

Voyage

Les journées de La Rochelle



Inauguration de la plaque commémorative à bord du *France 1*.

En 1997 : l'Association des anciens de la météorologie (AAM) atteint ses cinquante ans.

C'est également il y a cinquante ans que les navires météorologiques stationnaires (NMS) de la deuxième génération sont entrés en exploitation. Dix ans plus tôt, le *Carimaré* leur a donné l'exemple.

Devant ces coïncidences, Pierre Duvergé proposa La Rochelle comme but du voyage annuel de l'AAM : La Rochelle, le dernier port d'attache des NMS.

L'idée a été retenue. Hervé Darnajoux et Henri Treussart n'ont pas épargné leurs efforts pour la réalisation et la réussite de ce souhait. Leur récompense a été le rassemblement de quelque cent participants à Châtelailon, le matin du 13 mai, pour passer dans la région trois journées consacrées au souvenir, aux retrouvailles et à la découverte de beaux paysages d'Aunis et Saintonge.

Au nom du souvenir

Une **cérémonie émouvante** a eu lieu le 13 mai, vers 17 heures, à bord du NMS désaffecté *France 1*, ancré aujourd'hui au cœur du musée Maritime de La Rochelle. Une plaque offerte par l'AAM pour commémorer le naufrage de la frégate *Laplace* dans la nuit du 15 au 16 septembre 1950 a été solennellement dévoilée. Sa place se trouve dans la partie du navire qu'occupèrent les équipes de météorologistes. C'est un point de passage obligatoire des visiteurs d'aujourd'hui.

Plusieurs allocutions ont d'abord été prononcées :

• **Patrick Schnepf**, directeur du musée Maritime, a rappelé les rigueurs des missions assurées par les NMS. Il a exalté les sacrifices consentis par ceux

qui servirent à leur bord. Au nom du musée, il a souhaité une grande bienvenue à tous ceux que rassemblait cette cérémonie du souvenir.

• **Claude Latrille**, représentant le maire de La Rochelle, a souligné tout l'intérêt porté par la Ville à la préservation de *France 1* qui voit passer aujourd'hui de nombreux visiteurs. C'est un élément essentiel du musée qui se développe dans une ville toujours tournée vers la mer.

• **Jean Labrousse**, président de l'AAM, a rappelé l'étroitesse des rapports liant la météorologie à la marine. La météorologie n'a-t-elle pas obtenu sa première structure administrative à la suite d'une tempête survenue en Mer Noire pendant la guerre de Crimée ?

1997 rappelle une coïncidence de dates. Première campagne du *Carimaré* en 1937. Exécution en 1947 du programme Naos (Système d'observation météorologique en Atlantique nord) de l'Organisation météorologique mondiale.

Les **premières frégates météorologiques** de cette deuxième génération s'appellent *Laplace*, *Le Verrier*, *Le Brix*, *Mermoz*. En 1959, *France 1* et *France 2*, de la société navale Delmas-Vieljeux prirent le relais. Elles occupèrent les points K ou R jusqu'au 31 décembre 1984. À cette date, le système Naos a cédé la place à l'exploitation des données satellitaires et aux radiosondages embarqués sur des navires assurant des liaisons maritimes régulières.

Mais l'histoire des NMS est malheureusement endeuillée par une tragédie. Le 15 septembre 1950, au retour d'une campagne, la frégate *Laplace* se rendit devant Saint-Malo pour participer à une cérémonie. Dans la nuit du 15 au

La page du souvenir

Le naufrage du *Laplace*

Ils étaient quatre. Quatre météorologistes de ce que l'on appelait à l'époque la Météorologie nationale. Leur bateau, la frégate *Laplace*, revenait du point K, latitude 45°, longitude 16° ouest. Il y était resté en station pendant trois semaines, sans s'en écarter de plus de quelques milles. Eux, aidés de quatre météorologistes de la Marine nationale, ils y avaient régulièrement observé l'état du temps. Les informations qu'ils avaient transmises avaient permis à des météorologistes du monde entier de préciser leurs cartes d'abord, leurs prévisions ensuite.

Ils étaient heureux de terminer cette campagne passée dans le confort toujours un peu spartiate d'un bateau de la Marine nationale (voir en bas de page).

Contrairement aux habitudes, le bateau ne devait pas rentrer directement à Brest, son port d'attache, qu'il avait quitté depuis 25 jours. Il avait été désigné pour représenter la Marine nationale à la Fête de la mer de Saint-Cast (Côtes-d'Armor) et, arrivé la veille de celle-ci, il avait mouillé en baie de La Fresnaye pour y passer la nuit.

Il avait pris son mouillage sans problème. L'abri était bon et tout laissait prévoir une nuit tranquille avant la fête de lendemain.

Ce fut une nuit de cauchemar et de drame. Le *Laplace*, ce vétéran de la dernière guerre, allait subir celle-ci alors même qu'elle était terminée depuis plus de cinq ans. Une mine qui avait passé au travers de multiples dragages, allait se trouver dans le cercle d'évitage⁽¹⁾ du navire. Celui-ci la heurtait en pleine nuit et coulait rapidement.

