du carbone 14, effectuée par M. B. Guillet, du Centre de pédologie biologique de Vandœuvre-lès-Nancy, a donné comme résultat 1410 ± 80 B.P. soit 540 ± 80 ap. J.-C.

Les vestiges archéologiques abondent sur les rives de la Moselle, dans les environs de Flavigny, attestant une occupation humaine très ancienne. M. Janot, qui prospecte ce secteur depuis une décennie, y a répertorié plusieurs stations paléolithiques, ayant fourni

¹ Parcelle 29 de la section ZB, appartenant à l'Office d'hygiène sociale de Meurthe-et-Moselle.

1 Situation de la sablière de Flavigny-sur-Moselle.

2 Extrémité de la pièce de bois.

3 Traverse de 0,37 m d'épaisseur présentant trois trous de chevilles.

des dizaines de bifaces ; les sablières ont déjà restitué des dents de mammouth et des épées de bronze, déposées au Musée du Toulais. Les vestiges d'une dizaine d'établissements gallo-romains, dont la plupart ne figurent d'ailleurs pas dans les répertoires, sont connus de l'équipe archéologique de Ludres, qui a en outre, fouillé, sur la commune limitrophe de Cointrey, des sépultures mérovingiennes au riche mobilier également exposé au Musée du Toulais². Les populations riveraines de la Moselle possèdent donc, de la navigation sur la rivière et de son franchissement, une expérience millénaire.

Le nombre de pirogues monoxyles découvertes dans la Moselle est actuellement de sept (fig. 4) ; la plus ancienne fut trouvée à Sierckles-Bains en 1936 ; trois autres furent mises

2 Fouille de sauvetage n° 79/18, commune de Cointrey, parcelles ZB 6 et ZB 7.

4 Lieux de découverte de pirogues monoxyles, dans la Moselle et la Meurthe.

au jour dans une sablière de Chaudeney-sur-Moselle en 1958³ ; enfin, en 1975, deux nouvelles pirogues étaient découvertes à Pont-à-Mousson et Bayon, où M. J. Guillaume de la Commission régionale d'Inventaire de Lorraine, procéda aux enquêtes de découvertes fortuites. Les plans de la pirogue de Chaudeney⁴ et de celle de Bayon⁵, ont pu être relevés de façon très précise.

3 A. LIEGER et R. MARGUET, *Découvertes récentes dans les dragages de Toul et de Chaudeney-sur-Moselle*, dans *Revue archéologique de l'Est...*, XXV, 1973, p. 215-219.

4 Pirogue du Musée du Toulais, salle 3.

5 Cette pirogue est installée, en bon état de conservation, sur la propriété de M. Geoffroy, à Virecourt, près de Bayon (Meurthe-et-Moselle).

5 Plans des pirogues de Bayon (b), Flavigny (f) et Chaudeney (c).

6 Coupe des pirogues de Bayon (b), Flavigny (f) et Chaudeney (c).

En France, une centaine de pirogues monoxyles étaient répertoriées en 1972⁶, plusieurs autres ayant été découvertes depuis. Certaines furent tellement abîmées par les engins de terrassement, lors de leur extraction des tourbières ou des sablières, qu'il ne fut pas possible d'en relever les dimensions. Nous avons toutefois pu consulter la description d'une cinquantaine de pirogues monoxyles, ce qui nous a permis d'établir d'utiles comparaisons : précisons qu'un nombre très restreint d'entre elles ont été datées par une méthode scientifique (C 14 par ex.), ce qui rend très aléatoire l'évaluation de l'époque de leur construction. On sait que des embarcations monoxyles étaient d'usage courant en Suisse au XIX^e s., et au début du XX^e s., en France sur la Nive et la Bidassoa⁷.

Les dimensions des pirogues découvertes en France varient évidemment selon la finalité qui a déterminé le choix de l'arbre utilisé. Il existe une grande différence entre le canot individuel de Trignac, long de 1,65 m et la grande pirogue de 13 m du Havre ; leur largeur varie du simple (0,44 m à Carnac) au triple (1,30 m à Courchapon) ; quant à la profondeur, elle va de 1 à 4 (0,20 m à Niort contre 0,80 m à Malzéville)⁸. Nombre d'entre elles, mesurant de 4 m à 6,50 m et de faible profondeur, semblent être des barques de pêcheurs. D'autres, comme celles de Bayon et de Pont-à-Mousson, beaucoup plus massives, ont manifestement été utilisées au transport de matériaux ou marchandises.

Les trois dimensions de la « pirogue » de Flavigny nous permettent de lui attribuer les caractéristiques suivantes : elle est longue (90 % sont plus petites), étroite (80 % sont plus larges), et relativement haute (63 % sont moins profondes) (fig. 5)⁹.

