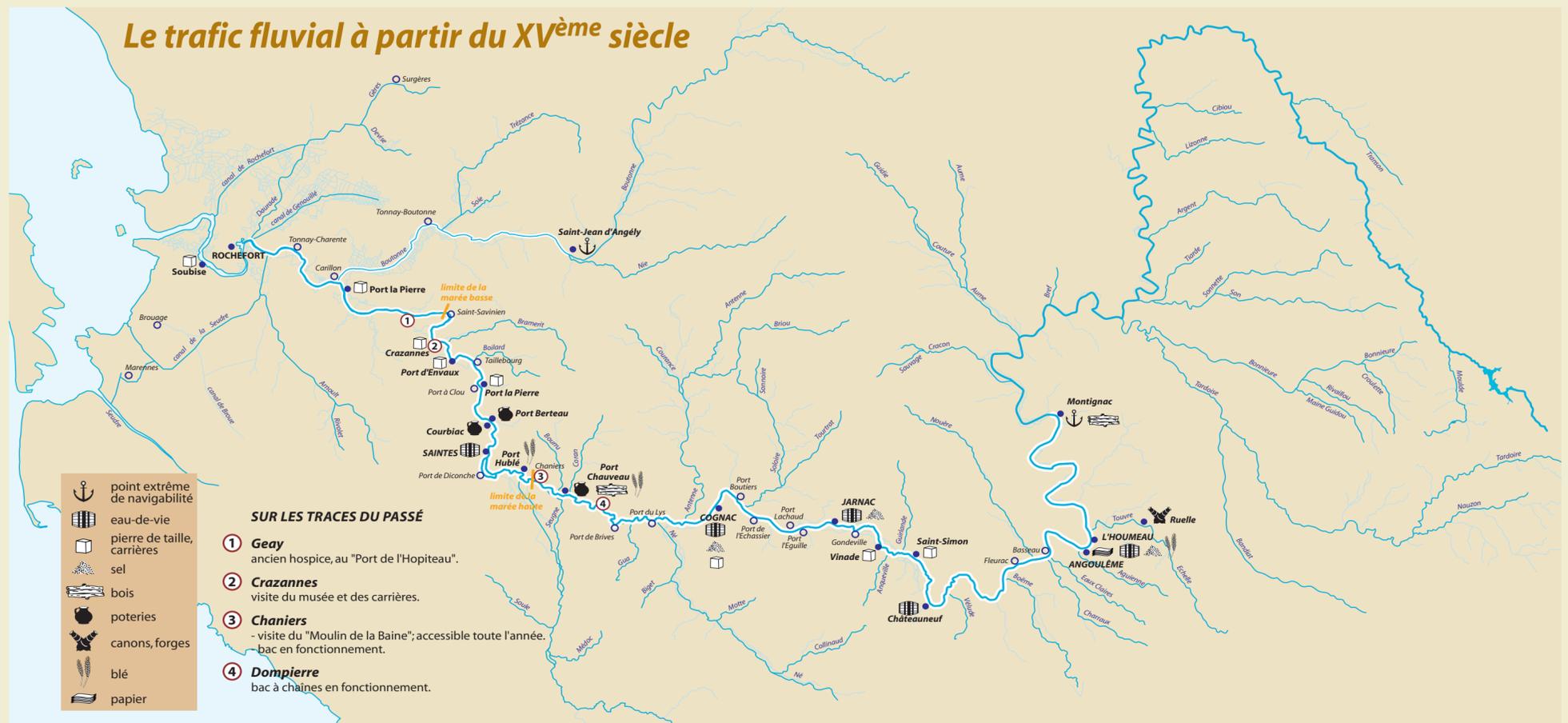


La Charente

Au IV^{ème} siècle de notre ère, le poète Ausone, originaire de Burdigala – capitale de l'Aquitaine –, et qui avait une importante propriété à "Mediolanum Santonum", nous parle du fleuve "Carantonus", forme romanisée d'un mot celtique plus ancien, "Carantonna" signifiant

"le fleuve aux eaux tranquilles". La Charente prend sa source dans un pré situé sur le Plateau de Millevaches à 240 m d'altitude, près de Chéronnac dans le département de la Haute-Vienne. Elle se jette dans la mer à Port des Barques, en face de l'Île Madame,

après 360 km de cours et après avoir traversé quatre départements et reçu une cinquantaine d'affluents dont les deux principaux sont :
- **La Touvre**, qui double le volume de ses eaux,
- **La Boutonne**.



