

**Le trésor de
Trentemoult
et autres histoires**

jean-Claude Caron
Editions virtuelles de la Tortue

Le trésor de Trentemoult et autres histoires

Jean-Claude Caron

Editions virtuelles de la Tortue

Avertissement...

Trentemoult, ses petites maisons colorées, ses ruelles étroites, ses bars et leurs terrasses sur la Loire, ... tout le monde croit connaître ce village aux allures pittoresques et de sympathique petit port tranquille. Parmi les histoires revenant le plus souvent, on évoque de valeureux capitaines bravant le Cap-Horn, 30 braves gaillards repoussant les assauts des envahisseurs Normands au IX^e siècle, comme s'ils étaient très nombreux (moult), ce qui aurait donné son nom à l'endroit : les 30-moult. Les légendes locales vont bon train et sont tellement nombreuses que l'on pourrait consacrer un livre entier à les recenser, des photos alléchantes agrémenteraient les pages et l'on obtiendrait un petit guide touristique très joli, truffé de contes à dormir debout que nul ne remettrait jamais en cause, tant ils sont répandus.

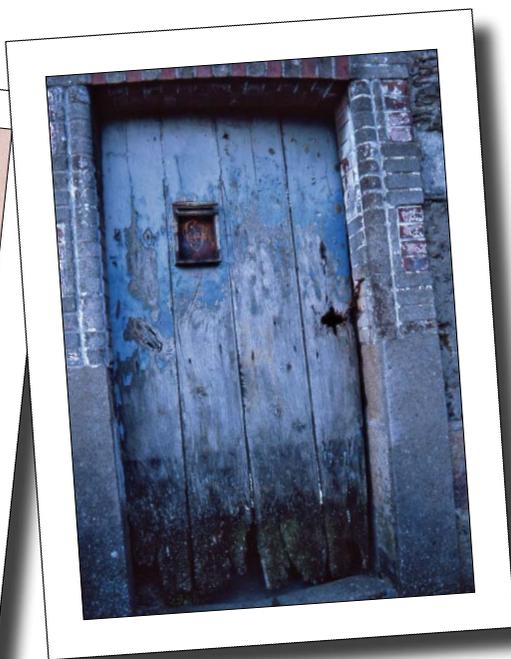
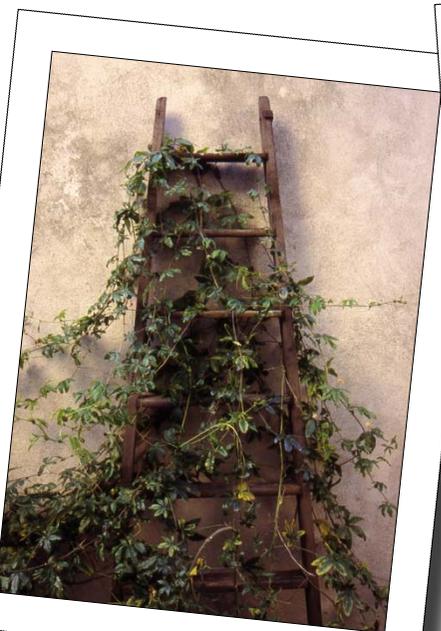
Le but de cet ouvrage est au contraire de casser tous ces clichés, les démystifier et apporter de nouveaux éclairages historiques recueillis au fil d'un long et laborieux travail d'investigation sur le terrain et dans les salles d'archives de la région, ainsi qu'une épuisante activité d'imagination. De nombreuses chroniques rapportées ici risquent de surprendre plus d'un lecteur. Hélas, certaines sources d'informations ne sont pas vérifiables sans une longue enquête. D'autres, signalées par ce symbole : ~ (une sorte de petit «v», comme vrai), sont authentiques, en accès libre sur Internet, et consultables par tous ceux qui s'en donnent la peine.

Le fait majeur de ces recherches est que le territoire connu sous le nom de Trentemoult-les-iles (qui comprend les «villages» de Trentemoult, Norkieuse, Basse-Ile, et Haute-Ile) n'est pas un petit port peinard, mais un repaire de pirates, ce, depuis sa fondation. Vous trouverez dans ce livre de nombreuses preuves de ces déclarations. Des centaines de photos (garanties sans montages ni truquages) prises sur le vif, sans mise en scène, attestent de façon souvent manifeste cet état de fait. Vous pouvez donc le lire, selon votre humeur, comme un essai historico-géographique, un guide touristique, ou comme une pure géo-fiction. Quoi qu'il en soit, il s'agit du premier ouvrage de ce type à ma connaissance.



Un petit peu d'histoire-géo s'impose : il y a 2000 ans la ville de Rezé avait son port à Saint-Lupien (à l'intérieur des terres actuelles). Le Seil, un bras de Loire aujourd'hui quasiment disparu ([voir p. 72](#)) trace une limite naturelle entre les îles et le petit hameau. Il est probable que seule l'île principale de Trentemoult ait été utilisée, les autres ne sont alors que des bancs de sables instables, inondables et inhabités.

Au IX^e siècle, une bande de Vikings, de passage dans la région, occupe ce cœur d'estuaire ([voir p. 47](#)). Certains racontent donc que le bourg doit son nom à un magnifique, héroïque et valeureux fait d'armes de ses habitants : lorsque les Vikings firent le siège de Nantes, 30 braves auraient alors combattu les féroces légions d'envahisseurs comme s'ils étaient très nombreux (moult) : cette bataille serait restée pour la postérité comme celle des 30-moult. Mais il semblerait plutôt que ces envahisseurs n'aient jamais attaqué Nantes, qu'ils étaient même plutôt bien acceptés, car ils y avaient leur camp d'où ils lançaient leurs attaques, et où ils rapportaient leurs trésors. Enfin, ils sont restés si longtemps qu'une attaque de ce genre n'est guère crédible.



Pour expliquer ce drôle de nom, «Trentemoux», d'autres évoquent des pêcheurs quittant Nantes (trop peuplée), qui auraient bâti leurs cabanes sur des tertres (moux) érigés en prévision des crues. Pourquoi pas ? Il semble surtout que personne ne connaît son origine exacte. Sur la carte de Decaux de 1746 on trouve mention de «l'île de Trantemou». Quatre ans plus tard, Casini recense «Trente Moux, Norquionze, Basse isle et isle Mabec». Le village de Trentemoult y est représenté comme un petit bourg, les autres hameaux ne sont composés que de quelques petites maisons au milieu de grandes prairies.

Le son est le même, mais l'orthographe varie : Trantemou, Trente Moux, Trentemoult... Dans cette logique, je propose - Très-Mou - pour ces terres mouvantes / Trente Moules - servies à chaque convive lors d'un repas resté dans les annales / Trompe-Mousses - en référence à l'enrôlement des équipages dans les tavernes / Trempe-Mouille - de mouillage, pour désigner le port / Tremble-Nouilles - les piteux pêcheurs mourant de peur devant les féroces Vikings... Autant de futures légendes potentielles.

Sans doute, afin de mieux tromper les curieux, les îles ont souvent changé de noms et de surnoms au cours des siècles, on trouve ainsi : île des Chevaliers ([voir p. 48](#)), île de l'Égalité (durant la période révolutionnaire), Trentemoult-les-Nantes (au début du XX^e siècle)... Trentemoult n'étant pas l'une des 36 783 communes reconnue par l'administration territoriale française, mais un simple «lieu-dit» dont le toponyme (nom) vient d'une anecdote, chacun peut le réécrire à sa manière ; c'est ce qui s'est produit au fil du temps, selon les humeurs, goûts et fantaisies des scribes.

Trentemoult n'est pas et n'a jamais été un village de Cap-Hornier. A l'époque des fameux voyages vers le Cap-Horn, les équipages des bateaux viennent majoritairement de Paimpol, Cancale, Saint-Malo, du Morbihan et de Normandie. Les vrais marins nantais





sont très rares. De plus, avec l'industrialisation, les armateurs au long cours s'installent au Havre et à Dunkerque.

De même : les maisons n'étaient pas peintes de toutes les couleurs comme certaines le sont aujourd'hui. Il est vrai

que certaines arboraient quelques petites touches de couleurs, mais uniquement sur les boiseries des fenêtres et des portes, jamais sur les murs, car ils se servaient du fond des pots employés pour les bateaux. Cette frénésie décorative, certes agréable aux yeux, est récente.

Trentemoult est à présent un des nombreux quartiers de Rezé, ville créée à l'époque romaine connue sous les noms de Portus Ratiatus (port de Rezé) ou Ratiatum Pictonium Portus (port picton de Rezé), puis ancienne capitale du comté d'Herbauges. Pour vous donner quelques chiffres : Rezé comprend 37 333 habitants, Nantes 282 853 et l'ensemble des communes de Nantes Métropole environ 581 000. Et Trentemoult ? On comptait pas moins de 1 600 résidents lors du recensement de 1999.

Trentemoult-les-Isles est chargé d'histoire(s), ce livre en est la preuve, mais c'est aussi une zone en devenir, avec de nombreux travaux déjà planifiés - je vous invite à regarder [la carte](#) à la fin de cet ouvrage, afin de visualiser les 100 hectares concernés par les futurs aménagements. La disparition programmée des abattoirs ([voir p. 74](#)), la construction programmée d'équipements sportifs, logements, locaux d'entreprises, ... changera sans nul doute les modes de vie locaux. Du coup, de façon totalement aléatoire, cet ouvrage est presque en passe de devenir un état des lieux avant travaux.

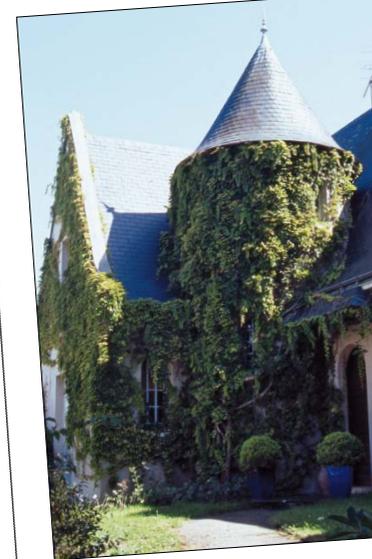
Mais ne vous affolez pas, les us et coutumes locaux ne risquent pas de disparaître de sitôt. D'ici là, il passera beaucoup d'eau entre les ponts de Pirmil et de Cheviré, la bière coulera dans les bars des bords de Loire et les bateaux au fond de l'eau.

Ce livre comprend 5 chapitres, ils se réfèrent aux différents secteurs : [la Loire et le port](#) - [Trentemoult «intra-muros»](#) - [les autres «îles»](#) (Norkieuse, Basse-île, et Haute-île) - [la zone industrielle](#) - et pour finir, les moins connues : [les zones humides](#). Des petits onglets de couleurs vives disposés sur le côté droit de chaque page vous permettent de vous y retrouver facilement. [Une carte](#), à la fin du livre, vous permet de localiser certains des endroits cités, l'ancien lit du Seil ...

Rappel, parce que je trouve que c'est important : tous les passages suivis de ce petit symbole (*) sont garantis authentiques..., s'ils sont faux, ils ne sont pas issus de mon imagination personnelle. Pour terminer ce propos préambulaire, je tiens à rappeler que, comme de coutume, les personnages et les situations de ce récit étant purement fictifs, toute ressemblance avec des personnes ou des situations existantes ne saurait être que fortuite et indépendante de la volonté de l'auteur.

Bonne lecture

Jean-Claude Caron



le fleuve sauvage !



Ce qui caractérise Trentemoult-les-Isles, c'est bien entendu sa proximité avec le dernier fleuve sauvage d'Europe. Il ne faut pas oublier que jusqu'au siècle dernier, ces villages étaient des îles, séparées de Rezé par le Seil, un des multiples bras la Loire ([voir page 72](#)). Jusqu'à récemment, toute l'économie locale était liée au fleuve : pêche, trafics en tout genres, actes de piraterie...

Suite à un décret de sa seigneurie Jean IV, duc de Bretagne, en 1397, les Trentemousins avaient le monopole de la pêche dans l'estuaire de la Loire. Ils conservèrent ce privilège jusqu'au début du XIX^e siècle. Ainsi, pendant plus de 4 siècles, les habitants des autres villages de l'estuaire furent dans l'illégalité lorsqu'ils allaient pêcher. N'est-ce pas tout simplement révoltant ? C'est non seulement injuste et inéquitable, mais aussi contraire aux «règles du libéralisme» en vogue au début du XXI^e siècle.

Dans ces conditions les marins de Trentemoult acquirent une parfaite connaissance du fleuve, ses bras, méandres, bancs de sables, pièges, passes, refuges, îles, ... et en tirèrent pleinement profit, donnant une raison supplémentaire de reconnaître qu'en effet, la Loire est un grand fleuve sauvage. >>>



Cette connaissance de la Loire les qualifiait pour tenir le rôle de pilotes à bord des bateaux entre l'océan et Nantes. Ils connaissaient ainsi tous les mouvements, capitaines, équipages, cargaisons... Avoir un ver dans le fruit condamnait d'ordinaire les coques de noix. Le scénario «classique» au départ de Nantes était le suivant : le navire s'échouait malencontreusement sur un banc de sable dans une zone de marais. L'équipage descendait pour le remettre à flots. Il était rapidement neutralisé et remplacé par les pirates. Ceux-ci reprenaient alors la route vers le large, vers l'aventure. L'armateur n'en n'entendait plus jamais parler, sauf, quelques fois, comme d'un vaisseau fantôme.

Les Trentemousins étaient aussi des contrebandiers hors-pair. Ainsi ils naviguaient sans feux lors des nuits sans lune avec des voiles noires. Dans leurs entrepôts on trouvait de tout : sel, tabac, coton, alcool, épices, ... Ce super-marché était au carrefour de deux routes de campagne, on disait aller «aux champs» ou chez «M. le Clair» pour souligner l'origine trouble de ses produits.

Mais il serait naïf de croire que tout est rentré dans l'ordre de nos jours, et que les terribles pirates n'existent plus guère que sur Internet et dans les mers lointaines.

Les traditions navales sont bien vivantes à Trentemoult : pillages, abordages, sabordages, échouages, naufrages et autres actes d'un autre âge y sont toujours d'actualité. Vous en aurez la preuve dans les pages suivantes : du port au barge, embarquez pour une petite croisière inédite sur la Loire. En avant, moussaillons, partons à la découverte du repaire des pirates.





Le port

Avisos, Baleinières, Chalutiers, Drakkars, Escorteurs, Flûtes, Grumiers, Harenguiers, Jangadas, Kayaks, Lougres, Man'owar, Nefs, Optimists, Pinardiers, Quillards, Radeaux, Sardiniers, Toues, Unterseeboot, Vaisseaux fantômes, Warnetteurs, Youyous, Zarougs, ... toutes sortes de bateaux se sont amarrés, au port ou à l'ancre, dans les eaux de Trentemoult.

La situation est bien différente aujourd'hui tant il est difficile d'imaginer ce lieu accueillant de grands voiliers. Nul ne penserait voir le Belem, par exemple, mouiller dans ces parages. Au gré des marées, le port n'est, le plus souvent, qu'un tas de boue gluante et gourmande, du genre à vous avaler votre botte si vous osez poser le pied dessus.

De nos jours, le lieu est officiellement désigné comme étant un port de plaisance (c'est étrange comme cela fait plus que rimer avec pavillons de complaisance). C'est le principal repaire des pirates, mais vous aurez peu de chance de les y reconnaître car ils sont passés maîtres dans l'art du déguisement et du camouflage. De plus, de nombreuses vigies sont sans cesse aux aguets. Vous pensez voir un enfant pêchant à la ligne ? Un brave retraité sur un banc face à la Loire ? Une jolie jeune femme parlant avec animation une langue exotique dans son portable ? Ne soyez pas naïfs voyons. Le premier ne prend même pas la précaution de mettre un hameçon au bout de sa ligne pour faire

illusion. Le second est capable de bourrer sa pipe et de l'allumer en moins de 15 secondes en cas d'urgence... avisez-le, vous admirerez les plus beaux signaux de fumée de toute la région. Quand à la jeune femme, sachez que son étrange patois n'est qu'une langue codifiée connue des seuls membres de la confrérie secrète des truands de Trentemoult.

Le port est en péril. En effet, la mairie de Rezé a enfin décidé de fermer ce repaire de pirates et de remettre un peu d'ordre en bord de Loire. Mais les marins n'ont pas l'intention de baisser les bras. De nombreuses rumeurs annoncent une mutinerie en cas de tentative d'expulsion du port. Ils gardent en permanence un œil rivé sur l'Escorteur d'Escadre «Maillé-Brézé» amarré à quelques encablures, de l'autre coté du fleuve. Ils savent bien que son activité de «musée naval» n'est qu'une façade destinée à masquer l'unité secrète qui occupe le bâtiment. Ce sont des commandos marine, ces redoutables plongeurs pouvant agir dans n'importe quel conflit. Mais il faut croire que le service de contre-espionnage des pirates est encore plus efficace qu'eux, car à ce jour ils ne se sont jamais fait prendre, malgré leurs nombreuses opérations.

Si vous fréquentez l'un des nombreux coupe-gorge du port, vous y verrez peut-être une pétition demandant la préservation du port. Conseil personnel : signez-la si vous ne voulez pas vous retrouver dans une barrique, à fond de cave.



les échouements

Lorsque les plaisanciers arrivent à hauteur de Trentemoult, poussés par la marée montante, ils trouvent à leur disposition un joli petit port pittoresque fort accueillant avec ses pontons presque vides qui invitent à faire escale. Le touriste descend alors à terre, visite les bars idéalement placés le long du quai. S'il en réchappe dans un état correct, il ne peut que constater qu'il ne peut absolument plus repartir : la boue maintient fermement sa coque. Il est pris au piège. Il est échoué.

Afin de vous éviter de passer pour un marin d'eau douce, voici un petit point sur les termes de marine : il ne faut pas confondre l'échouage, qui est volontaire (par exemple pour caréner la coque d'un navire), et l'échouement qui est subi, par exemple lors d'un naufrage, ou d'une manœuvre manquée.

Ici cette technique est employée pour la capture des bateaux : à l'aide de la marée. Un panneau sur le ponton parle d'échouage, mais comme vous pourrez le constater en essayant par vous même, il est impossible de faire un pas dans la boue du port. Vous y laisserez vos bottes, chaussettes, et peut-être même votre pantalon. Il ne s'agit donc pas là d'une douce plage de sable blanc où les bateaux viendraient se reposer le temps d'une escale, mais bien d'un piège gluant de la pire espèce. Mieux vaut ne pas vous risquer dans les parages si vous tenez à votre nef.

