

SEUDRE et MER

BULLETIN DE L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE MARITIME DE MORNAC ET DU PAYS DE SEUDRE

Association loi 1901 - J.O. n°9 du 03/03/1993

Siège social : Seudre et Mer - 20, rue des halles (mairie) -
17113 Mornac sur Seudre

Site Web : http://seudre_et_mer.monsite.orange.fr/

N°17 - Edition 2010

*Le cotre « La Flèche » à nouveau sauvé
Un étambot neuf a remplacé celui d'origine de 1954 !*

Après de longues réflexions et démarches depuis l'été 2008, la Flèche vient enfin d'être sérieusement restaurée et révisée dans son ensemble, au chantier Michel LALY à Bourcefranc durant cet hiver 2010. Ces travaux étant complémentaires aux restaurations précédentes effectuées en 1993 au Chantier PARAVEAU pour la carène le pont et la pose d'un mât, puis à la réfection du tableau arrière en 2006 au chantier DESPIERRE à La Rochelle.

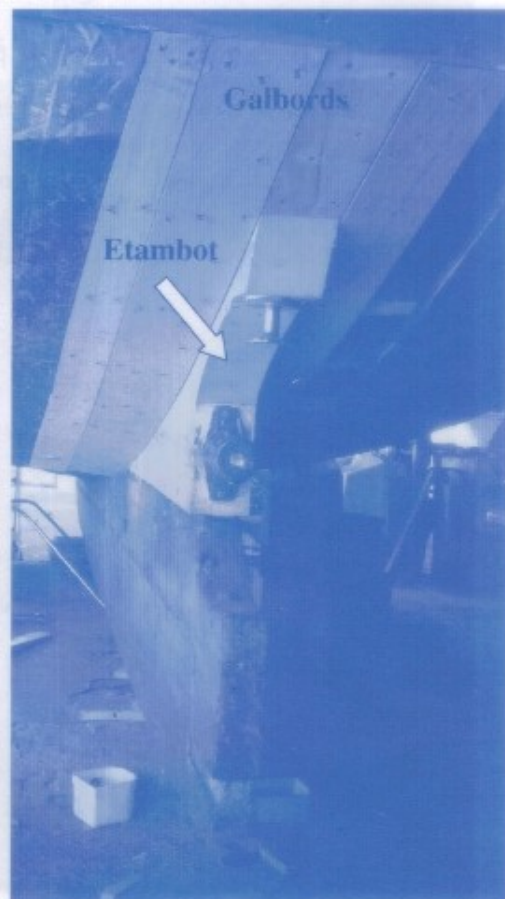
En effet comme relaté à maintes reprises, il n'était plus possible pour le bateau et l'équipage de naviguer raisonnablement sans risques, dès lors que les différentes expertises avaient révélé la dégradation de l'imposante pièce de bois structurelle, dite « d'étambot » mais aussi d'autres éléments tels que : « galbords », bordés, fourchettes, varangues et autres à restaurer. Cette pièce névralgique qui est traversée dans toute sa longueur par le tube d'étambot (lequel loge l'arbre d'hélice) et étanchée par les presse-étoupes, datait de la construction d'origine aux chantiers Bernard Frères à La Tremblade il y a donc 56 ans !

Si l'on en croit les témoignages des anciens, ce serait souvent « par là que meurent ces bateaux de travail ». Car malgré la bonne qualité de construction reconnue et les savoir faire mis en œuvre aux chantiers Bernard de l'époque, il est évident que ces cotres de pêche et ostréiculture n'étaient pas initialement prévus pour durer plusieurs générations. Aussi, quatre, cinq voire six décennies plus tard, après une vie de rude exploitation, le coût de remplacement sur une coque parfois fatiguée conduisait généralement « à la casse » ou à une agonie moins brutale selon les sentiments du propriétaire. Et c'est bien la raison d'être et la mission primordiale de notre association que de relever le défi pour permettre de sauvegarder aussi longtemps que possible un de ces fameux bateaux. En conjuguant le double objectif, de pouvoir perpétuer une navigation associative locale et de préserver au port de Mornac cette unité pour son intérêt patrimonial, en égard à la mémoire humaine et aux activités maritimes d'antan. S'agissant d'un patrimoine que nous considérons après 17ans de présence au port comme étant celui de tous, et qui, nous nous en persuadons, devra certainement contribuer au fil des années à la réputation d'art et d'histoire du village et à son attraction. Cependant, au-delà des rêves et des sentiments, le problème de financement d'une telle « opération » demeure crucial et décisif. Ainsi, sans la subvention municipale, sans les actions de solidarité et de générosité, sans la mobilisation à tous niveaux pour collecter et épargner « quelques euros par ci et quelques euros par là », la somme minimum impérative de 16500€ n'aurait pu être réunie pour acquitter honorablement la facture en fin de chantier (faut-il rappeler que les aides n'interviennent que sur présentation de factures acquittées). Une fois de plus « le sauvetage » aura donc été rendu « juste possible financièrement », mais sans oublier de souligner que ce fut là encore grâce aux dévouements et aux efforts de quelques bénévoles associés qui effectuèrent avec pugnacité en période glaciaire, certains travaux tels que : décapages, démontages, ponçages, peintures, gréments, espars, etc.... En effet cette assistance durant le chantier aura permis de réduire considérablement la dépense estimée et de l'ajuster à notre niveau de solvabilité.

Il est à noter que par les soutiens confirmés des collectivités locales telles que la municipalité, le conseil général, et régional, (et peut être d'autres à intervenir suite aux dossiers émis), nous devrions pouvoir régénérer une partie notre trésorerie, pour faire face aux charges annuelles récurrentes et dépenses diverses. Mais au-delà des finances, dès lors que le minimum vital est atteint, (car le but associatif n'est pas de capitaliser) l'association se réjouit une nouvelle fois d'une mission accomplie en accord avec ses objectifs de préservation du patrimoine maritime local, et espère pouvoir le faire partager au le plus grand nombre !

