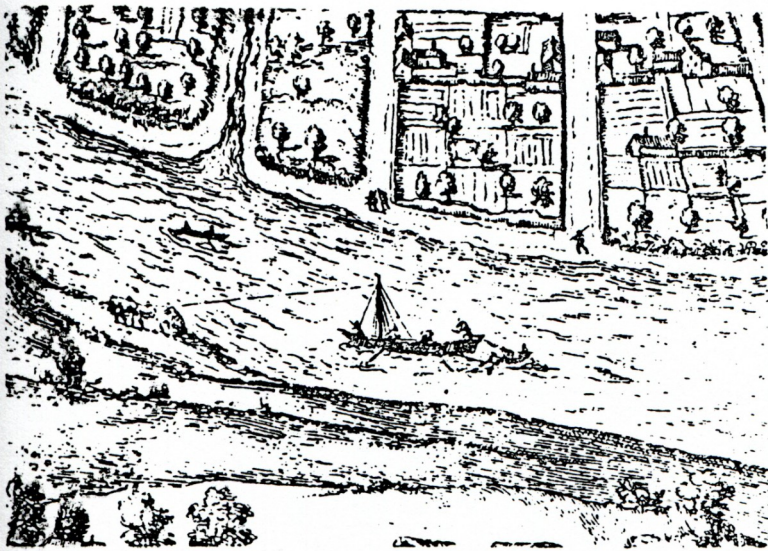




CHRONIQUE DU TEMPS PASSÉ

- - -

AU FIL DE L'EAU
et AU FIL DES ANS . . .

Un article, publié dans l'un des premiers Bulletins du Conseil Général de la Charente Maritime paru en 1839, concernant notre commune, appelée alors SAINT SATURNIN de SECHAUD, s'exprimait ainsi :

" Les villages les plus importants sont : Le PORT d'ENVAUX et SAINT JAMES."

En ce qui concerne le premier, rapportons-nous à la description qui en est faite :

"Le PORT d'ENVAUX, qui n'a rien d'ancien, est peut-être le plus joli village du département. Sa situation en pente douce sur le bord de la Charente, entre le vallon pittoresque des "CHAUVINS" et le château moderne de PANLOY, la vue des châteaux de Coulonge, de la Brossardière et de Taillebourg et des côteaux sur l'autre rive dont l'ensemble forme, avec les prairies et les bois, un horizon varié, en rendent le séjour très agréable.

Sa population est de 450 âmes. Les occupations et les mœurs de ses habitants contrastent essentiellement avec celles des autres habitants de la Commune. Ils ne sont aucunement adonnés à l'agriculture, leur port étant le lieu de dépôt d'une immense quantité de pierres de taille (dites de Crazannes), de bois de charonnage et de bois de chauffage, qu'on y apporte de la commune et de celles circonvoisines - Leur industrie, de tout temps, s'est employée à la marine et au commerce. Aussi n'y a-t-il que des propriétaires, des capitaines de barques, des marins, des charpentiers et autres artisans, une corderie et un café.

On y construit des barques de 30 à 50 tonneaux.

Malgré sa belle apparence, cet endroit n'est pas ... riche.

Le luxe des habitations, le "genre marin" et le "bon ton du petit commerce" lui donnent un relief que n'ont pas les autres villages. Mais ... ses ressources sont plus précaires, ses profits plus éventuels que les avantages du laboureur qui sait mieux les "ménager" et qui travaille sur un fonds qui ne manque guère de rendre au moins ce qu'on lui confie. "

Telles étaient les conclusions de l'auteur de cet article de 1839.

x x x

Précisons qu'il existe un différend au sujet de l'éthymologie du nom : PORT D'ENVAUX - Certains estiment qu'il doit son origine au fait que le village est entouré de nombreuses petites vallées, (ou vaux) - d'autres pensent qu'il s'agit simplement du PORT situé vers l'aval de la Charente, qui s'exprimait par le mot : ENVAUX.

x x x

Dès l'EPOQUE ROMAINE, on transporte par la Charente, le sel, les huîtres, les poissons, les étoffes de laine.

