

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 : 20, rue des halles (mairie) - 17113 Mornac sur Seudre

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



N°18 - Edition 2011

Navigation associative !

**A bord du cotre "La Flèche" et de la lasse à voiles « Fleur de sel » -
Poursuite du projet depuis 1993.**

Parmi nos actions, les sorties découverte à bord des bateaux témoignent de notre persévérance dans la pratique de cette navigation en « formule associative ». Cependant comparativement à d'autres pratiques existantes, notre expérience nous confirme qu'il est régulièrement nécessaire de rappeler les principes de fonctionnement qui nous guident depuis l'origine.

Partager une passion commune, de découverte.

Avant tout, s'agissant d'une véritable association de bénévoles passionnés, et d'une activité fondamentalement culturelle à but non lucratif, la motivation de chaque membre actif ne doit avoir pour but que de vouloir partager une passion commune, découvrir et échanger des savoirs et des connaissances avec ceux qui souhaitent se joindre à l'équipe.

Chaque nouvel adhérent doit prendre conscience des motivations et des conditions qui permettent d'effectuer ces sorties, afin de ne pas les assimiler à des activités nautiques sportives ou encore moins de les confondre avec des prestations commerciales de "balades et sorties en mer", proposées par des professionnels à titre onéreux. Ainsi, les notions de: « clients », « d'usagers », de « service », sont pour ce qui nous concerne, à proscrire !

Règle primordiale, être ou devenir adhérent pour naviguer.

Chacun comprendra que la règle de base est au moins d'adhérer à l'association en s'acquittant d'une cotisation pour pouvoir prétendre naviguer sur « ses » bateaux. Cette notion de "membre adhérent" est primordiale, car elle confirme l'acceptation volontaire des règles de fonctionnement définies par les administrateurs. Du fait de cette reconnaissance comme membre, l'accueil à bord par l'équipage bénévole ne devra pas être assimilé aux pratiques de service envers une clientèle, mais comme une invitation à l'égard des nouveaux membres, de nature à faciliter la connaissance de l'équipe et du bateau.

Adhésion à l'objectif et participations volontaires indispensables pour l'entretien des bateaux

Par contre, du fait de l'absence de « billets tarifés » et donc de recettes pour financer les charges, il est évident qu'il faille régulièrement se partager et assumer bénévolement le plus possible de travaux d'entretien. La démarche d'adhésion pour naviguer, implique donc un accord de soutien, et de participation volontaire à l'entretien des bateaux (en clair : assistance aux travaux de carénage, maintenance, peinture, bricolage, don de fournitures, surveillance, etc....Ceci selon les compétences et possibilités de chacun). Mais il est compréhensible que, de bonne foi certains ne peuvent aider à ces tâches, pour différentes raisons telles que : éloignement géographique, courtes présences ponctuelles au village, aptitudes, etc..), le principe est donc admis (afin qu'ils ne soient pas considérés comme des « usagers profiteurs » ou « de simples consommateurs »), qu'ils puissent participer autrement aux charges des bateaux, ceci de façon compensatoire par un don volontaire complémentaire, apprécié en fonction des durées et fréquences de sorties effectuées. Par ailleurs, du fait que les sorties sont liées à la disponibilité d'un équipage bénévole, en cas d'annulation de sortie, « pour quelque motif que ce soit », nous sommes alors tous désolés au même titre ! Il est clair qu'il ne saurait être question de compensation !

Le partage et la répartition des tâches, ainsi que les coopérations souhaitables.

La navigation étant pilotée par les "chefs de bord" (reconnus et validés par le C.A), les manœuvres sont de leur jugement et fonction du profil des membres embarqués, (selon les aptitudes et les volontés, sans oublier la prudence et météo). Par contre, chacun peut participer volontairement aux manutentions, au nettoyage du pont et aux rangements des équipements divers, notamment lors des arrivées et débarquements, voir également de participer aux covoyages des coéquipiers lorsque les bateaux font escale au delà de Mornac !

Adhésion morale à l'objectif.

Une adhésion morale est indispensable pour concourir à notre objectif principal, à savoir: Sauvegarder ces types de bateaux, pour en apprécier ensemble la navigation et découvrir autrement notre milieu maritime en partageant une ambiance et une joie de vivre associée.

Roger Roux Pdt



NAVIGUER A L'OSTRÉICULTURE A LA FIN DES ANNÉES 1940

Le métier des huîtres dans le bassin de la Seudre, et plus largement toute l'activité ostréicole de Marennes-Oléron ont toujours connu la navigation. Le milieu côtier en faisait et en fait toujours - une obligation. Les parcs, de captage ou d'élevage de l'huître, situés sur des îlots sablonneux dans les coureux d'Oléron, les vasières de l'estran ou les vases de Seudre tout comme la plupart des claires d'affinage sans accès par voie terrestre constituaient autant de contraintes.



Les embarcations

Encore plus autrefois qu'aujourd'hui les embarcations ont joué un rôle déterminant pour le travail des huîtres, depuis le dragage notamment en Gironde, jusqu'à la mise en claires en passant par l'activité sur les parcs découvrant à marée basse. Certes les bateaux ont beaucoup évolué.

Aux anciens cotres à la voilure imposante - que nous rappelle à Mornac, « La Flèche » - et aux yoles de Seudre à nez de « goret » (une étrave à marotte triangulaire) ont succédé les pinasses à fines membranes puis les bacs de charge à cabine protégeant le barreur.

Ceci sans oublier, depuis plus d'un siècle, les lasses, petites comme celles des hauts de Seudre, ou grandes « doris » du château d'Oléron, maniées à la voile ou aux avirons, des embarcations relativement modestes à « usages multiples ».