De la terre, il n'y eut aucun témoin. Ce n'est qu'au petit matin que le drame fut connu. Les rescapés durent lutter dans l'eau pendant plusieurs heures avant d'être sauvés. C'était le 16 septembre 1950. Des huit météorologistes, trois seulement survécurent : deux civils, un militaire.

Sur les 92 hommes embarqués, il y eut 51 victimes. Le Commandant périt avec son navire.

Depuis une bouée marque l'emplacement de l'épave du *Laplace*.

(Fait à partir de documents de la MN, Henri Treussart)

Qui étaient-ils ?

Colcanap Pierre, ingénieur des travaux météorologiques né le 21 juillet 1923. Un Breton que l'on disait timide, mais un Breton dont les services dans la résistance lui avait valu d'être détenu pendant 15 mois par les Allemands.

Il avait fait 14 campagnes sur les frégates. Quand il le pouvait, il s'enfermait dans sa cabine pour y jouer du violon.

Blessé par l'explosion de la mine, il est mort en mer.

Pioger Pierre, adjoint technique de la météorologie né le 10 mars 1924. Il s'était porté volontaire pour servir sur les navires météorologiques. C'était sa première campagne. Il est mort en mer.

Plantier Michel et Martin Louis, tous les deux adjoints techniques de la météorologie, furent sauvés après un séjour particulièrement pénible et long sur un radeau. Martin s'en tira avec une fracture du tibia.

Plantier se distingua par l'aide qu'il apporta, en dépit du danger, à ses camarades au moment de la catastrophe. Un mois plus tard il se portait volontaire pour une nouvelle campagne au point K.

Des officiers marins météorologistes, seul le second maître Fily Alexandre fut sauvé. Les seconds maîtres Boulain Louis et Hetet Joseph, ainsi que le maître Nivez Louis furent portés disparus.

Les deux radios Guegen et Bergougnoux du Service de la Navigation aérienne, périrent en mer.

Le *Laplace*

Sorti des chantiers « Americana », le *Laplace* s'était d'abord appelé *Lorain*. Il déplaçait à vide 1 400 tW, en charge 2 000 tW pour une longueur de 9 245 m, une largeur de 11,43 m et un tirant d'eau de 4,5 m. Son rayon d'action pouvait atteindre 8 000 milles à 10 nœuds. Ses vitesses maximales de croisière étaient respectivement de 19 et 12 nœuds. Pour sa propulsion il disposait de deux machines alternatives alimentées par deux chaudières. Il pouvait emporter 700 tonnes de mazout. Son équipage comprenait 6 officiers et 81 hommes.

1 - Pour ceux non familiarisés avec les termes marins : l'évitage est le changement de cap d'un navire autour de son ancre sous l'action du vent ou des courants.





Le France 1 à quai,
devenu musée Maritime

16 elle fut heurtée par une mine et sombra. Sur 92 hommes embarqués, il y eut 51 victimes. Deux des survivants sont présents dans l'assistance.

C'est à M^{me} Le Guével, épouse du Président de l'Association des rescapés du naufrage du *Laplace*, qu'il a été demandé de dévoiler la plaque commémorative portant l'inscription suivante :

À la mémoire des 5 météorologistes et des 46 autres victimes du naufrage de la frégate météorologique Laplace heurtée par une mine dans la baie de la Fresnaye (Côtes-d'Armor) dans la nuit du 15 au 16 septembre 1950.
Association des anciens de la météorologie.

Une minute de silence a été observée. Au nom des Anciens de l'Aviation civile (Anafacem), Henri Fergeau a fait part de sa reconnaissance d'avoir été associé à cette cérémonie qui ne peut que rapprocher davantage deux associations entretenant déjà des relations suivies.

Dîner sympathique du cinquantenaire au « Trois îles ».



Jean Bedel, directeur de l'Interrégion du Sud-Ouest de Météo-France, a rappelé le sacrifice des disparus, le courage des rescapés : autant de dévouements

consentis pour l'accomplissement de la veille météorologique mondiale si utile pour marins et aviateurs. Il a remercié le musée Maritime et la municipalité de La Rochelle de leur intérêt porté à la météorologie. Quant à l'AAM, il souhaite la revoir souvent dans le Sud-Ouest.

La cérémonie officielle à bord de *France 1* étant terminée, tous les assistants furent alors conviés à un apéritif offert par le musée Maritime dans le grand hall utilisé jadis pour la vente des poissons et ouvert aujourd'hui à l'extension du Musée.

Le dîner du cinquantenaire

Deuxième manifestation officielle du 13 mai, le dîner du cinquantenaire a permis bien des retrouvailles. Des amis s'y sont reconnus qui ne s'étaient pas vus depuis plus de... 50 ans.

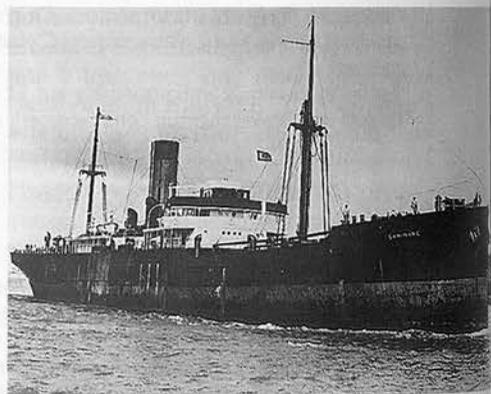
Il fut précédé d'un apéritif. Le président Jean Labrousse y prit d'abord la parole.

