

VOYAGE HISTORIQUE AU PAYS D'ARVERT :

des PRIEURÉS à LA MACHINE à VAPEUR.

Par Henri Moreau.

C'est un public averti et désireux d'en apprendre davantage qui s'est déplacé ce jeudi 24 septembre. Plus de 100 personnes étaient là pour écouter Henri Moreau, véritable mémoire de la presqu'île.



Notre conférencier, un peu intimidé par une telle assistance, a su captiver l'auditoire en allant au-delà de ses livres, en entrant dans les généalogies locales, par des anecdotes cocasses et des détails inédits.



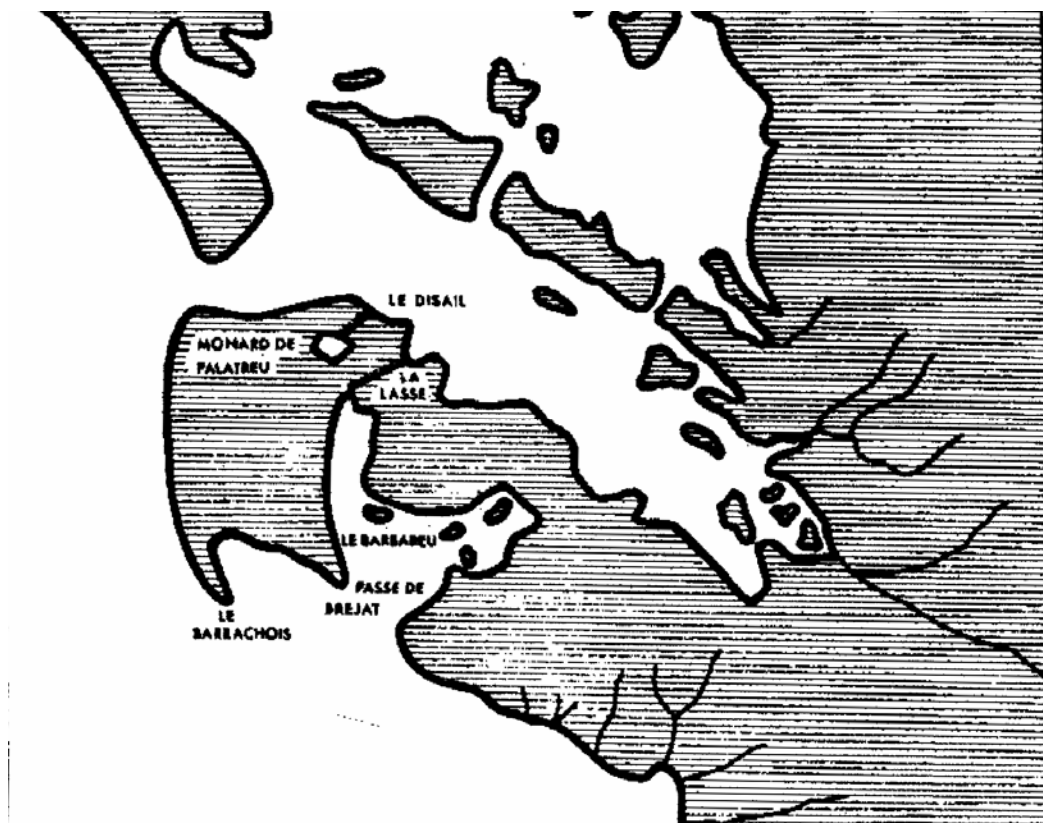
Le public conquis a manifesté sa grande reconnaissance pour le travail colossal effectué et la performance que représentait cette présentation orale pour notre auteur.

Merci Henri Moreau !