Les marins de l'estran

Qui dit bateaux, dit rôles d'équipages et pour la pratique navigante du travail des huîtres il fallait donc être inscrit maritime, un statut social particulier réservé très longtemps aux hommes - depuis Colbert - et rendu accessible aux femmes qu'à partir de 1960.

Ces marins de l'estran, bien que souvent les pieds dans les vases, devaient faire preuve de savoir faire adapté au métier ainsi que d'une parfaite connaissance des lieux. Savoir mener correctement une lasse à la godille ou « à la pousse » par vent contraire, ou encore bien repérer le positionnement d'un parc dans la brume faisait partie de ces connaissances requises pour naviguer à l'ostréiculture. Et toujours avec le souci d'un scrupuleux respect de la marée.

Voici un témoignage qui relate certains de ces différents aspects dans la pratique du métier des huîtres, à la fin des années 1940, à partir de Mornac.

Premier passage de Maumusson

« Je suis entré dans le métier à l'automne 1947 et j'ai embarqué sur « Le Concorde » de l'établissement ostréicole BRICOU, une pinasse construite cette même année sur le port de Mornac par le charpentier BOISBELAUD dit « pouce ». C'était l'époque de l'après guerre avec ses pénuries notamment en carburant et en matériel. Ce qui obligeait à faire au mieux avec peu de moyens. Ainsi à bord, en dépit des voilures de fortune, la force des bras devait, souvent, suppléer la défaillance mécanique. Et sous les intempéries, le ciré en toile huilée n'était pas d'une parfaite efficacité ! Bref, il fallait s'adapter à des circonstances plutôt rudes, heureux d'avoir du travail pour contribuer à la vie de famille (mère veuve et jeune frère de trois ans).

« Cette année là, 1947, Mornac fût endeuillé par le naufrage corps et biens de la pinasse « Petite Micheline » du patron Henri GEORGEON qui fût naufragé en passant le pertuis de Maumusson. Des bateaux de la Seudre allaient, en effet, à la fin de l'hiver, draguer des huîtres en Gironde sur les gisements naturels tel celui de Richard où se rendait la « Petite Micheline ».

D'autres embarcations ostréicoles allaient travailler en Bonne Anse où des parcs d'élevage d'huîtres venaient d'être concédés. C'est d'ailleurs en allant à Bonne Anse pour herse les huîtres - une pratique courante pour les élevages à plat sur le fond du parc - que j'ai franchi, pour la première fois, Maumusson le pertuis à réputation dangereuse. « Et là le drôle (le garçon en langage local) va chercher la bouée là bas dans le Noroît... » me dit le patron. Bien sûr j'obéis tout de suite. Mais en moi-même je me dis « il fait calme plat, le vieux exagère, on ne risque rien ». Mais environ dix minutes après le changement de cap, le patron me prend par l'épaule et me dit : « regarde derrière toi le drôle ! » A ma grande stupéfaction je vois une, puis deux, puis une troisième vague déferler toutes teintées de jaune. « Tu vois le drôle, si on avait gardé ton cap et bien la pinasse serait en train de faire un trou avec des tonnes de sable sur le pont ! ». Là j'ai compris. Le patron Elie GEORGEON qui avait pratiqué la pêche « douaire » (en dehors du pertuis) connaissait les pièges de Maumusson. Je n'ai jamais oublié !

A la marée dans les coureux d'Oléron

« Les activités navigantes, outre le travail sur les propres concessions de l'établissement ostréicole, comportait le transport des huîtres achetées aux éleveurs sur leurs parcs. Avec la pinasse on allait disant-on charger les huîtres du Château, en fait des mollusques élevés sur différents viviers des coureux d'Oléron tel le rocher des Doux ou Arceau. Pour ces destinations relativement éloignées, il fallait quitter le port très tôt, pas plus d'une heure après le plein mer. C'est que le bateau n'allait pas vite et il nous fallait l'échouer correctement pour la marée. Comme le faisaient les anciens sloops au tirant d'eau volontairement limité, notre pinasse se plaçait sur un espace balisé au préalable. On mouillait à l'avant et à l'arrière, en général dans le sens du courant. Lorsque le bateau commençait à gîter, on plaçait à couple une petite lasse. Remplie d'eau elle allait servir de lavoir.

La mer se retirant, une équipe de dix à quinze femmes - les femmes de la côte - se mettaient à l'ouvrage. Elles ramassaient les huîtres à la main, les comptaient cinq par cinq en les mettant dans des paniers. Les hommes faisaient le va et viens entre les « pêcheuses » et la lasse-lavoir....., les huîtres, lavées étaient chargées en pontée sur le bateau.

Cette pratique de la pêche manuelle remonte aux premières concessions du domaine public maritime attribuées dans les années 1860. La formule qui se justifiait par la vente des huîtres au nombre - par mille - perdurera jusqu'à l'avènement des livraisons au poids (à la tonne) et des cultures, surélevées, en casiers, à la fin des années 1950.