Regardez donc la photo à gauche : combien y voyez-vous d'usager ? Pourtant on estime à plus de 50.000 le nombre de places manquantes sur le littoral. S'il ne viennent pas ici, c'est qu'il y a une raison, vous ne croyez pas ?



Il faut bien reconnaître que cette technique de capture est l'une des plus pratiques car elle ne nécessite pas de gros moyens humains - il n'y a qu'à immobiliser le propriétaire du bateau, elle n'entraîne pas de risque de blessures qui peuvent parfois se produire lors des abordages en mer (certains plaisanciers ayant regardé trop de films se lancent parfois dans les haubans, un couteau entre les dents afin de tenter de défendre leur coque de noix), et enfin elle permet de récupérer des bateaux en parfait état, sans casse.

Vu de loin, au travers des roseaux, ce petit port a des allures normales de mouillage des bords de Loire. On croit y trouver une crique tranquille, pas trop fréquentée, où jeter l'ancre et écouter les vagues lécher langoureusement les bordages. Le soleil vient se coucher juste dans l'axe de la Loire, se reflétant merveilleusement en droite ligne jusqu'à l'infini.



Le réveil est moins poétique : vous êtes englué dans la bouillasse. Les algues commencent à fermenter, ça pue, à moins que ce ne soit la carcasse de la grosse carpe qui vous montre ses arêtes à bâbord. De gros nuages gris vous pleurent dessus froidement. Même le café du port est fermé alors qu'hier soir ils y ont fait un raffut de tous les diables. Il ne manquerait plus qu'une bande de pirates vienne à l'abordage. Vous attendez quelqu'un ?



au fil de l'eau

Ces péniches appointées sur la Loire nous donnent l'occasion d'évoquer leur vraie nature, mais aussi les heures les plus sombres de l'histoire fluviale locale, celles de la Terreur.

La Terreur, rappelons-le, a été un pouvoir d'exception reposant sur la force, l'illégalité et la répression au cours de la Révolution française. Elle se situe, en gros, de la chute de Louis XVI (août 1792), à l'arrestation de Robespierre (juillet 1794). A Nantes, Jean-Baptiste Carrier, fondateur du tribunal révolutionnaire local, ordonne l'exécution de milliers de personnes par noyade dans la Loire. Pour ce faire, il utilise des bateaux équipés de trappes. Il nomme ça les «déportations verticales» ou encore les «mariages républicains» : les condamnés sont attachés par deux (le plus souvent un homme et une femme, nus), et jetés dans les eaux glaciales au niveau de Trentemoult. Carrier a été guillotiné le 16 novembre 1794 à Paris. (voir page 68)

Les pontons étaient déjà utilisés avant Carrier. Les évasions et les exécutions y étaient rares, par contre les maladies abondaient à fond de cale. À Nantes, la Louise, le Thérèse, et la Gloire faisaient office de prison.

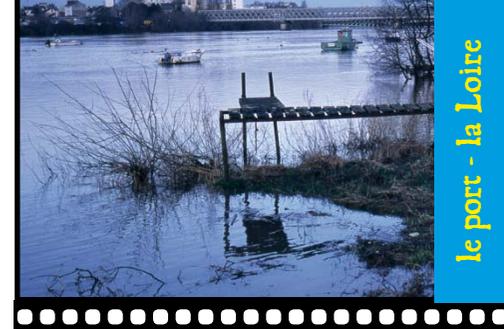
Ces pontons sont aussi les vigies du fleuve, postées en aval et en amont des Isles. Tous les bateaux naviguant sur la Loire sont immédiatement repérés, de jour comme de nuit. Si vous croisez dans les parages avec votre voilier, n'oubliez pas de vous munir d'un drapeau de pirate (voir p. 37), que vous hisserez à l'approche des îles. Vous serez ridicule, mais vous risquerez moins de subir un abordage...

Cette pittoresque cabane de pêcheurs est si photogénique qu'on en oublierait presque qu'elle ne sert pas à capturer des poissons. Il s'agit d'un poste de commande des lignes flottantes entre deux eaux à travers la Loire. Celles-ci ont pour objectif de détecter tout les déplacements d'engins sous-marins : bathyscaphes, drones, torpilles, ...

On peut s'étonner de voir de telles mesures sur la Loire, mais ce serait sous estimer les engins qui y naviguent parfois. Le très célèbre Nautilus, le sous-marin décrit dans «Vingt mille lieues sous les mers», par exemple, était bien réel. Le jeune Jules l'a vu depuis la rive de Chantenay (en face de Trentemoult) où il habitait. Le pirate qui le

commandait passait régulièrement quelques jours ici entre ses multiples expéditions lointaines. Verne demanda un jour qui était cet étrange capitaine, on lui répondit «Qui ? Si on te le demande, tu diras que t'as vu personne (sic)». Pour lui donner une touche de mystère, il traduisit ce «Personne» en latin, ainsi naquit Némó.

Pour en revenir à nos 2 photos ci-dessus, elles représentent des pontons, dans le vrai sens maritime du terme : les pontons sont des prisons flottantes. Ce sont des navires désarmés - c'est-à-dire démunis de moyens de navigation, et ancrés à proximité des côtes. On peut y entasser les prisonniers en grand nombre.



Le bateau ivre

Comme je descendais des Fleuves impassibles, à la proue de mon beau bateau, j'étais insoucieux de tous les équipages, seul maître à bâbord, tribord et en-dehors, seul et sans sponsors.

Dans les clapotements furieux des marées, La tempête a béni mes éveils maritimes. Jeté dans le grand bain comme un petit salé. Plus léger qu'un bouchon j'ai dansé sur les flots qu'on appelle rouleurs éternels de victimes, lessivé dans les tambours de la machine à noyer, bercé dans tous les sens, dessus-dessous, toucher et goût, surtout celui, amer, de la boue. L'eau verte pénétra ma coque de sapin. Me lava, dispersant gouvernail et grappin. Des creux, failles, vraies fosses s'ouvraient sous l'étrave de ma prochaine épave.



Hystériques, la houle à l'assaut des récifs, le raz-de-marée se fait éboulement, tremblement de mer.

J'ai vu fermenter les marais énormes, nasses où pourrit dans les joncs tout un Léviathan ! Tombeau terrestre des mondes marins, c'était la fin du monstre. Les dix plaies se sont réouvertes. Le fleuve fut nauséabond, il y eut d'épaisses ténèbres, les troupeaux moururent, échouages hideux au fond des golfes bruns.

J'aurais voulu montrer aux enfants ces dorades, du flot bleu, ces poissons d'or, ces poissons chantants. Il n'y avait dans mes filets qu'arêtes, carcasses et quelques vieilles godasses. La mer dont le sanglot faisait mon roulis doux, montait vers moi ses fleurs d'ombre aux ventouses jaunes. Le Kraken allait me croquer. Agir, partir, fuir... j'ai choisi finalement de m'évanouir.

Et je voguais, lorsqu'à travers mes liens frêles des noyés descendaient dormir, à reculons ! Surtout rester calme. Faire le point. Pourquoi à l'envers ? Pourquoi dormir ? Sortir d'un songe ? Or moi, bateau perdu sous les cheveux des anses, jeté par l'ouragan dans l'éther sans oiseau, ni plume, ni ange. Je flotte au milieu des nuages. Je guide mon troupeau au milieu des étoiles, berger astral.

Moi dont les Monitors et les voiliers des Hanses n'auraient pas repêché la carcasse ivre d'eau ; j'écopais de trois mois sans terre - ferme. Que d'eau dans l'océan et dans l'Olympe. Quand les juillots faisaient couler à coups de triques Les cieus ultramarins aux ardents entonnoirs ; Ulysse, certains dieux sont encore en colère contre toi. Il faut braver Charybde et Scylla. Moi qui tremblais, sentant geindre à cinquante lieues le rut des Béhémots et les Maelstroms épais, Fileur éternel des immobilités bleues, des bêtes horribles et innombrables habitent les abîmes.



J'ai vu tant de choses que vous humains, ne pourriez pas croire. J'ai vu des archipels sidéraux et des îles dont les cieus délirants sont ouverts au vogueur.



Les Aubes sont navrantes. Je ne connais rien de plus gris qu'un réveil dans un lit désert

L'âcre amour m'a gonflé de torpeurs enivrantes. Ô que ma quille éclate ! Ô que j'aille à la mer ! Que je me plonge encore dans ses flots ! Que je me fonde dans l'onde ! Que je fusionne avec elle !

Un enfant accroupi, plein de tristesse, lâche un bateau frêle comme un papillon de mai. Et je m'en vais, au vent mauvais. Je ne puis plus, baigné de vos langueurs, ô lames, de vos pleurs, vos larmes, ô dame, nager. Je vais m'y noyer.

Les vers en bleu sont d'Arthur Rimbaud



Trentemoult

Il était une fois un petit village sur une île, entouré par la Loire. Comme de nombreux insulaires, ceux qui peuplaient ces lieux se regroupèrent autour d'un petit bourg afin de mieux résister aux tempêtes, inondations et invasions de continentaux.

Il n'est guère difficile de supposer que la ville s'est construite progressivement, cabane par cabane. Toutes ces cahutes se sont ensuite améliorées, un muret en brique par-ci, un toit en tôle par-là. Puis elles se sont franchement modernisées, mais sans revenir sur l'ancien plan d'occupation des sols. C'est ainsi que l'on retrouve un urbanisme moyenâgeux au sein d'une communauté urbaine de presque 600 000 habitants.

On y trouve de petites places si tranquilles qu'on pourrait se croire dans le patio d'une villa. De nombreux habitants semblent considérer l'espace situé devant leur maison comme en faisant partie. Vous trouverez donc de nombreux jouets, bancs, tables, pots de fleurs sur votre chemin. N'y touchez surtout pas, et gardez toujours vos distances, vous êtes surveillé.

Autant vous mettre en garde : vous risquez de vous égarer dans les ruelles trentemousines. Son plan actuel est aux antipodes d'un urbanisme à la Vauban, des travaux haussmanniens ou de ceux d'Auguste Perret au Havre. Il révèle au contraire un savant entrelacs de rues en lutte contre la ligne droite, de venelles se faufilant entre deux pans de murs et de fausses boutiques. Ne craignez pas de vous y perdre. De toute façon ça vous arrivera, vu que les rues sont un vrai dédale : embranchements, impasses et fausses pistes abondent. Fort heureusement, il n'est nul besoin d'un fil d'Ariane pour en sortir.

Le seul «avantage» ici est peut-être la petite taille du village. L'on y retrouve facilement un point de repère, comme par exemple la Loire, qui, si elle se couche toujours dans le même lit, change de sens selon la marée, rien que pour vous embrouiller un peu plus.

les p'tits bateaux



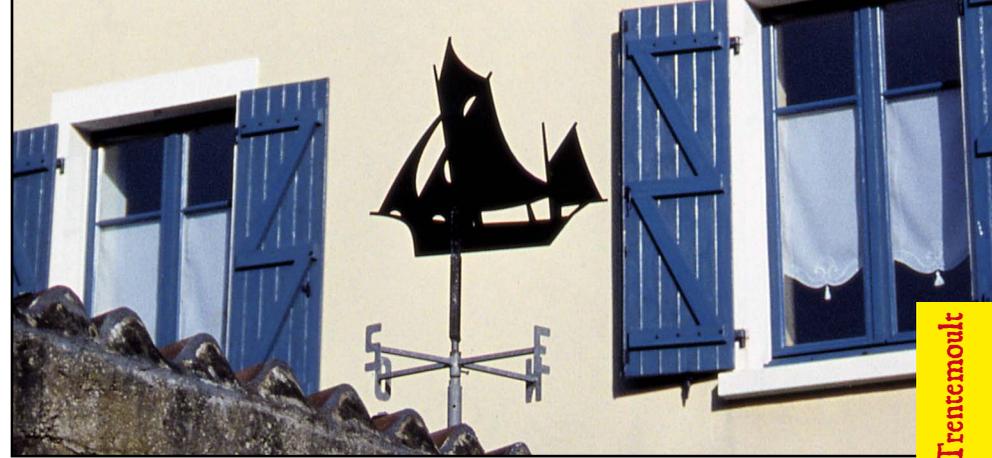
A Trentemoult, les bateaux sont partout : dans la rue, sur les parking, dans les jardins, en girouettes, rideaux, déco, maquettes, au-dessus des portes, sur les murs... On en trouve même dans les bars ([voir page 30](#)). Les plus acharnés ont installé leur lit dans une barque. Ici, chaque authentique habitant a son propre bateau à quai, sa chaloupe dissimulée dans les roseaux ou son sous-marin à portée de la main, dans les canalisations qui passent sous leur maison.



Ils sont partout. Il est impossible de ne pas les voir. Il font totalement partie du décor. Ils se sont fondus dans l'image de carte postale que Trentemoult veut se donner. Cette stratégie est bonne car personne ne s'étonne de croiser une barque dans la rue. Après tout, nous sommes dans un petit port, au bord de la Loire, quoi de plus normal ?



L'objectif principal de cette manœuvre est de passer inaperçu en noyant le poisson. C'est réussi. Nul ne s'intéresse aux mouvements des bateaux, ils sont si nombreux, si semblables en apparence. Pourtant quand on y regarde de plus près, on peut se demander pourquoi telle embarcation va mouiller près des vieilles barges ([p. 18](#)), ce que peut bien pêcher ce navigateur nocturne ([p. 57](#)), ce qui se passe du côté du chantier naval ([p. 70](#)) ou de la sucrerie ([p. 60](#))... ?



A Trentemoult, les embarcations sont omniprésentes : qu'il faille attraper des poissons illégalement, livrer des marchandises de contrebande, mener une attaque nocturne, elles sont toujours là, fidèles au poste. Les marins du cru affirment avoir une totale complicité avec leur bateau, à l'image du cow-boy et de son cheval, il représente beaucoup plus qu'un simple moyen de transport, c'est un compagnon que l'on respecte. Certains lui parlent, d'autres lui vouent un amour fou. Ne touchez pas un bateau à la légère, vous aurez sans doute du mal à expliquer à son propriétaire qu'il s'agit d'un simple malentendu, lorsqu'il vous poursuivra avec un sabre d'abordage, hurlant des menaces à l'encontre de votre intimité.

Ici quasiment toutes les embarcations sont des bateaux pirates, oui, même les bateaux de «plaisance» que vous verrez dans le port, ou naviguant sur la Loire. Ce sont, pour la plupart, des prises effectuées à l'encontre de réels touristes, victimes d'abordages ou d'échouements. Ils sont utilisés ponctuellement lorsqu'il faut se faire passer pour un marin d'eau douce, et simuler une mauvaise maîtrise de la navigation, pour approcher des vaisseaux ultra-protégés par exemple. Il peuvent aussi, en les utilisant en groupe, former un barrage assez efficace. Ils sont également très utiles pour faire des régates sur la Loire et vraiment mener tout le monde en bateau.



Jean Bart

Jean Bart est né à Dunkerque en 1650. Il joue dans l'équipe de Louis XIV. En 1678 il rencontre la flotte hollandaise. En 1681 il se mesure aux Barbaresques. En 1683 il affronte l'Espagne.

En 1688 il tente de remporter la coupe contre la ligue d'Augsbourg (elle regroupe l'Angleterre, l'Espagne, l'Allemagne, la Savoie, la Suède et les Pays-Bas). En 1691, la partie se déroule à domicile (le port de Dunkerque). Il surprend tout le monde en franchissant le mur adverse (quarante navires anglais), puis marque des points dans leur camp. Parmi ses victoires en déplacement, en 1694 il s'empare de plus de 100 navires hollandais chargés de blé et brise le blocus. En 1696, il capture encore 80 navires hollandais... Le championnat se termine l'année suivante par une victoire de la France (enfin, globalement).

De nos jours, de telles parties sont impensables. En avril 2008, une équipe de Somalie aborde le Ponant, un voilier de croisière français. Les arbitres du GIGN et des Commandos de marine interviennent de suite pour faire cesser le match, à bord, ironie de l'histoire, de la frégate Jean Bart.

Imaginez alors, si des pirates arrivaient à capturer 100 cargos

d'un coup... Les réactions ne manqueraient pas, assurément. Cela entraînerait une réplique conjointe de plusieurs pays, bref, une petite guerre mondiale. Il faudrait être fou pour déclencher un conflit international dans le contexte actuel.

Après tous ces matchs, Jean Bart rentre toujours au port. Le nombre total de ses abordages, attaques, blessures est incalculable. Mais en 1702, il meurt dans son lit des suites d'une pleurésie. Depuis, il est traité en héros à Dunkerque et célébré dans tous les repaires de pirates, de l'île de la Tortue à Trentemoult.



Surcouf

Robert Surcouf est le plus célèbre des marins malouins. En 1788, il a 15 ans et s'engage sur l'Aurore en partance vers les Indes. À 20 ans,

il est capitaine de «La Créole» et fait le trafic d'esclaves. Ensuite il navigue du côté de l'Inde et s'y enrichit en attaquant les bateaux de commerce, avec son équipage de Lascars (marins indiens).

Malin comme un marin malouin pourrait-on dire : il invente de nombreuses ruses. Ainsi, à 23 ans, avec un équipage de dix-neuf hommes déguisés en soldats anglais, il prend un grand vaisseau britannique, trois fois plus important et plus armé que le sien. Plus tard, sur une frégate de deux canons, il met le cap sur un trois-mâts de la Compagnie des Indes de 26 canons. Seul sur le pont (ses hommes sont cachés), il accoste le vaisseau qui ne se doute pas encore du terrible abordage qu'il va subir. A une autre occasion, poursuivi par des Anglais, il fait construire un petit radeau et y accroche des lanternes que ses ennemis suivent toute la nuit pendant qu'il se sauve discrètement, tous feux éteints.

Il naviguait sans les fameuses lettres de marque, qui donnaient au vol sur mer une légalité officielle (sic). Il refusa de prendre le commandement des forces navales françaises que lui proposa Napoléon.

Un tel hors-la-loi mérite donc tous les honneurs de la confrérie des frères de la côte. Il a donc tout naturellement un quai à son nom à Trentemoult.