Que tous ceux qui ont apporté leur assistance, contribué à cette restauration, et assuré de leurs soutiens (particuliers, et collectivités territoriales, municipalité, conseil général et régional) en soient chaleureusement remerciés.

Roger ROUX Président



Rapport sommaire des activités, des participations et des événements principaux intervenus au cours de cette année 2009.

En rappelant toutefois que la préoccupation primordiale durant l'année et la plupart de nos disponibilités actives auront été consacrées à la préparation, aux démarches et concertations. Ceci, pour la présentation fin 2009 des dossiers de demandes d'aides auprès des collectivités locales pour le nouveau sauvetage de La Flèche.



23 janvier : Participation à la présentation des associations aux nouveaux habitants de Mornac sur invitation de la municipalité.

24 janvier : Participation à la journée rencontres organisée par PNCM à Fouras.

31 janvier : En matinée, participation à la journée mondiale des « Zones humides » en coopération avec « L'huître pédagogique ». L'après midi, présence à L'AG de l'association pour la fondation Jacques Daniel à L'Eguille.



6 janvier : Présence à L'AG de l'OTSI de Mornac.

21 février : Présence à L'AG de PMO chantier LEGLISE au Château d'Oléron.

7 mars : Participation à la journée organisée par la municipalité de Mornac pour la plantation de tamaris sur la route de la Seudre et de haies sur la route des jonchères, projet initialisé par la région Poitou Charentes pour la reconquête des paysages.

10 mars : Participation à la réunion des conseils portuaires à la Tremblade, pour présentation du projet de signalétique des chenaux de la Seudre (en s'inspirant de l'exemple du tripode de Mornac implanté à l'entrée du chenal depuis 2002)

18 mars : Participation à la réunion de préparation de la remontée de la Seudre à L'Eguille.

25 mars : Expertise de vérification des travaux à effectuer sur La Flèche avec l'assistance de la section nautique d'« IEPR » (Initiative Emploi en Pays Royannais).

26 mars : Assemblée Générale de Seudre & Mer à la salle du port.

9 avril : Participation à la réunion du conseil portuaire en Mairie de Mornac.

7 & 30 juin : Participation en Mairie de Royan à la réunion de



préparation de la manifestation Arc Atlantique avec la venue Belém à Royan.

Juillet / août : Présentation d'une exposition gratuite à la salle du port en collaboration avec l'Huître pédagogique sur le thème « Mémoire de vie côtière au Pays de Seudre ; des gestes de métiers en eau salée », avec manœuvres de voiles, ramendage, nœuds matelotage et confection de collecteurs d'huîtres.

11, 12, 13 juillet : Participation avec un stand exposition et vente au Festival « Arc Atlantique » au port de Royan.

28 juillet : 1ère participation à un vide-grenier à Mornac avec ventes d'objets donnés au profit de la restauration de la Flèche. Merci à Monique DARGEOU et aux généreux donateurs pour cette initiative volontaire spontanée et positive, (rapport supérieur à 200 €, et emplacement gratuit offert par l'Office du Tourisme de Mornac). Une expérience démontrée qui pourrait être renouvelée mais avec une participation associative élargie.

8 août : « LES VOILES DE MORNAC », Rassemblement annuel et animations traditionnelles au port de Mornac. L'accueil d'une trentaine de bateaux pour la plupart voiliers traditionnels dont certains d'intérêt patrimonial fut à nouveau très apprécié dans notre petit port.

6 septembre : Participation navigante à la « Remontée de la Seudre », avec la lasse « fleur de sel ».



12 septembre : Participation avec un stand expo et vente de sel à l'animation « Arts et Saveurs » au port de Royan.

18 & 19 septembre : Participation aux journées européennes du patrimoine (présentation de bateaux à quai et expo au local et patio du port)

27 septembre : Délégation de quelques membres au Grand pavois de la Rochelle pour contacts et rencontres inter-associatives, suite aux invitations reçues de Jean Marie Chauvet /organisation « Village Bois ».

9 octobre : Participation à la journée sur « les anguilles et fossés à Poissons » organisé par le C.R.E.A au forum des marais atlantiques à Rochefort.

17 octobre : Présence à la journée expo et conférences organisée pour le 35ème anniversaire de la S.H.A.S.M (Sté d'Histoire et d'Archéologie en Saintonge Maritime) salle Carnot à Saujon.

24 & 25 octobre : Participation avec un stand expo au forum des associations à Royan.

15 novembre : Acheminement du cotre « La Flèche » depuis le port de Mornac jusqu'au port du Chapus (pour étape nocturne),

Malgré un temps maussade (pluie fine et persistante, ciel bas) l'équipage (Jacques BIAIS, Michel AUGUSTE, Jean Claude CHOTARD, Jean Luc LEBRETON et Jean FAYOLLE) assura une navigation prudente au moteur ce qui

permet d'éviter l'éventuel remorquage préventif évoqué en cas de conditions aggravées. Puis le 16, conduite jusqu'au chantier Michel LALY à Bourcefranc pour la mise en œuvre des réparations tant attendues.



La Flèche à nouveau restaurée

4 décembre : Délégation de « Seudre et Mer » et de « L'Huître Pédagogique » à Rouillac (Charente), Paul Rocher et Jacques Biais, étaient présents aux 3èmes assises du Patrimoine pour une présentation à l'auditoire de nos objectifs, réalisations et activités. Cette journée de présentation et de contacts avec les représentants et chargés de mission de différentes instances : D.R.A.C, D.I.R.E.N, Inspection des sites, F.N.A.S.S.E.M, Fondation du patrimoine, etc....fut très positive au vu des informations recueillies et rapportées par nos deux collègues.