Le travail de l'huître plate

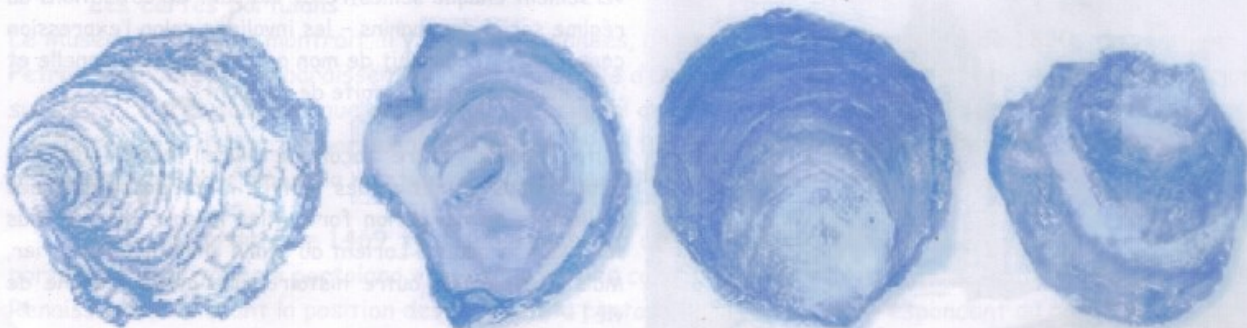
« Une autre forme de travail, cette fois, pour l'huître plate, faisait appel à la main d'œuvre féminine transportée par bateau, c'était le « piquetage » de parcs ne découvrant qu'à fort coefficient de marée, tels ceux de la Casse du Four près de la Tour de Julliard.

Nous embarquions huit à dix femmes, une lasse en remorque pour faciliter l'accostage de ces dames. Après trois heures de route, dans une ambiance pas triste du tout, lorsque la mer se retirait, tout le monde débarquait pour piquer des brins d'osier sur le fond du parc. Ceci de manière à dissuader les poissons voraces, les « terre » (de grosses raies venimeuses) et autres daurades, de manger les huîtres.

Ces plates, les « Marennes » d'autrefois étaient des produits de grande valeur. Elles avaient fait la richesse des « cabanes » ostréicoles (les établissements) depuis l'avènement du métier des « huîtriers » ici sur le bassin de la Seudre au XVIIIème siècle.

Dans les années 1940 on faisait venir ces huîtres, petites, de Bretagne, une pratique existant depuis 1850, pour être semées sur les parcs au début du printemps. Suivait en mai-juin, leur mise en claire en très faible densité, là où leur taille allait doubler avant Noël. Tout ce travail se faisait bien sûr par voie nautique, des parcs aux claires.

Très fragiles ces huîtres plates faisaient l'objet d'un suivi permanent. Par exemple lorsque de trop faibles coefficients ne permettaient pas de renouveler naturellement l'eau des claires, il fallait aller pomper, toujours de nuit pour éviter un trop grand choc thermique préjudiciable à la vie des huîtres. Et, dernier détail observé à l'époque, avant l'expédition en caissettes de bois garnies de fougères, chaque huître à la fine dentelle était ... brossée à la main !



Tirer sur le bois mort à bord des lasses

« Aux cotés des bateaux, sloop, pinasses, bacs utilisés pour la charge et le double transport depuis les parcs et vers les claires, l'ostréculture se servait des lasses à fond plat et très faible tirant d'eau. Avant de devenir des embarcations tractées en remorque les lasses ont connu une navigation autonome. Ainsi en 1948 nous allions, à l'aviron, à deux, avec mon collègue Guy PONNEAU, pêcher les huîtres en élevage sur les vases de Seudre en Orivol. A marée descendante, on relevait les huîtres à la fourche pour les mettre en mannes, des paniers métalliques de manutention. Au moment du flot, il fallait laver ces mannes avec vigueur et les embarquer dans le lasse. L'eau au cul, le geste devait être rapide. De soixante à soixante dix mannes étaient ainsi chargées soit un peu plus d'une tonne d'huîtres. Et si le vent était contraire, de Sud par exemple, il fallait tout de suite tirer sur les grands avirons, en longeant les « tannes » les bords de Seudre. Le casse-croûte devait alors attendre notre arrivée, là-bas dans « l'achenaux » de Tégér.



Pour autant, le travail n'était pas terminé. Après le débarquement de notre pêche du jour à la cabane c'était le réembarquement des huîtres de la veille, triées par « les femmes de cabane », pour aller les « éparer » - les semer - dans les claires. Ce dernier exercice exigeait une certaine habileté. Parfois, on utilisait une petite lasse, dans les claires pour semer les huîtres, pour les « éparer », selon l'expression du métier. Tandis que le patron, la pelle à la main semait les mollusques « en papillon », c'est-à-dire bien espacées, le jeune matelot devait mener correctement la lasse pour permettre une opération bien régulière. Pas toujours facile par grand vent cette manœuvre ! « Alors le drôle, tu ne sais pas tenir un aviron ! » c'était la remarque acerbe du patron dès que l'embarcation allait un peu de travers. Pour le jeune il fallait savoir faire, le plus vite possible !

En « maline », des journées de douze heures !

« Dans tous les cas, pour le travail sur les parcs ou pour l'accès aux claires la pratique des embarcations exigeait de bien se caler sur les marées. Lors des périodes de malines (de vives eaux) la journée de travail pouvait atteindre les douze heures, payées à l'époque, au même tarif des neuf heures habituelles. Ainsi, il m'a fallu attendre le début des années 1950 pour obtenir le paiement d'heures supplémentaires, de congés payés et un bulletin de salaire.



Heureusement, mon inscription au rôle d'équipage et le versement chaque semestre de ma part de cotisations au régime social des marins - les invalides selon l'expression consacrée - témoignait de mon activité professionnelle et ... de mon droit à la retraite de navigant.