AU MOYEN AGE : LES PRIEURÉS

Au Xème siècle, les invasions vikings s'arrêtent, la Saintonge maritime développe ses activités économiques, sous l'impulsion des seigneurs locaux et des ordres monastiques : il faut déboiser pour gagner des terres et trouver du bois de construction, creuser des chenaux pour ériger des moulins, aménager des salines. Et c'est pourquoi trois prieurés vont s'élever dans la presqu'île

L'histoire de notre presqu'île au Moyen Age ne nous est pas bien connue : il reste peu ou pas de traces de monuments, seules les chartes qui n'ont pas disparu nous permettent d'affirmer que ces prieurés ne sont pas seulement légendaires...ils s'élevaient à proximité de la côte, et celle-ci a beaucoup, beaucoup changé au cours du temps. Que l'on en juge plutôt avec cet essai de carte très schématique nous montrant la presqu'île du Xème au XIIème siècle, quand le Barbareu était un golfe ouvert sur la mer par la passe de Bréjat, que la presqu'île occidentale était couverte par la forêt de Salis, que le Barachoi était un golfe.



Et voici une carte plus tardive, le Barbareu se ferme et se rétrécit, le chenal du Barachois est un simple havre pour les bateaux, et les hommes s'implantent : ils gagnent des terres sur la forêt, qu'ils mettent en culture, érigent des hameaux, comme Palatreu et Sternusson.et... des prieurés !



NOTRE DAME DE BUZE

Notre Dame de Buzo, par exemple : la terre de Buzo s'étend en bordure du Barachois, non loin de l'étang poissonneux du Barbareu (au Sud-ouest de la presqu'île). Elle appartient aux sires de Mornac, et en 1120 Aleard de Mornac la donne aux moines de Cluny, une charte en fait foi. Ils vont la mettre en valeur en la déboisant. Ils sont proches de la côte et portent secours aux naufragés. On pense aussi qu'ils élèvent une maladrerie pour aider les lépreux. Et tous se retrouvent pour prier dans la chapelle de Notre Dame. Mais... la côte sablonneuse approche, car la forêt n'est plus là pour arrêter les dunes : au XV^{ème} siècle, les sables obstruent les chenaux de communication avec la mer, le Barbareu est devenu un étang, maisons et cultures sont peu à peu ensevelies... Les masures sont simplement effacées, une butte de sable signale la présence de la chapelle, dont la voûte reparait quelquefois, au gré du déplacement des dunes. Des relations de voyage en font foi au 17^{ème} siècle. Et

la légende invente un trésor : il aurait été trouvé dans un bateau ayant fait naufrage sur la côte dangereuse et un prêtre l'aurait caché dans la chapelle... Et l'on a beaucoup creusé autour de Notre Dame de Buzo !

Quelques rares vestiges sont encore visibles : des blocs de pierre éparpillés sur la butte de sable. A la mairie des Mathes, ont été déposés un fragment de colonne et les fonds baptismaux de Notre Dame de Buzo, devenue aujourd'hui simple lieu de promenade au bout du Sentier de la Chapelle, au milieu de la forêt.



NOTRE DAME DE LA COURONNE

Allons dans le nord de la presqu'île maintenant, du côté de ce qui est Ronce aujourd'hui : une charte signée du seigneur de Mornac de 1180 attribue des terres à l'abbaye de la Couronne d'Angoulême pour y établir un **prieuré à Disail** (le site de la Cèpe aujourd'hui). Une autre charte deux ans plus tard proclame que les chanoines y établiront des moulins. En conséquence, il faut déboiser pour trouver le bois nécessaire, aménager des étiers... mais hélas, le moulin de Disail va manquer d'eau, il faudra détourner des monards, puis déplacer le moulin lui-même... au grand dam des frères de Grantmont qui possèdent des moulins dans le voisinage : D'où un très long procès entre les deux ordres, et une charte de 1285 nous apprend que le seigneur de Mornac accorde aux chanoines de la Petite Couronne le droit d'ériger des moulins au long du Barbareu.

Et, comme à Buze, les dunes avancent, avancent...le souvenir de la Petite Couronne s'estompe. Et aujourd'hui, on ne connaît qu'approximativement son site.



Des fondations de 80 cm(?) mises à jour lors de travaux dans une propriété privée.