Depuis les lourdes barques à voiles de cuir des Santons, témoins d'un trafic maritime dès l'époque romaine, jusqu'aux rapides chalands ostréicoles d'aujourd'hui, en passant par toute une palette de voiliers grands et petits jusqu'à l'avènement de la motorisation, les habitants de notre littoral saintongeais, ici entre Charente et Gironde, ont toujours su concevoir des bateaux correspondants aux besoins d'activités bien ciblées. En voici, en bref quelques aspects à travers les âges.

Les bateaux santons

Grande voile de cuir tannée et longs avirons ! C'est avec ces lourdes barques à « clins » que les marins santons sont allés en 56 avant notre ère, prêter main forte aux galères de Jules César lors de la bataille victorieuse contre les Vénètes au sud de l'Armorique. Cette collaboration des santons avec les romains peut s'expliquer dans le contexte de concurrence, à l'époque, pour un trafic maritime déjà très actif par exemple pour le négoce de l'étain jusqu'outre-manche.



Le Port d'Anchoine

A défaut de connaître

toutes leurs embarcations, on sait que les groupes d'Arabes, les « Maures » restés en presqu'île d'Arvert à la fin du 8^{ème} siècle, étaient de hardis marins. La tradition orale en conserve la mémoire à Mornac et surtout en connaît le site de l'ancien bourg d'Anchoine avec le « port de la lune » entre la Grande Côte et Saint Augustin sur la côte rocheuse recouverte par les sables, de l'ancien golfe du Barbareu. Charlemagne serait d'ailleurs venu à Mornac et à Anchoine en l'an 769 pour pacifier ces marins arabes (selon les chroniques de Turpin).

Le droit d'ancrage à Mouillelande

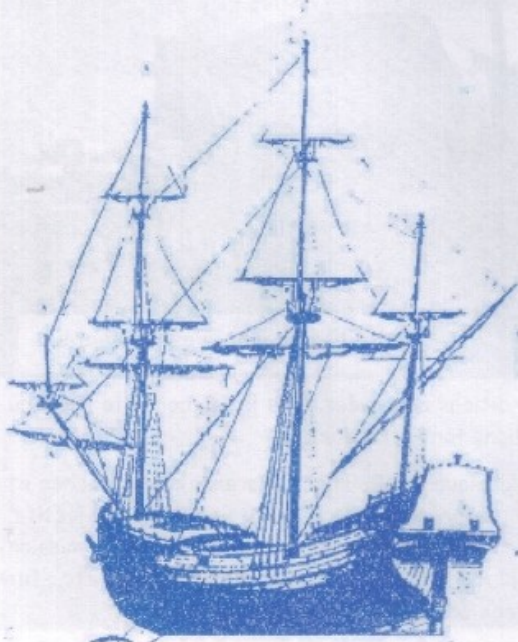
De l'époque médiévale on relève, côté navigation au 12^{ème} siècle, le droit d'ancrage que devaient verser au Seigneur de Mornac les bateaux jetant l'ancre en Seudre à Mouillelande. Mornac, sur l'estuaire de la Seudre, comme Broue au fond du golfe des santons (l'actuel marais de Brouage) étaient des ports à marée. Fortifiés, ils constituaient des points stratégiques, déjà, d'un trafic maritime important.

Il s'est poursuivi longtemps comme en témoigne le siège de Mornac en 1433 lorsque les navires de La Rochelle sont venus installer la garnison du château à l'aide d'un va-et-vient entre leur mâture et le donjon, une fortification du même type que la tour de Broue, construite au 11^{ème} siècle. A noter également au Moyen-âge les droits de pêche pour les poissons de mer tel celui accordé par le Seigneur de Mornac Robert de Matha aux habitants, « roturiers », de Mornac et de Fessole.

La pêche au « poisson vert »

L'activité de pêche à la morue dite du « poisson vert » à Terre-Neuve a été pratiquée au 16^{ème} et 17^{ème} siècle par des bateaux de Seudre. Ces « pinasses » (selon l'appellation de l'Album de Jean Jouve) étaient des voiliers à trois mâts pouvant jaugeer jusqu'à 180 tonneaux et embarquer 18 hommes. Ces navires dont certains construits à Chatressac étaient armés surtout à La Tremblade, Avallon et Chaillevette.

Le métier de la morue à Terre-Neuve était pratiqué de deux façons : soit le poisson était nettoyé et salé à bord, soit il était traité à terre lavé et mis à sécher sur les « graves de galets de la côte. Le droit de grave a d'ailleurs été maintenu pour les pêcheurs français après la main mise des anglais sur Terre-Neuve. Cette appellation « grave » est restée utilisée au pays de Seudre pour désigner les petites cales rudimentaires, faites de fagots de bois et de pierres de lest, pour la descente dans les « achenaux ».



Cabotage et pêches sous Louis XIV

Différents types de bateaux sont dessinés dans l'Album de Jean Jouve publié en 1679. Dans cet ouvrage sur les flottilles du Ponan, entre Nantes et Bayonne, deux planches (sur 24) de quatre bateaux chacune sont consacrées à la Seudre et à Mornac. On y trouve, outre les grands voiliers maritimes, les barques de cabotage (à 2 mâts) et les chaloupes de pêche de différentes tailles, armées dans les ports de Ribérou, Dercie, Chalons, Mornac, Chaillevette, Avallon et La Tremblade. Les caboteurs fréquentent les ports espagnols et les chaloupes, toutes voiles cassées, se livrent aux pêches saisonnières telles la sardine à partir de St Palais et Royan.