Dîner du cinquantenaire... ou plutôt dîner des anniversaires car, comme les trois îles de Châtelailon où cette

réunion se passe, ils sont trois : 1937, le *Carimaré* ; 1947, les NMS du programme Naos ; 1947, l'AAM. Pierre Duvergé rectifia. Ces trois anniversaires, comme les Mousquetaires, sont quatre : 1924, les premiers radio-sondages d'Idrac et Bureau...

L'AAM a donc 50 ans

Mais plutôt qu'une création, c'est une renaissance qui doit être commémorée. Avant 1939, il y eut en effet l'AAAM (l'Association amicale des anciens météorologistes). Hélas ! on sait peu de choses sur la vie de cette association animée sans doute par d'anciens militaires.



Le Carimaré premier navire météorologique français de 1937 à 1939.

L'AAM, aussi, fut à l'origine lancée par d'anciens météorologistes attachés au maintien des amitiés de guerre. Beaucoup étaient des réservistes trouvant là le moyen d'entretenir des connaissances acquises en météorologie. Le président s'appelait Roger Poireau. L'un de ses soutiens les plus actifs fut Victor Marc qui lui succéda en 1972. Ensuite, ce fut Jean Rochette. À partir de 1978, les anciens météorologistes de carrière vont devenir de plus en plus nombreux. Le nombre des retraités croissant, l'AAM y trouve un regain d'initiatives. Les présidents seront Maurice Joliette et Patrick Brochet. Tous deux sont présents à cet anniversaire. Ils ont porté haut le bilan des activités de l'AAM et c'est un devoir de maintenir aujourd'hui la vigueur de cet élan.

Double anniversaire

Double anniversaire pour les navires météorologiques stationnaires, mais à leur sujet, comment ne pas rappeler une nouvelle fois la tragédie du

Laplace ? Deux rescapés participent à cette réunion : M. Le Guével, président de l'Association des rescapés du naufrage du *Laplace*, qui faisait partie de l'équipage, et Louis Martin, météorologiste. Il faut être attentif au rappel de leurs souffrances endurées dans la nuit du 15 au 16 septembre 1950 et que rien ne s'efface des mémoires.

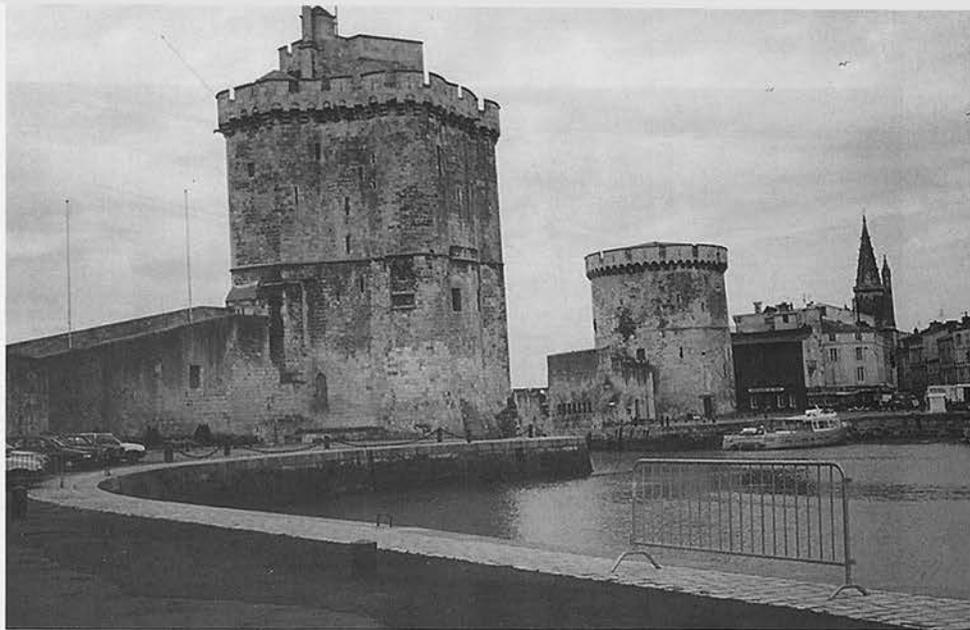
Les relations de la météorologie et de la mer ont toujours été étroites. Déjà en 1860 un ouvrage énumérait les usagers les plus attentifs des données météorologiques : la marine, l'agriculture, la médecine. L'aéronautique ne vint que plus tard.

Le Carimaré

En 1937, le *Carimaré* entre en station avec une double mission : fournir des informations météorologiques et contribuer éventuellement à des secours en mer, notamment pour les hydravions transatlantiques partis de Biscarosse. Époque où les séjours en mer duraient trois mois et de laquelle Albert Bordes et Raymond Jalu gardent des souvenirs précis.