Il meurt dans sa maison de campagne, en 1827. Ses héritiers doivent se partager 3 millions de francs, autant dire une fortune à l'époque. Dire qu'il n'a jamais dépassé le grade d'enseigne dans la marine officielle...



le Poussin Rouge

Un Poussin rouge, ça vous semble crédible, à vous ? Surtout que toutes les nuits ce nom s'inscrit en bleu dans le ciel... Inutile de tourner autour du pot, le poussin auquel il est fait allusion n'était autre qu'un superbe perroquet, au plumage bleu rouge. Les clients pouvaient l'apercevoir les soirs d'abordage, perché sur l'épaule du tavernier qui avait toujours dans sa réserve quelques fûts de rhum local ([voir p. 60](#)).

Le fondateur de ce troquet était autrefois un pirate renommé sur la Loire et craint sous les tropiques. Comme tout capitaine qui se respecte, lui et son perroquet étaient inséparables.

Vous allez me demander : mais pourquoi ce lieu ne s'appelle t-il pas le perroquet alors ? Voici ce qu'en dit la légende : un jour, alors qu'il sirotait tranquillement avec son volatile, les douaniers, qui cherchaient à le coincer depuis toujours, lui demandèrent le certificat C.I.T.E.S (qui régit le commerce des espèces animales) de son compagnon. Il les invita à prendre un verre avec lui, puis un autre, histoire de discuter, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'ils soient à point, noirs.



il leur demanda alors ce qu'ils voulaient à son pauvre petit poussin. Leur retour au poste, en brouette, fut une procession animée, suivie par de nombreux habitants. Devant leur capitaine, vert de rage, ils certifièrent que tout était en ordre au sujet du «poussin rouge». Le nom est resté, il donne au lieu sa couleur locale.

Dernière minute : en avril 2010, l'oiseau s'est envolé !

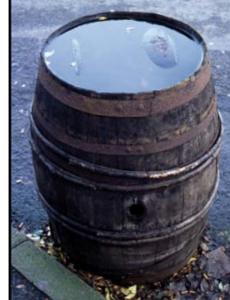
le Café du Port

Le Café du port est un petit bar de quartier où l'on vient faire sa grille de loto en buvant son expresso bien tassé le matin, en feuilletant d'un œil distrait les gazettes locales.

Ici les habitués laissent leurs grilles sur le comptoir, pour la serveuse ... Les numéros ne sont pas rayés d'une croix comme le font les autres joueurs, mais numérotés, comme pour indiquer l'ordre de sortie des boules de loto. Ils renvoient tout simplement aux lettres de l'alphabet, et à l'ordre dans lequel il faut les lire. Une fois le message décodé, la serveuse le transmet à ses contacts.

Les journaux locaux sont également utilisés régulièrement. Le correspondant local glisse dans ses articles des informations que seuls les initiés peuvent comprendre. Pourquoi croyez vous qu'ils passent tant de temps à lire ces pages de compte-rendus sur les activités d'associations inconnues, résultats sportifs du club de bridge, conférences sur la confection des chaussettes au moyen-âge dont ces journaux sont remplis ? Pensez-y la prochaine fois que vous utiliserez ces feuilles pour allumer votre feu ou éplucher des légumes, des infos y sont parfois cachées.

Le Café du Port à toujours été l'endroit où l'on vient se tenir au courant des nouvelles du quartier. Notez l'air conspirateur de ces deux là, dans le coin, en train de parler (soit disant) du prix des poireaux - comme s'il était crédible qu'ils s'intéressent réellement aux petits légumes. Et le pépé à casquette, l'avez-vous vu ? Non ? Lui, il vous a remarqué. Rien ne lui échappe. Qui ? Quoi ? Quand ? Où ? ... ? Il sait tout, c'est le «gardien» du port. Ce café fait office de quartier général. Tout le monde y passe dans la semaine, y prendre ses instructions, son ordre de mission, faire son rapport. Méfiez vous de l'eau qui dort et du Café du Port...





la Guinguette

[La Guinguette](#) est un autre de ces endroits sordides où les marins viennent claquer leur butin d'un coup, en rhum et en filles (mais cela est fort rare - les abordages ne sont plus très fréquents). C'est un lieu de rendez-vous régulier des pirates.

La première chose que l'on remarque en entrant ici est son «bar», qui n'est autre qu'une barque, pointée vers la Loire. La route qui la sépare du fleuve est aisément franchie lors des mobilisations générales des marins, lorsqu'un gros poisson passe. La barre, qui à terre est une pompe à bière, sert dans l'eau à mettre la pression sur les gaz du moteur. En moins de temps qu'il n'en faut pour finir son verre, le hors-bord est prêt à décoller.

Il faut donc une certaine dose de courage (ou d'inconscience) pour oser s'attabler devant la barque (ou en terrasse), comme Agnès Varda, grande habituée des lieux (de dos sur la photo ci-dessous). Les bouées (en devanture et à l'intérieur du bar) ne servent pas qu'à faire «joli», mais sont parfois utilisées pour repêcher les clients. Enfin, juste les «bons» clients, faut pas rêver, vous ne faites pas partie du lot, surtout si vous évoquez ce livre...



la Civelle



Principal point d'écoulement des civelles braconnées ([voir aussi page 57](#)), ce restaurant se trouve sur le quai, juste à côté de la Guinguette. Petit rappel : la civelle est l'alevin de l'anguille. Ce poisson vit dans les cours d'eau douce de l'Europe, comme la Loire par exemple, et se reproduit dans la Mer des Sargasses.

Tous les marins craignent cette mer des Sargasses car c'est une zone calme, sans vent ni vagues. De nombreuses disparitions étranges s'y sont produites, comme, par exemple, celle du sous-marin nucléaire d'attaque américain USS Scorpion (SSN-589) qui a coulé le 22 mai 1968 avec 99 hommes à bord. Dans leur dernier message, ils annonçaient qu'ils allaient rentrer dans la mer des Sargasses...

Certains expliquent les mystérieuses disparitions des Sargasses par l'existence d'un changement inter-dimensionnel, d'OVNI, de courants gravitationnels électromagnétiques, d'extraterrestres, ... L'explication est plus «terre-à-terre» (façon de parler) : il ne s'agit que d'un repaire de pirates.

Pour en revenir à [la Civelle](#), ce n'est donc que l'évocation de ceux qui vivent dans ces eaux troubles (dans tous les sens du terme car elle se nourrit dans les vases). L'endroit est d'ailleurs devenu dernièrement la table préférée des requins de la finance. La bonne vieille sagesse populaire nous incite à dire qu'ici, il y a réellement anguille sous roche.



les "boutiques"

Légèrement à l'écart des quais, on trouve dans quelques ruelles du labyrinthe de petites enseignes : boulangerie, boucherie, cordonnerie... Sachez que ces boutiques n'en sont pas ! Passer derrière les devantures, c'est aller tout droit au devant de drôles d'aventures.



Il n'est franchement pas recommandé d'entrer dans l'une des échoppes ci-dessus. Vous n'y trouverez pas la moindre miette de pain à acheter, même chose pour les croissants, baguettes, flans, et autres tartes. Ces lieux ne sont que des pièges destinés à appâter et attirer le chaland (vous) afin de le dévaliser sur place ou de le prendre en otage (si vos proches peuvent vous payer ça, car leur formule «pension complète» est assez chère).

Attention, il existe quelques «vraies» boutiques à Trentemoult, il ne faut pas voir le mal partout. Comme les fausses, elles vous prennent votre argent, mais donnent un petit quelque chose en échange. Voici un conseil pour les repérer : il suffit de vous asseoir en face et d'attendre qu'un client sorte : s'il porte un paquet, c'est OK ; s'il porte plainte, c'est mauvais ; s'il sort KO, empaqueté, allez vous planquer !



la cordonnerie

Avez-vous déjà vu des pirates effectuer des travaux publics ? Ils ne creusent de trous que dans deux cas : pour cacher / déterrer un trésor, ou pour dissimuler un corps. Regardez de plus près le trou relevé devant cette pseudo cordonnerie où vous auriez toutes les peines du monde à trouver chaussure à votre pied. Elle fait partie des nombreux faux commerces de Trentemoult. Il n'y a pas de cordonnier ici, même mal chaussé, mais est-ce une raison pour défoncer la chaussée ?

Sachant qu'ils ont de bonnes planques pour éclipser leurs trésors, il y a de fortes raisons de penser qu'il y a des macchabées sous le macadam. Cette petite rue «commerçante» est bien commode : le boucher gère la «viande froide», le cordonnier fournit les «boîtes à chaussure», et pour les couronnes, y a-t-il un bon fleuriste ou un dentiste ? Heureusement, il n'y a pas de banque ici, car, en échange de votre or, on placerait du plomb dans votre coffre.

Il existe des alternatives pour escamoter les dépouilles : une entreprise voisine de Haute-Ille est enregistrée très officiellement comme une «usine de fonte et de raffinage de corps gras». Les immersions dans la Loire sont, elles, peu répandues, car avec la marée il y a un risque que les corps reviennent. Ce genre de surprise est généralement assez mal encaissée. Pour éviter les renvois, rien ne vaut une bonne bière.



le phare

Cette belle maison est la plus haute du quai, ce qui lui vaut de faire office de point d'observation (et de surveillance de la Loire en général, et du Maillé Brezé en particulier) et de phare quand l'occasion se présente.

Ce phare est bien particulier, comme vous vous en doutez. Son but n'est pas de signaler les rivages mais juste de conduire les navires à accoster à Trentemoult les jours de brouillard, lorsque Nantes est invisible. Selon la cargaison des bateaux, il les guide vers l'embarcadère des roquios, à ses pieds, ou dans les vases du port, faisant alors office de naufrageur, ses hommes accrochant des lanternes au fond de la petite crique.

Cette histoire peut sembler surprenante à l'époque des sonars, balises GPS, et autres cartes numériques... La raison en est toute simple : parmi les centaines de flibustiers, une petite équipe s'est spécialisée dans le piratage informatique. Ils sont donc capables de pénétrer à distance dans n'importe quel ordinateur, téléphone portable, PDA, GPS, ... mais aussi de brouiller les liaisons radio-phoniques, wifi, Bluetooth, ... Cette maîtrise des ondes permet aussi d'identifier, écouter et suivre toute personne possédant un téléphone portable dans la ville. Pour un phare, il a décidément des activités bien obscures.

Attention, la réclame en grosses lettres Lu-lu est une contrefaçon et n'est pas d'époque. Elle n'a été peinte qu'en 1990, lors du tournage de la Reine Blanche. Depuis elle attire les touristes, avec ses galettes, son pot de beurre... le grand méchant Lu !



Cou-cou

Courante dans la piraterie, la prise d'otages représente une bonne source de revenus. Elle s'effectue lors d'une attaque des ports voisins, un échouement, un abordage ou encore lorsque la future victime vient elle-même se jeter dans les filets. On raconte ainsi qu'un couple d'Écossais perdu dans les méandres de la Loire aurait été capturé un soir de novembre, et n'aurait été relâché que 12 ans plus tard, leur famille tardant à rassembler la rançon.



Sur la photo, prise dans la Grand'Rue, vous pouvez contempler la geôle d'une famille de Suisses. Très stricts sur la ponctualité, ils n'osent dire depuis combien de temps ils sont otages, car cette durée s'allonge à chaque instant. Ils voulaient visiter la Maison Radiouse, visible de presque partout (sauf de Trentemoult). Elle a été conçue par le plus célèbre des architectes suisses : Charles-Édouard Jeanneret (dit Le Corbusier). Ils se sont perdus. Le temps qu'ils demandent leur chemin, des bandits leur ont mis le grappin dessus. Au moment de la publication, ils étaient encore captifs. Leur famille, contactée par mes soins, n'a pu accéder à leur coffre, les banquiers refusant de révéler leur numéro de compte.

Si vous souhaitez découvrir ce village, nous vous conseillons de vous vêtir de votre vieux ciré jaune, de bottes en plastiques et d'une épuisette, de façon à passer inaperçu au sortir du port. Un cageot de varech séché est indispensable pour y dissimuler une caméra ou un appareil photo. Ne haussez jamais la voix en public, votre accent vous trahirait à coup sûr.

Attention aux dangers du téléphone portable, que vous aurez pris soin de couper avant de débarquer... Est-il encore utile de vous faire un tableau du sort qui vous attend si celui-ci se met à sonner dans une de ces tavernes sordides ?



les crochets

Sur de très nombreuses façades de Trentemoult il y a un crochet extérieur. Il ne s'agit aucunement d'un hommage massif au Capitaine James Crochet, incarnation du Mal et ennemi de Peter Pan. Il ne laisse aucune place possible à l'imagination et à tout ce qui a trait à l'enfance, contrairement à ceux d'entre vous qui ont pensé à lui. Il est vrai que ce personnage, caricature du chef pirate violent et sanguinaire, n'est pas pour déplaire aux locaux, mais il a déjà sa statue sur le quai Surcouf ([voir page 20](#)).

Il ne s'agit pas, comme on en trouve dans les vieilles fermes, d'un crochet servant à monter les récoltes au grenier, pour y stocker ses provisions en attendant la mauvaise saison. Nous ne sommes pas à la campagne. Il n'y a aucune activité agricole localement. Enfin, il n'y a plus de mauvaises saisons, grâce à la proximité du Marché d'Intérêt National (MIN) et du centre commercial...

Il ne s'agit bien entendu pas d'hameçons pour attraper de gros poissons en cas de fortes crues, ils n'ont aucun rapport avec la Loire, contrairement à ce que l'on entend dire parfois à leur sujet. Ils ne sont donc pas non plus destinés à y amarrer des bateaux les jours de très grande marée.

Ces crochets servent tout simplement à monter les coffres et autres prises à l'aide d'un système de poulie car les escaliers intérieurs sont trop étroits pour passer le mobilier. Ils servent aussi, fort occasionnellement, à y attacher une corde pour y suspendre un prisonnier. Il s'agit d'une forme de torture plus psychologique que physique, l'objectif n'étant pas de les tuer, mais juste de leur faire révéler ce qu'ils cachent (emplacement d'un trésor, renseignements militaires, recette de la galette parfaite, ...). Ce système est très efficace, mais peu utilisé, car très bruyant. C'est vrai, ça peut être très gênant certains soirs, surtout lorsque le pendu refuse de donner des informations qu'il ne connaît pas.



les drapeaux

Il n'est pas rare de croiser au détour des ruelles le célèbre drapeau noir orné d'une tête de mort et de ses deux tibias croisés. Avant de revenir sur sa signification, un peu d'histoire s'impose.

Sa première apparition fut signalée en 1700, par un anglais attaqué au large de Santiago de Cuba.

A l'époque chaque bateau de pirates avait son propre drapeau. Leurs victimes étaient souvent perplexes face à ces pavillons non répertoriés. Peu à peu, une sorte de charte graphique est lancée et rapidement acceptée : les drapeaux des pirates devaient faire peur, ils ont donc utilisé les symboles associés à la mort (os, crânes, squelettes, épées, lances, cœurs transpercés... il y eut même un sablier avec des ailes, pour indiquer qu'il ne restait que peu de temps à vivre aux victimes). Ils utilisaient en général deux jeux de drapeaux : le premier, à fond noir, invitait les bateaux à se rendre. En cas de refus, ils hissaient alors le second, sur fond rouge, annonçant un combat sans merci, et « pas de quartier ! ».

De nos jours, le rouge est rarement hissé (précisons que le drapeau rouge orné d'une faucille et d'un marteau, ou d'une étoile, que l'on voit parfois dans les rues, n'est pas un drapeau de pirates). Le noir sert de signal. Lorsqu'il flotte au vent à terre, cela indique qu'une opération aura lieu le soir même. On se rassemble alors dans un des repaires et on part à l'assaut. Sur l'eau, c'est juste un laissez-passer, un signe de reconnaissance entre pirates. Le système est bien rodé. Il permet de communiquer rapidement en toute discrétion, les touristes croyant juste avoir affaire à un amusement folklorique. Le plus étonnant est que tout le monde connaît ce symbole, mais personne ne voit rien.



le monument

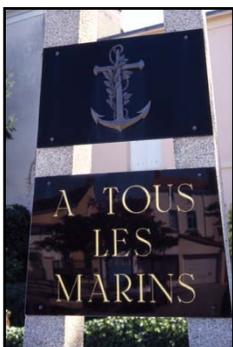


Quoi de plus banal en apparence, qu'un monument érigé en l'honneur des marins disparus en mer dans un port ? Plaisanciers, militaires, commerçants, pêcheurs... Il est dédié «à tous les marins», y compris donc ceux auxquels on ne rend généralement pas hommage : contrebandiers, braconniers, boucaniers, forbans, pillards, écumeurs, ... en un mot : les pirates !

Non contents d'avoir ce monument à la mémoire des pirates morts en mer, les Trentemousins en ont fait un lieu de mémoire officiel, reconnu par l'état. Il est ainsi fleuri tous les ans au mois de novembre au cours d'une cérémonie militaire.

Ce monument «à tous les marins» est également unique dans la région, car il est en fait le seul. On ne recense en effet aucune autre stèle commémorative pour les gens de mers dans le coin. Ce ne sont pourtant pas les ports qui manquent. Il y a même de grands ports maritimes, et non de simples pontons posés sur la boue d'un fleuve... et bien non, aussi surprenant que cela puisse paraître, seul le port de Trentemoult en possède un.

Étudions à présent sa forme si originale elle aussi. La croix latine (†) habituelle, c'est-à-dire la forme supposée de l'instrument de torture en bois où aurait été cloué Jésus, n'est pas choisie ici. Elle eut pourtant pu représenter symboliquement un mât, ce qui aurait été de circonstance, pour des marins. Il ne s'agit pas non plus d'une croix de saint André, Lorraine, Malte, Jérusalem, orthodoxe, pattée, ancrée, florencée, ... Sa forme est inédite : deux poteaux se rejoignant au sommet, une barre transversale, et un cercle à la croisée. Lorsque l'on prend un peu de recul, en regardant le haut, on voit très bien le «A» cerclé, symbole des anarchistes, ces pirates n'ayant ni dieux, ni maîtres à bord, bâbord, tribord et mille sabords...



le gruyère

Voici deux photos sur la construction d'une étrange maison pleine de «trous». Ce gruyère architectural ne manque pas d'originalité. La disposition de ce qui semble être de futures percées de hublots est énigmatique : ce mur ne possède ni la régularité d'une portée musicale, et ne correspond donc pas à de la musique, ni celle de l'écriture en braille que ces points pourraient suggérer. La clé du



code de ce message est donc ailleurs, car il y a bel et bien un mystère derrière cette façade. Il ne s'agit pas de simples hublots. C'est en pénétrant, de nuit, sur ce chantier pour observer de plus près ces cercles, que je compris enfin leur secret...