Le trafic maritime du sel

L'activité des marais salants comme sous Dagobert et très développé à partir de l'an mille, a généré un important trafic maritime du sel. Ce fût pour beaucoup, l'activité de flottille étrangère pour les grandes distances. Ce sont d'ailleurs les hollandais qui ont dressé les premières cartes des chenaux de la Seudre, tel celui de Recoulaine. Autre exemple, l'année 1712 s'est soldée par soixante dix demandes de chargement de sel en Seudre, devant Mornac, par des néerlandais. Pour le trafic régional, les gabares ont assuré longtemps le cabotage du sel. Les dernières, à Mornac jusqu'en 1953, assuraient les livraisons à la "salorge" du négociant Rambeau située rue de la Corderie.

Le cabotage en Seudre au XIXème siècle

Pendant très longtemps le transport maritime est resté le moyen le plus important du trafic commercial. Du fait du mauvais état des routes toutes sortes de marchandises étaient transportées par bateaux : non seulement alimentaires, comme le vin et les céréales, mais aussi les produits manufacturés tels les toiles de draps, la chaux, les fagots et la paille. Pendant tout le XIXème siècle les ports de la Seudre sont restés très actifs. Un relevé de 1876 fait été du trafic suivant :

La Tremblade	541 navires pour	115.025 tonneaux
Ribérou	328 navires pour	7.595 tonneaux
Mornac	235 navires pour	6.013 tonneaux
Chalons	113 navires pour	2.379 tonneaux
L'Eguille	18 navires pour	1836 tonneaux

A noter pour cette même année que 7 bateaux à vapeur ont fréquenté la Seudre.



Mornac

A cet endroit les plus anciens ports, au nord de la Seudre, à Mornac.

Le négoce des huîtres bretonnes en Seudre

Pour le poisson, Ribérou, peu à peu concurrencé par l'Eguille, était un marché important. Une « compagnie » de femmes y était même spécialisée dans le comptage et la mise en barils des sardines débarquées par les bateaux bretons.

C'est d'ailleurs dans le cadre de ce trafic que se sont noués à Ribérou en 1850 les premiers contacts pour faire venir des huîtres plates de Bretagne destinées aux claires de la rive gauche de Seudre. Les bancs naturels locaux, tel celui de Mouillelande étaient surexploités par un dragage intensif et les « huîtres » (on ne disait pas encore ostréiculteurs) avaient besoin d'huîtres. De leur côté les bretons recherchaient des débouchés. L'accord conclu à Ribérou a donc lancé un nouveau trafic maritime, les huîtres plates draguées surtout dans le golfe du Morbihan étaient acheminées en Seudre par les « Chasse-Marée » bateaux de petit cabotage bretons.



BATEAUX DE SEUDRE ET TRAFIC MARITIME A TRAVERS LES ÂGES (SUITE) --

Ces huîtres livrées en tout venant, sans être triées, étaient vendues à la barrique, le fret du retour étant souvent constitué de vin. Progressivement une organisation commerciale s'est mise en place. Des professionnels de la Seudre sont allés sur place en Bretagne pour transmettre les savoir-faire en tri, calibrage et préparation sur parc des lots d'huîtres à destination des claires charentaises.

Après les bateaux, le chemin de fer puis la route devaient prendre le relais de ce négoce ostréicole breton-charentais. Il est resté important pour la plate jusque dans les années 1960. Un autre trafic, uniquement par la route, s'est ensuite beaucoup développé pour l'huître creuse, les ostréiculteurs de Marennes-Oléron exploitant des parcs d'élevage en Bretagne et en Normandie.

Les gréements « à corne » : sloop, cotres et yoles de Seudre

Après les caboteurs et chaloupes grées, depuis les temps anciens, à voiles carrées, les gréements « à corne » et voiles auriques se sont imposés en Seudre au XIX^{ème} siècle. Les bateaux de pêche les plus importants, de huit à douze mètres de long étaient grées en sloop ou en cotre (soit avec une ou deux voiles d'avant, foc et trinquette). Ils pratiquaient surtout leurs activités de chalutage « dehors » c'est-à-dire à l'extérieur du dangereux pertuis de Maumusson où d'ailleurs les marins de Mornac empruntaient un passage plus court, la « passe des Mornaçons ».

Ces voiliers présentaient une silhouette élégante et une belle carène. Bien que construit plus tard, en 1954, le cotre « La Flèche » avec son arrière « en cul de poule » est l'un des derniers témoins de ces coques aux lignes d'eau bien établies. Dans les années 1900 on a connu des bateaux à « guibe » soit à étrave fine et incurvée. De telles coques étaient construites notamment au chantier BROCHON de Mornac.

Lors de la motorisation, à partir des années 1925 la plupart de ces bateaux sont devenus mixtes : leur propulsion était à voile et à moteur, d'abord à essence puis au gazoil. Pendant l'occupation allemande, de 1940 à 1945, du fait de la raréfaction du carburant, les bateaux tant en pêche qu'en ostréiculture se sont remis à la voile, souvent avec des gréements de fortune très hétéroclites. Certaines embarcations ostréicoles de belle taille, les « pinasses » étaient même équipées comme les camions du système « gazogène » (à combustion bois).



Plus modestes en taille et en voilure les yoles de Seudre ont aussi donné pendant longtemps, une empreinte particulière à la navigation de proximité pour les pêches et le travail des huîtres. Construites en forme mais à faible tirant d'eau et le plat bord assez bas, la coque des yoles de Seudre se remarquait par son étrave à marotte triangulaire (en nez de « goret », de cochon !). Son arrière était à tableau contrairement à la yole de Gironde au cul pointu. Certaines yoles étaient grées en sloop avec grand voile borné (dotées d'un « gui »).

BATEAUX DE SEUDRE ET TRAFIC MARITIME A TRAVERS LES ÂGES (SUITE)--

D'autres étaient dotées d'une simple voile au tiers avec voilure amovible. Ces embarcations pratiquaient surtout les pêches en Seudre, crevettes grises (les « boucs ») et seiches, et dans les coureux d'Oléron. En belle saison elles pouvaient aussi aller « dehors », en mer, pour la capture, au chalut à perche, des poissons plats tels les fameux céteaux.