En 1939, la déclaration de guerre met fin aux campagnes du *Carimaré*.

Dès 1945, l'OMM met au point son programme Naos. En 1947, un réseau opérationnel de navires météorologiques stationnaires est placé sur l'Atlantique nord. Les États-Unis assurent le tiers des moyens mis en œuvre, ajoutant même un navire sur le Pacifique. À la France incombera l'occupation du point K entre le golfe de Gascogne et les Açores. Ses navires s'appelleront *Laplace*, *Le Verrier*, *Le Brix*, *Mermoz*. C'est le temps dit « des frégates ». Une nouvelle phase viendra avec *France 1* et *France 2*, dont les activités cesseront le 1^{er} janvier 1985. Les États-Unis se sont à cette date déjà retirés du réseau Naos et la France, de ce fait, a dû abandonner le point K pour adopter le point R. (46° N, 17° W)



Les trois tours de La Rochelle

Le temps des radiosondages embarqués sur des navires de lignes commerciales était arrivé. La France adopte le système Sare, impliquant la présence d'un seul météorologiste à bord. Grâce au satellite *Imarsat*, la transmission des données est assurée en temps réel.

Avant de terminer, le président Jean Labrousse se félicite du succès de ce rassemblement et il tient à remercier ceux à qui l'on doit son organisation : Hervé Darnajoux et Henri Treussart et leurs épouses, nos camarades Wisdorf et Benec'h en service actuellement au Centre météorologique départemental de La Rochelle.

L'heure de passer à table était arrivée ! Il y eut là joyeuse ambiance. Il n'y manqua ni musique... merci à André Gardaix ; ni chorale... merci aux ténors et aux sopranos, qui se retrouvèrent sans voix le lendemain !

À la table d'honneur, autour du président Jean Labrousse avaient pris place : M. Schnepp, directeur du musée Maritime de La Rochelle, son adjointe M^{me} Piochaud, M. et M^{me} Le Guével, Jean Bedel, Patrick Brochet et Madame, Raymond Jalu, Maurice Joliette et Madame, M^{me} Larchier, Louis Martin et Madame.

Une soirée plus laborieuse

Le dîner du 14 mai a été précédé d'un colloque qui réunit tous les participants au voyage.

On s'occupa d'abord des rapatriements du lendemain car la SNCF allait y être défaillante. Heureusement des automobilistes étaient là !

Déjeuner
au musée Maritime

Ensuite fut posée la question de l'ordre du jour : comment activer la vie de l'AAM en province ?

Un échange de vue très large s'en suivit. Il aboutit aux souhaits d'un amenuisement des groupements régionaux, de la présence facilitée des délégués régionaux aux assemblées générales, d'une aide financière mise à la disposition des réunions organisées dans régions, du renouvellement de cette expérience 1997 qui a conféré au voyage annuel de l'AAM un caractère thématique. Le nombre des participants n'y a-t-il pas atteint le triple des résultats des années précédentes ? On pourrait ainsi penser aux « anciens des NMS », aux « anciens des terres australes » etc.

Quelques réactions personnelles notées à Châtelailon :

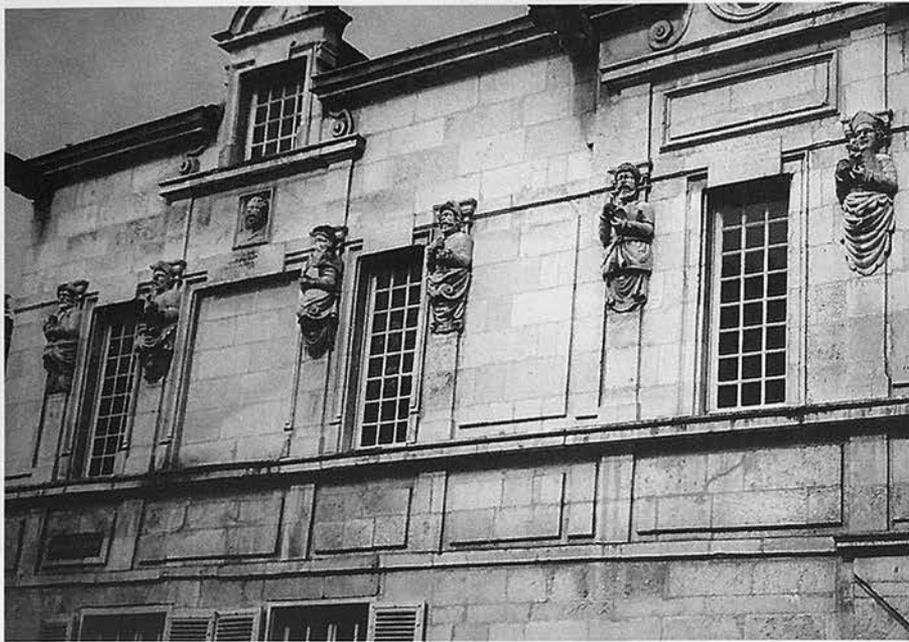
- *Jean-Marie Poiret ne souhaite pas devenir un délégué régional. Mais il est prêt à apporter une aide efficace au titulaire de la fonction dans l'ouest.*