Cette maison est le futur poste retranché de l'artillerie de Trentemoult. Chaque trou est un sabord abritant un canon pointé

vers un point précis de la Loire. Une carte détaillée des positions a été dressée, sur le modèle de celle de la bataille navale. Ainsi les problèmes de réglage des bouches à feu sont évités. De son point d'observation (qui est très souvent le phare), le chargé de surveillance communique les coordonnées des ennemis à couler (B5-C5-D5...) à l'artillerie, qui n'a qu'à envoyer les boulets correspondants. A l'aide de ce système, ils font mouche à tous les coups. Ce bâtiment est conçu pour être invisible aux yeux des espions qui le prennent pour une maison un peu originale, mais aussi pour étouffer le bruit des canons, grâce à une excellente isolation phonique. Il est mis en action de nuit, ou par temps de brouillard, car ainsi la disparition d'un navire passe inaperçue. A ce jour il n'a jamais réveillé ses voisins, c'est sans doute pour cela que tout le monde apprécie tant cette machine à gruyère.



murmures



Que trouve t'on habituellement à côté d'une case de pirate : un palmier, un perroquet ? Et, quand la place manque, que le climat n'est pas au rendez-vous, quoi de plus normal que de les remplacer par une peinture pour tenter de supporter l'éloignement des Caraïbes ? Il ne manque au tableau qu'un grand soleil pour illuminer des journées pas toujours brillantes.

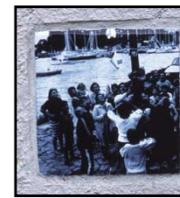
Sur les murs de Trentemoult on peut en voir de toutes les couleurs. De la fresque de marine (et de son monstre des profondeurs) aux squelettes de bêtes préhistoriques capables de mettre en fuite les plus farouches vikings sans peur. A droite, le premier évoque vaguement un struthiomimus, le second est un long reptile, d'environ une bonne quinzaine de mètres. Je peux vous rassurer sur une chose : ces traces ne sont pas d'authentiques fossiles pris dans la pierre, mais juste des reproductions réalisées par les artistes locaux



Un autre mur, ou plus exactement pignon de mur, ci-dessous, s'orne d'un paysage marin mystérieux, en tout cas pour moi. On peut y voir un bateau voguant vers des îles et encore des serpents de mer se croisant les têtes. La symbolique de la scène est-elle freudienne, baudelairienne, mélanésienne ou cartomancienne ? Rien en tout cas dont personne se souvient.



Les noms de certaines rues ont déjà été évoqués pour les hommages rendus aux plus célèbres pirates, d'autres sont des provocations : la rue de la douane était empruntée par tous les contrebandiers...



La vingtaine de plaques émaillées que l'on peut croiser au détour des rues sont autant de commémoration des actions passées, des fêtes somptueuses données lors d'opérations particulièrement mémorables. Il est impossible de toutes les détailler ici, nous n'en décrivons que quatre.

La première action, assez classique, permet de prendre une riche goélette. Trois femmes vulgairement déguisées et pomponnées ont fait du charme à tout l'équipage afin d'en prendre le contrôle. Elles restent connues sous le surnom des trois garces.

La seconde montre partiellement l'accostage d'un paquebot (en jaune, au fond) lors d'une action rassemblant plus de 150 petites embarcations, sous prétexte de régates. Les pirates ont ainsi pu cerner le navire sans éveiller le moindre soupçon.

La suivante dévoile simplement une fête organisée à l'occasion d'une importante surproduction de rhum. Il fallut faire disparaître les fûts excédentaires pour ne pas faire baisser les prix...

La dernière expose une prise dans le port. On distingue le mât du malheureux bateau derrière la foule. Les marins ayant participé à l'opération s'apprentent à faire un partage des prises.

Les panneaux ci-dessous ne sont pas d'innocents guides destinés à retrouver le Navibus dans le labyrinthe de ruelles du bourg, mais un ingénieux système d'annonces pour convier les pirates à un abordage collectif. Les symboles sont évidents : on se dirige vers le bateau, on monte à bord. Il existe deux versions de ces panneaux : la première est celle que l'on trouve en temps normal sur les murs, la seconde, annonçant les attaques, est légèrement différente. Je vous laisse le plaisir de trouver les 3 différences. La première personne qui les trouvera peut m'écrire, elle gagnera une magnifique surprise...



Les rues de Trentemoult



la sirène

C'est étrange comme certains lieux peuvent vous plonger en pleine mythologie, comme par exemple cette maison qui ressemble à s'y méprendre à un palais de sirène, conçu pour attirer les navigateurs et les faire chavirer. Tout y est, les vagues (sur les murs), les lampes (pour les guider), les cordes (pour les attacher), et je ne vous parle pas des vocalises féeriques d'Anny...

Comment faire pour visiter cette demeure ? Souvenez-vous du chant XII de l'Odyssée d'Homère (un des plus fameux passages) : Ulysse s'est fait solidement attacher au grand mât de son navire pour pouvoir écouter le chant des sirènes sans risque, pendant que ses compagnons rament, les oreilles bouchées par la cire.

«L'éventail des Féeries d'Anny saura réaliser vos rêves les plus inattendus» annonce-t-elle sur [Internet](#). Vous voilà prévenus, si jamais vous souhaitez visiter ce palais, surtout vous, messieurs. Trouverez-vous suffisamment de compagnons, musique à fond dans leurs oreilles, pour vous faire ressortir indemne des lieux ? Comment résisterez-vous à toutes les tentations qui défileront sous vos yeux éblouis ? Votre carte bleue va t-elle être avalée par une pieuvre à 10 000 tentacules ? La seule façon de le savoir, c'est d'essayer !



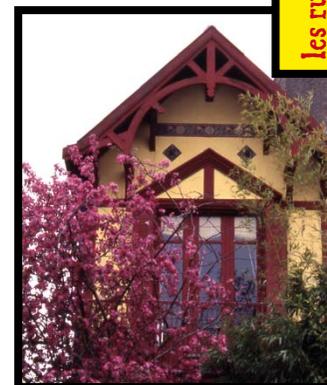
l'archi locale

Les rues de Trentemoult ressemblent parfois à un petit musée des arts décoratifs. Il est vrai que la plupart des maisons sortent tout droit de la bétonnière reconstructrice insipide d'après-guerre ou encore du simple amoncellement d'un maximum de parpaing dans un minimum de surface au sol. Mais d'autres, plus rares, présentent cependant un grand intérêt pour les amateurs. Nous ne parlerons pas ici des aplats de couleurs saturés qui masquent des constructions insignifiantes...

Ce petit pavillon par exemple (ci-contre) est plus proche d'Arcachon que du Cap Horn que l'on évoque régulièrement pour désigner ses anciens habitants (supposés). D'un autre côté, qui souhaiterait habiter durablement dans une hutte des Yaghans (peuple de Terre de Feu dont il ne subsiste aujourd'hui que 2 représentants de plus de 80 ans) ?

Ici l'éclairage public ne se fait pas au moyen de vulgaires lampadaires en alu plantés sur la chaussée, mais de réverbères en (imitation) fer forgé. C'est bien plus joli.

Le terme «moderne» est issu du grec «modos» qui signifie «d'aujourd'hui», on le voit, ça ne date pas d'hier... Tout comme cette façade qui fait référence à un certain bien-être matériel : les premiers réfrigérateurs, machines à laver, téléviseurs, etc. En clair : tout le confort moderne... pour votre grand-mère, enfin, ceci dépend aussi de votre propre «modernité».



Les rues de Trentemoult





la voile

Génois, trinquette, brigantine, foc, tourmentin, grand-voile... Les voiles sont diverses, selon leurs usages. A Trentemoult, certains n'hésitent pas à innover. Voici donc la voile store, qui ne sert pas à dompter le vent, mais juste à protéger du soleil. Enfin, c'est ce que tout le monde pense...

Ca y est, vous avez compris ? Le numéro porté sur la voile est un code, bien évidemment ! Il ne s'agit pas comme certains le croient de l'immatriculation d'un bateau, ni du numéro d'un coureur. Il est vrai que lors de courses nautiques, il est d'usage d'identifier ses voiles, mais ici, non seulement il n'y a pas de courses, mais de plus, comment expliquer alors que cette voile change de numéro tous les jours, alors qu'elle ne dispute aucune épreuve sportive. Ses chiffres adhésifs se collent et se décollent en une minute.



Sur cette seconde photo, on voit très bien que deux voiles ont été croisées. Ces pavillons ne sont pas décrits dans le code international des signaux maritimes (système qui permet aux équipages de deux bateaux de communiquer à l'aide de différents pavillons représentant des lettres ou ayant une signification propre).

Dans le cas présent il ne fait aucun doute que non seulement

nous ne disposons pas de la clé permettant de décrypter les messages, mais de plus l'utilisation de deux pavillons renvoie sans doute à un mot codé d'un niveau de complexité supplémentaire. Quelque chose de singulier se prépare sans doute, il vaut mieux mettre les voiles...



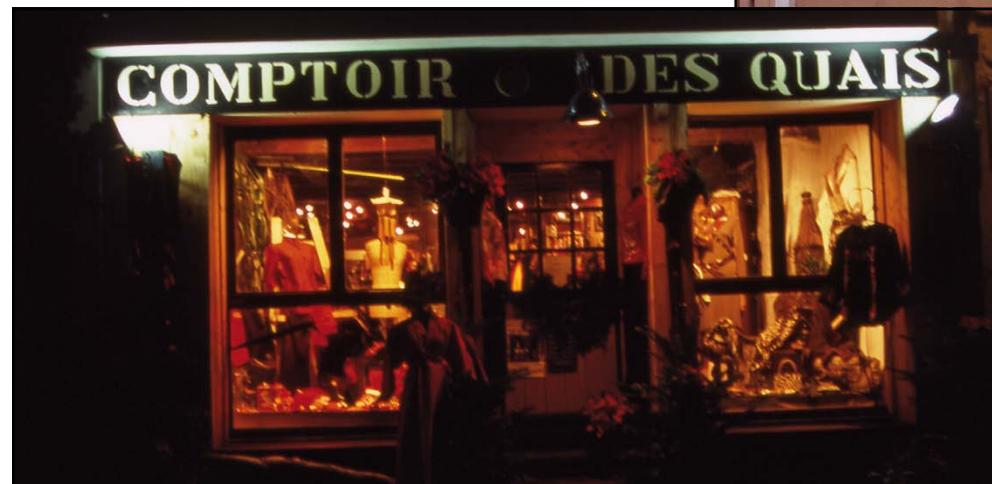
les esclaves

Et oui, les pirates n'étaient pas tous fréquentables. S'il est vrai que certains d'entre eux accueillait à leur bord des hommes de tous les continents et les traitaient avec justice et équité, d'autres n'hésitaient pas à l'occasion à se faire esclavagistes, trafiquants de «bois d'ébène» ou encore trahissant les mutins, nègres marrons, esclaves en fuite.

Surcouf ([Voir page 27](#)), Francis Drake, Bartholomew Roberts se sont livrés à l'esclavage. Moins connu en France, Jean Lafitte prend part au commerce d'esclaves aux Etats-Unis. Il obtient une amnistie aux USA en repoussant les Anglais lors de la bataille de la Nouvelle-Orléans (1815). Il est aujourd'hui honoré en Louisiane.

Quelques statues rappellent ce passé ignominieux à Trentemoult, de façon concrète tels ces deux esclaves chez un habitant ou plus discrètement, ces symboles posés au dessus d'une fenêtre, faisant référence à une société secrète aux buts inavouables...

Sur les quais, on trouve également un comptoir, reflet d'une certaine politique d'un état colonialiste, qui se permet de piller les ressources locales, de «civiliser les races inférieures», les assujettir, exploiter, ..., bref, une belle piqûre de rappel de la sous-France.



les rues de Trentemoult

les autres "îles"

Les autres «îles» correspondent dans ce livre aux autres anciens villages insulaires séparés de Rezé par le Seil ([voir pages 72-73](#)). Ils portent à présent les noms de Norkieuse, Basse Ile et Haute Ile (voir la carte [à la fin du livre](#)). Mais il faut mentionner également Beau Rivage, l'île Mabon et l'île Masse, bref, tout ce qui n'est pas à Trentemoult, qui était d'ailleurs séparée des autres îles par le Courtil-Brisset, un petit ruisseau.

Il y a plus qu'un cours d'eau entre les autres îles et Trentemoult, il y a également de grandes disparités historiques. L'étude des cartes, les recherches archéologiques, les registres notariaux... tout démontre un fort développement du village de Trentemoult, et le faible taux d'occupation des autres ports. Il semblerait également que ces îles soient apparues plus tard, ou du moins aient été colonisées moins rapidement.

En 853, les Vikings s'installent sur l'une des îles de Rezé, à l'embouchure de la Sèvre - dans le quartier qui se nomme aujourd'hui Haute-Ile. De ce camp, ils attaquent la Bretagne, le Poitou, les Ibères et l'Italie. Ils pillent Cadix, Séville, Algésiras, les Baléares, Pise... et rentrent à leur base 3 ans plus tard les soutes remplies de trésors fabuleux. Cet empire Viking sera renversé en 937. Le penchant local pour la piraterie organisée trouve là sa première origine connue.

Les archives nous apprennent qu'en 1285, Olive, veuve de Mathieu de l'île, cède ce qu'elle possède dans les îles de Rezé : la Haute-île et la Basse-Ile - ne pensez pas qu'elle réalise là une somptueuse opération immobilière, car elle ne vend que des zones de pâtures inondables sur lesquelles on trouve quelques huttes de pêcheurs. Mais ce qui est beaucoup plus intéressant est l'identité des acquéreurs de ces terres : ils sont l'objet de multiples légendes moyenâgeuses, ils représentent un ordre religieux et militaire international, ils sont issus de la chevalerie chrétienne, ils sont cités dans le très célèbre «Da Vinci Code»... ce sont, ce sont...

>>>





Cet arbre a été coupé depuis...

les Templiers. Les îles prennent alors collectivement le nom «d'île des Chevaliers», qu'elles porteront du XIII^e au XVIII^e siècle. Il est intéressant de noter au passage que le nom est resté, ce malgré la dissolution de l'ordre par le pape le 22 mars 1312 lors d'un procès en hérésie. Les Templiers s'installent donc au bord de la Loire ([voir page suivante](#)). Afin de faire fructifier un peu plus leur capital, il se livrent à une activité pourtant interdite aux chrétiens dans l'Ancien Testament : l'usure, c'est-à-dire une tractation comportant le paiement d'un intérêt - selon l'église, on peut prêter de l'argent, mais sans en tirer profit.

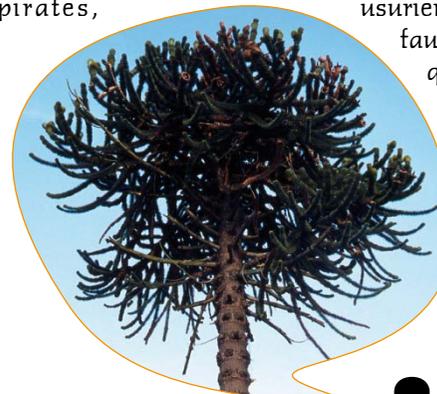
Pour contourner l'interdit, ils inventèrent le bon de dépôt (ancêtre du Traveller's Chèque). Lorsque les Templiers prêtaient de l'argent à des pèlerins, guildes de marchands, congrégations, croisés, ... ils exigeaient un remboursement supérieur au montant du prêt, prétextant des frais de change... la piraterie financière était née.

Peu de temps après, ils font venir à Haute Ile (dont ils étaient propriétaires), des familles de réfugiés Ibero-Juifs. Or ces derniers bénéficient non seulement du droit de se livrer aux activités financières (car non-chrétiens), mais sont aussi passés maîtres dans l'art des métaux et exercent le métier de monnayeurs à l'Hôtel de la Monnaie à Nantes. Ils obtiennent rapidement le privilège de produire des chefs-d'oeuvre d'orfèvrerie, mais aussi celui de frapper les pièces, et parfois des «accidents» arrivaient : la production était plus importante que la commande, ils devaient donc trouver le moyen d'utiliser eux-même les surplus d'argent ([voir p. 51](#)).

Pour résumer : ces îles ont donc accueilli successivement pillards, pirates,

usuriers, trafiquants de reliques, faux-monnayeurs. La seule question qui mérite d'être posée est : cela est-il fini ?

Ces activités sont-elles rentrées dans les us et coutumes locaux, où, au contraire, bien rangées dans une salle cachée du Château des ducs de Bretagne ?





le Temple

Dans presque chaque village de France, sur la place centrale se dresse une église. Lors de votre prochaine visite à Trentemoult en Navibus, depuis la Loire, vous pourrez apercevoir un clocher, mais une fois sur place, celui-ci est introuvable... et pour cause : il n'y a pas d'église dans ces îles.

Un petit rappel historique s'impose, afin de bien comprendre certaines choses : le 15 juillet 1099, les troupes de Godefroy de Bouillon prennent Jérusalem. Les croisades sont à la mode. Vers 1118 naquit l'ordre du Temple, ordre religieux et militaire qui avait pour mission de sécuriser le voyage des pèlerins. Les Templiers n'étaient pas des religieux, mais des gens d'arme (gendarme) qui jouissaient du même privilège que James Bond : en 1129 saint Bernard expliquait : «Il donne la mort en toute sécurité et la reçoit avec plus d'assurance encore. S'il meurt, c'est pour son bien, s'il tue, c'est pour le Christ».

Ils avaient également en charge la garde des lieux saints et de leurs reliques : morceaux de la couronne d'épines, des fragments de la Vraie Croix. Certains affirment qu'ils avaient également trouvé l'Arche d'alliance (l'Arche perdue) qui aurait contenu les tables de la Loi (Dix Commandements) et le Saint-Graal... L'ordre s'enrichit, acheta de nombreuses terres, dont Basse et Haute Ile, et atteint une puissance telle que les autres prirent peur : le roi Philippe le Bel les fit arrêter le vendredi 13 octobre 1307, le pape dissout l'ordre en 1312, les accusant d'hérésie. La question qui occupe tous les chercheurs depuis est : où est caché leur fabuleux trésor ? Et s'il était ici ?