AU MOYEN AGE, le grand port était COGNAC, où remontaient les barques saunières de l'île d'Oléron et de la Côte; de là, le sel gagnait le

Massif Central, alors que les mêmes bateaux descendaient les vins. - Ces deux denrées étaient essentiellement la base du transit. Les vins étaient surtout destinés à l'Angleterre. - Mais la pierre était également exportée vers la Suède, la Hollande et l'Allemagne.

Vers 1550, on transportait le blé, le drap, les viandes, les poissons salés, le lin (que l'on cultivait et rouissait à Port d'Envaux). Le développement de cette navigation ne se fit pas sans épineuses difficultés. Il fallut, évidemment, construire des rudiments de quais, mais surtout concilier les intérêts des bateliers et des meuniers - (moulins "pendants"), car les rivières représentaient des chemins naturels et fournissaient en permanence une force motrice disponible pour actionner les moulins - (contrairement aux moulins à vent soumis aux caprices d'Eole).

D'autre part, des péages, prélevés par les seigneurs, frappaient le transport des denrées en de nombreux endroits.

SOUS LOUIS XII, (en 1508), on créa un service technique et financier des voies navigables - (Trésoriers de France, assistés d'Ingénieurs ou Bateliers).

FRANCOIS Ier, natif précisément de Cognac, ordonna la construction de passages mobiles pour la batellerie, à travers les digues édifiées par les meuniers et qui obstruaient le cours de la Charente.

A l'époque des guerres de religion, l'entretien du fleuve fut provisoirement délaissé.

En 1590, des gentilshommes d'Angoumois et de Saintonge, stipulèrent dans une requête que la Charente était ruinée. L'Etat décida des travaux coûteux de canalisation et les confia à des entreprises qui furent autorisées à prélever des péages abusifs.

La venue de COLBERT fut bénéfique pour le rétablissement de la navigation sur le fleuve, par la suppression de nombreux barrages et chaussées, l'élimination des péages seigneuriaux excessifs et l'aménagement de bassins de stagnation des troncs d'arbres provenant du Limousin (1662-1663)

C'est grâce en partie à ces mesures que le PORT d'ENVAUX, de la paroisse de St Saturnin de Séchaud, a pris de l'importance.

Ajoutons que Colbert créa, en 1666, l'inscription maritime dont le but était le recrutement de gens de mer pour servir dans la marine royale et qu'il fit édifier l'Arsenal de Rochefort, promu port de guerre, ce qui entraîna une augmentation considérable de l'activité sur le cours de la Charente.

Au XVIII^{ème} SIECLE, le fleuve et les paroisses qui le bordent (en aval) dépendaient de MARENNES, chef-lieu du "département maritime" pour la Saintonge.

Le département était divisé en 2 "quartiers" (Saintes et Angoulême). Le quartier de Saintes était divisé en "Syndicats". - La partie aval, dont faisait partie le "PORT d'ENVAUX", était administrée, en 1776, par Monsieur CAILLEAU, Syndic.

Ce XVIII^{ème} siècle fut une époque très bénéfique pour le commerce de notre région et, en particulier pour le trafic fluvial chargé d'acheminer les matières non périssables (importées ou exportées), en raison du mauvais état des routes.

Fait à noter : le 15 mars 1790, une loi "supprima" tous les droits de péages considérés comme des abus seigneuriaux et on institua, à leur place, des ... droits "d'octroi" !

Tous les produits à transporter par la voie fluviale nécessitaient une embarcation aussi adaptée que possible, tant à la nature de ses chargements, (bois, sels, fûts, pierres, etc...) qu'au régime de la rivière (rapidité du courant, profondeur du lit, largeur des écluses) -

LES EMBARCATIONS SUR LA CHARENTE

Depuis les incursions des Normands, (au IX^{ème} siècle) le fleuve a été sillonné par de nombreux types d'embarcations.