- *Georges Joseph est volontaire pour le lancement d'une enquête sur l'intérêt porté à un groupement Bourgogne - Franche-Comté. Il ajoute un souhait : voir figurer dans l'annuaire la date d'entrée à la Météorologie des anciens météo.*

À la découverte de La Rochelle

En alternance avec les épisodes fort sérieux qui viennent d'être évoqués, trois escapades touristiques eurent lieu à partir de l'hôtel des *Trois îles* de Châtelailon, les 13, 14 et 15 mai. Deux cars ont assuré les transports nécessaires. Ils étaient aux couleurs de Voyages Ocetour de La Rochelle. Leurs conducteurs y assurèrent un





La maison de Nicolas Venette

colombages. Mais ici le bois est protégé par des plaques d'ardoise clouées. Sur la place du Marché, la plus belle de ces maisons présente toujours des fenêtres à meneaux encadrées par de fines colonnettes. Ça et là, la présence, comme en Europe du nord, d'une poutre à crochet au-dessus d'une fenêtre haute rappelle peut-être qu'un conseiller hollandais appelé pour l'aménagement des marais a habité ici. Sous les arcades des rues principales, les commerçants jadis disposaient leurs étals...et, au-dessus, les surfaces habitables se trouvaient élargies.

La promenade, empruntant la rue Saint-Michel, passa devant la façade de l'Église réformée. On s'arrêta dans le cloître classique des récollets venus ici pour convertir des protestants... dont les descendants rachetèrent les lieux à la Révolution. Plus loin, la rue Saint-Yon conduisit à la place du Marché. Retour par la même artère animée pour atteindre la maison Henri II : un hôtel construit vers 1555 par Léonard de la Réau pour Hugues Pontard... en fait un trompe l'œil, une façade ! Henri II n'y vint jamais. Mais quel bel échantillon de la Renaissance !

accueil parfait, une conduite très sûre et des commentaires précis sur les localités traversées et les paysages aperçus. Aussi l'attention fut-elle soutenue au cours de tous les déplacements.

La visite de La Rochelle, dans la matinée du 13 mai, se fit au cours d'une sinuose promenade révélatrice des attraits et de l'histoire de la ville.

Le départ en fut donné au bord du bassin à flot du Vieux Port. Le XVIII^e siècle le voulut pour les Terre-neuvas. Le XX^e l'abandonne aux plaisanciers. En bordure sud, le quartier rénové du Gabut affiche une allure septentrionale due à un architecte danois. C'est le témoignage des liens entretenus ici avec le nord de l'Europe : vin et sel échangés contre toiles et laines au cours des siècles passés et remplacés aujourd'hui par blé contre bois.

Une passerelle franchie permit de mieux détailler l'entrée du Vieux Port gardée par les deux tours symboliques, image de La Rochelle : la tour Saint-Nicolas, patron des navigateurs, la tour de la Chaîne. Elles datent toutes deux du XIV^e siècle. Plus éloignée et curieusement couronnée d'une flèche gothique, la tour de la Lanterne conserve les graffiti laissés par les prisonniers ou les soldats qui y séjournèrent. C'est elle qui accueillit les Quatre Sergents de La Rochelle !

Du port, on passa en ville, admirant la porte de l'Horloge dont les parties basses sont médiévales, le couronnement sculpté, ajouté au XVIII^e siècle, est attribué à un artiste... qui n'a pas laissé son nom !

On entra donc en ville. Si La Rochelle doit tout à son port, celui-ci doit presque tout à la grande dame que fut Aliénor d'Aquitaine. Il suivit les

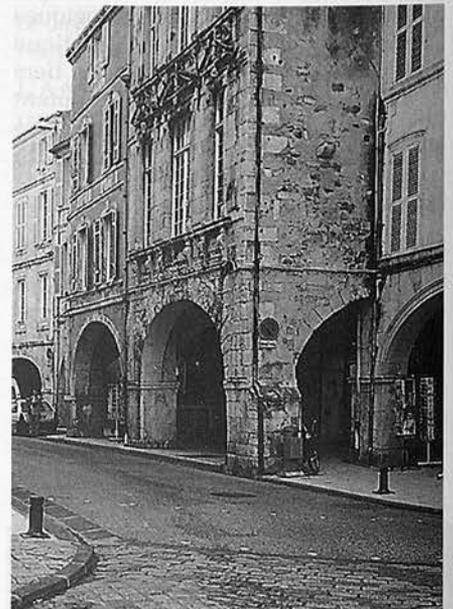
inconstances matrimoniales de cette reine de France qui, en avance sur son temps, changea de mari pour devenir reine d'Angleterre. Tantôt française, tantôt anglaise, La Rochelle tira profit de ces variations, obtenant à chaque changement des franchises nouvelles. La ville devint pratiquement indépendante et, en toute sérénité, développa ses activités commerciales.