Du côté des usages traditionnels, il faut noter la pratique des apports groupés tout spécialement chez les marins de Mornac. Lorsque les vents étaient contraires pour remonter la Seudre, les captures de tous les bateaux étaient rassemblées à bord d'une seule embarcation menée, à l'aviron, par une bordée de volontaires. Ils remontaient à la rame, pour le débarquement de toutes les pêches au port de Mornac où la vente était prise en charge par les femmes de pêcheurs. Les autres équipages, à l'abri au mouillage dans l'anse de Gatsau, près du pertuis de Maumusson, restaient en attente du retour de leurs collègues apportant des vivres frais et surtout du pain.

Les « lasses », « pinasses » et « couralins »

A fonds plats parfois dotées d'une dérive, propulsées à voile et avirons, puis tractées en remorque par les sloops et les bateaux motorisés, les lasses étaient utilisées pour le travail des huîtres et les pêches de proximité. L'appellation de ces embarcations modestes viendrait du terme « lasser » c'est-à-dire glisser sur les vases des chenaux et de la Seudre. Pour désigner des bateaux de conception très



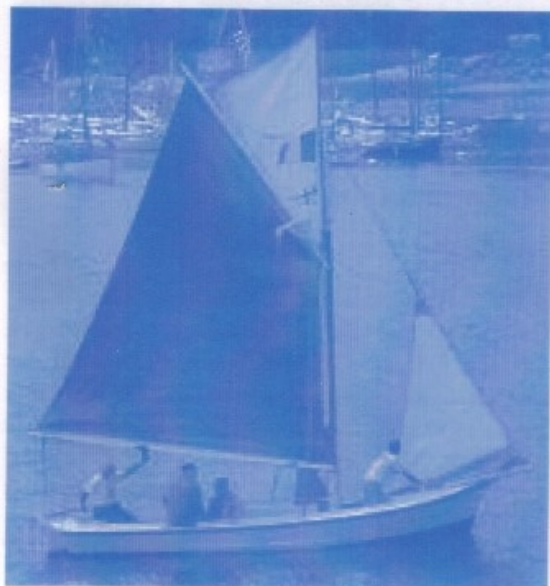
proche le terme pouvait être différent : petite « lasse » dans les hauts de Seudre à l'Eguille et Mornac, « couralin » à Chaillevette et « pinasse » à La Tremblade. Il est vrai que des différences apparaissent. Les lasses des hauts de Seudre, déjà utilisées en même temps que les yoles dans les années 1900, sont de petites tailles, manœuvrées surtout à l'aviron avec, parfois une voile au tiers. Les « couralins » et les « pinasses » présentent une capacité de charge plus importante.

Elles sont plutôt utilisées en remorque par les « bacs », les bateaux ostréicoles. Les grandes « lasses » de type « doris » sont de construction différente, l'arrière est étroit, les membrures sont fixées sur le fond et le plat bord constitué de « passe-avants » augmentant la hauteur de franc bord. Capables de porter près de deux tonnes d'huîtres ces « lasses » de charge ont accompagné le fort développement de l'ostréiculture au début du XXème siècle.

Certaines, à grande dérive, étaient très bien grées à la voile. Elles pouvaient pratiquer alternativement le métier des huîtres et la pêche.

Enfin, de très petites lasses, longues d'environ quinze pieds (quatre mètres cinquante) ont été longtemps utilisées par les ostréiculteurs pour semer (on dit « éparer ») les huîtres dans les claires pour l'affinage. Par ailleurs les « galope-chenaux », les petits pêcheurs notamment de palourdes utilisaient aussi des petites « lasses » à l'aviron.

A Mornac, grâce à l'action associative trois modèles ont pu être conservés : la grande « lasse » à dérive de type doris grée en sloop, « Fleur de sel » ; la « lasse » de Seudre à voile au tiers « La Salicorne » et la petite « lasse » de service « La Santonique »

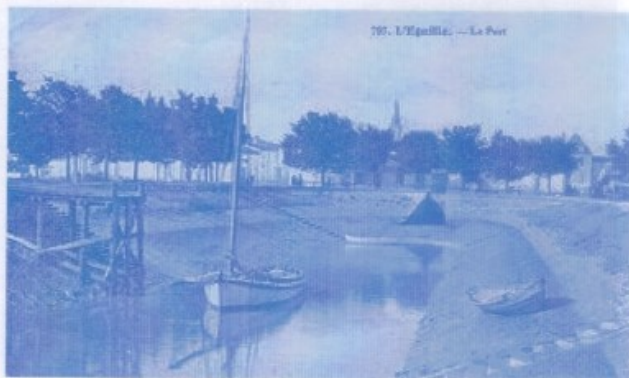


BATEAUX DE SEUDRE ET TRAFIC MARITIME A TRAVERS LES ÂGES (SUITE)--

Les bateaux ostréicoles

Depuis le dragage, sur les bancs naturels, des huîtres pour leur affinage dans les premières claires à la fin du XVII^{ème} siècle, jusqu'aux puissants chalands d'aujourd'hui, conçus pour les élevages en eau profonde, les embarcations ostréicoles ont toujours évolué. D'abord propulsées à la voile et aux avirons, les chaloupes puis les yoles ont servi les besoins des « huîtres » précurseurs des ostréiculteurs (le terme ostréiculture n'apparaît que dans les années 1860). Puis les sloops utilisant une petite « lasse » en annexe, notamment pour le lavage des huîtres, se livraient au chargement, en partie, sur les parcs. Les huîtres étaient ramassées et comptées à la main, à marée basse par des ouvrières, les « femmes de la côte ».