Autre époque, autre façon de vivre ! Reste que mes débuts dans le métier des huîtres m'ont donné quelques rudiments de navigation fort utiles lorsque dix ans plus tard j'embarquais à Lorient au grand chalutage hauturier. Mais c'est là une autre histoire, une autre tranche de vie ! »

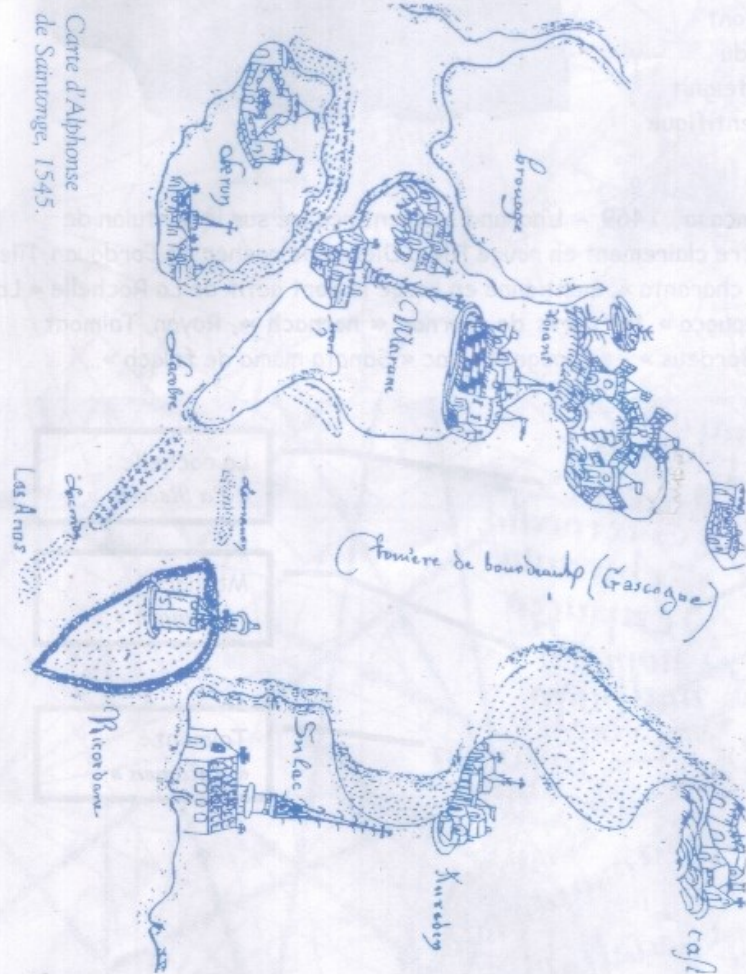
Roger Cougot

PORTULAN DE GRAZIOSO BENINCASA 1469

Par Daniel Lesueur

Notre ami et historien référent Daniel Lesueur, nous a fait part de ses commentaires sur des documents très intéressants pour notre patrimoine maritime local, notamment pour La Seudre et pour Mornac. Ceci à l'occasion de l'exposition fin 2010 du « Monde invisible des Pilotes de la Gironde » à L'OTSI de Vaux-sur-Mer, et suite au film et à l'ouvrage de Bernard Mounier intitulés « Gloire aux pilotes de l'embouchure de la Gironde ».

Le routier d'Alphonse de Saintonge. 1545 - La plus ancienne carte présentée était celle établie en



1545 par Alphonse de Saintonge, qui avait piloté les navires fréquentant l'estuaire, une carte sommaire, un routier, fruit de son expérience, mentionnant les amers - les repères -, jalonnant les côtes. On y distingue rive droite, face à l'île d'Oléron, les murailles du château de Royan, les moulins de la falaise de Meschers, les remparts de Talmont. Rive gauche, le clocher de Soulac et au centre, l'île rocheuse de Cordouan avec son phare surmonté d'un brûlot. Des bancs de sable matérialisés par des croix et des pointillés prolongent la pointe de la Coubre. L'un d'eux s'appelle : « Les Anos ». L'île d'Oléron au large de Marennes présente deux amers, sans doute le château d'Oléron et le village de Saint-Trojan. L'embouchure de la Seudre est à peine marquée, au bas du clocher de Marennes, tandis que la mention Brouage et un village - Soubise ? - encadrent l'embouchure du fleuve Charente. On peut considérer ce document comme un simple croquis destiné à des marins naviguant à vue, sans boussole car le dessin n'est pas orienté.

Les cartes portulans -

Le Musée de Talmont montrait, il y a quelques années, un extrait de portulan, daté de 1330, du vénitien **Petrus Vesconte**, où apparaissent distinctement l'île d'Oléron en rouge et les noms de Royan et de Talmont sur un tracé très schématique de l'estuaire. L'original de ce document se trouve à la British Library à Londres, à côté d'un autre portulan de 1469, au tracé très similaire, mais avec des indications de lieu différentes et notamment la mention « nornach », MORNAC.

Ce portulan daté de 1469, réalisé à Gênes, est celui de **Grazioso Benincasa**, également vénitien. Les portulans - de l'italien « portolano », pilote, sont des cartes marines de la fin du Moyen Âge et de la Renaissance, indiquant la position des ports et le contour des côtes, et correspondant au cabotage qui se faisait de port en port, en suivant de jour les côtes, « à l'estime », sans autre instrument nautique que la boussole.

