



# Un canot d'exception Suzette II



Découverte dans une grange du château  
des Ormes d'un canot automobile de plaisance  
construit à Nantes vers 1905

Par Isabelle Hingand

**P**hilippe Tijou, technicien aux Bâtiments de France, est en visite avec son service et des membres de la Direction régionale des affaires culturelles en mars 2001 au château des Ormes, dans la Vienne, pour conseiller son nouveau propriétaire sur des travaux de restauration. Connaissant déjà les lieux, il s'éclipse un moment pour explorer les communs du château. La promenade va s'avérer peu banale. Il découvre dans la grange un canot à moteur à explosion. «*Seule l'étrave dépassait d'un amas de matériaux*», précise ce passionné de patrimoine maritime. La forme de la ca-

rène, le type de construction et les caractéristiques du moteur l'amènent tout de suite à penser qu'il s'agit d'un «*canot d'exception*».

Aussitôt le propriétaire du château, Sidney Abbou, très sensible à la préservation de son patrimoine, engage une procédure de classement au titre des monuments historiques. Des experts nationaux, dont Daniel Charles, spécialiste des bateaux de plaisance, confirment le caractère exceptionnel de la découverte. La similitude existant entre l'architecture du moteur du canot et celle des moteurs construits en 1899 par la société Gaillardet à Suresnes permet de conclure que la construction de cette embarcation daterait des années 1903-1905. «*Ce canot serait le plus ancien bateau de plaisance avec un moteur à explosion jamais découvert.*» Une plaque en bronze rivée sur l'hiloire à l'avant du bateau signale qu'il a été construit aux chantiers Rondet à Nantes, très réputés à l'époque dans le milieu maritime.

Du fait de la bonne ventilation offerte par la grange, l'état de conservation du canot est aussi remarquable. Les pièces et la peinture sont d'origine. «*Le peu de trace d'usure laisse à penser qu'il a peu servi.*» Ce n'est pas si surprenant quand on connaît la complexité du fonctionnement de cette embarcation. Le lancement du moteur, en prise directe sur l'hélice, se faisait par l'intermédiaire d'une manivelle. Le système d'inverseur est par ailleurs inexistant. Pour effectuer une marche arrière, il était donc nécessaire d'arrêter le moteur en déréglant l'allumage et de tourner ensuite la manivelle dans l'autre sens pour relancer le moteur. Le carburateur, sous la forme d'une simple cuve, s'avère aussi très primitif. Il devait être relié aux gaz d'échappement dont la chaleur permettait l'évaporation du pétrole.

Ce type de bateau était utilisé pour se promener du temps où il existait un trafic fluvial sur la Vienne et la Loire, une banquette semi-circulaire a été aménagée dans le cockpit. Sans trace des archives des ateliers de construction de ce canot, il a été impossible jusqu'à présent de retrouver les documents attestant de la commande.

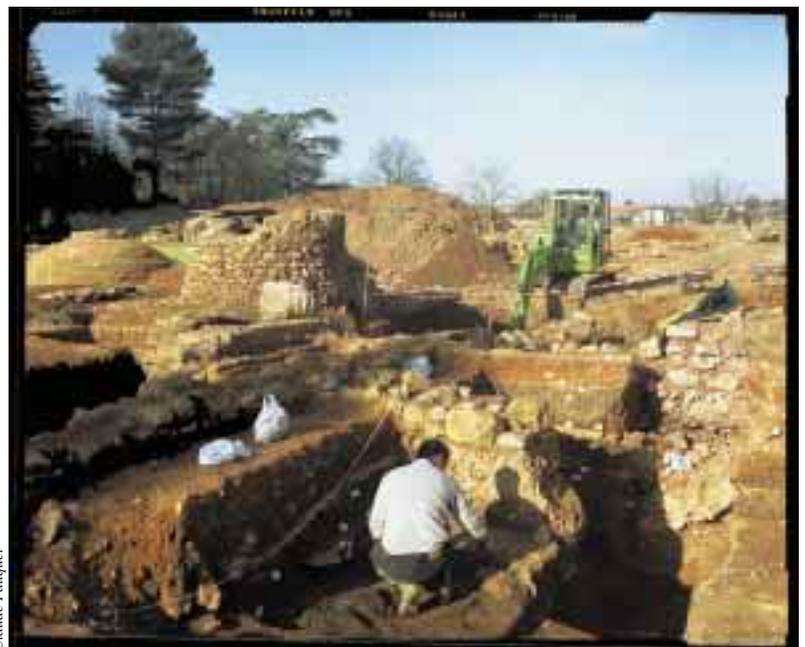
Toutefois, une hypothèse court. Ce canot pourrait avoir été commandé par Marc-Pierre d'Agenson, député de la Vienne dans les premières années du xx<sup>e</sup> siècle. Sa famille fut propriétaire du château des Ormes pendant plus de deux siècles et sa femme était justement d'origine nantaise. «*Le canot aurait été remis dans la grange depuis cette période.*»