Flancs et fonds. — Une épaisseur de bordages de 0,02 à 0,05 m est courante. Les spécimens d'Ancenis¹⁰, Bayon et Pont-à-Mous-

6 G. CORDIER, *Quelques mots sur les pirogues monoxyles de France*, dans *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, 1963, p. 306-315 ; *Pirogues monoxyles de France (premier supplément)*, *ibid.*, 1972, p. 206-211.

7 G. CAMPS, *Manuel de recherches préhistoriques*, 1980, p. 253.

8 G. CORDIER, *op. cit.*, n. 6, pirogues nos 41, 20, 8, 15, 27 et 22.

9 Croquis des pirogues de Bayon d'après les plans aimablement communiqués par M. J. Guillaume, Flavigny et Chaudeney. Nous avons systématiquement dessiné l'extrémité manquante de chacune d'elles sur le modèle de l'extrémité intacte.

10 P.-R. GIOT et P.-L. NIORT, *La pirogue préhisto-*

7 Profil des pirogues de Bayon (b.), Flavigny (f.) et Chaudeney (c.).

son possèdent des flancs qui dépassent 0,10 m et celui de Flavigny a donc des bords relativement minces ; son fond, en revanche, fait partie des plus épais (fig. 6).

Traverses. - 40 % des pirogues étudiées possèdent de une à six traverses, désignées encore sous les vocables de membrures, contre-forts, entretoises ou banquettes ; la largeur de chacune d'elles semble varier de 0,07 à 0,20 m. La pirogue d'Ancenis, par exemple, en possède quatre sur une longueur de 6 m ; chacune d'elles mesurant 0,15 m, on arrive à une largeur totale de traverses réservées de 0,60 m. La largeur des contre-forts de celle de Flavigny, 0,67 m, peut donc à la rigueur se concevoir pour renforcer un appareil de 9,50 m.

Mais ce qui tranche sur tous les autres spécimens étudiés, c'est la hauteur de ces traverses qui occupent toute la profondeur de notre « pirogue », constituant une sérieuse gêne pour le déplacement des occupants d'une extrémité à l'autre (fig. 7). A n'en pas douter, il fallait, pour les justifier, que leur taille répondit à une impérieuse nécessité et à une destination bien précise. Dans tous les autres cas, à l'exception de celui de Chatenay-Macheron¹¹, dont nous aurons à reparler, ces membrures n'occupent qu'une hauteur de 0,10 m environ dans le fond de l'embarcation, ce qui a fait dire à certains auteurs qu'elles n'étaient rien d'autre

que des points d'appui pour les pieds des rameurs¹².

Les trous. - Les trous verticaux, dans les bordages ou dans le fond, sont signalés assez fréquemment ; ils servaient à fixer un taquet d'amarrage ou à vider l'eau embarquée. En revanche, on ne signale nulle part de trous verticaux dans les traverses.

En avril 1980, la « pirogue » de Flavigny était transportée au musée du Fer de Jarville où elle était installée dans le bassin de la cour intérieure. M. Aimé Thouvenin, adjoint au directeur scientifique du musée, fournissait, quelques mois plus tard, une explication extrêmement intéressante de l'utilité de ces traverses : si deux appareils flottants identiques sont disposés parallèlement l'un à l'autre et qu'ils sont réunis entre eux à l'aide de bois résistants reposant sur les traverses réservées dans la masse creusée, il est possible de disposer un plancher assez vaste sur ces bois, fixés à l'aide des chevilles dont les emplacements sont visibles actuellement sur les larges traverses. Dès lors, il peut s'agir d'un bac de transbordement à deux flotteurs, permettant de faire passer d'une rive à l'autre personnes et matériel ; pour cela il suffit d'installer un petit appontement sur chaque berge, ainsi qu'un éventuel câble de traction. L'élément retrouvé, inutilisable en lui-même comme embarcation, serait l'un des deux flotteurs du radeau

rique d'Ancenis, dans *Bulletin archéologique...*, 1951-1952, p. 285-288 (plan), pl. XXV.

11 L. BONNARD, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, 1913, p. 136.

12 G. CORDIER, *op. cit.*, n. 6, p. 315.

M. Thouvenin a donné là l'explication technique qui paraît actuellement la plus logique pour justifier l'importance des traverses. Historiquement d'ailleurs, ce principe de la plateforme chevillée sur deux flotteurs évidés semble utilisé depuis le IV^e ou III^e siècle av. J.-C. Une « pirogue » monoxyle en chêne, découverte dans les travaux du canal de la Marne à la Saône et datée de cette époque, est considérée en effet comme un élément de bac¹³ : il s'agit de la « pirogue » de Chatenay-Macheron, dont on a parlé plus haut, la seule qui soit divisée en deux parties par une traverse occupant toute la profondeur de l'embarcation ; longue de 4,50 m, elle a deux extrémités biseautées à plages très horizontales et présentant chacune une cavité parallélépipédique de 0,10 m de côté, destinée à recevoir les chevilles de fixation de la plate forme. L'emploi de « barques jointes ensemble » est évoqué par César, lors du franchissement du Rhône par les Helvètes, en amont de Bellegarde, en 58 av. J.-C.¹⁴. Des bateaux de passeur de ce genre circulaient encore sur le Rhin supérieur, en Suisse, vers 1900¹⁵.