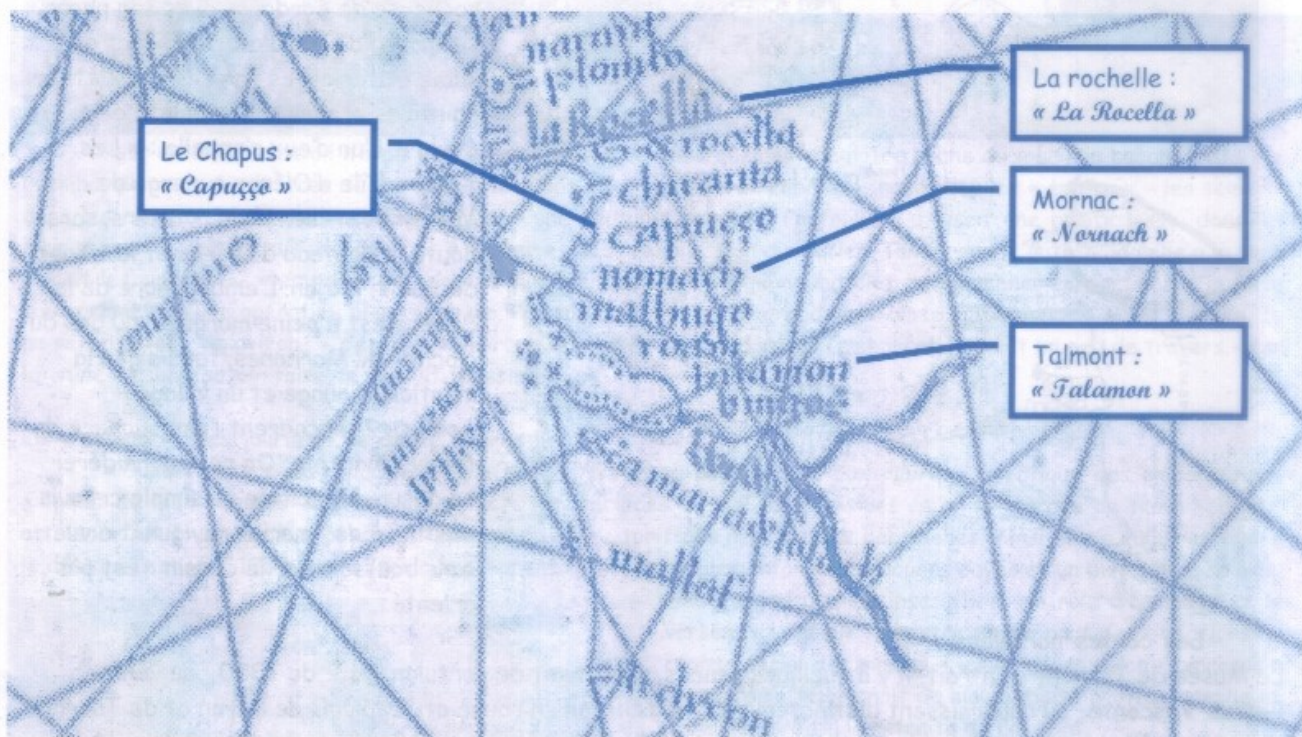
Ces cartes portulans, réalisées sur parchemin, ne constituaient qu'un ensemble d'itinéraires côtiers résolument centrés sur le bassin méditerranéen et très utiles aux navigateurs et aux armateurs pour visualiser le parcours de leurs navires et planifier leur commerce. Cependant les marchands génois avaient noué des relations commerciales avec la Flandre et l'Angleterre depuis la fin du XIII^e siècle et ces régions grossièrement dessinées sur leurs cartes apparaissent plus précises entre les deux portulans de 1330 et 1469.

La carte « Pisane ». 1290 - La plus ancienne carte marine conservée est la « carte pisane », découverte dans une bibliothèque à Pise, tracée à Gênes vers 1290, dans un état pratiquement définitif dans sa forme et son contenu, et dont l'aspect ne devait pas varier jusqu'au début du XVIII^e siècle, époque à laquelle le genre s'éteignit pour faire place à une cartographie plus scientifique et plus détaillée.