Le développement de ces élevages ostréicoles à plat, sur le fond des parcs, a conduit à la conception de bateaux de faible



tirant d'eau. Cela facilitait l'échouage et le chargement sur le pont du navire. Cette option était aussi celle des grandes « pinasses » motorisées, puis des « bacs » ostréicoles des années 1950. Par ailleurs, pour faciliter le travail et accroître les capacités de transport, ces « bacs » tractaient en remorque des « lasses » et des « courallins ».

Depuis les années 1970, l'avènement des élevages d'huîtres en cultures surélevées a incité les ostréiculteurs à privilégier de nouveaux équipements navigants. Ce sont les chalands, d'abord en bois, puis en plastique et aujourd'hui en métal, de grande capacité et puissamment motorisés. Grande capacité de chargement, vitesse, mécanisation des manutentions et, maintenant, équipements en puissants moyens de levage, caractérisent les chalands modernes construits en alliage léger et d'ont d'un entretien plus facile.

Les filets de la mémoire

Ce survol des flottilles de Seudre et de leurs activités, montre une grande diversité dans les types



d'embarcations utilisées à chaque époque de notre histoire maritime. Surtout, à travers leurs bateaux, c'est la vie des populations côtières qui mérite attention. Relever les filets de leur mémoire et essayer d'en transmettre quelques traits pour les générations futures est, aujourd'hui, notre défi associatif en faveur d'un patrimoine à l'eau salée toujours vivant !

Roger COUGOT

La Seudre, le plus petit fleuve côtier de France, à une époque pas si lointaine (un siècle environ) possédait comme beaucoup de ports ou estuaires un pilotage. Car avant l'arrivée du chemin de fer, dans les coureux d'Oléron et rivière de Seudre, le trafic maritime était si important qu'il y avait des pilotes pour guider les bateaux.

La station de Marennes et de la Seudre était composée de deux sections, une à la pointe du Chapus l'autre à La Tremblade avec un total de quatorze pilotes et deux aspirants pilotes ainsi répartis :

Station du Chapus : huit pilotes et un aspirant

Station de La Tremblade : six pilotes et un aspirant

Les deux stations possédant ensemble un minima de dix embarcations pontées et grées en chaloupes, jaugeant au moins neuf tonneaux, avec un gréement comprenant deux ancres, deux câbles, trois avirons, une gaffe, une ligne, un plomb de sonde et un compas de route.

Qu'est-ce qu'un pilote - aussi appelé Pratique - ?

Comme le deuxième nom l'indique à l'époque, c'est un marin qui pratiquait très souvent les coureux d'Oléron et la rivière de Seudre et avait quand même le sens de la navigation. En principe il était nommé par les anciens. Quand un homme d'équipage se montrait apte à pouvoir être pilote il se présentait et, s'il était reçu, il naviguait comme aspirant un certain temps. Le pilote avec lequel il naviguait jugeait de sa capacité de manœuvre et de piloter. Tout ceci quand même sous le couvert de l'Administration maritime de Marennes qui, plus tard eu une école de pilotage.

Un équipage était, administrativement, composé de :

Un patron (Pilote)

Deux Matelots

Un Mousse

Un Aspirant pilote qui, en général, était patron auxiliaire

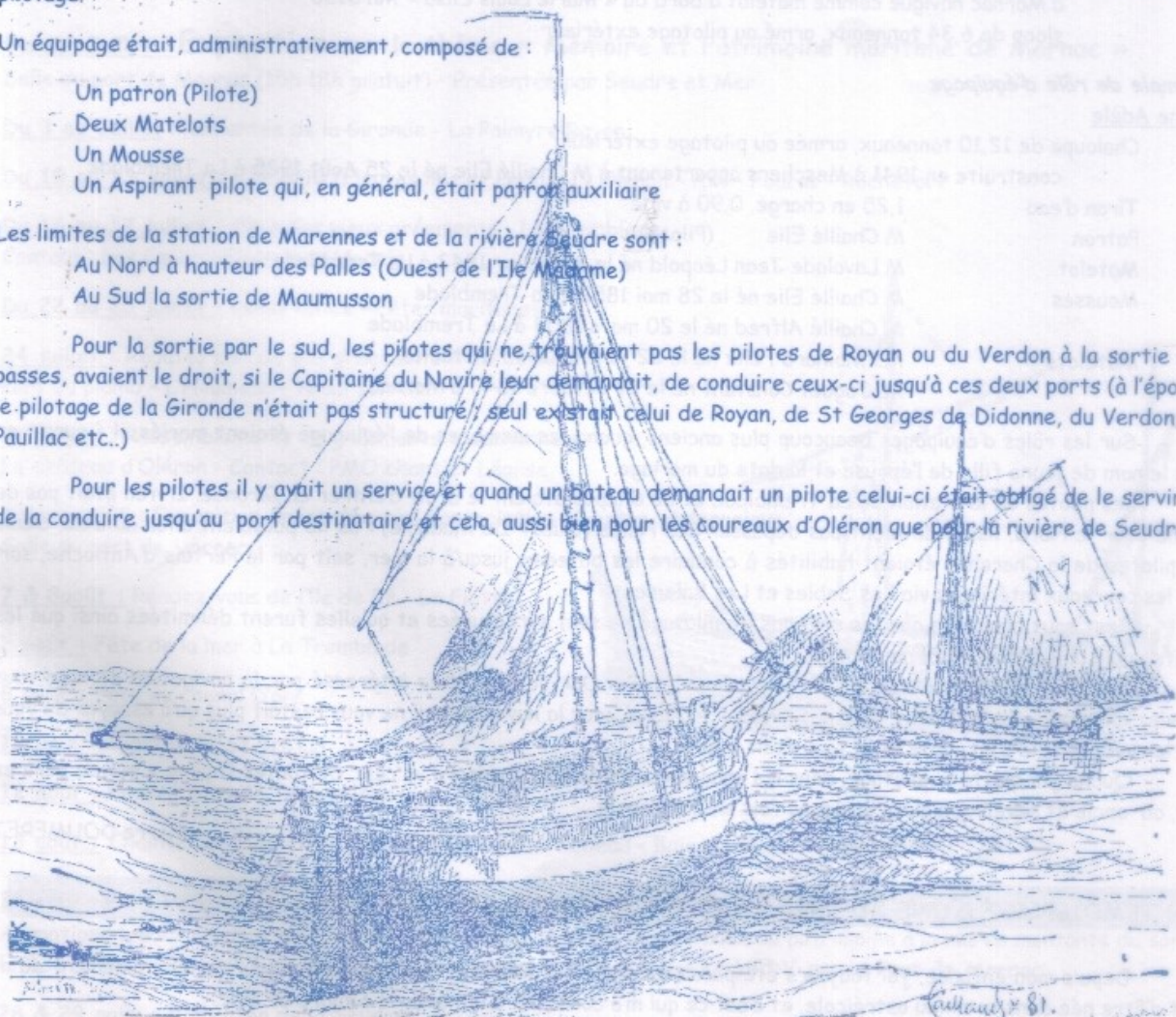
Les limites de la station de Marennes et de la rivière Seudre sont :