Toujours assez exceptionnellement, ce canot a été classé en novembre 2002 au titre des objets monuments historiques, sans que l'on connaisse son nom. Ce n'est que récemment, en réalisant des prises de vue, que Philippe Tijou l'a découvert : *Suzette II*. ■

## Sous Poitiers, Lemonum

Après deux campagnes menées sur près de 5 000 m<sup>2</sup>, les fouilles archéologiques précédant la construction du théâtre-auditorium de Poitiers ont pris fin le 14 mars dernier. Pendant l'avancement du chantier, le site vu de la rue de la Marne n'était qu'entrelacs de murets incomplets, alternance de sols tantôt jaunâtres, tantôt rouges ou noirs. L'immense fouillis n'avait de lisible que l'arrondi parfait du dôme d'une citerne du xix<sup>e</sup> siècle. Les murs modernes et les fosses ajoutant à la complexité du site en transperçant les niveaux antérieurs. Seul un plan de fouilles distinguant les différentes époques livre alors l'ordonnancement logique du site. Les vestiges de deux établissements importants de la vie de la cité antique, un marché et un sanctuaire, ont été mis au jour. Daté de la fin du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, le marché est construit selon un plan unique en Gaule aussi précocement. D'après Jean-Paul Nibodeau, responsable des fouilles, les habitants venaient s'y approvisionner en produits frais. «*Or, à cette époque, le plan le plus répandu en Gaule pour ces produits est la halle fermée et non comme ici des petites boutiques s'ouvrant sur une vaste place ouverte.*» L'accès à la place du marché se fait par une ruelle qui longe l'arrière des

boutiques avant de bifurquer vers le centre-ville. Cette ruelle dessert également une vaste domus tandis que des traces indiquent l'existence de maisons à pan de bois progressivement reconstruites en dur. Entre 60 et 80, tout est rasé. «*La réorganisation de cet espace à la fin du premier siècle est à rapprocher de celle de l'îlot des Cordeliers, où apparaît au même moment une rue bordée de boutiques.*» C'est l'époque des grands chantiers d'urbanisation à la romaine. De fait, un grand sanctuaire remplace alors la place du marché, les boutiques, la domus et la rue. Deux temples de plan «indigène» carré, avec une cella entourée d'une galerie s'installent au centre d'une très vaste esplanade. Les matériaux de construction ayant été réutilisés par les générations suivantes, les archéologues n'ont retrouvé que les empreintes du sanctuaire. A quelle divinité ces temples étaient-ils dédiés ? Les trois petites constructions circulaires à côté des temples n'ont pas livré tous leurs mystères. Ce pourrait être des supports d'ex-voto. Deux autres longs bâtiments mêlés aux constructions postérieures n'ont pas non plus de fonction identifiée pour le moment. Les recherches menées après la fouille en diront peut-être plus. A.-G. T.



Claude Pauquet