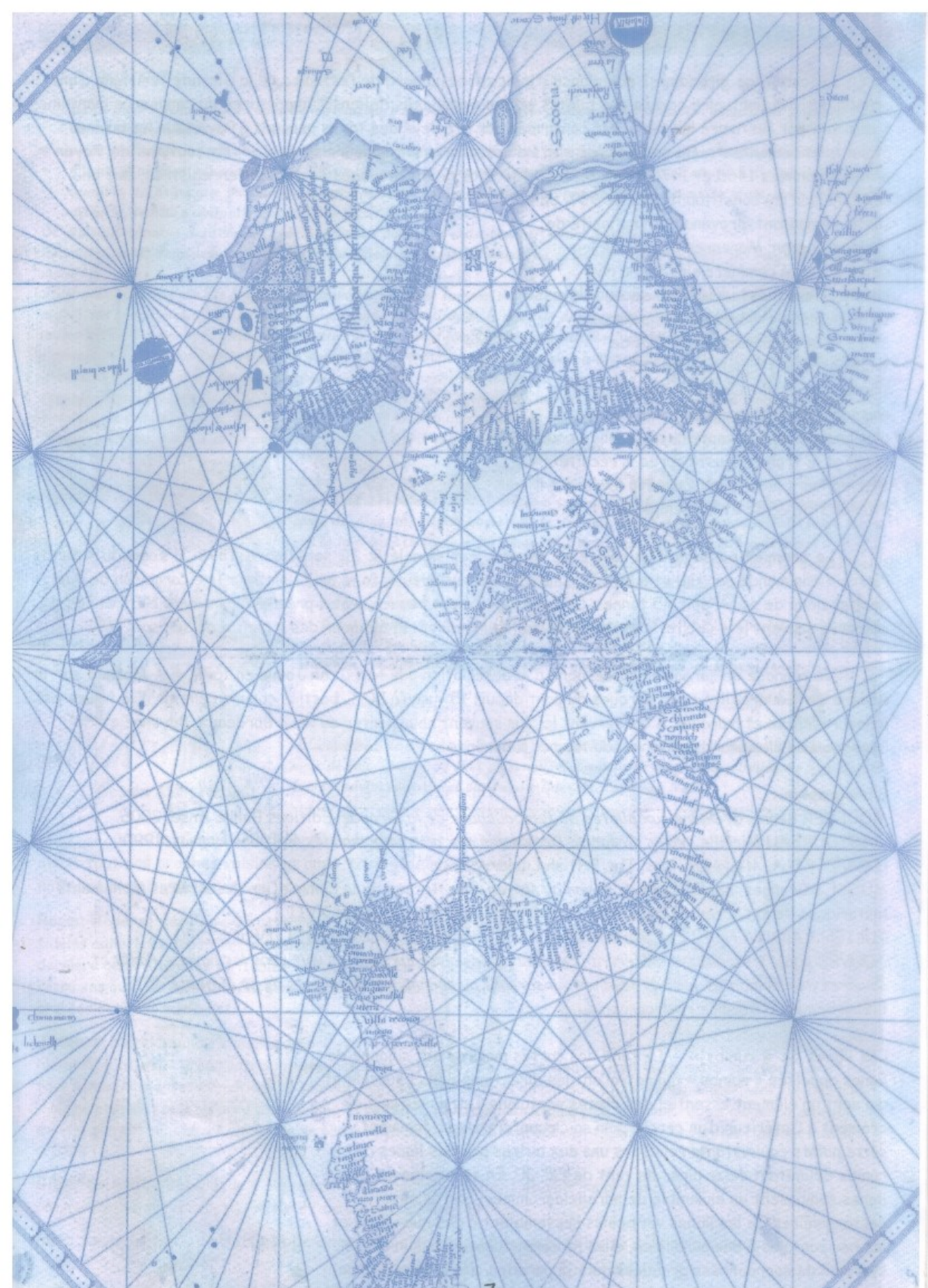
Carte Pisane
c. 1290 - 1300
1342 ans x 102 mm

La carte portulan de Grazioso Benincasa. 1469 - L'agrandissement réalisé sur le portulan de Benincasa pour l'estuaire de la Gironde montre clairement en rouge l'île d'Oléron, le rocher de Cordouan, l'île d'Aix, face à l'embouchure de la Charente « charanta », mentionne en rouge le port actif de La Rochelle « La Rocella », en bistre la pointe du Chapus « capuço », les ports de Mornac « nornach », Royan, Talmont « talamon », Bourg « burgos », Bordeaux « Bordeus » - en rouge, Soulac « Sancta maria de folach »...



A l'entrée de l'estuaire de la Gironde, des croix noires indiquent des rochers et une succession de points bistres des hauts fonds sableux. Le confluent de la Garonne et de la Dordogne est fermement dessiné, soulignant l'existence d'un trafic fluvial de gabares. A l'extrémité de la côte landaise le golfe de Bayonne « G de baiona » et - en rouge - Bayonne et Gascogne « baiona et Guafcogna ».

Bien qu'orientés au nord, les portulans n'ont ni haut ni bas, les noms y sont écrits perpendiculairement aux rivages, toujours dans le même sens, avec le nom des îles portés en sens inverse, afin d'éviter toute confusion. Conventions que l'on retrouve dans tous ces documents du XIII^e au XVII^e siècle.



Le cabotage girondin - L'abondance d'indications au nord de l'estuaire de la Gironde témoigne d'une grande activité portuaire connue des pilotes et des marchands italiens. L'importance du commerce maritime transitant par l'estuaire lui-même est confirmée par le relevé des taxes perçues à Royan sur les navires avalants et remontants. On possède les états du recouvrement royannais, appelé « **La coutume de Royan** » entre les années 1466 et 1470 et de 1478 à 1484. Plus de 660 voyages du sel sont enregistrés, soit une centaine par an, constituant près de 95% de trafic remontant, provenant en majorité de Seudre-Oléron. Marennes domine de loin cette activité commerciale. Sur la rive gauche, Arvert est un brillant second devant La Tremblade et **Mornac**. Les passages avalants se répartissent en 45% de transports de froment et 38% de transports de vin. On constate des pointes saisonnières correspondant aux époques de plus grande vente : septembre-octobre pour le sel et le froment juste après la récolte, février-mars pour le vin, après la levée des interdictions de vente et les tempêtes d'hiver.



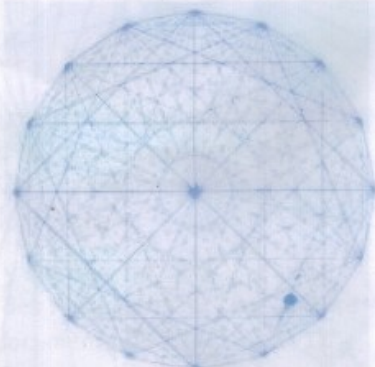
Le premier passage d'un navire de Mornac est signalé le 20 septembre 1392. Il s'agit du « Saint-Pierre » commandé par Héliotin Giraud « mestre emprès Dieu », taxé de 7 sols pour une cargaison de « un cent et demi de sau », soit 45 tonnes. La comptabilité est beaucoup plus précise à partir de 1467 et l'on retrouve souvent le « Cristofle de Mornac, maître Naudin Breteau pour des « cent » de sel, soit 30T.

Ce tonnage de cargaison correspond à la description que fait Jean Jouve en 1679. « **A Mornac sur la Rivière de Seudre**, il y a des Barques du port depuis 15 jusqu'à 50 T. basties comme celle dont la figure est ici représentée et marquée **A** qui servent le plus souvent pour porter du sel a Bordeaux, Bayonne et Espagne. Les plus grandes sont conduites par 5 hommes ».