Au XVI^e siècle, elle était active, riche et libre. C'est pourquoi, dans la deuxième moitié du siècle, elle allait devenir un pôle d'attraction pour les protestants en but à l'hostilité de la Couronne de France. En 1568, elle était devenue le siège d'une véritable cour du protestantisme, avec les Coligny, Condé, Jeanne d'Albret, etc. On put l'appeler la Genève de l'Ouest, le boulevard de la Réforme.

C'est en tant que citadelle du protestantisme que La Rochelle eut à connaître deux sièges. Elle résista victorieusement à celui de 1573, mais dut capituler en 1628 après 416 jours de résistance. Le vainqueur s'appelait Richelieu, qui s'ingénia à arracher le protestantisme de la ville.

L'église Saint-Sauveur a été fort marquée par ces événements. Du monument édifié au XV^e siècle, il ne reste que le clocher. L'essentiel du monument est une reconstruction du XVIII^e siècle.

Dans le dédale des rues suivies, on apprit à reconnaître les maisons les plus anciennes grâce à leurs pignons sur rue. À partir du XVI^e siècle, la préférence est allée à la présentation de l'un des murs gouttereaux selon la mode italienne. Impossible de ne pas remarquer la disposition tripartite des façades, tant en largeur qu'en hauteur. Certaines maisons ont conservé leurs



À faible distance, le clocher XV^e siècle de l'église disparue Saint-Barthélemy. Un rescapé des Guerres de religion qui rappelle l'élection annuelle, le dimanche de Quasimodo, du maire de la libre La Rochelle. Les maires changeaient...à l'intérieur des mêmes familles !

La cathédrale voisine est tardive, des XVII^e et XVIII^e siècles, comme celle de Montauban, autre ville forte du protestantisme. La venue d'un évêque entra dans le cadre de la reconquête catholique entamée sous Louis XIII, activée sous Louis XIV. Une autre vision : celle de la façade de l'ancien hôpital que l'on doit à la famille Aufredi, un riche commerçant qui fut mendiant puis bienfaiteur. Au portail de l'Hôtel de l'Intendance, on découvrit les armes de Bégon, intendant de la Marine à Rochefort. La maison de Nicolas Venette, médecin du XVII^e siècle vainqueur du scorbut, s'orne, à la façade, des statues des célébrités médicales de l'Antiquité et du



Moyen-Age. Au sol du square Rasteau, brillent les galets du Saint-Laurent, hommage rendu aux « filles de La Rochelle » parties au Canada, plus qu'à Champlain... ce natif de Brouage, toujours rancunier à l'égard des Rochelais.

Et le périple se poursuit par l'Hôtel de la Bourse où l'on pensa à la fois à la Bourse de Lyon, au Trianon de Versailles et aux proues du Palais royal de Paris. La rue du Palais s'orne de la géante façade grecque du palais de Justice, impossible à photographier. Enfin la place de l'Hôtel de Ville placée sous la garde d'un indomptable capitaine : Jean Guiton, celui qui tint tête 416 jours à Louis XIII, Richelieu, Bassompierre et d'Artagnan réunis.

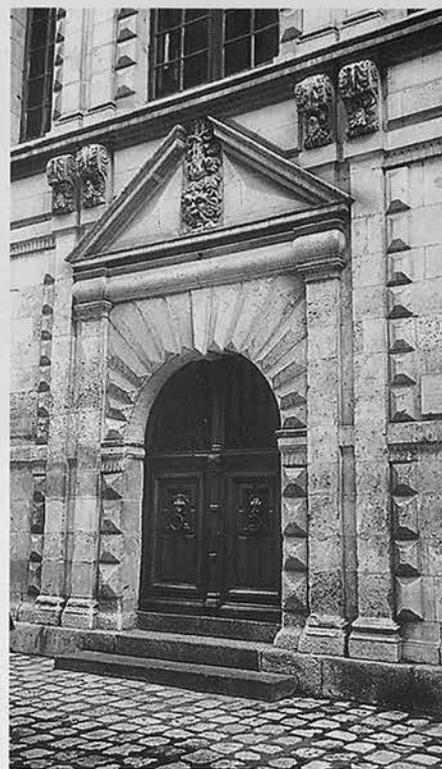
Les portes de l'Hôtel de Ville étaient ouvertes, la cour envahie de visiteurs. À la façade, les vertus cardinales veillaient : la tempérance, la force, la justice, la sagesse. À l'intérieur, la décoration des salles fait revivre le passé et l'on y garde la mémoire des plus célèbres Rochelais : Jean Guiton, bien sûr ; Aufredi le bienfaiteur, Réaumur le physicien et naturaliste, Valin le magistrat et juriconsulte attiré par la marine, Dupaty le magistrat philanthrope proche de Voltaire, Bonpland l'explorateur botaniste, jardinier de Malmaison, Billaud-Varenne le farouche conventionnel, l'amiral Duperré qui dirigea en 1830 le débarquement d'Alger... et dont la sœur Solange épousa Choderlos de Laclos appelé aux fortifications de l'île d'Aix.

Ainsi s'acheva une matinée bien remplie et l'on gagna le musée Maritime pour un déjeuner qui précéda la montée à bord de *France 1* préparée par une projection de diapositives rappelant les campagnes des NMS.