Au 13^{ème} SIECLE : les GALIOTES, dérivées des galères, actionnées à la rame.

Au début du XVI^{ème} SIECLE : grosses nefs et barches, caravelles, clinquars, pinaces, baleiniers, gabares, anguilles, barques pescheresses - (d'après L. Papy)

A partir du XVIII^{ème} SIECLE : la navigation utilitaire adopta des embarcations

de 30 à 100 tonneaux, à fond plat, communément appelées GABARES (ou gabarres), mais portant toutefois des appellations différentes selon leur tonnage. Enumérons les plus connues :

- la GABAROTTE, (petit bateau de pêche et de transbordement)
- le GALIOT, dépassant rarement 10 tonnes de fret
- l' ALLEGE, pouvant transporter jusqu'à 40 tonnes
- le GALION, ainsi que le SLOOP (bâtiment à un seul mât et voiles)

Plus tard apparurent : la GOELETTE, le LOUGRE, le BRICK (équipés de 2 mâts)

Les galiots et les allèges ne remontaient pas plus haut que COGNAC.

Les GABARES proprement dites n'apparurent à l'Houmeau, près d'Angoulême, que vers 1746. Elles devaient s'avérer, par la suite, les mieux adaptées à la navigation charentaise dans leur fonction utilitaire.

En 1764, on recensait quatre centres de construction de gabares pour la basse Charente : SOUBISE, PORT d'ENVAUX, St SAVINIEN et TAILLEBOURG, les chantiers de Port d'Envaux étant plus spécialement compétents dans la construction des gabares à "clins" - Il ressort des recherches de M. Bruno SEPULCHRE que la plupart des gabares ont vu le jour à Port d'Envaux ou à St Simon (Charente).

x x x

NAVIGATION - HALAGE

La voile n'était employée qu'exceptionnellement - On utilisait rames, avirons ou perches (pour les manoeuvres). Le courant ne servait qu'à la "descente".

A partir du XVIII^{ème} siècle, on eut recours aux "haleurs". Ils étaient au nombre d'une soixantaine vers 1770. Une équipe tirait l'avant du bâtiment, tandis que l'autre maintenait l'arrière à l'aide de cordes renforcées d'une longueur supérieure parfois, à 100 mètres - (de là l'importance de la Corderie Royale de Rochefort).

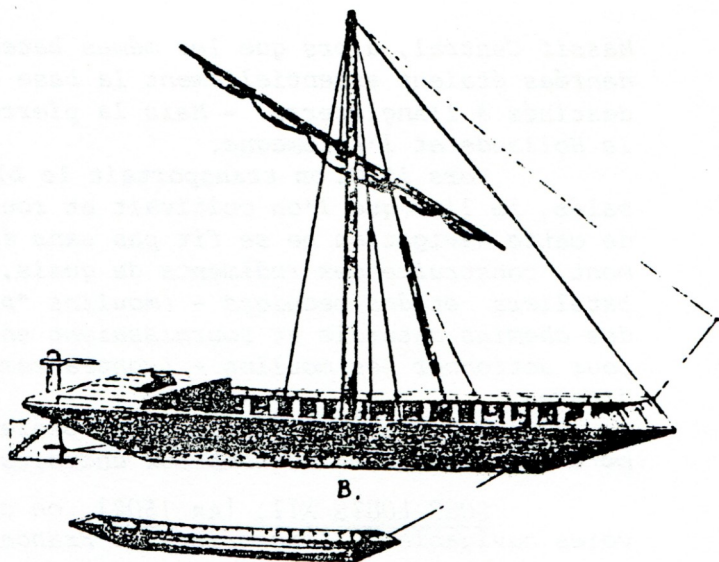
Après la "révolte des haleurs de St Simon", en 1782, une ordonnance du 12 avril déclara : "les patrons des barques et bateaux peuvent employer des hommes, des femmes, ... et des boeufs, à leur choix !"

