

***Comment évoquer la batellerie sur la Charente sans parler de Port d'Envaux dont la richesse est due à cette activité.***

« **Village de pierres et d'eau** » situé sur la rive gauche de la Charente entre Saintes et Rochefort (1138 habitants).

Ancien village de pêcheurs, Port d'Envaux tire son nom de sa situation géographique car situé en aval de la seigneurie de Taillebourg au milieu de nombreuses vallées ou vaux.

Le fleuve Charente fut une artère économique et commerciale très active dès l'époque gallo-romaine avec le transport du sel, et dès le 16<sup>ème</sup> siècle les fameuses poteries de la Chapelle des Pots, la pierre dite « de Crazannes », mais également le bois de chauffage de charronnage et le sel. Au 17<sup>ème</sup> siècle, les gabares transportaient les vins et le sel. Cette activité portuaire amena la prospérité comme en témoignant toutes les belles demeures et châteaux situés le long de la Charente. La Commune de Port d'Envaux affichait alors clairement son ambition portuaire et maritime : on trouve de nombreux chantiers de construction de navires, des charpentiers de marine, des marins, des voiliers, des cordiers, des capitaines, un syndic des gens de mer, un notaire, un percepteur, des bouchers, des charcutiers, des épiciers, des boulangers, cafés et restaurants. Au moment de la révolution, Port d'Envaux s'enorgueillissait même d'une école de navigation.

La paroisse de Saint Saturnin de Séchaud devient commune à la Révolution. Port d'Envaux ne devient chef-lieu de la commune qu'en 1852 et compte alors 1 536 habitants et fut même un temps chef-lieu du canton.

La fin du 19<sup>ème</sup> siècle marqua le déclin du trafic fluvial avec l'avènement du chemin de fer.

## ***Début et raisons du développement de Port d'Envaux***

La construction du port de Rochefort avec les immenses besoins de pierre et de bois est un déclic : c'est le début véritable d'une grande activité. Le transport fluvial est le seul qui permet le cheminement aisé des pondéreux.

Le grand homme est Colbert dont la venue fut bénéfique pour le rétablissement de la navigation sur le fleuve par la suppression des barrages et des chaussées, l'élimination des péages seigneuriaux excessifs et l'aménagement des bassins de stagnation des troncs d'arbres provenant du Limousin.

Il crée « l'Inscription Maritime » en 1666 dont le but était le recrutement des gens de mer pour servir dans la Marine Royale.

Avec la construction de l'Arsenal et du port de guerre de Rochefort, l'activité sur le cours de la Charente augmente considérablement avec le transport maritime, la construction et l'entretien des bateaux. La pêche est une activité très secondaire.

Dirigeons-nous maintenant vers les rives de la Charente et apprécions toutes ces belles demeures.

Nous partons de la halte nautique. Derrière nous, la première maison que nous apercevons était la capitainerie du port. Elle se trouve en amont de toutes les maisons des armateurs, dans l'axe de la Charente. Sa première occupation date de 1789. Majestueuse maison en pierres de taille, flanquée de deux tours carrées identiques et d'un balcon soutenu par des colonnes en pierre de Crazannes. Cette maison est particulière par ses murs de fondement qui sont montés « en fruit » (la base des murs est plus large que la partie supérieure, donnant une meilleure assise au bâtiment). Son toit est à quatre pentes avec charpente d'origine, à noter que dans la toiture, existe « un puits de jour » en forme de hotte de vigneron inversée, permettant d'éclairer la cage d'escalier.

En descendant le long de la Charente, nous arrivons au niveau de la grave où existait, jusqu'en 1969, un bac, grande plate actionnée à la godille par un passeur qui en cas d'absence était toujours retrouvé au café « Basile ».



Joinville, pense qu'à cet endroit, 500 hommes d'armes de Saint Louis ont traversé la Charente sur un pont de bateaux afin de prendre à revers l'armée du roi d'Angleterre Henri III, stationnée dans la plaine de Saint James lors de la « Bataille de Taillebourg ».