Au Nord à hauteur des Palles (Ouest de l'Ile Madame)

Au Sud la sortie de Maumusson

Pour la sortie par le sud, les pilotes qui ne trouvaient pas les pilotes de Royan ou du Verdon à la sortie des passes, avaient le droit, si le Capitaine du Navire leur demandait, de conduire ceux-ci jusqu'à ces deux ports (à l'époque le pilotage de la Gironde n'était pas structuré : seul existait celui de Royan, de St Georges de Didonne, du Verdon, de Pauillac etc..)

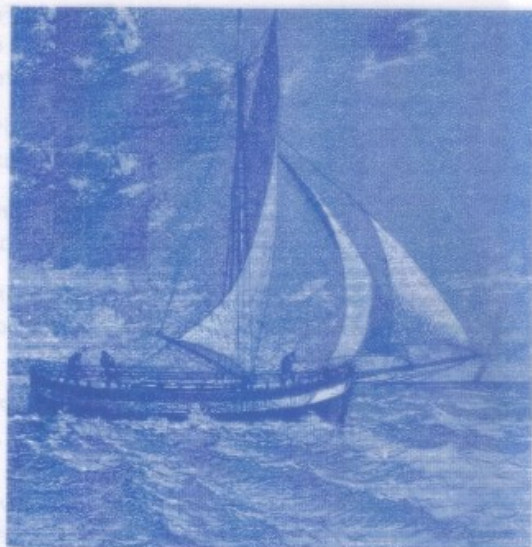
Pour les pilotes il y avait un service et quand un bateau demandait un pilote celui-ci était obligé de le servir et de la conduire jusqu'au port destinataire et cela, aussi bien pour les coureux d'Oléron que pour la rivière de Seudre.



NOTES ET CROQUIS D'APRÈS NATURE : Bateau pilote de la Seudre, dessin de M. CAILLAUD.

Marins de Mornac embarqués au pilotage de la Seudre

- 1867 M. JOGUET Constant, né le 27 octobre 1840
à Mornac a navigué comme matelot
à bord du « Jeune Adèle » Chaloupe de 12,10
tonneaux, armée au pilotage extérieur
- 1896 M. FAVRE Élie, né le 18 septembre 1840
à Mornac navigue comme matelot
à bord du « Camille » Chaloupe de 11,14
tonneaux, armée au pilotage extérieur
- 1908 M. COUDIN Julien, né le 7 mars 1878
à Mornac navigue comme matelot
à bord du « Jeune Henri » Mn 2428
Sloop de 9,24 tonneaux,
armé au pilotage dans les limites
de la station de La Tremblade
- 1911 M. MOREAU Jean-Baptiste, né le 30 avril 1852
à Mornac navigue comme matelot à bord du « Marie Louis Elisa » Mn 3153
sloop de 6,34 tonneaux, armé au pilotage extérieur



Exemple de rôle d'équipage

Jeune Adèle

Chaloupe de 12,10 tonneaux, armée au pilotage extérieur,
construite en 1941 à Meschers appartenant à M Chaillé Elie né le 25 Août 1925 à La Tremblade

Tiran d'eau 1,25 en charge, 0,90 à vide

Patron M Chaillé Elie (Pilote)

Matelot M Lavalade Jean Léopold né le 2 février 1842 à La Tremblade

Mousses M Chaillé Elie né le 28 mai 1852 à La Tremblade

M Chaillé Alfred né le 20 mars 1853 à La Tremblade

Matelots M. Moinard Félix né le 22 janvier 1845 à Etaules

M. Joguet Constant né le 27 octobre 1840 à Mornac

Sur les rôles d'équipages beaucoup plus anciens, quand les membres de l'équipage étaient mariés, il figurait en plus le nom de jeune fille de l'épouse et la date du mariage.

Les pilotes de la station de La Tremblade et du Chapus avaient le droit d'entrer en Gironde. Il n'en était pas de même pour le Nord, ils ne devaient pas dépasser Les Palles (Ouest Ile Madame) : ils ne pouvaient aller au-delà. Seuls les pilotes de la Charente étaient habilités à conduire les bateaux jusqu'à la mer, soit par le Pertuis d'Antioche, soit par les coureux intérieurs via Les Sables et Les Baleines.

C'est sous Napoléon que les stations de pilotage se sont structurées et qu'elles furent délimitées ainsi que les tarifs applicables en général au tonnage.