Au XIX^{ème} Siècle, le halage se fit avec des chevaux et, en 1860, on estima que les animaux de trait pourraient être remplacés par des remorqueurs, par mesure d'économie sur les frais de cordage.

En 1914 - 1918, la traction se faisait par équipes de 4 chevaux.

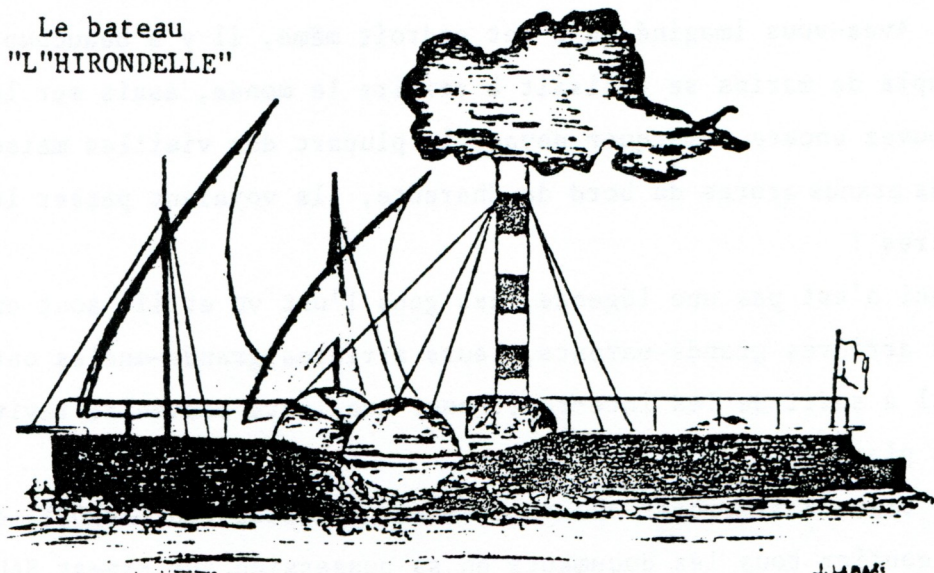
La loi du 8 avril 1898 (titre IV - chap. III - art. 40-51) régla le principe de la servitude du chemin de halage ou contre halage pour les fleuves ou rivières navigables ou flottables - (Il ne semble pas que cette loi ait été abrogée.)

L'avènement de la machine à vapeur mit un terme à la pratique du halage :



" L' HIRONDELLE " fut vraisemblablement le premier bateau à vapeur de l'estuaire charentais. Il entreprit, à dater du 22 août 1822, un service régulier de voyageurs entre SAINTES et ROCHEFORT, à la vitesse moyenne de 10 km: à l'heure en remontant, et le double en descendant !

Le bateau
"L'HIRONDELLE"



Vers 1855, le nombre des passagers voyageant sur le fleuve s'élevait entre 36 et 40 mille par an.

En 1875, trois remorqueurs pouvant convoyer quatre ou cinq gabares, furent mis en service entre Cognac et Tonnay-Charente - (l' UNION - le SAINT JACQUES - l'AGENCE) .

La liste serait longue de ces bateaux remorqueurs-transporteurs utilisant la vapeur : nous nous bornerons à citer, pour mémoire, et pour ceux d'entre nous qui les ont connus : la "RENAISSANCE" et le "FRANÇOIS 1er".

L'Etat, qui aurait dû encourager la batellerie, lui donna le coup de grâce en 1926 - Le 28 décembre, le gouvernement Poincaré raya notre fleuve, en amont de Cognac, des voies navigables. Le résultat ne tarda pas à se faire sentir : les écluses devinrent inutilisables. Le déclin de la haute Charente s'accrut par des crues très importantes.

Jacqueline & Jean Gaud