Nous arrivons au niveau de notre « baignade », surveillée en juillet et août qui était l'emplacement de la cale de carénage permettant l'entretien des bateaux à marée basse. La construction du barrage de Saint Savinien a régularisé le cours de la Charente supprimant les marées inférieures au coefficient inférieur à 70. Les marées supérieures à ce coefficient obligent à l'ouverture du barrage et elles se font sentir jusqu'à Chaniers.

Actuellement, près de la baignade, est installée « **les Canotiers** », location de pédalos et de petits bateaux électriques.

En poursuivant notre promenade au bord de la Charente, nous empruntons le chemin de halage dû à une ordonnance royale de 1570, imposant un passage libre d'au moins 24 pieds sur l'une des deux rives du fleuve. Ce droit, encore existant, non abrogé, est bien mal respecté. En 1770,

on dénombrait 60 équipes de halage sur l'embouchure de la Charente : une équipe halait l'avant alors qu'une autre maintenait l'arrière à l'aide de cordelles pouvant atteindre jusqu'à 100 m. Le prix du halage était libre, et fixé en fonction des difficultés rencontrées et du poids des marchandises transportées. En 1782, une ordonnance royale répondit à une révolte des haleurs : « les patrons des barques et bateaux peuvent employer au choix, des hommes, des femmes ou des bœufs ». Au 19<sup>ème</sup> siècle, le halage se fait avec des chevaux par équipes de quatre et à partir de 1860 avec des remorqueurs à vapeur.

Nous continuons notre promenade et passons devant un mur sur lequel on peut voir différents graffiti représentant des bateaux stylisés difficiles à dater et à commenter. Ils sont peut être dus à un mousse du bateau « l'Isly », bateau de pêche dont les filets étaient étendus sur ce mur. Derrière ce mur, une des plus anciennes maisons de Port d'Envaux dont le porche d'entrée est surmonté d'un pigeonier et d'un poste de guet, flanqué d'une meurtrière (la date de construction est indiquée : 1766).

Continuons notre promenade. Nous passons devant une grande bâtisse qui fut une distillerie jusqu'en 1964. Les pierres que l'on peut voir sur la berge sont ici, depuis 1923, ont été achetées par le propriétaire de la distillerie dans le but de consolider les quais et de réparer un port. Elles proviennent du réaménagement du pont de Saintes, certaines de l'ancien pont supprimé en 1842 qui supportait l'Arc de Germanicus.

Nous passons ensuite devant cette magnifique construction qui est la Maison Ferret. La famille Ferret, forte de huit frères a marqué l'histoire de la commune. Certains, marins, d'autres, armateurs et hommes d'affaires. Derrière cette maison, existait une usine, créée en 1846 qui a cessé son activité en 1975 où jusqu'à 60 ouvriers y travaillèrent en 1920. On y fabriquait notamment des moyeux de roues de charrettes en ormeau galeux. Les moyeux et les roues du carrosse d'Hassan II, lors de son couronnement, provenaient de l'usine Ferret.

Nous poursuivons notre promenade jusqu'à la passerelle et entrons dans le village, nous arrivons « Place de la Marine ». Aménagée et inaugurée en 1990, cette pittoresque place est ornée d'une plaque commémorative sur laquelle sont gravés les noms de 34 bateaux à vocation fluviale et maritime, avec les noms des capitaines et des armateurs. Tous ces bateaux sont armés pour l'océan : on ne parle pas des gabares qui, elles, étaient exclusivement

destinées à la navigation fluviale. Cette plaque est due à l'initiative d'un descendant d'un capitaine au long cours et à la générosité publique, elle fut installée en 1932.