La Charente est un fleuve capricieux dont le débit moyen est très surprenant. En période d'étiage il est d'environ 30 m³ par seconde à Saint-Savinien, mais il a été calculé à 800 m³ sous le Pont Palissy, à Saintes, en décembre 1982, lors de la dernière grande crue.

La Charente s'écoule lentement à partir d'Angoulême dans une large vallée. Les marées se font sentir jusqu'à La Baine qui est à 80 km de la mer avec les courants alternatifs de montant et de descendant.

Après Saintes, la pente n'est que de 5 cm par km : cette faible déclivité explique les nombreux méandres, mais aussi les inondations contre lesquelles, jusqu'à ce jour, il n'a pas été trouvé de remède efficace.

Vue panoramique de **Port d'Envaux** le long de la Charente.



La navigation sur La Charente



Graffiti sculpté sur un mur, le long du chemin de halage à Port d'Envaux.

2 500 ans avant notre ère

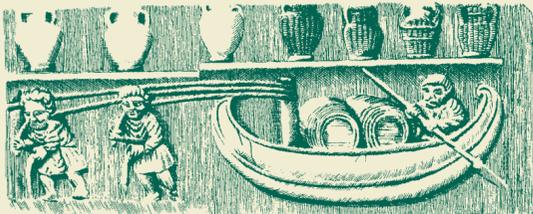
En 1979, à Bourg-sur-Charente, découverte d'une pirogue monoxyle (exposée au musée de Cognac) considérée jusqu'à ce jour comme l'embarcation la plus ancienne découverte en France.



La pirogue au gué de Beaulieu au moment de sa découverte. (Photo J. Royer).

A l'époque gallo-romaine

Il existe une batellerie sur le fleuve car les légionnaires ont apporté la technique de la salaison et la Charente devient l'axe de la pénétration du sel de l'Atlantique vers le centre de la Gaule.



Bateau fluvial gallo-romain. Bas-relief de Cabrière d'Ayguès. (Dessin de F. Beaudouin).

846 - 850

Les Vikings remontent jusqu'à Saintes et Angoulême qu'ils pillent.

X^{ème} et XI^{ème} siècles

Apparition de flotilles appartenant à des établissements ecclésiastiques et à des grands seigneurs laïcs. Les villes prendront le relais dès le XII^{ème} siècle.

Les aménagements de la rivière et de ses rives commencent au XI^{ème} siècle avec la création de moulins, de pêcheries et de bacs qui sont une source de revenus.

XIII^{ème} siècle

Avec la famille des Lusignan, création d'un chemin de halage jusqu'à Châteauneuf.

XIV^{ème} - XV^{ème} siècle

La guerre de Cent Ans ruine la batellerie.

1472, Louis XI

Subvention des travaux pour rendre le fleuve navigable jusqu'à Les Gonds, en amont d'Angoulême.

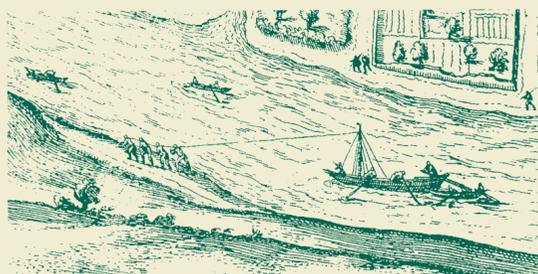
Louis XI accorde aux Vinaigriers de Pons, moyennant finance, le privilège de "brusler leur vin".

1526

François 1^{er}, le plus charentais de nos rois, modernise les quais de Cognac et d'Angoulême, et ordonne la construction de pertuis dans les barrages des moulins.

1570

Henri III signe une ordonnance imposant de laisser un passage (le halage) d'au moins 24 pieds sur l'une des deux rives du fleuve.



Haleurs de Saintes. Détail de la gravure de Braun (1560).

1662 - 1669

Les grands travaux d'amélioration débuteront avec Colbert, et la construction du port militaire de Rochefort qui va nécessiter le transport d'énormes quantités de pierres et de bois.

1716

Création des Ponts et Chaussées par le Régent.

1775 - 1789

Turgot et l'ingénieur Tressaguet vont apporter une véritable

amélioration avec l'installation des écluses à sas (34 m de long sur 6 m de large).

15 mars 1790

L'Assemblée Constituante supprime tous les péages, considérés comme privilèges et abus seigneuriaux, et crée des droits d'octroi quasi équivalents, mais perçus par l'État.