Quoi qu'il en soit, sans doute à la mémoire de leurs ancêtres, il n'y a pas d'église à Trentemoult-les-Iles. La chapelle Notre-Dame-du-Travail édifée à l'après-guerre a disparu. Les seuls témoignages religieux visibles se limitent à quelques autels, statuettes...



les monnayeurs

Comme écrit dans les pages précédentes, au moyen-âge des familles d'orfèvres Ibéro-Juifs se sont installées à Haute-Ile. Ils sont devenus monnayeurs à l'Hôtel de la Monnaie de Nantes. Ils avaient pour tâche de produire les pièces, médailles et autres bijoux. L'étude des archives judiciaires est révélatrice de certaines pratiques pas très réglementaires de ces employés : les outils de production, les matières premières et le savoir-faire étant entre leurs mains, ils n'hésitaient pas à se servir de leurs talents, et à frapper plus de pièces que demandées. A l'époque le faux-monnayage est considéré comme un crime de lèse-majesté. Mais on ne trouve pas trace de procès à cette époque.

De nos jours, cet étrange silence autour de ces faux-monnayeurs mènerait sans doute à une enquête sur une possible corruption des élus. La justice libre, égalitaire et impartiale se réunirait avant de classer l'affaire en raison d'une signature faisant inopinément défaut sur un avis de perquisition. A l'époque, le représentant du roi en charge de la justice et de l'administration (le bailli), était sans doute réceptif aux pressions des Templiers. Quoi qu'il en soit, et c'est heureux, on ne trouve nulle trace dans l'histoire locale de pogrom (tentative de faire passer les Juifs pour une bande de comploteurs afin, le plus souvent, de ne pas leur rembourser ce qu'on leur devait). Ils n'étaient qu'une simple bande de voleurs comme vous et... heu, non, pas moi, vous je ne sais pas, voyez ça avec votre avocat !

Les monnayeurs avaient non seulement le privilège de frappe, mais également une exonération de nombreuses charges, comme des impôts. Non seulement ils produisaient de l'argent selon leur bon plaisir, en toute impunité, mais en plus ne payaient pas d'impôts... voilà de quoi faire rêver plus d'un pauvre évadé fiscal.



I'HLM



Avec sa conception résolument moderne, cette HLM aux couleurs chatoyantes peut passer pour une expérimentation architecturale d'avant-garde, mais la réalité fait rapidement déchanter.

Cette cité n'est en rien un projet de Renzo Piano, Christian de Portzamparc, Jean Nouvel ou encore Frank O' Gehry. Nul architecte n'a jamais conçu cet ensemble. Il s'agit en fait de simples conteneurs

recyclés, maquillés et aménagés. Certes, il faut reconnaître que cela est fait avec talent et ingéniosité, mais il n'en reste pas moins que c'est un simple tas de grosses boîtes métalliques empilées les unes au dessus des autres. Afin de pouvoir les conserver plus

longtemps, les habitants les ont posées sur des pilotis. On ne peut qu'approuver cette sage précaution lorsque l'on voit la Loire venir lancer ses vagues à l'assaut du petit muret de pierre qui fait office de digue, à moins de deux mètres de ces cases. Et comme ils ont le sens pratique, cet espace sert également de centre de rétention provisoire pour les prisonniers...

Ces conteneurs sont le résultat d'une prise exceptionnelle dont l'évocation réjouit encore les marins. Une nuit, un porte-conteneur japonais s'était égaré dans les parages, sans doute mal guidé par son pilote... un banc de sable qui passait par là le fait basculer sur tribord. Une trentaine de conteneurs mal arrimés tombent à l'eau. Cette année là le père Noël apporta des jeux vidéos aux marmots, motos aux ados, beaux kimonos aux femmes, et des peluches de Totoro aux gros costauds.



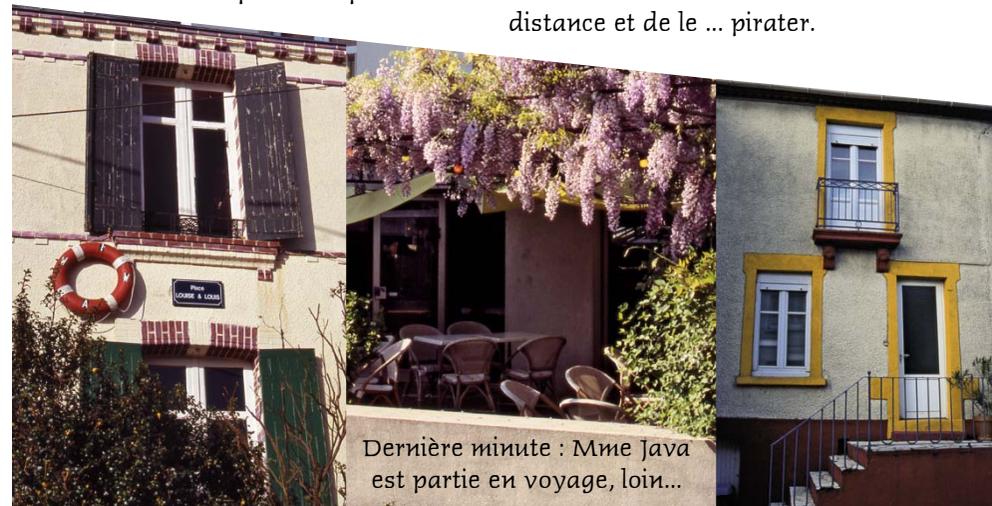
Madame Java

Dans les «Iles», il ne faut pas se laisser tromper par l'air paisible des maisons, leurs beaux volets, leurs peintures, les fleurs dans le jardin et la glycine qui recouvre la treille de ce petit bar sympa...

Madame Java, Le nom de ce troquet a des accents exotiques. On fredonne une chanson de Gainsbourg. Mais ici, la Javanaise en question n'est pas une femme...

C'est un hommage à la mer de Java, située entre l'île de Java, la pointe de Bornéo et de Sumatra. Elle communique avec la mer de Célèbes par le détroit de Makassar. Celle-ci est mondialement réputée pour les pirates qui ne s'attaquent pas uniquement aux pêcheurs, mais également aux porte-conteneurs géants. Ils sont équipés d'armes et d'équipements modernes comme des radars ou des GPS et naviguent sur des bateaux rapides. Ils ont bien évidemment des mouillages discrets en mer de Java.

Le lien entre ces deux lieux n'est pas très difficile à trouver : le bar est une tête de pont permettant d'écouler les marchandises «produites» en Asie. Un petit sentier à l'arrière permet de relier discrètement la Loire. Les centres commerciaux regorgeant de produits made in China, de meubles exotiques, d'équipements japonais, ..., se trouvent juste de l'autre côté de la rue. Le bar hébergerait également des hackers experts en langage JAVA, capable de prendre le contrôle de votre ordinateur à distance et de le ... pirater.



Dernière minute : Mme Java est partie en voyage, loin...

Cassard

Jacques Cassard est né à Nantes en 1672, ce seul fait doit-il donner le droit d'avoir une petite ruelle à son nom à Haute Ile ? A moins que ce ne soit pour rendre hommage à sa sanglante carrière maritime : En 1705 il rançonna la ville de Cork en Irlande. En 1707 il arraisonne 13 bâtiments ennemis et détruit un corsaire de Jersey. En 1709, il attaque cinq vaisseaux britanniques devant Tabarka. En 1711 il balaye une croisière britannique. En 1712, il va opérer des raids dévastateurs qui vont causer d'énormes

pertes : il attaque et rançonne les îles portugaises du Cap Vert, il passe aux Antilles, puis sur les îles britanniques de Montserrat et d'Antigua, ensuite sur les terres hollandaises de Saint-Eustache, de Surinam, de Paramaribo et de Curaçao, exige de fortes rançons et détruit toutes les fortifications.

A cette époque, Cassard est un héros. C'était l'âge d'or de la piraterie dans la mer des Caraïbes, qui était au centre du commerce triangulaire, dont Nantes était l'une des pointes. Il est « corsaire du Roi ». Grâce aux lettres de marque, il a l'autorisation

« légale » de capturer les navires ennemis, et peut conserver la majeure partie du butin, lors des prises « de guerre ». Il est riche...

Mais, au lieu de jouir de sa fortune dans les petits bars de l'île de la Tortue, il prête beaucoup, mais ne revoit jamais les millions qu'il avance aux institutions. En 1736, il réclame justice au cardinal de Fleury (élu à l'Académie française, ministre de Louis XV...). Ce dernier le reçoit mal. Le ton monte. Pour tout paiement le « héros » passa les 4 années suivantes en détention au fort Ham, dans la Somme, ou il mourut, fou, en 1740.

Après avoir navigué aux 4 coins du monde, il a donc perdu la boussole pour avoir fait le point avec un cardinal.



La Pérouse

Un an après la mort de Cassard naît Jean François de Galaup, comte de Lapérouse (ou de La Pérouse) près d'Albi. A 15 ans il est admis comme garde de la marine à Brest. A 17 ans il est engagé dans les conflits maritimes contre la Grande-Bretagne au large de l'Amérique du Nord, notamment à Terre-Neuve et sur le Saint Laurent, ainsi qu'aux Antilles. Ensuite il navigue cinq ans autour de l'île de France (aujourd'hui île Maurice). Il aura alors tout le loisir de se consacrer à des activités fructueuses : commerce, contrôle des cargaisons, confiscation de contrebande, collecte des coffres, colonisation des côtes...

En 1783, il est choisi par Louis XVI pour diriger une expédition autour du monde visant à compléter les découvertes de James Cook dans l'océan Pacifique. Le roi souhaite rectifier et achever la cartographie de la planète, ouvrir de nouvelles routes maritimes et surtout établir de nouveaux comptoirs commerciaux. Les recherches « scientifiques » visent, entre autres, à déterminer les possibilités de chasse à la baleine ou de collecte de fourrures.

On raconte que Louis XVI, au moment de passer sur l'échafaud, en 1793, aurait demandé : « A-t-on des nouvelles de Monsieur de La Pérouse ? ». Dans l'espoir, peut-être, que celui-ci débarque un pistolet dans chaque main, un sabre d'abordage dans sa ceinture, accompagné d'une escouade de gros bras n'ayant pas froid aux yeux pour le délivrer de Sanson, le bourreau, et partir au galop sur un fier destrier blanc vers le soleil couchant... mais hélas le cinéma ne sera inventé qu'un siècle plus tard.

La Pérouse, ne pouvait venir le sauver, car il disparut à Vanikoro, dans les îles Salomon, en 1788. En 2005, les épaves de la Boussole et de l'Astrolabe, ses deux navires, y ont été identifiées avec certitude, ainsi que les traces d'un campement à terre occupé durant plusieurs années. On suppose qu'il succomba à une attaque de « sauvages » refusant les bienfaits de la civilisation française : commerce, autorité, travail... le rêve quoi !



le train



Le train est aujourd'hui indissociable du chemin de fer, et pourtant il est d'origine fluviale. Autrefois un «train» désignait un convoi de bateaux solidaires les uns des autres. Le bateau portant la plus haute voile, en tête, servait

de «locomotive». Ils voguaient sur la Loire pour aller de Nantes à Orléans, poussés par les vents d'ouest. Pour revenir, le courant suffisait. Plus tard, lorsque le chemin de fer fut inventé, le mot fut tout simplement repris.

UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE

Les attaques de train ne sont donc pas une nouveauté pour les pirates des Iles, ils en mènent depuis des siècles. Le mode d'action est toujours le même : il suffit d'arrêter la locomotive pour prendre d'un coup tous les wagons. Auparavant, un abordage du navire de tête ou un boulet ramé faisaient l'affaire. Aujourd'hui, pour arrêter un train il existe plusieurs techniques, que je ne peux révéler ici, sous peine de donner de mauvaises idées à certains. Il ne faut parfois pas grand chose pour ce faire, il suffit de connaître les bons signaux.

Ici des attaques se produisent de temps en temps, mais la SNCF ne souhaitant pas créer une peur de prendre le train, cache pudiquement les événements.

Ainsi, par exemple, lorsqu'elle tente de justifier les retards par des mouvements sociaux, des incidents techniques ou encore des perturbations climatiques, il ne faut pas la croire. De même, quand un homme entre dans le wagon et demande « vos billets s'il vous plaît » avec un pistolet dans chaque main, ce n'est pas un contrôleur...



les pêcheurs

Connaissez-vous la spécialité locale ? Dans les années 30, il y en avait tant qu'elle servait à nourrir les poules, fumer les terres ou faire de la colle. Ce ne sont ni les farines animales, ni les OGM, les résidus de papeterie, ou encore les miettes de petit-beurre...



Il est vrai que cette spécialité est rarement consommée ici, car plus de 90% de la production est exportée, un peu vers l'Espagne, le reste vers la Chine et le Japon. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que vous n'ayez jamais mangé de civelles.

La civelle (ou pibale) est l'alevin de l'anguille. Cette petite chose gluante et transparente est très recherchée. Les pêcheurs la revendent environ 800 euros le kilo (attention : ces chiffres ne sont pas fixes, comme pour toutes les marchandises échangées en contrebande). Ceci dit, pour obtenir un kilo de civelle, il vous en faut autour de 2500. Vous n'êtes pas au bout de vos peines si vous voulez vous lancer dans ce trafic saisonnier (de janvier à avril). D'autant que la police veille et fait la chasse aux multiples braconniers qui tentent de lancer leurs filets sans autorisation.

Les pêcheurs «officiels» sont tous de vieux loups de mer, ayant parfois bourlingué jusqu'en mer de Chine, liant à l'occasion contact avec les triades chinoises, ces sociétés secrètes si réputées pour leur organisation modèle (dans leur secteur). Ces pirates ont bien plus de moyens financiers, humains, juridiques, techniques et matériels que n'importe quelle entreprise européenne. Il n'est donc pas étonnant de voir les civelles pêchées à Trentemoult être envoyées par avion, vers l'Empire du Milieu (dans tous les sens du terme).





la Haute Ile

La Haute Ile est officiellement un petit quartier de la ville de Rezé. L'endroit est tranquille, c'est le moins qu'on puisse dire, peu de touristes viennent s'y promener le dimanche, et pour cause, il faudrait d'abord le trouver, et il se cache bien...

Pris en sandwich entre un bras de la Loire charriant ses eaux vertes/marron, une zone industrielle hérissée de cheminées crachant d'inquiétantes fumées, une succession d'entrepôts dans lesquels il ne doit pas faire bon de se perdre un soir et une 4 voies aux allures d'autoroute urbaine, il y a plus sympa pour faire un pique-nique. Quand bien même l'idée vous prendrait de vouloir vous y rendre, il vous faudrait un bon guide, capable de lire les panneaux cachés derrière la végétation, se diriger dans les voies de circulation dont le sens varie fréquemment, se repérer dans l'entrelacs de ruelles plus ou moins bien entretenues dont les nids de poules sont localement réputés et enfin éviter les échouages, spécialité automobile locale (voir ci-contre). L'air de rien, venir ici relève presque du parcours du combattant.



C'est qu'ils y tiennent à leur tranquillité, pour pouvoir exercer leurs activités en toute sérénité. Ici on n'aime pas trop les curieux, passez votre chemin. J'en suis sûr, vous n' imaginez pas le mal que j'ai eu pour venir enquêter dans les parages. La Haute Ile est mieux gardée que les transferts de fonds en centre ville, et cela sans une armée de vigiles.

On imagine sans peine les pauvres hommes de garde, arpenter les ruelles la nuit, une lampe à la main, et annoncer, mais pas trop fort, pour ne pas déranger : «A la Haute Ile, tout est tranquille, il est minuit, dormez braves brigands».

l'échouage

Habituellement, un échouage consiste à laisser un navire se poser sur le fond de la mer. Ici ils ont une conception légèrement différente de la chose : le long du quai de l'échouage, à la Haute Ile, ce sont des voitures que l'on pose sur le fond de l'eau, comme le montre ce panneau explicatif.

L'origine de cette coutume est assez mystérieuse. Des plaisantins affirment qu'elle a pour but d'attirer les journalistes : au lieu de provoquer des incendies de voiture, ici on les plonge dans la Loire, sauf que l'argument ne résiste pas à l'analyse car les autos sont invisibles à marée haute et, de plus, ils ne veulent surtout pas de la présence de journalistes (voir ci-contre par exemple).



Alors ? Quel est le but de ces immersions ? Les voleurs de voitures utilisent cette technique pour faire disparaître leurs empreintes. C'est beaucoup plus discret qu'un feu dans un terrain vague.

Sauf qu'ici, c'est chez eux, et généralement les gens n'acceptent pas les pollutions dans leur jardin. On voit donc mal les locaux balancer des tonnes de ferrailles, pétrole, huile de moteur, dans l'eau, juste pour le plaisir. Ils doivent donc avoir de sérieuses motivations. Il ne peut s'agir d'une simple arnaque à l'assurance. Le fait qu'ils ne repêchent pas les épaves immergées, voir même qu'ils tentent de les cacher sous des pierres et fausses carcasses de bateaux est plus que suspect. Cela laisse à penser que ces voitures sont volontairement lancées au fond de l'eau, pour les mettre à l'abri en quelque sorte. L'unique question restante porte sur le contenu de leur coffre : qu'est ce qui est précieux, ne risque pas d'être emporté par le courant et ne rouille pas ? Ces voitures ne sont-elles que des coffres-forts remplis d'or, des trésors ?



la boîte bleue

A Nantes, tout le monde connaît l'usine que l'on surnomme la boîte bleue, en référence à ses couleurs, mais ses activités sont moins connues.

Tout commence en 1812, lorsque Jean-Baptiste Say crée une sucrerie à Nantes. Il débute en fabriquant du sucre à partir des betteraves. Mais très vite il fait venir la canne à sucre des Antilles, moins chère, et son entreprise prospère. Cela aiguise bien des appétits. La famille Say est exclue de la raffinerie de Nantes. Elle en ouvrira une autre en 1934, mais l'histoire ne s'arrête pas là. En 1973 la société Béghin tombe amoureuse de la petite entreprise familiale et conclut une union, qui donne naissance à un beau bébé qui s'appelle Béghin-Say. En 1992, il est victime d'un mariage arrangé, et prend le nom de Eridania Béghin-Say (il est racheté par le groupe Eridania, une filiale de Montedison, un conglomérat italien). En juillet 2001 Montedison est racheté par Électricité de France et Fiat. Ces derniers ne souhaitent conserver que les activités liées à l'énergie. Les activités sucrières mise en vente. En 2003 elles sont rachetées par Union SDA et Union BS. L'ensemble se nomme maintenant Tereos.

Vous pensez bien que toutes ses manœuvres ne sont pas innocentes. Il s'agit de semer le trouble, et les enquêteurs sur la piste d'un des plus gros trafic d'Europe.

Raffinage Tereos (c'est son nom actuellement) est spécialisée dans le raffinage de canne à sucre. Sa capacité est de 600 tonnes par jour. Et ils font quoi avec ces 600 tonnes ? Si vous croyez que c'est pour aller avec les fraises, vous pouvez vous retourner dormir...