NOTRE DAME DE LA GARDE

Rencontrons maintenant les frères de Granmont qui, en 1195, ont eux aussi reçu des terres du seigneur de Mornac, pour s'établir en un lieu désert : « une terre couverte de brandes, au bord du marais, dans une clairière de la forêt de Salis » au Terrier Vert . Ils percent le canal du Petit Pont afin d'évacuer les eaux du Barbareu, creusent des fossés pour alimenter des moulins, élèvent des seiches et des anguilles, défrichent et mettent en culture les terres douces , creusent des fossés pour alimenter des moulins. En 1226, ils en construisent un dans un lieu appelé Temledam. En 1287, on peut lire sur un document le nom de Trembledam puis en 1301 c'est le port de La Tremblade qui est cité.

Cependant, le même danger menace le prieuré et ses terres : les dunes avancent, avancent ; les revenus des tenanciers s'amenuisent et ceux-ci partent. Les religieux aussi quitteront Le Terrier Vert, et le dernier abbé vendra en 1749 ce qui est décrit comme « un lopin de sable du Mus de Loup à Maumusson ».

De rares vestiges ont subsisté, comme des colonnes à l'intérieur d'un bâtiment reconstruit à différentes époques. Celui-ci disparut lorsque son propriétaire, lassé par des visites intempestives sur son domaine, décida de le démolir.

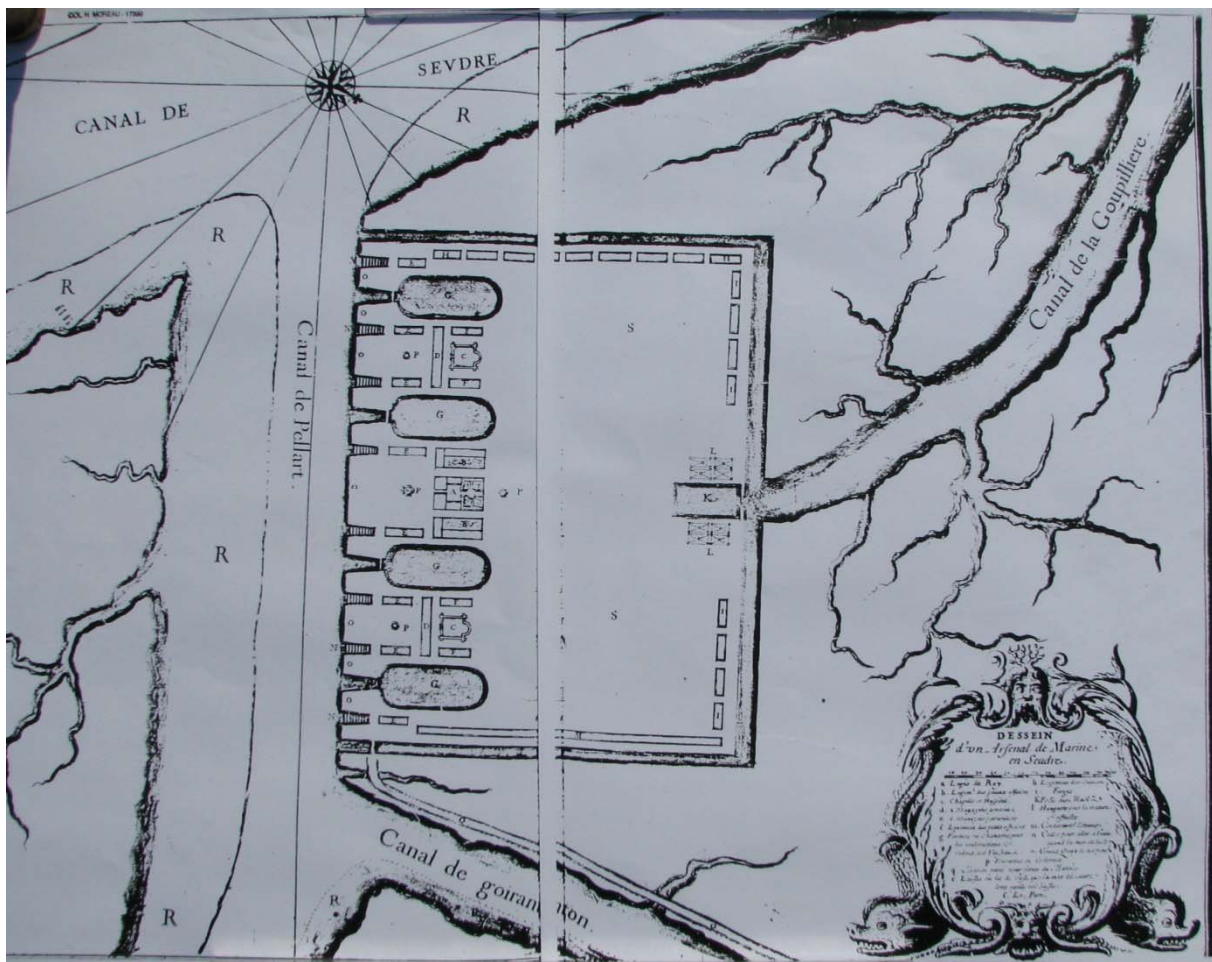
Les dernières traces de Notre dame de la Garde disparurent ce jour-là, mais des photos attestent de leur présence en ce lieu.