Age d'or du XIX^{ème} siècle

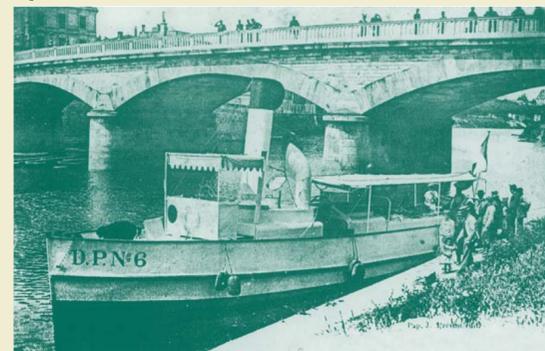
1822, le vapeur à aubes "L'Hirondelle" relie Rochefort à Saintes en transportant 200 passagers.

Milieu du XIX^{ème} siècle

Enfin, ce n'est qu'à cette période que l'aménagement de la Charente aboutit véritablement, permettant aux caboteurs d'atteindre Saintes et aux grandes gabares Angoulême.

1880

Apparition des premiers remorqueurs.



Premier remorqueur sur la Charente

Début du XIX^{ème} siècle

Le déclin de la batellerie commence avec la construction des lignes de chemin de fer et les transports routiers.

1926

Déclassement de la Charente, de Montignac au Port du Lys.

1957

La Charente est définitivement rayée des voies navigables.

1963

Le département reçoit de l'État la concession de La Charente.

Les Gabares de la Charente



Vers 1260, 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 sont très différentes selon les régions.

En Charente, il existe trois groupes fort distincts.

La vieille gabare charentaise



Gabare du XVII^{ème} siècle

"La Ville de Saintes" en est un exemple.

Mise à l'eau en juillet 1999 et à

quai à Saintes, elle est destinée au tourisme fluvial, équipée d'un moteur et soumise à des contraintes de sécurité très strictes.

Réplique de la gabare du XVII^{ème} 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

"La Renaissance", réplique de la gabare du XVIII^{ème}, mise à l'eau également en juillet 1999 et à quai à Juac, près de Saint Simon,

aussi destinée au tourisme.

La gabare de Saint Simon, fabriquée au XIX^{ème} siècle, était un bateau plus important, adapté à la navigation fluviale dont l'avant et l'arrière étaient arrondis.



Gabare de St-Simon, du XIX^{ème} siècle

Caractéristiques :

- 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 articulés sur la base du mât principal.

La Gabare de Port d'Envaux,

dont il n'existe malheureusement pas d'unité navigant à l'heure actuelle.

- Architecture

Bateau de charge à fond plat.

L'étrave (pièce de bois qui limite le navire à l'avant) est fine.

Le tableau (partie plane quasi verticale qui constitue l'arrière de l'embarcation) est étroit.

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.

Les membrures et les bordages sont en chêne.

Le tillac et la cabine arrière sont en ormeau.

Les chevilles sont en acacia.

- Equipage

Il 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 XIX^{ème} 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 "côte" ou de "ketch". Ces bateaux magnifiques se sont maintenus en Charente jusqu'à notre siècle, ce sont les Gabares de Port d'Envaux."

Les Sloops à huniers de la Charente



Sloop de Charente. (Le Yacht, 1881).

L'intérieur du bateau comprenait une grande cale pour les marchandises de 10 mètres de long sur 5 à 6 mètres de large, 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 d'abord servi au grand cabotage, c'est-à-dire que leur activité s'exerçait de Bayonne 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 ils disparaîtront avec la première guerre mondiale.

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 vingt et un sloops sur un total de trente quatre bateaux armés à Port d'Envaux entre 1830 et 1917.

Le premier sloop de Charente aurait été construit à Port d'Envaux en 1765.