- Un lougre : navire à 2 mâts gréé au tiers
- Un brick : navire à 2 mâts gréé avec des voiles carrées
- 9 goélettes : navire à 2 mâts dont le grand mât est à l'arrière
- 2 bricks goélettes : navire à 2 mâts gréé avec une voile aurique au grand mât et une voile carrée au mât de misaine
- 21 sloops : navire à un mât avec un seul foc à l'avant, plus un mât de hune et un beaupré

Il nous faut signaler que cette liste est incomplète, mais a le mérite d'exister : elle serait même unique en son genre en France. Elle est digne d'exciter notre imagination et de provoquer une certaine nostalgie à l'évocation des mâtures évanouies que nos anciens voyaient défiler sur le fleuve.

### ***Les bateaux sur la Charente***

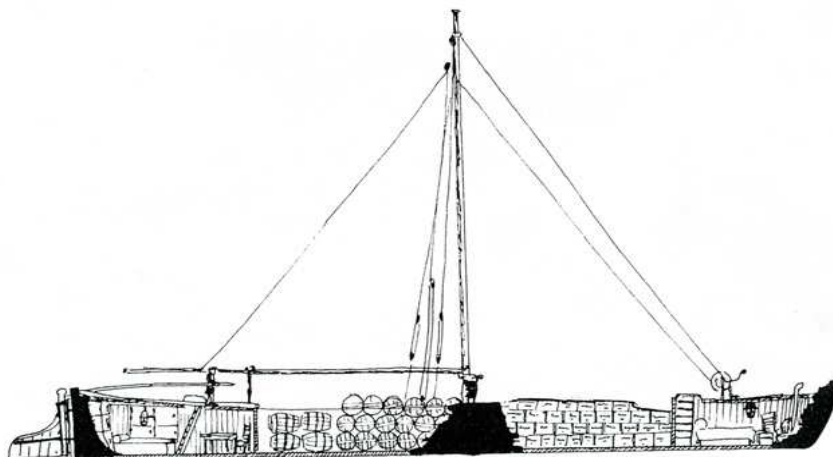
Jusqu'au 16<sup>ème</sup> siècle, les bateaux sont dérivés des galères, activés à la rame et par halage. En 1764, on recensait quatre centres de construction pour la Basse Charente, c'est-à-dire l'embouchure où les marées se font sentir : Soubise, Saint Savinien, Port d'Envaux et Taillebourg.

Le centre le plus actif était Port d'Envaux.

Vers 1620, quelques familles de " Carpentey de Gabaras", bordelais, arrivent à Saint Savinien. Au fil du temps, sous le terme de "gabares", on va désigner des bateaux de nombreux types qui évolueront avec les conditions de navigation, les marchandises transportées et les chantiers de construction.

Cette appellation est répandue sur toute la façade atlantique, tant maritime que fluviale et désigne une embarcation consacrée au transport de marchandises qui ne s'aventure pas en haute mer.

La construction et l'architecture de ces bateaux est très différente selon les régions.



*Coupe d'une gabare.*

En Charente, il existe trois groupes fort distincts :

- **La vieille gabare charentaise** : ex. "La Ville de Saintes", mise à l'eau en juillet 1999 et à quai à Saintes, destinée au tourisme fluvial, équipée d'un moteur et soumise à des contraintes de sécurité très strictes.

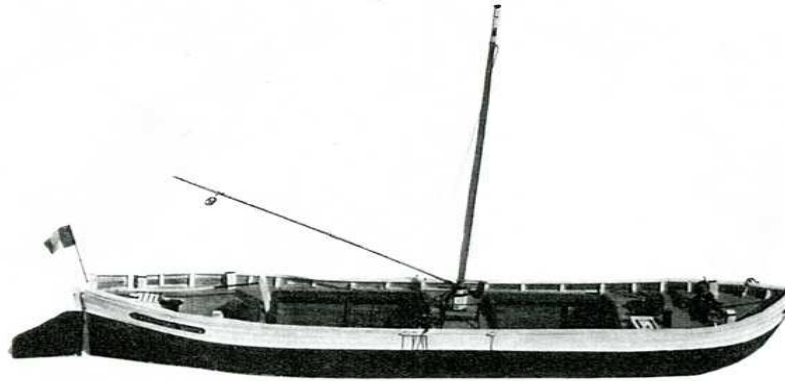
Réplique de la gabare du 17<sup>ème</sup> siècle, à usage uniquement fluvial, avec son fond plat, ses deux extrémités terminées par des levées permettant un accostage naturel facile sur les rives des fleuves en pente douce.