Que produit-on à partir de la canne à sucre à part le sucre ? Vous ne voyez toujours pas ? Je vous donne encore un indice : Quelle est la boisson préférée des pirates ?



Le rhum est produit par la fermentation puis la distillation du sirop de canne ou de la mélasse issue de la production du sucre de canne, ce qui donne un très bon rhum de sucrerie (le rhum agricole est produit directement à partir du jus de canne à sucre). Le mot rhum serait une abréviation du mot anglais «rumbullion» qui signifie «grand tumulte», quoique j'y verrais plutôt «rébellion», une des activités préférées des pirates...

Maintenant vous comprenez à quoi sert l'énorme cuve (en haut à droite sur la photo ci-dessus). La porte bleue sur le quai sert à sortir les fûts la nuit. Le bateau bleu au premier plan à les convoyer. Le petit escalier camouflé dans les buissons (photo page de gauche) permet de les débarquer discrètement. Ils seront ensuite acheminés vers les différentes tavernes des îles.

Voici pourquoi, bien que n'étant pas géographiquement situé sur les îles, je tenais à vous parler de ce lieu si important dans la vie locale. La photo ci-dessus est prise depuis les berges de Haute Ile. L'usine fait entièrement partie du paysage.

Il semblerait que les jours de cette usine soient comptés. Les locaux demandent la préservation de ce «monument». Les autorités vont-elles se prononcer en toute indépendance ? Il doit être facile de verser des pots de vins lorsqu'on possède une distillerie.

la zone... (1)

L'implantation de la zone industrielle est relativement récente dans l'histoire de Trentemoult-les-Iles. La plupart des terrains étaient autrefois occupés par le Seil, petite rivière qui marquait la séparation entre les îles et la commune de Rezé ([voir page 72](#)). Ce cours d'eau a été asséché, comblé et son ancien lit est aujourd'hui une superbe zone industrielle et commerciale. Elle abrite de très nombreux entrepôts, halls, hangars, ... dont on ne connaît ni le nombre exact, ni la fonction précise. Pendant que certains servent de couverture légale à des activités louches, d'autres sont de véritables places fortes strictement inaccessibles.

Cette zone est grandement inconnue des Nantais et même des locaux. On ne s'y risque pas sans une raison sérieuse. La zone est dangereuse. L'industrie lourde de la piraterie y a ses quartiers. On n'y fait pas dans l'artisanat à domicile, mais dans la grosse entreprise. Ses moyens sont énormes, à l'échelle des porte-containers qui viennent charger et décharger toutes sortes de marchandises à destination des triades du monde entier. Le réseau est vaste et puissant. Par exemple, l'image de gauche vous donnera une idée de ce qui arrivera à votre joli bureau en cas de désaccord avec leur représentant en «assurances». Mais ne croyez pas qu'une organisation suprême contrôle l'ensemble. L'extrême diversité fait office de politique commune, il y en a pour tous les goûts, surtout les plus douteux. Dans la zone, c'est le vraiment le bazar.

Quelle invitation au voyage : Les friches industrielles succèdent aux terrains vagues, le tout ceinturé de bretelles d'accès aux autoroutes urbaines. Les barbelés frisent sur les murs. Les cahots de camions font trembler les maisons. Les grandes grues grèlent dans le ciel gris. Le sable finira bientôt de couler dans la sablière, son temps est compté. Pour reprendre la formule de Charles Baudelaire, on peut dire que : Là, RIEN n'est ordre et beauté, Luxe, calme et volupté.



le port à bois

Nantes était autrefois une des pointes du fameux Commerce triangulaire. Pour mémoire, les estimations relatives au nombre d'Africains déportés se situent entre 6 et 50 millions de personnes entre la fin du XV^e et le milieu du XIX^e siècle.

Fort heureusement, la traite des Noirs est terminée aujourd'hui. On ne trafique plus le « bois d'ébène ». Par contre le pillage des forêts tropicales prospère sur la Loire. Chaque seconde une superficie forestière équivalente à un terrain de foot disparaît dans le monde, soit 13 millions d'hectares de forêts par an. La destruction de ces forêts menace plus d'un milliard de personnes dépendantes de ces ressources. 350 millions d'entre elles (Indiens d'Amazonie, Pygmées du bassin du Congo, Pénans de Bornéo, Papous de Nouvelle Guinée, ...), ont un mode de vie quasiment exclusivement dépendant de ces forêts.

Je vous épargne le couplet écologiste complémentaire sur l'érosion irréversible de la biodiversité : un hectare de forêt primaire dense en Amazonie ou en Afrique contient plus de 200 espèces d'arbres en moyenne, contre 10 à 15 espèces dans la plupart des forêts chez nous. Au passage, il faut noter que les forêts françaises sont en pleine extension : elles produisent chaque année plus de bois qu'il n'en est récolté.

Alors, à qui profite le crime ? Aujourd'hui le trafic d'espèces animales et végétales protégées occupe le 3^e rang mondial du commerce illégal, après celui de la drogue et des armes. Comme le soulignent [les Amis de la Terre](#) : « aucun dispositif juridique ne permet de poursuivre efficacement le pillage organisé des forêts tropicales »



L'impunité touchant les trafiquants de bois tropicaux : Acajou, Ébène, Ipé, Okoumé, Palissandre, Teck, Wengé, ... sont exploités dans les forêts primaires. Le port à Bois de Chevire voit transiter sur ses 300 hectares de 300 000 à 500 000 tonnes de grumes par an. Ils réalisent là une superbe opération : passer inaperçus en étant immenses. En effet, nul ne se pose de questions sur ces grues qui déchargent des bateaux à longueur de journée sous le pont de Chevire. Des milliers de voitures passent au dessus chaque jour, mais aucune d'entre elle ne peut descendre directement sur le quai. Pour le rejoindre il faut savoir démêler les nœuds routiers.

Pendant ce temps, les trafiquants transportent, trient, tranchent, tronçonnent, tronquent, transforment tranquillement les troncs. Il faudrait leur dire qu'on n'importe pas n'importe quoi sans risquer d'affronter, un jour, l'armée techno-bureaucratique qui imposera une certaine éthique. Leurs stocks de teck, d'étiquettes en toc et autres authentiques répliques antiques, exotiques, aristocratiques et synthétiques ne doivent plus avoir leur place en boutique.

... Tristes tropiques !



la zone industrielle

la sablière



Situé à l'ouest de Trentemoult, derrière le parc de la Grève, la Sablière fut l'objet de grosses spéculations. La première concernait son maintien. Des rumeurs persistantes parlaient d'un futur déplacement de l'exploitation vers Port Lavigne, à Bouguenais, ce qui ne plaisait guère aux habitants de cette commune voisine. La principale explication avancée pour justifier cette délocalisation était que le site était destiné à accueillir les navettes fluviales reliant Trentemoult à Nantes. L'argument est étrange, car le ponton servant actuellement est idéalement placé au centre du bourg, et non excentré loin de toutes les habitations et commerces. Il est utilisé par de très nombreux passagers, surtout les week-end des beaux jours, et, lors de mon enquête je n'ai pas rencontré une seule personne, même sous le sceau de l'anonymat, qui demandait son déplacement. Certes, certains réclament sa suppression, mécontents de voir ces hordes de touristes troubler leurs activités secrètes, mais s'il ne s'agit que de le faire descendre de quelques brasses, cela ne présente guère d'intérêt à leurs yeux.

Alors, si le ponton n'est pas le point crucial de l'affaire, regardons du côté de la sablerie elle même. Au premier abord, cette industrie semblait tout à fait normale : des silos, des tamis, et des drôles de constructions métalliques et surtout de nombreux tas de sable avec lesquels jouaient de nombreux ouvriers. Une équipe faisait un château, une autre édifiait des remparts, une 3^e creusait un tunnel équipé d'un tapis roulant (voir la deuxième photo)...



Nul besoin d'être géologue pour comprendre qu'il y avait anguille sous roche. A quoi pouvait servir un tunnel dans une sablière ? Autant il est justifié dans une mine souterraine, autant dans le cas d'une sablière ? La Loire est à 20, 30 mètres, une simple drague suffit pour ramasser des tonnes de sable (et de boue). Souvenons nous que cette zone était un grand banc de sable il y a 2000 ans... il ne devrait donc en toute logique pas avoir à creuser de galeries pour en trouver...

La seule explication logique restante est que cette sablière ne cherchait pas de sable. Que cherche t-on dans des repaires de pirates ? Chez d'anciens Templiers ? - Un trésor, je ne vous le fais pas dire (ou si peu). La fin du chantier nous laisse deux hypothèses : soit le trésor à été localisé et est maintenant ailleurs, en lieu sûr, soit il ne se trouve pas là et ils ont abandonné les recherches, ou ont une nouvelle piste, un nouvel indice, carte, parchemin... indiquant un autre emplacement.

Quand on voit les efforts mis en œuvre pour camoufler leurs recherches, allant jusqu'à la création d'une société écran, on se dit que l'enjeu doit valoir la peine. Ils ont même installé un pendule d'hypnotiseur pour nous bercer d'illusions et se sont déguisés en marchands de sable pour mieux endormir les soupçons.



la zone industrielle



l'arbre

Comme dans ce livre, le parc de la Grève se trouve bien coincé entre le chantier du port et la sablière dans la réalité. Il n'est pas connu des touristes et est donc un havre de paix et de tranquillité.

Avant de parler de l'arbre «remarquable» qui y a ses racines, revenons un instant sur le nom de ce parc, qui n'est peut être pas si anodin que cela pourrait sembler.

Une grève est un terrain, souvent formé de graviers, qui constitue le rivage d'un cours d'eau. C'est également une cessation de travail collective de salariés d'une entreprise. Ces deux sens sont liés, voici comment : A Paris, la place de l'Hôtel-de-Ville était appelée place de Grève jusqu'en 1803, car elle est située sur les berges de la Seine (sens 1). Les ouvriers sans travail y allaient à l'aube à la recherche d'un employeur. Ils allaient en (place de) Grève. Les expressions : se mettre en grève et gréviste (sens 2) sont vite apparues pour désigner les ouvriers qui ne travaillaient pas (mais qui étaient à la recherche d'un travail)˘.

Cette place de Grève parisienne est également célèbre pour avoir été l'emplacement de la guillotine pendant la révolution. Parmi les condamnés à tester cette invention (avant on écartelait, rouait, pendait...), il y eut Jean-Baptiste Carrier ([voir p. 20](#))˘.

Ce parc célèbre t-il la grève/rivage, la grève ouvrière ou la Grève-guillotine ? Les trois à la fois ? Je ne sais pas. Quoi qu'il en soit, dans ce parc il y a un arbre bien particulier, en face de l'entrée principale, dont le tronc est penché et qu'un abondant feuillage masque à la belle saison (voir en haut). De près, on voit un creux, comme



une porte, une ouverture, assez grand pour s'y glisser, si l'on est pas trop gros. A l'intérieur la présence de marques, trous, encoches, n'est pas évidente à distinguer du tronc, mais en regardant attentivement, on les voit parfaitement. Il y a également une trappe dont je ne peux révéler ici le système d'ouverture, car cet endroit est dangereux. Un petit escalier mène à un réseau de galeries allant dans toutes les directions. Devant vous, la première va directement à la Sablière. la seconde mène à un entrepôt ou sont stockés quelques petits trésors en or. la suivante se dirige vers une grande salle de réunion. Une autre s'oriente vers une maison de Trentemoult, Un couloir conduit au tuyau de la zone humide ([voir p. 88](#)). Il en existe encore d'autres, dont la destination m'est inconnue. Bref, cet arbre est l'un des points d'accès au réseau de souterrains qui permet aux pirates de se déplacer, réunir, ravitailler,... en toute tranquillité pour monter leurs expéditions. C'est l'arbre qui cache les forfaits.



la zone industrielle

le CHANTIER DU PORT

construction navale



C'est ici, juste en face de Chantenay, que le capitaine du Nautilus venait s'amarrer lors de ses escales ([voir p. 21](#)). Il trouvait toujours de quoi bricoler son sous-marin. Ses descendants rodent encore dans le coin, comme en témoigne ce camion, aux prises avec un calamar géant. Le Nautilus naviguerait toujours, selon certaines sources, dans les eaux de la mer des Sargasses notamment ([voir p. 31](#)). Il sillonnerait également les ports ex-soviétiques arctiques ou de nombreux sous-marins nucléaires sont abandonnés, il y récolterait diverses pièces pour le chantier du port.



Le chantier offre la possibilité de transformer un voilier en brise-glace, un chalutier en mouilleur et dragueur de mines, une barque en patrouilleur, un catamaran en torpilleur... Cet atelier est un véritable arsenal clandestin, à quelques mètres des premières habitations trentemousines. Inconscience ou maîtrise totale des risques ? Toujours est-il que personne ne soupçonne sa présence. De l'extérieur le chantier ne paye pas de mine : tôles rouillées, peu de mouvements, quelques épaves sur la pelouse, une rampe de lancement discrète et bordée d'herbes folles. L'intérieur est, on l'a vu, un joyeux capharnaüm de coques, ponceuses, moteurs gonflés à blocs... Le bazar est tel qu'il est impossible de distinguer les navires truffés de technologie des coques de noix qui ne sont là que pour faire diversion, nous mener en bateau.

Le chantier du port est dédié à la construction navale. Dans ses hangars, on trouve de nombreux bateaux de tous types en phase de montage ou en réparation. Les odeurs de résine et de bois s'y mêlent et tournent la tête aux visiteurs, qui en oublient toute prudence et perdent leur sens d'observation. Il n'y a pratiquement aucune construction, sauf un Youkou-Lili pour donner le change. Quant aux réparations annoncées, il s'agit en fait de maquillage des différentes embarcations récupérées lors des abordages, échouages et autres actions navales. Ici on les retape : une brèche à colmater, un moteur à changer, un lance harpon à installer, une double cale à camoufler... mais surtout on les change d'aspect : nouvelles peintures, tout l'accastillage et, selon les besoins, les espars, cordages, cabines, pavillons, radar, coupées, ... Nul n'a jamais reconnu son bateau après un passage au chantier.



la zone industrielle

le Seil



Autrefois bras gauche de la Loire, le Seil a été amputé jusqu'à l'épaule. Il ne reste presque plus rien de l'ancien chenal qui séparait physiquement les îles Trentemousines de la commune de Rezé. Le comblement s'est effectué dans les années 60, laissant la place à une vaste zone industrielle et commerciale (voir la carte [à la fin](#) de ce livre).

Le Seil était un cours d'eau vif et dangereux bordé de plages de sables mouvants, inondant moult prairies humides. Il constituait une formidable frontière naturelle qu'enjambait quelques petits ponts de pierre. Un port était même aménagé sur ses rives dans l'antiquité. Lors des hivers les plus rigoureux il lui arrivait de geler, il devenait alors une longue patinoire pour les enfants.

Tout cela a disparu. Le Seil est aujourd'hui un égout insignifiant le long duquel on a planté quelques arbres afin de le cacher de la quatre voies qui le borde. Les eaux de pluie qui lessivent cette petite autoroute urbaine sont chargées de tous les polluants liés à la voiture (huiles, particules de pneu, métaux lourds, ...), elles s'y écoulent en toute tranquillité. Les sacs plastiques et prospectus s'échappant de la grande surface voisine y terminent leur vol. On y trouve aussi des caddies, vélos rouillés, et autres dépôts d'ordures sauvages.

L'embouchure du Seil sur la Loire est très discrète. Vous pouvez l'apercevoir furtivement entre les installations du port à bois et de la sablière, ou sur la photo ci-contre, en haut à gauche. C'est un étroit goulet noyé dans la végétation, si fin que même un canoë aurait du mal à passer. Ce ruisseau n'est pas navigable. Entre les entrepôts et les entreprises, les berges du premier tronçon du Seil sont inaccessibles aux promeneurs.

Premier pont, un chemin piétonnier est aménagé sur la rive sud. Il permet de se faire son parcours sportif matinal : depuis l'ouest de Trentemoult, évitez les autos, camions et autres bétonnières, passez la petite barrière et glissez vers le cours d'eau (sans tomber s'il vous plaît), remontez pour longer la station d'épuration des eaux de la petite Californie, respirez un bon coup, puis on rejoint la route de Pornic (RD 723) et ses milliers de voitures, la zone commerciale, et touche poétique finale, il y a même une voie ferrée qui longe la route. Il n'est pas recommandé de s'écarter du chemin boueux pour aller admirer le Seil, orties et trous d'eau sont en embuscade.

La balade se termine par un grand collecteur, dissimulé par une haie de ronces, qui surgit de la galerie marchande. D'où vient l'eau qui en sort ? La curiosité ne m'a pas poussé à remonter plus en amont, déguisé en spéléologue. Si quelqu'un tente l'aventure un jour, qu'il n'hésite pas à me contacter. Plus loin, vers les îles, sur l'emplacement de l'ancien lit du Seil, plus aucune trace n'est visible de son ancien passage, hormis quelques noms sur les plaques des rues : Basse île, Haute île et île Macé.

Le Seil désigne aujourd'hui une petite embarcation voile-aviron que l'on peut voir évoluer lors des régates de Trentemoult, mais qui ne naviguera jamais sur son homonyme local.



les abattoirs

Les abattoirs de Basse-Ile sont le territoire des Boucaniers, un des clans de pirates les plus secrets de la région. Leur nom vient de la mer des Caraïbes. Le boucan n'est pas un bruit infernal qui se fait entendre lorsque vous avez envie de dormir, mais

désigne la grille sur laquelle les pirates rôtissaient les viandes et poissons dans leurs campements ou le plus souvent sur la plage de criques abritées. Ces pillards qui s'en prenaient surtout aux grandes propriétés des côtes voisines ont donc été appelés Boucaniers.

Ici, point de criques lointaines, mais un énorme terrain situé sur l'ancien cours du Seil (voir page précédente). Il peut sembler totalement abandonné lorsque l'on passe à côté, mais ses fortifications indiquent clairement que ses occupants tiennent à leur tranquillité.

Des mois ont été nécessaires pour réussir à infiltrer la bande. Ils sont extrêmement discrets, se déplacent exclusivement la nuit. Ils peuvent se montrer dangereux à l'encontre des curieux - pour preuve, regardez ce qui risque d'arriver à votre voiture si vous roulez trop près d'eux. J'ai même entendu dire qu'ils ne mangent pas que des animaux, mais je n'ai pas été témoin de telles scènes lors de mes visites, quoi que, ... une fois, je me souviens que la viande avait un goût vraiment étrange...