À travers la Saintonge maritime

Le 14 mai, de bon matin, les deux cars emportèrent leurs passagers vers le sud. Très vite, la pointe des Bouchouleurs fut dépassée. Elle tire son nom des bouchots enfoncés dans la vase pour fixer les moules. Dans le plat paysage qui suivit, ont eut à se réjouir du retour des cigognes en Charente-Maritime. L'enthousiasme baissa d'un cran lorsqu'il fut précisé que ce repeuplement était subordonné à la présence d'une population de moustiques suffisamment dense. On oublia tout cela en entrant dans Rochefort.

La visite guidée de la ville partit de l'emplacement de la porte de La Rochelle dont il ne subsiste qu'une modeste échauguette, témoin d'une ceinture de remparts édiflée en 1675, détruite en 1925. Rochefort est en effet une ville jeune qui ne s'est développée qu'à partir de 1666, année où Colbert lança l'exécution en ces lieux d'un port militaire muni d'un arsenal aussi puissant que celui de Toulon. À partir de 1688, Michel Bégon – celui qui donna son nom au bégonia –



entreprit la construction d'une ville moderne avec des artères se coupant à angle droit qui déterminent un découpage en damier des îlots d'habitation. Cet urbaniste exemplaire pourra déclarer : « *J'ai trouvé cette ville en bois, le l'ai laissée en pierre.* ».

L'une des rues porte le nom de Pierre Loti. On y trouve la maison de famille de l'écrivain, malheureusement interdite aux groupes de visiteurs trop nombreux. C'est la raison pour laquelle, la visite (pour l'un des deux groupes formés) commença directement à la Corderie.

La Corderie, à l'intérieur de l'Arsenal voulu par Colbert, est l'un des rares exemples de l'architecture industrielle du XVII^e siècle. Achevée en 1670, elle a fourni toute la marine en cordages jusqu'à la Révolution. C'est la raison de sa longueur : 374 m, car les cordages à produire pouvaient atteindre jusqu'à 200 m. Si, aujourd'hui, ce très long édifice se partage entre plusieurs utilisateurs, c'est à l'extrémité sud que se trouve la partie visitable. Une première section est réservée à l'histoire de la fabrication des cordages avec une conférence-présentation qui décrit toutes les opérations que subissaient les fibres de



Brouage et son mur d'enceinte.

chanvre venues d'Anjou et d'Auvergne pour parvenir au produit fini passant au goudronnage. Une deuxième section est occupée par Expo-mer accueillant l'exposition « Le temps d'une marée » pour la présentation de la mytiliculture et de l'ostréiculture.

On profita pleinement de la magnifique perspective de la Corderie remise à neuf par une restauration récente en s'attardant dans les Jardins des retours. On y évoqua le jardin botanique de Bégon qui conserve les espèces rapportées des voyages lointains. On aperçut de loin le chantier naval qui refait à l'identique une nouvelle *Hermione*, la frégate empruntée par La Fayette en 1780.

Le retour vers le Centre Ville débuta par l'agréable passage dans le jardin de la Marine. On s'arrêta ensuite à l'entrée de l'ancienne Préfecture maritime. C'est un ensemble construit dès 1674 sous le nom de Maison du Roi. Louis XIV n'y est jamais venu. Napoléon 1^{er} en fut l'hôte... glorieux en 1808... vaincu en 1815. Plus près de nous, Pierre Loti y commença sa carrière de marin. Il y aurait également écrit *Ramuntcho*.

La place Colbert rassemble l'Hôtel de Ville, l'église Saint-Louis et la fontaine du Mariage de la Charente et de l'Océan symbolisé par Neptune. Aux façades des immeubles, les balcons en fer forgé dus aux ouvriers de l'arsenal disparu.

Suivant la rue Cochon-Duvivier puis la rue Lesson, on arriva aux « Métiers de Mercure », qui font revivre la première moitié du XX^e siècle par une extraordinaire collection d'objets quotidiens ressuscitant tous les commerces d'autrefois : une collection entamée en 1980, ouverte au public

en 1990 : un musée d'arts et traditions populaires d'intérêt national.

L'horaire imposait le départ... On entrevit en passant l'hôpital qui mélange les siècles, le château d'eau de 1813, la station thermale, la gare, l'église désaffectée de la Vieille Paroisse, la base - école de l'aéronavale, le pont transbordeur, la base aérienne et l'École des mécaniciens de l'air... et ce fut la campagne.

L'île d'Oléron

L'île d'Oléron était le but à atteindre pour clore la matinée. On y pénétra par ce viaduc de plus de trois kilomètres, qui reste « le plus grand pont d'Europe sans joints de dilatation ». L'arrêt à Saint-Trojan-les-Bains arriva très vite. Là, le restaurant *La Marée* (spécialité fruits de mer) assura une remise

en forme très confortable et délicieusement arrosée.

Le circuit à travers l'île, qui suivit le repas, ne rencontra aucune difficulté. En sera-t-il de même en saison estivale ? Toutes les étapes de l'ostréiculture ont été présentées et commentées. Au loin, on aperçut Fort-Boyard... ce conquérant du petit écran. La traversée du château d'Oléron offrit, de plus près, les détails de l'architecture militaire du XVII^e siècle.