- **La Gabare de Saint Simon** : ex. "La Renaissance", (réplique d'une gabare du 18<sup>ème</sup>) mise à l'eau en juillet 1999 et à quai à Juac, près de Saint Simon, également destinée au tourisme.

La gabare de Saint Simon, fabriquée au 19<sup>ème</sup> siècle, était un bateau plus important, adapté à la navigation fluviale dont l'avant et l'arrière étaient arrondis :

- fond plat, tirant d'eau de 2 mètres
- tonnage moyen de 100 à 200 tonnes de charge pouvant atteindre 30 m de long sur 6 m de large- elle possédait un mât articulé d'une quinzaine de mètres

qui pouvait se rabattre vers l'arrière à l'aide d'un treuil. Le chargement s'effectuait grâce à un ou deux mâts de charge.



*Gabare type St Simon*

- **La Gabare de Port d'Envaux** dont il n'existe malheureusement pas d'unité navigant à l'heure actuelle.

Description architecturale : bateau de charge à fond plat

- l'étrave est fine (l'étrave est la pièce de bois qui limite le navire à l'avant)
- le tableau est étroit (le tableau est la partie plane quasi verticale qui constitue l'arrière de l'embarcation)
- les bords sont assemblés "à clin" (construction dans laquelle les bordages se recouvrent l'un l'autre comme les ardoises d'un toit)
- la sole (fond) est en pitchpin (conifère d'Amérique du Nord)
- les membrures et les bordages sont en chêne
- le tillac et la cabine arrière sont en ormeau
- les chevilles sont en acacia

L'équipage est composé au minimum d'un patron, d'un matelot et d'un mousse.

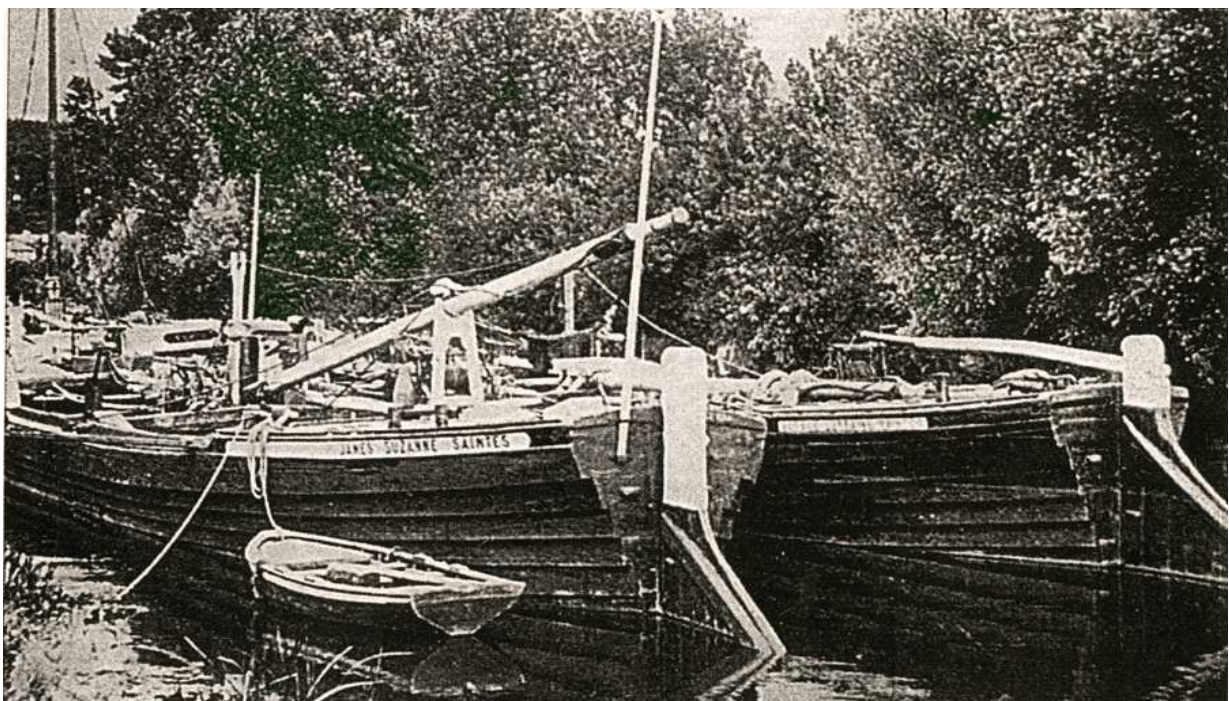
Le patron est souvent accompagné de son épouse et il y a toujours un chien à bord.