Les Boucaniers n'ont pas repris le nom de ces lointains pirates par hasard : ils pillent tout ce qui se mange. Ne circulez pas avec une bétailière dans les environs, vous serez assaillis à coup sûr, aux cris de « A la soupe ! »

Rien ne les arrête, pas même les fauves. Pour preuve, voici le récit de leur principal fait d'arme : il y a quelques années, une très célèbre compagnie de cirque (dont je tais le nom) se produisait dans la région. Flairant immédiatement une prise exceptionnelle, quelques Boucaniers se sont infiltrés dans la troupe circassienne en qualité de magiciens (lapins, chapeaux et autres disparition de portefeuilles bien garnis), lanceurs de couteaux, clowns... afin de gagner leur confiance, repérer les cages, clés, véhicules, etc. Ils se sont également familiarisés avec les différents animaux.

Voici comment l'action s'est déroulée : de faux militants d'un prétendu «Front de Libération des Animaux de Cirque» (FLAC) ont ouvert les cages des 15 babouins pendant un spectacle : le chaos fut presque immédiat, entre les dompteurs tentant de les rattraper, aidés des trapézistes, et les centaines

de spectateurs se massant vers l'unique sortie de secours. Cela laissait tout le temps nécessaire aux Boucaniers pour filer avec les remorques des lamas, autruches, chèvres, chameaux, chevaux : des animaux comestibles ou facilement négociables dans le coin.

Par contre, je me demande bien ce qu'ils ont fait avec l'éléphant. On raconte qu'ils l'ont revendu à des bricoleurs pour préparer un spectacle de Royal de Luxe.

Comme vous pouvez le constater sur ces deux photos (surtout celle ci-dessous), les chameaux ont bien fini à l'Abattoir. Sa viande est maigre car toute la graisse est concentré dans ses fameuses bosses (qui ne sont pas des réservoirs d'eau comme on le croit parfois). Ici, il est plus aisé qu'un chameau passe à la casserole qu'il ne l'est qu'un riche entre et distribue ses économies, d'un geste gracieux.



la zone industrielle

les usines

Dans la zone industrielle, nombres de bâtiments sont étranges, pour ne pas dire louches. Entrepôts géants, réservoirs surdimensionnés, dénominations incongrues, ballets de camions bâchés, fils barbelés et caméras de sécurité, comment savoir ce qui se cache ici ?

Il faut souligner la qualité de l'accueil, digne de la bureaucratie soviétique en pleine glaciation, de certaines «entreprises» face aux visiteurs. Les unes tirent un beau rideau de fer, les autres ne répondent jamais au téléphone pourtant indiqué en gros sur leur portail. Et je ne parle pas des multiples avertissements affichés un peu partout le long de certains murs, ne donnant vraiment pas envie d'aller voir ce qu'il y a derrière.

Que faire ? Pénétrer dedans de façon clandestine et risquer une inculpation pour violation de lieu privé, intrusion dans une zone sécurisée, espionnage industriel ? Soudoyer un vigile ? Nourrir grassement un chien de garde avec des boulettes narcotiques ? Jouer au touriste étourdi ? Me faire passer pour un camionneur (mes amis savent combien je suis loin d'avoir le «profil type» de la profession) ? Grimper dans un arbre ayant vue sur les cours intérieures ? Utiliser un hélicoptère radio-guidé pour faire des photos ? Toutes ces solutions étant à peine digne d'un mauvais roman policier, alors, comment réussir à savoir ce qui se passait dans ces usines ?

La meilleure solution restait par les sentiments et de client. C'est plus fort pas devant un pigeon de jouer les naïfs

d'y aller au culot, de les prendre me faire passer pour un qu'eux, ils ne résistent à plumer. J'ai donc décidé pour pénétrer dans ces lieux biens gardés. Un portefeuille est un bon sésame, qui ouvre pas mal de portes.

Une des choses les plus surprenantes dans la zone industrielle est sans doute que l'on n'y cache rien. Tout y est proclamé au grand jour. Telle «entreprise» se vante d'effectuer des enlèvements, telle autre couvre les murs de ses prisons de messages dissuasifs pour les captifs, leur ordonnant «Oubliez vos envies d'évasion». Plus loin, les avions viennent les narguer en volant en rase motte au dessus de la cour de promenade. Ils ne rêvent que de s'envoler, s'enfuir, s'évader, mais c'est quasiment impossible. Les gardiens du camp sont coriaces et connaissent tous les trucs... et pour cause, ce sont d'anciens taulards.

Ainsi donc, une partie de la zone industrielle et commerciale est en réalité qu'un immense camp de travail. Il est difficile d'en parler directement avec les détenus. Ils subissent un contrôle quasi continu. Si un jour vous constatez que les vigiles sont occupés au loin, que nul «agent en civil» ne rôde à côté, que les caméras de surveillances sont pointées ailleurs, alors rien ne vous empêche de tenter de parler avec une caissière, par exemple. Vous pourrez lui demander quelles sont ses conditions de travail, s'il y a un syndicat, des pauses régulières, si elle est bien traitée, heureuse, épanouie... Ses réponses seront sans doute édifiantes.

Les cabines d'essayages sont particulièrement surveillées. Dans le passé, des «employées» s'y changeaient en cachette, mettant des habits «civils» apportés par des complices, pour s'enfuir du lieu déguisées en clientes, mais cela ne marcherait plus. Autre solution, plus rare : le faux braquage avec fausse prise d'otages, mais cette technique d'évasion est risquée car il faut prévenir les policiers auparavant, pour éviter les bavures, en espérant qu'ils ne l'annonceront pas aux vigiles (souvent ils se connaissent bien). Ceux qui travaillent dans le rayon «viande» tentent d'apprivoiser les chiens de garde, ceux du rayon «alcools» tentent le coup avec les gardiens... tous ne rêvent que de s'enfuir. On les comprend.



la zone industrielle

la zone... (II)

Voici sans conteste la partie la moins connue de Trentemoult-les-Iles pour la simple et bonne raison que peu de gens y vont. La zone est inondée chaque fois que la marée est haute. Les sables mouvants constituent une barrière protectrice dissuasive. Les grands roseaux dissimulent habilement les déplacements. Cela éloigne efficacement les curieux. On y jouit d'une tranquillité quasi absolue. L'endroit est idéal pour y mener des activités clandestines. Il n'est donc pas surprenant d'y trouver trafiquants, épaves, caches, braconniers, et autres repaires de pirates...

Le marais est une mer de mystères. La zone humide est un non-lieu naturel. On s'y ennue le jour, s'y noie la nuit. Attention, il ne faut pas non plus fantasmer sur cette zone, ce n'est ni la forêt Amazonienne, ni le delta du Gange, ni le haut Congo. Ici il n'y a ni serpents de 10 mètres de long, ni panthères noires, ni araignées mortelles, ni fléchettes au curare, ni pirogues pleines de pygmées, ni tribus de Jivaros «réducteurs de têtes»... Mais il n'en reste pas moins que cette zone peut être dangereuse. Je ne vous conseille vraiment pas de vous aventurer là-bas sans un bon guide et une bonne paire de bottes.

Même si cette zone humide ressemble parfois à un dépotoir à ciel ouvert en raison des multiples déchets charriés par la Loire qui viennent s'y échouer, elle n'en demeure pas moins un espace fragile qu'il faut respecter et protéger. Je ne donnerais pas ici la liste des espèces végétales et animales rares que l'on y trouve, afin de ne pas encourager la biopiraterie... il y en a déjà assez comme ça, inutile d'en rajouter.

N'allez pas là-bas, les pages suivantes vont vous épargner ce voyage, à moins que vous ne teniez à vous couvrir de boue et de ridicule. En aucun cas je ne tiens à être responsable de ce qui peut vous y arriver dans ce nouveau monde, étrange et inconnu. Faites-moi signe si vous y trouvez de nouvelles pistes, monstres, et autres créatures des marais...



le canot

Au bout de l'impasse, on voit un canot attaché à une branche d'arbre. L'image est saisissante, un peu surréaliste. C'est vrai, on ne voit pas trop l'intérêt de mettre une barque dans un arbre, à moins de se préparer à une grosse inondation. Il est vrai que le climat évolue pas mal ces derniers temps, mais de là à envisager une telle hausse du niveau des eaux...

Et puis, en repassant plus tard, à marée haute, on s'aperçoit que la barque baigne. Il n'y a finalement rien d'alarmant, du genre déluge de 40 jours et 40 nuits, à craindre. Elle est là car il y a de l'eau au pied de l'arbre deux fois par jour. Il est normal d'attacher son embarcation à un arbre, comme on le ferait entre un vélo et un panneau d'interdiction de stationner par exemple.

Si le rôle de l'arbre est clarifié, il nous reste à chercher à qui, à quoi sert ce canot dans ces marais. Il ne paye pas de mine, à le voir ainsi presque à l'abandon dans ce marais, mais, une fois de plus, il faut se méfier des apparences. Cette petite embarcation, dotée de gros moteurs, devient en un clin d'œil le plus rapide des hors-bord de la Loire. Sa coque a été spécialement étudiée pour résister aux grandes vitesses. Sa taille lui évite d'avoir à justifier d'une immatriculation, ce qui garantit son total anonymat. Quand il passe, il le fait si rapidement qu'on a du mal à croire qu'il s'agit du même bateau.

Cette technique consiste à aller le plus vite possible, tant pour déjouer les tentatives d'interception des forces de l'ordre que pour traiter rapidement les affaires. Elle est utilisée par les trafiquants (sur la route comme sur les mers) et porte le nom de «Go fast». Avec lui, le ski nautique est puissamment déconseillé.





le bayou

Comparons les différents types de zones humides : un marais est un type de formation paysagère, au relief peu accidenté, où le sol est recouvert, en permanence ou par intermittence, d'une couche d'eau stagnante, en général peu profonde, et couvert de végétation. Comme lui, le bayou est une étendue d'eau stagnante. Un courant très lent, non perceptible, va vers la mer à marée basse et vers l'amont à marée haute. Le bayou est infesté de moustiques et insectes volants.

Les riverains du bayou de Trentemoult redoutent le chikungunya, maladie infectieuse transmise par des moustiques du genre *Aedes* (+ de 200 victimes dans le nord de l'Italie en 2007), la trypanosomiase (ou maladie du sommeil) transmise par la mouche tsé-tsé, et enfin, et surtout, le paludisme (du latin palus, paludis, marais - vous voyez, tout est lié), parasitose transmise par la piqûre d'un moustique femelle, l'anophèle, provoquant des fièvres intermittentes. 500 millions de personnes sont contaminées par le paludisme dans le monde. Il est la cause de 1,5 à 2,7 millions de décès par an.

A ce stade de la description du bayou, vous devez vous dire que le carrelet (le filet carré qui est habituellement fixé sur l'armature de cette cabane) est manquant sur les photos car le pêcheur s'en sert en guise de moustiquaire... Et bien ce n'est pas le cas. Ce que vous prenez pour un paisible ponton ne sert pas à attraper des poissons. Cette cabane est une cabine de TSF de la 2^{de} guerre mondiale habilletement camouflée. Les résistants s'en servaient pour envoyer et recevoir des messages. L'armature extérieure sert de support à l'antenne. Cette dernière est reliée à un récepteur, posé sur une petite table en bois. Avouez que vous n'auriez jamais soupçonné ce pauvre ponton d'activités de ce genre.

A la libération, les résistants locaux ont conservé leur structure clandestine, cette organisation servant leurs intérêts de pirates. Cet appareil est toujours en activité. Il permet de communiquer en toute tranquillité entre les différentes bases. Pourquoi se passer d'outils efficaces ? Ne riez pas. Ce choix technologique, à l'heure de la fibre optique, est loin d'être aussi stupide qu'il n'y paraît. La télégraphie sans fil (TSF) n'est plus sous écoute des services secrets depuis des années. Les «grandes oreilles» se focalisent sur les réseaux de téléphonie portable.

La confidentialité de leurs conversations est assurée. Mais comme trois précautions valent mieux qu'une, ils utilisent en plus un code pour crypter tous leurs messages, et n'utilisent qu'un patois local (à mi-chemin entre le patois normand et le breton). En cas, improbable, de captage par un radio-amateur, il ne serait pas en mesure de le comprendre, car personne, hormis les initiés, ne peut saisir ces drôles de signaux. Au cas où l'envie vous prendrait de vouloir craquer ces codes, sachez qu'il n'est basé ni sur le morse, ni sur un système binaire. Ne vous endormez pas si votre poste fait tsé-tsé ... c'est le début des émissions.



la péniche

Vous avez sans doute déjà aperçu la silhouette couchée, cachée, dans l'herbe de cette péniche, aux pieds des HLM de Norkieuse ([voir p. 52](#)). Elle intrigue et surprend. A marée basse elle se noie dans une mer végétale. A marée haute, elle barbote dans son bain boueux comme un bébé dans sa baignoire pleine de bulles.

Les voisins sont tous très discrets sur cet étrange bâtiment et son histoire. Il faut de nombreuses tournées de rhum pour délier les langues du quartier, mais elles racontent alors parfois n'importe quoi. Un marin allergique à l'eau douce m'a ainsi conté les belles aventures de monstres marins, pirates sanguinaires, abordages tumultueux, tempêtes apocalyptiques, tourbillons tueurs, cités englouties, éruptions volcaniques, ... Non seulement il avait bu un petit verre de trop, mais ce capitaine anonyme avait sans doute lu un petit Verne de trop, au point de le hanter profondément... Soyons sérieux un instant, aucun témoignage, carte, légende, livre, ..., n'a jamais évoqué de cité engloutie à Trentemoult. Ce n'est donc guère crédible.

Un autre chroniqueur évoque sous le sceau du secret (je vous fais confiance, ne le répétez pas) une sombre machination fiscale : le batelier aurait provoqué son propre naufrage dans ces roseaux dans le but d'échapper aux inspecteurs des impôts. En effet, tout propriétaire/habitant d'un bateau doit payer la taxe d'habitation, la taxe foncière (sauf pour les péniches en état de naviguer) et une autorisation de stationnement au Port Autonome (NGE). De



plus, tous les 10 ans votre embarcation doit elle aussi subir un contrôle technique : un expert vérifie la coque pour la modique somme de 4 000 euros. Bref, la vie de batelier n'est pas un long fleuve tranquille.

D'une part, un simple coup de fil permet de confirmer que les escales ne sont plus possibles dans le petit port de Trentemoult ([voir page 14](#)), d'autre part nul ne peut nier que cette péniche n'est pas dans un port, encore moins sur la terre ferme, elle ne navigue plus mais n'est pas une épave ([voir p. 92](#)). Son armateur se trouve donc dans une situation très particulière. Peut-on la ranger dans la catégorie du camping sauvage ? Du stationnement abusif ? Bivouac permanent ? Squat d'avant garde ? Malheureusement, la Direction générale des Impôts n'a pas voulu répondre à mes questions, se retranchant derrière le secret fiscal.



Si cette péniche ne bouge pas trop de son point d'encrage, il n'en va pas de même pour le petit bateau qui se cache derrière elle. On l'aperçoit de temps en temps, depuis la Loire, ou entre les masses de roseaux, mais il est rare de le voir de la berge. Cette petite

embarcation permet d'aller se joindre aux expéditions nocturnes des contrebandiers, la zone humide étant un point de passage discret pour décharger une cargaison en toute tranquillité, il suffit juste de bien connaître les bancs de sable, écueils, épaves, tunnels et passages. La péniche est la seule «habitation» présente dans la zone humide. Ces habitants en sont à la fois les gardiens, les guides et les pilotes. Ce sont les rois des roseaux, les gourous de la gadoue, les maîtres des marais.



la barge

Cette vieille barge rouillée, posée à vie au milieu des roseaux, est une bonne blague. Elle mérite amplement sa place au panthéon des mystifications. Contrairement aux apparences, elle n'est ni vieille, ni rouillée, elle flotte encore très bien et est même capable de naviguer toute seule. Un puissant moteur est dissimulé à la poupe. Cette barge sert de lieu de stockage lors des prises sur le fleuve, accompagnant les barques, puis revient tranquillement se cacher dans la zone humide, toujours au même emplacement, en profitant des marées hautes.

Qui la soupçonnerai de pouvoir encore bouger ? Son camouflage est parfait. Ainsi «déguisée» en épave, elle peut tranquillement écumer le fleuve et rentrer chez elle sans que personne ne devine sa «double vie», comme une personne âgée qui aurait dévalisé une banque, mais que les agents de police aident à traverser la rue.

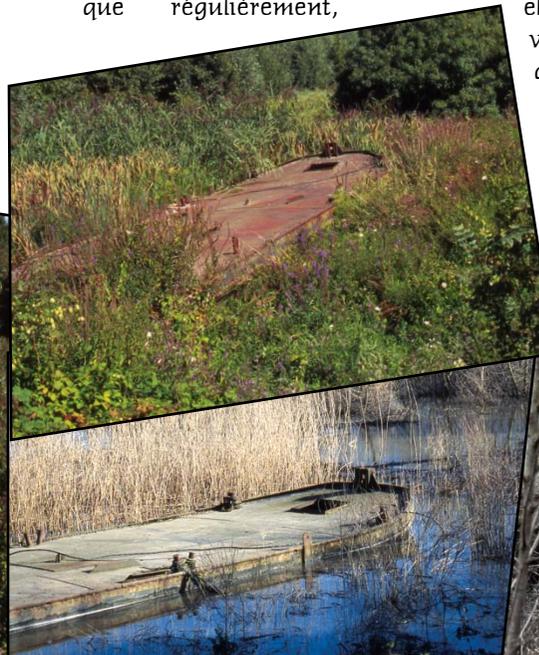
Pour brouiller encore plus les pistes, elle dispose de sosies voguant sur la Loire ([voir aussi p. 18](#)). En cas de besoin, elle peut s'y apponter, tandis que sa sœur jumelle prend sa place au milieu des hautes herbes. Pour tromper les éventuels curieux, elle est bien évidemment équipée d'un double fond. Vous n'avez aucune chance de voir les trésors qu'elle recèle parfois dans sa coque, dans l'attente d'un transfert en lieu sûr. Une entrée du réseau de tunnels secrets ([69](#), [90](#) par exemple) est situé à proximité. En cherchant bien vous devriez pouvoir la trouver vous aussi, mais n'oubliez pas vos bottes.