Bibliographie :

- MOUNIER Bernard, *Gloire aux pilotes de l'embouchure de la Gironde*, Editions Bonne Anse, 2006.
- PASTOUREAU Mireille, *Voies Océanes, De l'ancien aux nouveaux mondes*, Editions Hervas, 1990
- HARVEY P.D.A. *Medieval Maps*, The British Library, 1991
- MUSSET Georges, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, Recueil de la Commission des Arts et Monuments historiques de la Charente-Inférieure en 1904 et 1905, tomes XVI et XVII.
- JULIEN-LABRUYERE F., *Le cabotage girondin du XVe siècle*, Roccafotis, T. IV, n°6 1980
- JOUBE Jean, *Desseins des différentes manières de vaisseaux que l'on voit dans les havres, Ports et Rivières depuis Nantes jusqu'à Bayonne qui servent au commerce des sujets de sa Majesté*, 1679, Bibliothèque du Service Hydrographique.

Les lignes de « rums » - Le fond des cartes marines est sillonné de lignes appelées « rums » qui retracent les directions de la boussole et qui sont un élément essentiel des cartes portulans. Les lignes se croisent à l'intérieur d'un cercle. Sur sa circonférence se trouvent seize points équidistants reliés les uns aux autres par des lignes de rums délimitant seize aires de vent de 22° 30'. En se rejoignant ces lignes composent un ensemble de parallélogrammes, carrés ou rectangulaires. Si les lignes verticales ressemblent à des méridiens et les horizontales à des parallèles, elles ne constituent en aucun cas un système de coordonnées graduées qui n'apparaîtra qu'à la renaissance.



Poème : « LE RUISSON »

Que nous racontes-tu
Douce eau couleur de nacre
Couleur de ciel de pluie
Couleur de lune ?
Que nous chuchotes-tu

A nous tes amoureux
Qui t'écoutons glisser
Au fil des ruisseaux si secrets
Entre les touffes des spartines
Et les obions d'argent blanc ?

Que nous murmures-tu ?
Quels secrets passent donc
Entre tes lèvres grises
Écumantes de sel
Et de bulles de ciel ?

Nous t'écoutons
Tu te faufiles et tu te gonfles d'amertume
Et tu nous dis qu'il faudrait bien
Hausser les taillées, fermer les varangues
Tu nous dis que le sombre orage menace
Tu nous montres nos imprudences
Mais tu le dis si doucement ...
Alors nous croyons que tu jases
Comme jasant les vieux du port
Et nous n'écoutons plus.
La marée monte

Gisèle SHUNCK

RECETTE DE LA DORADE AUX FEUILLES
VERTES

Ingrédients :

- 1 dorade d'environ 1 kilo (ou 2 moyennes) écaillée et sans la tête
- des herbes coupées fin avec des ciseaux (au moins 5 différentes)
exemple : feuilles de blettes, épinards, céleri, oseille, queues de radis, persil, cerfeuil, feuilles de salade ; feuilles de choux vert, oignon frais avec les queues vertes etc.

Remplir un grand saladier avec les herbes coupées, saler, poivrer et ajouter 3 ou 4 cuillères à soupe d'huile d'olive. Bien mélanger avec les mains

Chauffer le four à 160° (Th 5-6)

Huiler un plat allant au four, poser quelques rondelles de citron, poser dessus la dorade et la recouvrir avec les herbes bien mélangées

Enfourner et cuire au moins 30 minutes (selon la grosseur de la dorade)

Quand les herbes sont cuites, la dorade est prête à servir directement dans le plat de cuisson

Mireille FORGERIT

MORNAC, PORT DE GRÉEMENTS TRADITIONNELS !

Depuis la mise en service de « La Flèche » pour une navigation associative, en 1993, après sa restauration par « Seudre et Mer » le port de Mornac a vu se développer sa flottille de bateaux traditionnels à voiles.

Aujourd'hui, en 2011, pas moins de neuf « vieux gréements » selon l'expression populaire ont Mornac pour port d'attache. Il s'agit d'abord pour les plus grands du « Cocosio » à la majestueuse voilure, des cotres « La Flèche », « Iloa », « L'Aiglon », les trois derniers étant d'anciens bateaux de travail en pêche et ostréiculture. Suivent la chaloupe « la dorade » et les lasses « Fleur de sel », « Sanary », « Petite Martine » et « La Salicorne », toutes dotées de voiles à l'ancienne et représentatives d'une activité professionnelle.

Voilà, dans le sillage d'une initiative associative prise il y a bientôt vingt ans, qui témoigne à Mornac d'une certaine vigueur pour le patrimoine maritime navigant !



Dans le sillage de 2010, suite au retour de La Flèche au port de Mornac en avril après sa restauration. Quelques dates « de balisage » de l'année écoulée.



26 avril : Sortie initiatique et de réglage des gréements réinstallés, et repérages en Seudre et coureaux, avec R Cougot J L Lebreton, F Kinoo

30 juin : France bleu La Rochelle en direct du pont de La Flèche avec Eric Morgan journaliste animateur du reportage matinal « en direct de chez vous ». Petite sortie en Seudre par un temps magnifique ce matin de début d'été avec 3 séquences de commentaires en navigation. (Équipiers : R Roux, R Cougot, J Biais,)

Mois de Juillet : Exposition estivale salle du port sur le patrimoine maritime de Mornac, avec les différents types de bateaux de Seudre en photos et en maquettes grâce aux prêts de l'Eguille modèle club. Avec exposition des portraits des anciens marins de Mornac dessinés par Mario Grolleau. Fréquentation satisfaisante par plusieurs milliers de visiteurs.