AU XVIIème siècle : Le projet de port du Ponant en Seudre.

Au XVIIème siècle, le port de Brouage établi sous Richelieu s'envase inexorablement. Dès 1638, le duc de Beaufort, amiral de France, arme ses bateaux au Mus de Loup.

La France achète alors ses bateaux en Hollande, ce qui coûte cher. C'est pourquoi une inspection des côtes est diligentée en 1664 pour trouver un site favorable à des installations de la Marine, et l'embouchure de la Seudre semble effectivement un bon emplacement ; on peut profiter du chenal de la Lasse (bouché aujourd'hui) et le site de Mus de Loup : favorable à des installations maritimes (on y a d'ailleurs retrouvé des membrures de bateaux lors des travaux pour la construction du pont). Des bancs de sable pourraient gêner la circulation des bateaux, mais seraient contournés grâce un bon balisage.

Un emplacement est choisi, sur le chenal de Pellard, près de Nieulle sur Seudre, où on établirait des radoubs et une corderie. Les montants des travaux sont évalués, y compris celui d'une route qui relierait Nieul à Saintes.



Pourtant, Colbert du Terron, parent du grand Colbert, fait gouverneur de Brouage par Mazarin en 1653, est hostile au projet, pour plusieurs raisons :

- certes les bateaux seraient à l'abri des canons anglais mais pas des brûlots : de vieux rafiots abandonnés après avoir été incendiés ;
- il n'y aurait pas assez de place pour manœuvrer les vaisseaux de plus en plus grands et qui pourraient s'échouer ;
- ces voiliers ne trouveraient de la vitesse que dans l'estuaire.

Et surtout ce même Colbert a des relations conflictuelles avec le duc de Beaufort dont il veut contrecarrer les projets : il ouvre donc un chantier à Soubise et met des bateaux à Tonny-Charente. Pour lui, cette région est très favorable à des installations de la Marine royale : la rade est protégée à la fois par l'île d'Oléron et les méandres du fleuve Charente et son arrière-pays est riche en bois.

Le duc de Beaufort, cependant, part à Candie en Crète se battre contre les Ottomans. Colbert devient alors le maître de la région. Il y a justement des terres disponibles sur le site de la châtelainie de Rochefort, entre Soubise et Tonny-Charente, celle d'un Réformé, Henri de Cheusses, exilé au Danemark. Les plans de la ville sont tracés en 1665 et Colbert, devenu intendant général des armées navales du Ponant en 1666, supervisera les travaux : un arsenal va voir le jour, avec des bassins de radoub et une corderie et, bien sûr la ville de Rochefort. Ceux-ci seront très onéreux, en particulier pour la Corderie, dont le sous-sol est en partie constitué de vase liquide : une forêt de chênes sera nécessaire pour en assurer des fondations suffisamment solides.