La visite de Brouage

Le retour sur le Continent comporta une étape de charme et de nostalgie : la visite de Brouage. Disparu, le port qui dut sa fortune à l'exportation du sel vers l'Angleterre, les Flandres et l'Allemagne ! La mer, aujourd'hui, est au loin et il demeure une enceinte fortifiée antérieure à Vauban, fort bien conservée. Dans la calme cité qu'elle enserme, on cherche les souvenirs de Samuel Champlain, fondateur puis gouverneur de Québec, et de Marie Mancini, exilée ici pour l'éloigner de Louis XIV. À l'église, édifice très simple de 1608, on entretient la mémoire du Québec français et celle des prêtres réfractaires internés à Brouage en 1795.

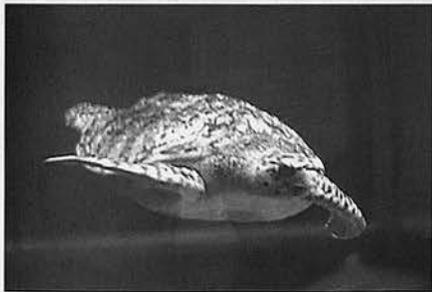
Il aurait été bon de s'attarder dans cette cité endormie mais l'heure s'était avancée et il fallut accélérer l'allure pour rejoindre Châtelailon via Moëze, Soubise et Rochefort.

Port de La Cotinière (île d'Oléron)



Plaisirs aquatiques

Jeudi 15 mai : le dernier jour. Un nouveau départ matinal pour retrouver La Rochelle et, plus précisément le quartier des Minimes. Depuis 1972, le port de plaisance y est installé : 3 500 places. C'est aussi le lieu du musée océanographique et de l'Aquarium : un des plus beaux aquariums d'Europe, l'un des plus visités, 1 600 m² d'exposition, 550 000 litres d'eau de mer où évoluent des espèces de toutes les mers du monde. Les premières salles sont consacrées à un océan ou à un milieu particulier (Atlantique, Méditerranée et tropiques). La température de l'eau est le paramètre de base des aquariums qui se succèdent.



La tortue caretta.

Ce sont les tropiques qui réservent les noms les plus exaltants : poisson-empeur, poisson-chirurgien, poisson-ballon, poisson-papillon, poisson-demoiselle... idole mauresque, poisson-mandarin, etc.

Après le lagon, après le tunnel, on peut se reposer au royaume des sélaciens, immense aquarium de 250 000 litres d'eau où plus de quinze requins se livrent à un ballet sans fin. Le plus attendu de ces danseur est le poisson-scie et la danseuse étoile est la tortue caretta.

On sort de ce milieu sous-marin par la serre tropicale, dernière vision de rêve avant d'atteindre la boutique qui propose de multiples souvenirs à emporter.

Midi allait bientôt sonner quand le départ fut donné en direction de l'Aunis du nord. La voie rapide vers Niort néglige le village d'Angliers qui, dans le passé, n'était accessible que par bateau. C'est que les marais reculent devant l'expansion agricole. Des routes plus romantiques furent em-

pruntées à partir de Courçon qui conserve une solide église fortifiée. Le hameau de Margot, le village de la Ronde et ce fut, à la fois, une première traversée de la Sèvre niortaise, l'entrée en Vendée et la découverte de la version mouillée du Marais poitevin : un foisonnement végétal, presque forestier, découpé par un réseau serré de canaux qui sont de conception hollandaise. Dans les îlots ainsi formés, les peupliers, les frênes, les aulnes, et même les hêtres, protègent

du soleil les vaches maraîchines qui résistent à l'invasion charolaise. Les localités traversées, Grande Bernegoue, Damvix, Arçais, Irleau, Coulon et La Garette, sont tantôt au nord, tantôt au sud de la Sèvre niortaise. Elles sont reliées par une double voie : la route et l'eau. De modestes résidences respectueuses de l'architecture locale jalonnent le parcours : c'est là la Venise verte, le tronçon Irleau-Coulon méritant l'appellation de « secteur cartes postales ».

Tout cela était fort beau, mais le repas servi aux *Mangeux de Lumas* à La Garette n'était pas mal non plus ! Son grand mérite, la musique d'André Gardaix aidant, fut de faire oublier que la séparation était proche.

Mais un dernier « moment fort » devait encore intervenir. Il s'agit de



La Venise verte et son gondolier.

l'heure de navigation fluviale par groupes de huit dans le calme et le mystère des canaux ombragés.

C'est au terme de cette promenade que sont intervenues les premières séparations. Les uns, venus à La Garette en voitures, prirent directement le chemin du retour. Les autres retournèrent en car à Châtelailillon d'où ils se dispersèrent. Tous avaient au cœur une grande reconnaissance pour Hervé Darnajoux et Henri Treussart, ainsi que pour leurs épouses, les organisateurs de l'ensemble de ces journées dont la réussite avait été totale... Malgré la surprise ménagée par la SNCF en grève...

◆ Pierre Fournier

Promenade en barque sur les canaux ombragés du marais.