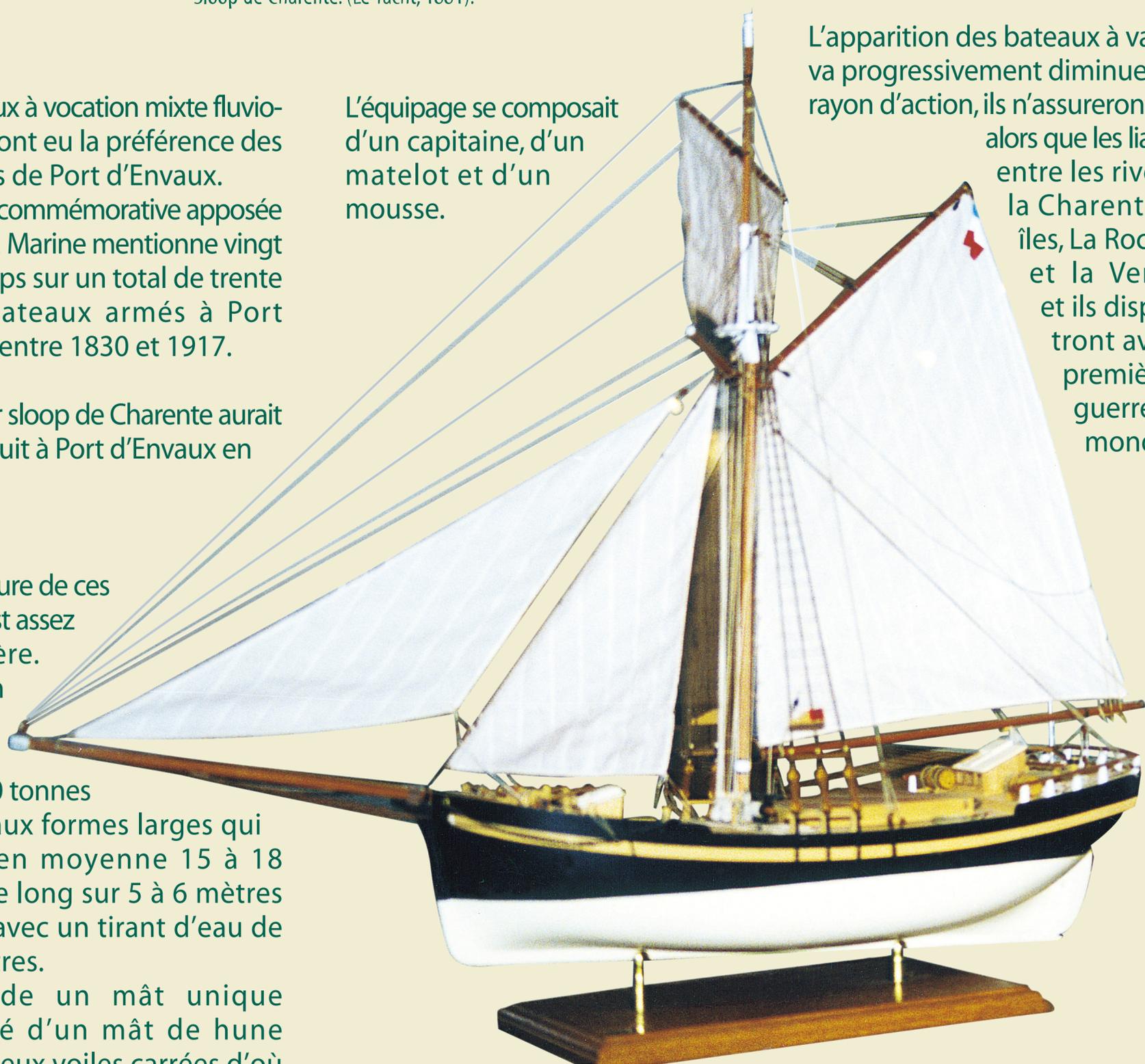
L'architecture de ces bateaux est assez particulière.

C'est un fort bateau de 60 à 90 tonnes de port, aux formes larges qui mesure en moyenne 15 à 18 mètres de long sur 5 à 6 mètres de large avec un tirant d'eau de deux mètres.

Il possède un mât unique surmonté d'un mât de hune portant deux voiles carrées d'où son nom de "Sloop à huniers". Ces voiles hautes permettaient de capter les vents au-dessus des rideaux de peupliers nombreux 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.



– Le Saint Alexis –

Construit au Port d'Envaux en 1826 pour Alexis Ferret, immatriculé à Saintes.

Longeur H.T. 15 m - Largeur au fort 5 m

Tirant d'eau 2 m - Longueur flottaison 13,65 m

Jauge brute 37 tx - Déplacement 75 tonnes.

Charge utile 55 t métriques

Le Saint Alexis naviguera jusqu'en 1887, après avoir servi trois propriétaires :

A. Ferret de 1826 à 1848, H.J. Chasseriaud de 1848 à 1868, et J.A. Vergès de 1868 à 1887.