La Seudre n'a donc pas connu les grandes transformations qu'a connues la région de Rochefort. Et son envasement progressif va gêner de plus en plus la navigation, même si au début du 20^{ème} siècle de grands voiliers – en général des goélettes nantaises- remontaient encore le chenal de La Tremblade : ils étaient tirés par des bœufs et le chenal était curé régulièrement ; son importance économique était encore très grande.

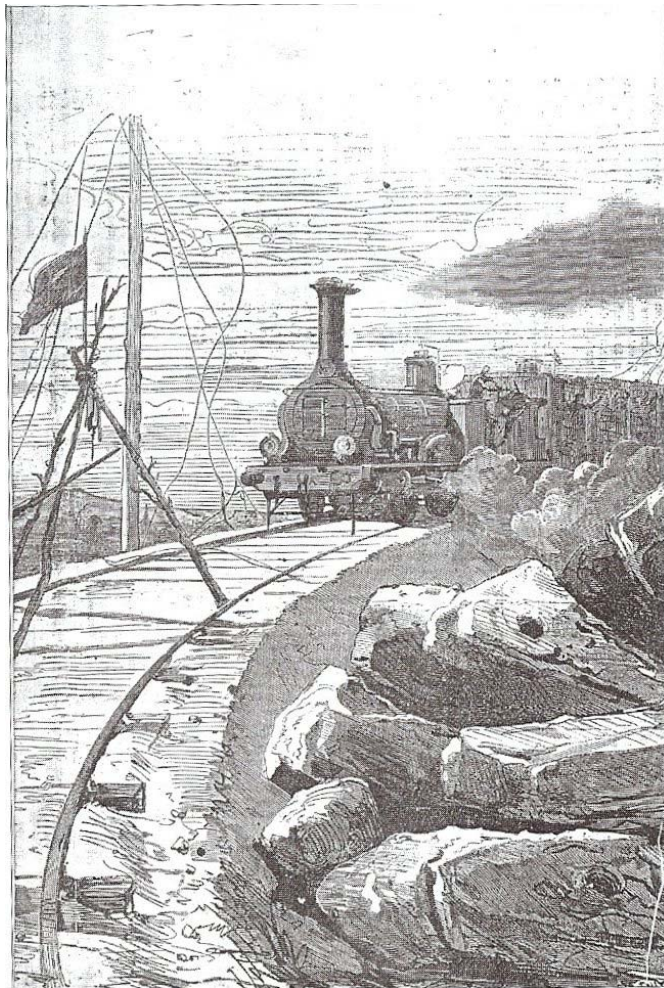
Puis les moteurs sont arrivés, de plus en plus puissants, et ont peu à peu endommagé les rives du chenal.... Et nous allons à Rochefort pour visiter les bassins de radoub et la corderie de ce qui fut la flotte du Ponant....

AU XIX ème siècle : LE TRAIN DANS LA PRESQU'ILE

Le XIXème siècle, siècle du chemin de fer ! En 1857, par exemple, Rochefort est relié à la Rochelle. Un projet important est élaboré par le Conseil Général : il faut désenclaver la presqu'île d'Arvert : dès 1865, des études sont faites pour relier Pons, Saujon et Royan, avec un embranchement pour La Tremblade et Ronce à Saujon. la ligne suivra la vallée de la Seudre.

Reconnue d'utilité publique en 1873, elle est cédée à la Compagnie Anonyme du Chemin de Fer de la Seudre. Mais elle n'ira pas jusqu'à Ronce, le maire de Royan craignant la concurrence du casino de Ronce si le train s'y rendait. Les travaux de réalisation seront en partie financés par le Conseil général et les communes concernées.