Le document très rare présenté ci-dessus permet de voir la barge (à droite) en pleine opération. A ses côtés, on reconnaît sans peine la petite embarcation du maître des marais (voir p. précédente). Il s'agit ici d'une mission de contrebande de rhum ([p. 60](#)) dont la barge s'est remplie la nuit précédente. Ils attendent juste les conditions favorables pour retourner «s'échouer» dans les marais. Il ne restera alors plus qu'à brancher la pompe pour siphonner le réservoir en toute tranquillité.

Ci-dessous, vous pouvez l'apercevoir au repos, au milieu de mille fleurs, et juste en dessous, en pleine navigation dans les chenaux secrets de la zone humide. Ce type d'image est extrêmement difficile à obtenir, vous vous en doutez bien, car elle ne se déplace qu'en prenant de multiples précautions. Il en va de sa sécurité. Son camouflage d'épave serait sérieusement remis en cause si l'on venait à raconter partout, comme dans un livre par exemple, que régulièrement,

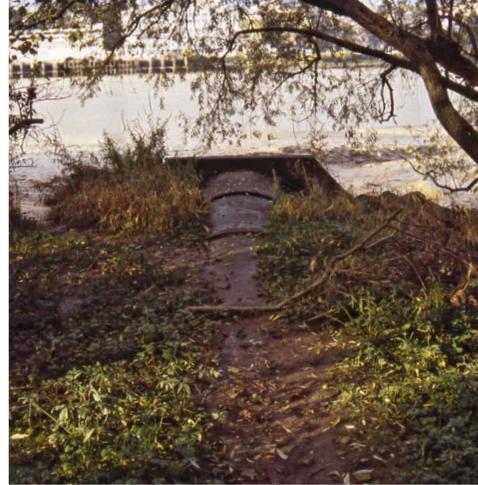
elle sort de son sanctuaire végétal. Heureusement que je peux compter sur vous pour ne rien dire. De toute façon, personne ne vous croirait. Mieux vaut donc ne rien dire, si vous ne voulez pas entendre : «c'est toi qu'es barge.»



le conduit

Ce tuyau se déversant directement de la Loire, dans la zone humide entre Norkiouse et Basse-Ile, n'est pas comme le craignent quelques écolos locaux, un collecteur branché directement sur les eaux usées de la zone commerciale toute proche, ni l'égout des usines riveraines. Non, ce beau tuyau tranquillement posé sur sa plage à marée basse et relativement bien dissimulé entre hautes herbes et branches tombantes, ce tuyau n'est qu'un des multiples tunnels souterrains formant le réseau secret des pirates (voir par exemple [p. 68](#)). Maintenant que je vous l'ai signalé, vous ne verrez plus que lui lors de vos promenades fluviales. Il est visible la plupart du temps. Alors, où est le mystère, me demanderez-vous ?

Il y a une grande différence entre le fait de trouver l'entrée d'un tunnel et trouver où il conduit. Avant toute chose, je vous déconseille fortement et sérieusement (pour une fois) d'essayer d'y entrer. Les lieux sont très dangereux. La boue est collante et mouvante à cet endroit, il est facile de s'y enfoncer, de glisser, d'y heurter les objets pointus cachés sous la couche vaseuse. C'est un vrai borborygme. Accéder à l'entrée est risqué, y pénétrer est pire. Une odeur âcre et poisseuse vous accueille dès les premiers mètres. Elle est là pour vous dissuader de continuer.



La suite de la balade n'est guère plus réjouissante. À la manière d'un train-fantôme de fête foraine, chauves-souris, toiles d'araignées et autres squelettes égayeront votre périple. Quelques oubliettes vicieusement dissimulées sont également de la partie. Certains évoquent même un mécanisme libérant un énorme boulet hérissé de pointes lorsque vous marchez dessus. Bref, entrer ici revient à faire un voyage dans un roman fantastico-médiéval, il n'y manque que les dragons.



Un autre élément est à ne surtout pas prendre à la légère : les marées. Bien que l'océan soit situé à une bonne quarantaine de kilomètres, elles sont tout à fait perceptibles. Elles submergent régulièrement le tuyau. Je vais vous épargner les explications scientifiques du phénomène (pour autant très intéressant), pour insister sur les risques de noyades qui menacent toute personne à l'intérieur de ce conduit.

De toute façon, en imaginant que vous surmontiez tous les pièges décrits ci-dessus, il vous faudrait également localiser la porte menant au réseau de tunnels, débloquer son mécanisme, trouver le bon chemin sans vous faire repérer... laissez tomber, ce tube ne conduit à rien de bon, ce n'est pas vraiment un bon tuyau.



les bornes

Véritable vestige du temps où les routes n'étaient parfois que des chemins serpenteant dans les sombres sous-bois des forêts peuplées de meutes de loups affamés, brigands ne suivant pas la voie de Robin des Bois, Korrigans dansant autour d'un feu, sans oublier le célèbre petit Chaperon Rouge et ses petits beurres... les bornes servaient, comme aujourd'hui, de panneaux indicateurs. Elles indiquent la distance jusqu'à la prochaine étape.

D'une manière générale, depuis les voies romaines, les routes se caractérisent par une grande rectitude, évitant au maximum les zones marécageuses et les abords immédiats des cours d'eau. On ne peut que s'interroger sur l'âge de ces bornes, et leur emplacement. Que font-elles au beau milieu de la zone humide ?

Ces vestiges ne datent pas de la conquête des Gaules par les Romains, mais plutôt de l'âge d'or des Templiers ([voir p. 40/51](#)). Elles avaient pour but de guider les chevaliers. On comprend aisément que ces derniers souhaitaient parfois, pour des raisons de sécurité, s'écarter des grands chemins. Ils utilisaient un réseau secondaire et secret de routes sinueuses et isolées. Les bornes étaient de grand secours pour éviter de se perdre sur le chemin du Val Sans-Retour, Oudon, ou encore trouver la petite colline de La Montagne.

Les bornes sont maintenant couchées et partiellement couvertes de mousse. Sur les faces visibles, aucun signe. Il devait y avoir, avant, des indications permettant de trouver les places fortes et les amis des Chevaliers. Ils ne faut désormais plus compter sur elles, d'autant qu'elles ont été rassemblées. Elles ont perdu tout sens car déplacer les bornes, c'est limite...

le croco

Vous pouvez contempler ci-dessous (sous deux angles différents), un témoignage exceptionnel de la riche histoire des pirates de Trentemoult. Je vais vous raconter comment, en faisant un grand saut dans le passé :

Au début du XVI^e siècle, lors de l'arrivée des Espagnols en Mésoamérique, les Aztèques étaient à la tête du plus grand empire qui ait jamais existé. La religion aztèque comportait un grand nombre de dieux pour tous les phénomènes naturels, ainsi que pour la vie quotidienne. Le plus célèbre d'entre eux est sans doute Quetzalcoatl, le serpent à plumes, dieu du vent et de la végétation. Beaucoup moins célèbre est Cipactli, le crocodile. Il est le premier signe du calendrier divinatoire sacré (Tonalpohualli) de 260 jours. Il incarne l'origine du temps.

Hernán Cortés (et ses troupes) laissa derrière lui des centaines de milliers de cadavres aztèques, des temples en ruines, des villes pillées. Des montagnes de trésors sont alors envoyés à Charles Quint, roi de Castille et empereur romain germanique. Mais pour rejoindre l'Europe, les galions devaient traverser la fameuse mer des Caraïbes, riche en pirates. Tous, sans exception, étaient unis par leur haine de l'Empire colonial espagnol. Ils s'estimaient en droit de combattre les Espagnols pour leur reprendre l'or et l'argent qu'ils avaient pillés, et pour se l'approprier.

C'est vraisemblablement au cours d'une de ces multiples batailles navales que cette représentation de Cipactli changea une fois de plus de propriétaires. Ce que nous ignorons, c'est comment elle se retrouva au milieu de la zone humide de Trentemoult ? Fut-elle cachée ici par un des compagnons de Nau l'Olonnois, le cruel ? Pour le savoir il faudrait remonter le temps, à dos de crocodile par exemple...



les épaves

Si vous avez encore des doutes sur l'existence de pirates sur les rives de la Loire, ces photos d'épaves sauront peut-être vous convaincre.

Toutes ces images racontent autant d'abordages, éperonnages, attaques, assauts... Certaines de ces actions sont signées : trou dans la coque, tête de mort peinte ; d'autres sont plus discrètes. Impossible de connaître l'histoire de ces barques, bateaux de pêche ou de croisière, ni pourquoi ils ont été laissés ainsi : dissuasion ? Mise en garde ? Désintérêt pour des prises n'ayant aucune valeur ?

Si vous n'aimez pas l'eau, venez en auto, moto, vélo, ... mais évitez tout ce qui est entre le pédalo et le cargo.



En conclusion...

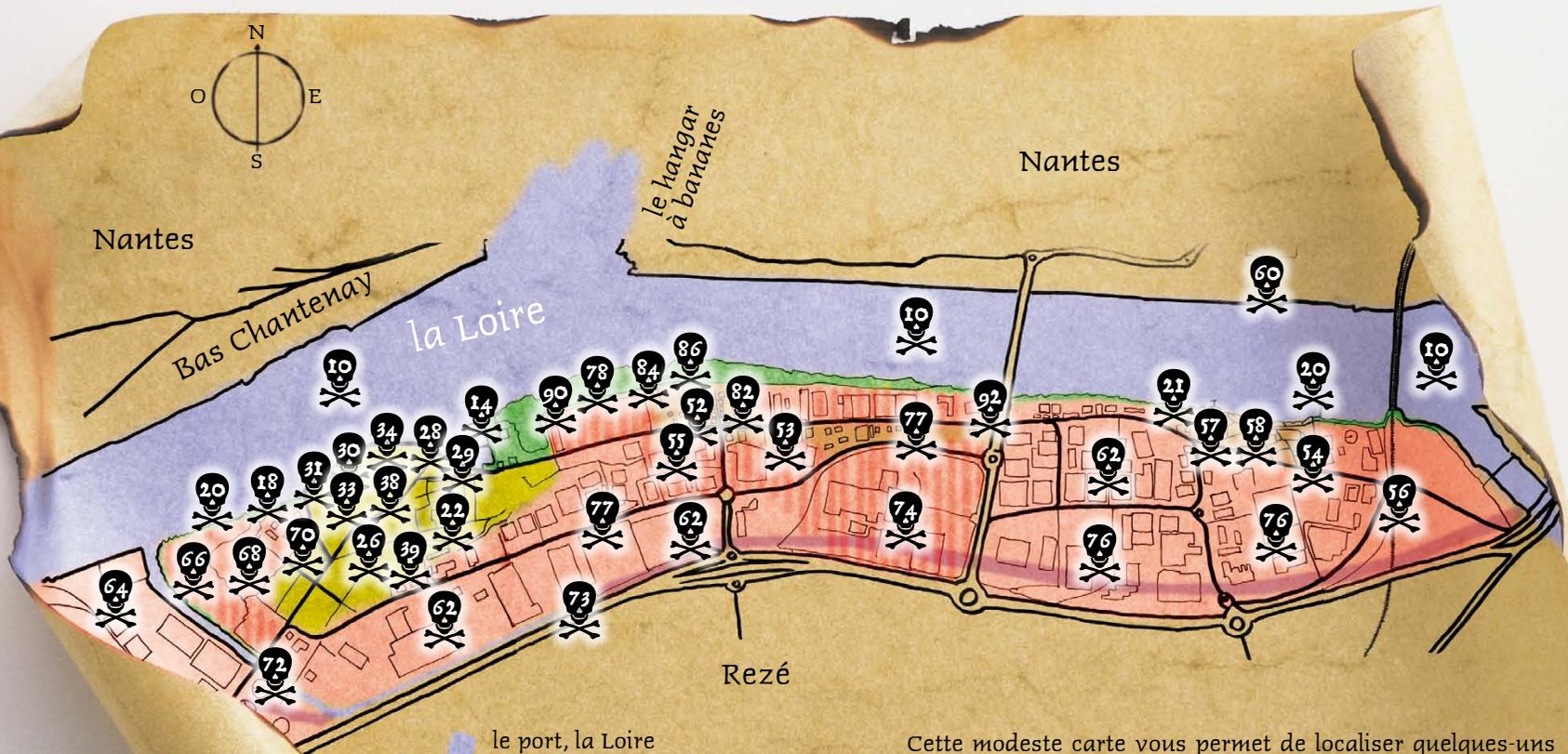
Vous l'aurez sans doute bien compris, à la lecture de cet ouvrage, les apparences sont souvent trompeuses. Dans ces conditions, il est difficile de distinguer le vrai du faux. Moi-même, je l'avoue, m'interroge sur certaines informations contenues dans ce livre. Je ne peux que vous inviter à rester toujours vigilant, à mener votre propre enquête, à venir sur place pour vous faire votre propre opinion.

Il n'en reste pas moins que Trentemoult, Norkiouze, Basse-Ile et Haute-Ile sont des endroits à découvrir en toute saison, si vous ne les connaissez pas. Les habitants seront charmants, aimables et accueillants, du moins tant que vous ne leur montrerez pas ce livre.

Parmi les vérités incontestables, je vous certifie que toutes les photos de ce livre ont été prises dans les quartiers de Trentemoult-les-Iles, à Rezé (oui, même celle de la page 59, depuis le quai d'en face...), ou depuis la Loire. Elles n'ont fait l'objet d'aucun montage, à peine quelques retouches chromatiques et de rares floutages de gueules, pour qu'on ne puisse reconnaître personne.

~ NB : tous les passages suivis de ce symbole : ~ sont garantis authentiques, du moins, s'ils sont faux, ils ne sont pas issus de mon imagination, parfois fertile.

Carte au trésor ?



- le port, la Loire
- les rues de Trentemoult
- les autres «îles» (Basse île, haute île, Norkiouze...)
- la zone industrielle
- les zones humides
- ces zones vont subir de nombreux changements dans les années à venir
- le Seil avant son comblement

Cette modeste carte vous permet de localiser quelques-uns des lieux cités dans ce livre, à l'aide d'un code couleur (voir la légende ci-contre) et des petits pictogrammes «piratesques». Vu l'échelle, il était impossible de représenter toutes les rues, vous devrez chercher par vous même les emplacements exacts.

Elle comprend aussi des indications sur les futurs chantiers de grande ampleur annoncés avant 2010, ainsi que le cours du Seil avant les années 1960 (date de son comblement).

Bonus : Blade Runner !

Remerciements et autres choses :

Je veux tout d'abord rendre un hommage à Michel Vigneau, maître des marais (titre fictif qui lui est donné dans ce livre, p. 85), patron du chantier naval de l'Esclain (à Chantenay), qui s'est noyé dans la Loire en mai 2010.

Je tiens ensuite à remercier [les Amis de la Terre France](#), le réseau des [bibliothèques municipales de Nantes](#), [Wikipedia](#), ... mais aussi ma fille, Louise, qui m'a accompagné lors de certaines de mes expéditions dans la boue, Claudine C., François-Xavier G., Guy-François R et Marie-Hélène R., pour leurs conseils, relectures, ... et leur patience.

Dialoguez avec moi

Vous pouvez m'envoyer un message, pour me poser une question, rétablir une vérité, me critiquer (en justifiant un minimum votre avis), m'envoyer des fleurs (ça fait plaisir aussi), me parler de votre bateau, donner des infos pour une éventuelle mise à jour, me dire ce que vous avez à me dire, bref, tout ce que voulez, par mail, tant que vous ne m'envoyez pas de virus (chers amis pirates...) rendez-vous sur le www.jccaron.net

Rejoignez le groupe facebook : «[le trésor de Trentemoult](#)» (en cliquant sur le bouton «j'aime») pour être tenu au courant des mises à jour, discussions, rendez-vous des pirates, ou même, pourquoi pas, contribuer à écrire de nouvelles pages...

Merci d'avance

Jean-Claude Caron

Dans les versions précédentes, je vous proposais un petit jeu : retrouver une citation extraite de Blade Runner cachée dans le livre, la solution a été trouvée ! Félicitations à Claudine C., qui a trouvé la citation (et qui me l'a dit). Le fameux passage qu'il fallait trouver est caché dans la page 21 : «le bateau ivre». Dans cette page, des bouts de phrases sont mélangés aux «vrais morceaux» du poème de Rimbaud.

Voici donc le passage intégral de Blade Runner (scène finale - ou presque) :

«J'ai vu tant de choses que vous, humains, ne pourriez pas croire. De grands navires en feu surgissant de l'épaule d'Orion. J'ai vu des rayons fabuleux, des rayons C briller dans l'ombre de la porte de Tannhäuser. Tous ces moments se perdront dans l'oubli, comme les larmes dans la pluie... il est temps de mourir.»

et voici la 22^{ème} strophe du poème rimbaldien :

«J'ai vu des archipels sidéraux ! et des îles
Dont les cieux délirants sont ouverts au vogueur :
- Est-ce en ces nuits sans fonds que tu dors et t'exiles,
Million d'oiseaux d'or, ô future Vigueur ?»

et au final, dans mon texte, ça donne :

«J'ai vu tant de choses que vous, humains, ne pourriez pas croire. J'ai vu des archipels sidéraux ! et des îles dont les cieux délirants sont ouverts au vogueur»

Ca se tient non ? Il est clair pour moi que Rimbaud s'est inspiré de Blade Runner ;-))

Pour les puristes, voici la VO : «I've seen things you people wouldn't believe. Attack ships on fire off the shoulder of Orion. I watched c-beams glitter in the dark near the Tanhauser Gate. All those moments will be lost in time, like tears in rain. [pause] Time to die.» Précisons que cette belle tirade n'est pas dans «Les androïdes rêvent-ils de moutons électriques ?», le roman Philip K. Dick qui a inspiré le film.

Trentemoult, ses petites maisons colorées, ses ruelles étroites, ses bars et leurs terrasses sur la Loire, ... tout le monde connaît, ou croit connaître ce village aux allures pittoresques de petit port tranquille. Entre les histoires de valeureux capitaines bravant le Cap-Horn, et celles des 30 braves gaillards repoussant les assauts des envahisseurs Normands au IXème siècle. Les légendes locales sont nombreuses et l'on pourrait consacrer un livre entier à les recenser, des photos alléchantes agrémenteraient les pages et l'on obtiendrait un petit guide touristique très joli, truffé de contes de fées...

Le but de cet ouvrage est au contraire de casser tous ces clichés, les démystifier et apporter de nouveaux éclairages historiques recueillis au fil d'un long et laborieux travail d'investigation sur le terrain et dans les salles d'archives de la région, ainsi qu'une épuisante activité d'imagination. Les chroniques rapportées ici risquent de surprendre plus d'un lecteur.