On disait que le pilotage était une grande famille. Oui, si vous étiez intéressé par la navigation et que vous pouviez embarquer sur un cotre pilote. Si vous étiez doué pour la navigation, il ne vous restait plus qu'à essayer de vous marier avec la fille d'un pilote et le tour était joué !

Quand j'ai quitté le pilotage, dans les années quatre vingt j'ai encore vu cela. De toutes façons, c'est de père en fils, ou oncle et neveux ou alors quelques fois en bon copain...

Pierre DOUMERET

UN TEMOIGNAGE D'UNE ADHERENTE ET MEMBRE DU BUREAU-----

Depuis mon enfance, j'ai toujours été passionnée par ces bateaux traditionnels, ce qui est certainement dû au fait d'être née dans le milieu ostréicole, et c'est ce qui m'a conduite à adhérer à Seudre et Mer.

Je trouve l'ambiance de l'association sympathique, je m'y plais bien, car on y fait revivre la navigation d'anciens bateaux à voiles, ce qui m'a permis de pouvoir participer aux sorties associatives en mer que j'ai bien appréciées.

Pour infos plus détaillées consulter le site « www.pncm.fr » du collectif « Patrimoine Navigant en Charente Maritime »



27 mars : Assemblée générale de « Seudre et mer »

RDV 15h30 au Port de Mornac - En clôture, repas pique-nique tiré des paniers

Du 2 au 4 avril : Fêtes marines - 200ème anniversaire de la pose des 1ères pierres des forts Enet et Liedot
Fouras - île d'Aix - Contact cercle nautique de Fouras - Tél 0689835080

Du 12 au 16 mai : Voiles d'estuaire (sur la Gironde) - Royan - Mortagne - Port Médoc - avec passage à Cordouan.

Du 12 au 13 juin : Fête de la sardine - Ars en Ré

13 juin : 90 ans du Clapotis - Boyardville

20 juin : Journées du Patrimoine de Pays (13ème édition)
Thème « Dates et personnages »

Du 26 au 27 juin : Rallye de la moule à Charron

Du 26 juin au 4 juillet : La ronde des pertuis - Voiles avirons
Château d'Oléron - Mornac -

Durant Juillet : Exposition sur le thème « Mémoire et Patrimoine maritime de Mornac »
Salle du port de Mornac (15h 18h gratuit) - Présentée par Seudre et Mer

Du 3 au Juillet : Remontée de la Gironde - La Palmyre Royan

Du 10 au 13 juillet : FIP 2010 (Fleuves îles et Pertuis) - Oléron - Aix - Fouras - Rochefort

Du 16 au 17 juillet : Fête des vieux gréements - La Tremblade
Contact : Les Courealeurs trembladais

Du 22 au 25 juillet : Douarnenez - Fêtes maritimes

24 juillet : Régates parade des gréements traditionnels
Port du plomb - L'Houmeau - Nieul sur mer

25 juillet : Rassemblements de gréements traditionnels
Le Château d'Oléron - Contact : PMO chantier Léglise

Durant août : Exposition Présentée par l'association L'Huitre pédagogique.
Salle du port de Mornac

7 & 8 août : Rendez-vous de l'île de Ré - La Flotte

7 août : Fête de la mer à La Tremblade

8 août : Fête du chenal D'ors

12 août : Régates de St Trojan

12 août : Rendez vous de Trompe-sot

13 août : Chantier des lasses marennaises - Chantier Rabeau - Baie du Chapus - Bourcefranc

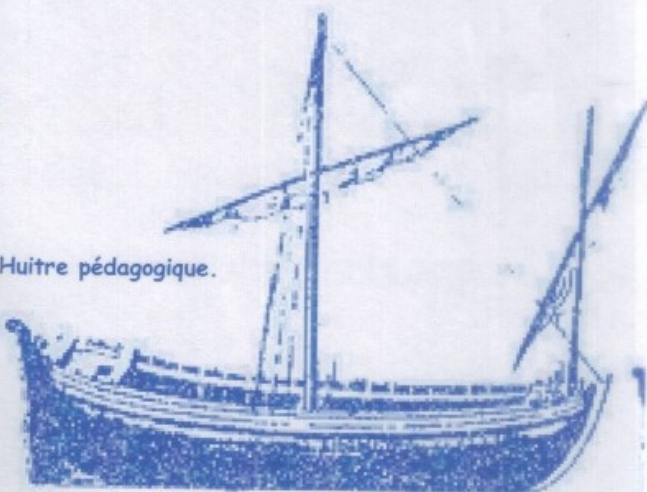
14 août : Les voiles de Mornac - organisé par « Seudre et Mer »

Animations traditionnelles sur le quai en après midi - Accueil des bateaux du patrimoine à la marée montante du soir.
En soirée traditionnel Pique nique de village sur le port (tiré des paniers) RDV sur le Port de Mornac.

28 & 29 août : Remontée de la Seudre

18 septembre : Grand pavois - La Rochelle

19 & 20 septembre : Journées européennes du patrimoine



Association « Seudre et Mer »

Adresse : 8, rue de la corderie

17113 Mornac sur Seudre

Tel : 05 46 22 72 42

E-mail : rogeroux@wanadoo.fr

Web : http://seudre_et_mer.monsite.wanadoo.fr/



Perçage de l'étambot pour l'arbre d'hélice



Adhésions :

Membre adhérent Bénévole actif : 10€

Membre bienfaiteur : 25€

Presse
étoupe

Tube
d'étambot

Directeur de publication : Roger ROUX
Rédaction : Roger ROUX, Roger COUGOT, Pierre
DOUMERET, Jany LEBRUN, Jacques BIAIS,
Guillaume MARTIN, Annick TETAUD.
Maquette et mise en page : Guillaume MARTIN
Photos et Dessins : Seudre et Mer
Impression : Imprimerie LAGARDE - Breuille (17)
Dépôt légal : N°1136 archives départementales 17