Ceux-ci seront effectués assez rapidement, malgré les difficultés diverses rencontrées : le maire de Saujon veut protéger le port de Ribérou dont les activités ostréicoles effectuées par les gabares risquent d'être concurrencées par les transports ferroviaires ; des propriétaires sont mécontents de voir certaines de leurs terres expropriées ou partagées par la voie, la maréchaussée devra intervenir...



La Bête Nègre ne passera pas !

Mais enfin, en août 1875, une grande fête se déroule pour l'arrivée du premier train arrive à Royan ? Près d'un an plus tard, en 1876, le coup de sifflet du chef de gare signale le départ du premier train allant de Saujon à La Tremblade, sans passagers, qui ira jusqu'à la Grève. Puis c'est l'arrivée du premier train régulier,

accueilli en fanfare à Arvert, boudée peut-être par La Tremblade ; mais cette municipalité organisera une grande « fête du Progrès » en juillet pour fêter le train et les bienfaits qu'il va apporter à la population.

Il parcourt en une heure trente la distance entre la Grève et Saujon, assurant 4 départs et arrivées chaque jour. Il doit transporter à la fois des passagers et des marchandises. En particulier les huîtres expédiées le plus souvent à Bordeaux et Libourne dans des mannequins d'osier en contenant 1000. Mais la Société des Chemins de Fer ne peut faire concurrence au port de Ribérou où les ostréiculteurs ou expéditeurs sont sous contrat avec les gabares. D'autre part, la compagnie veut facturer le transport au poids et non au mannequin, comme Ribérou, ce qui entraînerait des frais d'expédition plus élevés. Et finalement, le train ne transportera que des voyageurs.

Assez rapidement, hélas, la fréquentation baisse, la compagnie est en déficit et cherche des moyens de se renflouer ; c'est ainsi qu'elle organise parfois des trains de plaisir lors d'événements particuliers. Mais ces efforts sont vains, et la compagnie revend sa ligne à l'Etat en 1881 : aucun dividende n'a été versé !

Au même moment, beaucoup des contrats entre ostréiculteurs et gabares arrivent à expiration, les mannequins sont remplacés par des paniers ne transportant plus que 300 huîtres, les envois se font maintenant sur Paris : la compagnie va les prendre en charge, et le train devient « le train des huîtres » !

Cependant, il y a toujours des passagers. De temps à autre, il y en a même beaucoup; et certains se rappelaient encore il y a peu l'accident arrivé en gare de Mornac en 1887 : les compartiments étaient tellement bondés de gens venant de la foire de Saujon que l'un des voyageurs fut comprimé contre une portière et eut une oreille coupée ! Ils se souvenaient aussi de l'arrivée à la Grève où le train devait rouler au pas depuis « la Place Rouge » car les piétons marchaient sur la voie...

Puis, comme partout en France, le développement du transport routier entraîne la disparition progressive des lignes d'intérêt local, comme celle entre Saujon et La Tremblade.

En 1939, c'est la mobilisation générale, et aussi la dernière fois où le train transporte des passagers. Les wagons ne transporteront plus que des marchandises.

La ligne sera officiellement fermée en 1980.

Quatre ans plus tard, celle qui fut appelée « la Bête Nègre » reprendra du service comme « train touristique » durant la saison estivale lorsqu'un passionné, monsieur Verger, rachète une locomotive, des wagons, et la remet en service occasionnellement.

Lorsqu'il doit arrêter ses activités le Conseil général devient le propriétaire des installations, apporte des crédits suffisants, et depuis 2004 le « train des Mouettes » sillonne allègrement la vallée de la Seudre pendant la belle saison.



Nous remercions vivement Monsieur Henri Moreau d'avoir entrebâillé pour nous les portes de ses archives personnelles et de nous avoir permis de découvrir (ou redécouvrir) des moments d'histoire de notre presque-île.

Vous pouvez consulter la bibliographie de M. Moreau sur le site.