Laissons à Monsieur F. BEAUDOUIN, conservateur du "Musée de la Batellerie" de Conflans Sainte Honorine le soin de conclure :

"La Gabare de Port d'Envaux présente un grand nombre de caractères techniques spécifiques : un volume réduit, des formes fines et bien dessinées lui conférant une excellente manœuvrabilité tant au halage qu'à la voile.

Sa construction forte et très soignée lui permettait le transport de pondéreux de grande densité telle que la pierre de Crazannes et probablement l'échouage en charge sur les fonds vaseux.

Au cours du 19ème siècle, ce groupe a connu des bateaux de charge de taille importante adaptés à la mer comme au fleuve : ils étaient puissamment construits, pontés et équipés d'une voilure moderne de "cotre" ou de "ketch". Ces bateaux magnifiques se sont maintenus en Charente jusqu'à notre siècle, ce sont les Gabares de Port d'Envaux".



2 gabares appartenant à la famille Ferret



## ***Les sloops de la Charente***

Ces bateaux à vocation mixte, fluvio-maritime, ont eu la préférence des armateurs de Port d'Envaux. La plaque commémorative, apposée Place de la Marine, mentionne, en effet, 21 sloops sur un total de 34 bateaux, armés à Port d'Envaux, entre 1830 et 1917. Le premier sloop de Charente aurait été construit à Port d'Envaux en 1765.



Construit à Port d'Envaux en 1826 pour Alexis Ferret. Visible au Musée du Plantin à la Flotte en Ré.

L'architecture de ces bateaux est assez particulière : c'est un fort bateau de 60 à 90 tonnes de port, aux formes larges : il mesure en moyenne 15 à 18 m de long sur 5 à 6 m de large avec un tirant d'eau de 2 mètres. Il possède un mât unique surmonté d'un mât de hune portant deux voiles carrées, d'où son nom de « Sloop à Hunier ». Ces voiles hautes permettaient de capter les vents au-dessus des rideaux d'arbres le long du fleuve. Un beaupré plus long que la moyenne complétait la mâture.

L'équipage se composait d'un capitaine, d'un matelot et d'un mousse.

L'intérieur du bateau comprenait une grande cale pour les marchandises (de 10 m sur 6), une pièce à l'avant pour le matériel du navire (voiles, cordages, ancre). Les logements de l'équipage étaient à l'arrière .

Les sloops ont servi au grand cabotage, c'est-à-dire que leur activité s'exerçait d'Espagne jusqu'en Angleterre.

L'apparition des bateaux à vapeur va progressivement diminuer leur rayon d'action. Ils n'assureront plus alors que les liaisons entre les rives de la Charente, les îles, La Rochelle et la Vendée et disparaîtront avec la première guerre.