La maquette réalisée par M. Aimé Thouvenin (fig. 8) illustre parfaitement son propos. Nous pensons qu'un tel radeau était utilisé au cabotage sur la Moselle supérieure, là où ne se risquaient pas les grands barques en planches. Son tirant d'eau est inférieur à celui d'un tronc d'arbre, ce qui le rendait opérationnel partout où la rivière est flottable, c'est-à-dire depuis Remiremont. Ses flotteurs, au fond plat et épais de 0,15 m, ne craignent d'ailleurs pas le contact avec le lit de la rivière : un éperonnage un peu brusque causerait des dégâts difficilement réparables à la barque en planches, alors qu'une poussée de perche remet vite le radeau dans le chenal.

Ce genre d'embarcation est, de toute évidence, le mieux armé pour affronter, avec une sécurité relative, le cours irrégulier de la Moselle, avec ses périodes de basses eaux et

8 Maquette de radeau (réalisée par Aimé Thouvenin).

son manque de profondeur dans les coulants, dès que le cours s'étale dans la vallée et se sépare en plusieurs bras, comme c'est souvent le cas entre Toul et Remiremont. Enfin, des embarcations semblables peuvent être construites n'importe où, sur la berge, par une main-d'œuvre sans qualification particulière, dès lors que le bois se trouve en quantité suffisante. De l'avis de M. Thouvenin, l'assemblage d'un tel engin devait se faire dans la rivière elle-même, ce que semble démontrer le système de construction à chevilles. Si l'assemblage avait été réalisé sur la terre ferme, on aurait pu pratiquer un mortaisage entre les flotteurs et les bois supportant le plancher ; la mise à l'eau aurait alors exigé une manœuvre délicate et fastidieuse, du fait du poids total de l'appareil ; au contraire, chacun des flotteurs étant mis à l'eau séparément, bois et planches seulement rapportés à l'aide de chevilles, l'opération de lancement se trouve de ce fait simplifiée.

Il s'agit donc en fait, d'une pièce archéologique unique, preuve inédite d'une certaine forme de navigation sur la Moselle supérieure, à la limite des époques gallo-romaine et mérovingienne. Les archives apportent d'ailleurs la confirmation d'une navigation de cette sorte à une époque plus récente : en 1509, les pierres qui servirent à la reconstruction du prieuré de Flavigny, détruit par les troupes bourguignonnes, furent transportées sur la Moselle depuis la carrière de Burthécourt-aux-Chênes¹⁶ ; du XV^e au XVIII^e siècle, les bacs construits aux chantiers de Portieux, longs de

13 D. ELLMERS, *Vor-und frühgeschichtliche Schifffahrt am Nordrand der Alpen*, dans *Helvetica Archeologica*, 19/20, 1974, p. 96.

14 CÉSAR, *B.G.*, I, p. 8.

15 D. ELLMERS, *op. cit.*, n. 13, p. 96.

16 Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, H 123.

15 m et larges de 3, sont livrés, aux époques favorables, par la rivière, jusqu'à Flavigny, Méréville et Gondreville¹⁷; en 1715, deux marchands de Nancy, Antoine Soriot et François Martin, organisent le transport de bois de corde et de charbon de bois, par « bateaux ou radeaux » qui descendent de Châtel à Méréville, puis y remontent, hâlés par des chevaux, bois et charbons étant ensuite acheminés de Méréville à Nancy par voie de terre¹⁸.

La corporation des *raliarii* gallo-romains, qui comprenait les entrepreneurs de transports par radeaux, en même temps que les mariniers chargés de la conduite de ces engins de navigation, ainsi que les passeurs de bacs réguliers, est connue sur le Rhône supérieur et l'Isère, grâce à des inscriptions découvertes à Genève et Saint-Jean-de-Porte¹⁹. En fournissant, à défaut d'inscription, un flotteur de radeau, la Moselle n'aurait-elle pas apporté la preuve de l'existence de *raliarii* sur son cours supérieur?

Jean-Paul LAGADEC

17 *Ibid.*, G 381.

18 *Ibid.*, H 123.

19 L. BONNARD, *op. cit.*, n. 11, p. 196.