11 juillet : Navigation dans les coureaux d'Oléron, reconnaissance du balisage. (Équipiers, R Cougot, J L Lebreton G Martin)



12 juillet : Navigation vers Rochefort pour participation au rassemblement des voiles traditionnelles. Bonne navigation, malgré un vent faible. (équipe, R Cougot, G Martin, J L Lebreton, Sylvie Boudeau, Val Armand)

13 juillet : Retour vers Mornac, port d'attache, en compagnie de J C Chotard (chef de bord), J Biais, R Roux. Navigation délicate, vent fort, mer bien formée.

24 juillet : Sortie en Seudre pour tirer des bords, avec G Martin, J Hallard, Béatrice Belluche

25 juillet : Sortie d'initiation, de formation et perfectionnement, avec J L Lebreton, J F Joyeux, B Belluche

8 août : navigation autour de l'île d'Aix et participation à la fête de la mer au Chapus. Vent faible, avec J L Lebreton, Thomas Lebreton, Amélie le Sant.

14 août : « Les Voiles de Mornac » animations traditionnelles sur le quai et accueil d'une vingtaine de bateaux du patrimoine et leurs équipages amis, venus des différents ports du littoral charentais une journée et soirée toujours hautes en couleurs dans une ambiance conviviale



22 août : La cabane de saunier du coude du noroît à nouveau détruite pour une 4ème fois il semblerait que cette fois ci d'après les témoignages et vérifications de la gendarmerie, la cause pourrait bien être due à la foudre qui frappait ce matin là.

24 août : Sortie en Seudre avec les membres de la famille Geay de La Tremblade (avec les 2 fils (et leur épouses) de Mr Geay ancien propriétaire de La Flèche (dernière famille à avoir

fait naviguer le bateau professionnellement à l'ostréiculture).

25 août : Navigation jusqu'à Fort Boyard (jolie brise)

29 août : participation de La Flèche à la remontée de La Seudre, (avec J L Lebreton, chef de bord, Guillaume M, J Claude et Jany Lebrun, Paul etc.)



18 & 19 septembre : Permanence au local du port avec présentation publique de panneaux d'expo et des bateaux présents au port.

28 septembre : Approche découverte de la passe de Maumusson par un temps magnifique

12 octobre : Navigation jusqu'à Fort Boyard.

23 & 24 octobre : Permanence avec stand de présentation au forum des associations de Royan (panneaux d'expo et mini boutique)

26 octobre : 2ème approche découverte à la passe de Maumusson avec des conditions météo très favorables.



Observation : Informations susceptibles d'évoluer en fonction des aléas au fil des mois. Consulter régulièrement du programme recommandée sur le site du collectif Patrimoine Navigant en Charente Maritime www.pncm.fr.

Dates	Manifestation	Lieu - Assocs - contacts
26-mars	Assemblée Générale de Seudre et mer	Mornac - 16h salle du port
23 et 24 avril	"Route de l'huître" et "Fêtes Marines de Fouras"	La Fourasine et les Lasses Marennaïses
12-juin	"Ombres de la nuit"	la Flotte en Ré
18 et 19 juin	Rallye de la moule	Les amis du vieux tapecul - Charron / Marans
30 juin au 3 juillet	14 ^{ème} Rencontre des bateaux en bois et autres instruments à vent	Les chantiers Tramasset
Juillet	Exposition "Patrimoine maritime de Mornac et du Pays de Seudre"	Seudre et Mer - Salle du port de Mornac
1er au 4 juillet	Fleuves, Iles et Pertuis (Aix, Rochefort, Rochefort, Soubise, Gatseau)	PNCM
9 et 10 juillet	"Fête de l'estuaire" et remontée de la Gironde	Royan
14-juil	Rassemblement de bateaux au Château d'Oléron	PMO
14 au 17 juillet	CORDOUAN Fête ses 400 ans	Station Nautique du Pays Royannais
29 et 30 juillet	Fête des vieux gréements et La Bernard	Les Courauleurs Trembladais
1er août	"Régates de Saint-trojan"	Oléron - Sté des régates de St Trojan
6 et 7 août	"Les rendez-vous de l'île de Ré"	La Flotte en Ré
12-août	"Escale en baie du Chapus"	Les Lasses Marennaïses
13-août	Rendez-vous de Trompe-Sot le matin, puis possibilité de navigation vers Mornac	Les Lasses Marennaïses
14-août	Voiles de Mornac	Seudre & Mer
27 et 28 août	Remontée de la Seudre	Station Nautique du Pays Royannais
Septembre	"Voiles de nuit" (Grand pavois)	La Rochelle

Adhésions :

Membre adhérent Bénévole actif : 10€

Membre bienfaiteur : 25€

A adresser à :

Association « Seudre et Mer »

Adresse : 8, rue de la corderie

17113 Mornac sur Seudre

Tel : 05 46 22 72 42

E-mail : rogerroux@wanadoo.fr

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

Directeur de publication : **Roger ROUX**

Rédaction : **Roger ROUX, Roger COUGOT, Jacques BIAIS, Annick TETAUD, Gisèle SCHUNCK, Daniel LESUEUR.**

Maquette et mise en page : **Guillaume MARTIN.**

Photos et Dessins : **Equipe « Seudre et Mer ».**

Impression : **Imprimerie LAGARDE – Breuillet (17)**

Dépôt légal : **N°1136 archives départementales 17**

