

Port-des Barques...Histoire

Source Th. Sauzeau-J. Peret- 2014 - **Xynthia ou la mémoire réveillée** (Geste éditions)

Port-des-Barques, commune de 2000 habitants située à l'embouchure de la **Charente**, face à **Fouras**, a toujours vécu dans une relation étroite et dangereuse avec la mer. Le village, implanté le long du fleuve, se définit largement, à travers les siècles, par ses activités maritimes ente pêche et ostréiculture.

L'organisation de ce territoire, ses aménagements littoraux, sont conditionnés pour l'essentiel par cette vocation maritime sur un site stratégique, dernière halte avant l'**Océan**.

La proximité avec les eaux de l'estuaire et des pertuis implique pour les habitants de ces terres basses une veille permanente et la construction sans cesse reprise de défenses contre la mer à l'affût de la moindre faiblesse du système.

Port-des-Barques illustre sur la longue durée l'histoire de cette relation avec la mer scandée par le retour des tempêtes et des submersions dont **Xynthia** constitue un épisode parmi tant d'autres.

(voir l'intervention d'un habitant, non suivie d'effets, auprès du **Préfet Leyrit en 2000, suite à la tempête **Martin**)*

Port-des-Barques, une péninsule entre terres hautes et marais.

Port-des-Barques, jusqu'en 1947 date de création de la commune, n'est qu'un village dépendant de **Saint-Nazaire**, en quelque sorte son extrémité maritime occidentale. La carte hollandaise de **Blaeu** en 1635 ne mentionne même pas **Port-des-Barques** mais simplement **Le Maréchat**, **Saint-Nazaire** et des hauteurs surdimensionnées, repères pour les navires venant du large. On se trouve devant une péninsule de terre ferme grossièrement dessinée, dorsale dotée de véritables montagnes s'étirant vers Saint-Nazaire et Soubise ; cette pointe est entourée de marais, au sud « *les salines de Brouage* » et à l'est les marécages bordant le cours de la Charente. Ces terres hautes, qualifiées par **Claude Masse** de « *hauteur de Piedemont* », constituent le terroir agricole de la paroisse, partagé entre les labours, représentés sous forme de champs ouverts laniérés, et les vignes, plus présentes vers **Saint-Nazaire**, duo agraire classique sur les littoraux **d'Aunis et de Saintonge**.

A ces terres hautes correspond un habitat dispersé entre quelques hameaux, tous construits à l'abri des inondations, comme **Piedemont**, **La Combaudière** ou **la Bosse**. Cette péninsule calcaire et agricole est bordée au sud par la pointe et les **falaises de Piedemont**, prolongées par une zone de marais salants.

Un peu plus de deux siècles après, la photographie aérienne de Port-des-Barques reprend avec une grande constance l'organisation d'un territoire de péninsule dominé par ces terres agricoles entre la rive du fleuve et le littoral. Au nord, le rivage, sur la Charente, beaucoup plus bas, borde des marais depuis la pointe de Piedemont jusqu'à la **Fontaine Royale**. La presqu'île se prolonge à l'ouest par l'île Madame reliée à marée basse au continent par la **Passe aux Bœufs**, elle même composée au sud d'un ensemble de marais et au nord d'une butte calcaire dominant l'embouchure.

Claude Masse a aussi minutieusement dessiné les maisons du village de Port-des-Barques, alignés le long du fleuve, pour l'essentiel construites sur une légère levée de terrain parallèle au rivage, au dessus d'une large plage de « *vase sableux* » découvrant largement à marée basse, la vue aérienne ne faisant que reproduire cette géographie de l'habitat qui s'est simplement étendu le long du fleuve.

L'implantation du village au plus près du rivage correspond à la stratégie initiale délibérée d'une population tournée vers un ensemble d'activités maritimes tout en connaissant les dangers de submersion liés à un tel site.

Un village maritime

La façade fluviomaritime de Port-des-Barques renvoie à plusieurs fonctions maritimes. Le village correspond au dernier mouillage abrité et de bonne tenue pour les navires, à l'embouchure de la Charente, interface entre le fleuve et l'Océan. Il constitue une des portes d'entrée des pertuis, espace dans l'ensemble protégé et propice aux pêches côtières.

L'estran, à la fois vaseux et rocheux, est propice aux différentes pêches à pied bien décrites par **Le Masson du Parc lors de sa visite en 1727**. On retrouve comme à Fouras le système de pêcheries installées sur les vases avec les courtines, la même présence d'acons ou pousse-pied, petites embarcations faites pour glisser sur la vase et servir d'annexe aux pêcheurs.

Déjà, comme dans les paroisses voisines, le ramassage des coquillages et surtout des huîtres apparaît comme une activité majeure, profitant en cela du vaste estran rocheux, notamment autour de l'île Madame.

Un mémoire sur les pêches en 1813 insiste sur « *la pêche aux coquillages qui restent attachés aux roches que la mer basse laisse découvertes...ce sont des moules, des huîtres, des palourdes, des lavagnons, des bernicles...* ».

Les huîtres sont draguées sur les bancs rocheux puis placées dans des bassins ou claires.

Port-des-Barques apparaît ainsi déjà comme un véritable centre ostréicole.

Cette orientation ne fait que se confirmer et s'amplifier au XIXème siècle.

Le sous-préfet, en 1842, constate que « *Saint-Nazaire possède à l'embouchure de la Charente une côte étendue qui fournit les huîtres en abondance* », ce que confirme le recensement de **180 parcs à huîtres** au milieu du siècle.

La seconde voit une véritable structuration de la filière ostréicole et un encadrement du littoral symbolisé par exemple en 1857 par la création de **106 parcs, viviers et claires**.

La véritable colonisation du littoral par les parcs à huîtres, le long de la Charente mais aussi au sud avec la création postérieure de la zone de Montportail, les évolutions techniques avec le système de plancher collecteur à partir de 1860, puis de piquetages dans les années 1930, marquent un glissement vers la prédominance de l'ostréiculture à Port-des-Barques, qui compte **135 ostréiculteurs en 1947**.

Cette place des cultures marines et des pêches à pied se retrouve aujourd'hui avec force dans le paysage contemporain avec le long liseré de claires le long de la Charente et du côté de Montportail et l'alignement des pêcheries sous forme de carrelets sur la côte de Piedemont.

La pêche jusqu'à l'entrée des pertuis y est également très active au moins depuis le XVII ème siècle : **Le Masson du Parc** y recense **11 traversiers de 15 à 30 tonneaux**, « *forts bateaux qui font la pêche toute l'année* » et sortent des pertuis, armés par quatre hommes.

A côté, des filadières, de plus petites tailles, se limitent à la pêche dans l'embouchure et ses approches, soit au total peut-être une **quarantaine d'embarcations en 1721**, pour un vrai port de pêche côtière, dynamisé par la proximité du gros marché rochefortais dont Port-des-Barques est le principal fournisseur. Cette activité se prolonge au XIX ème siècle avec une flottille qui bénéficie d'un mouillage abrité aux portes des pertuis.

On dénombre ainsi, en **1922, 82 bateaux de pêche**, mais majoritairement destinés à l'ostréiculture, la photographie aérienne déjà présentée donnant à cet égard une image intéressante de cette flottille de petites unités qui peuple le mouillage devant la jetée. Port-des-Barques doit aussi être considéré comme un avant-port de service de Rochefort.

La construction du grand arsenal, à partir de **1666**, donne une véritable dimension stratégique au mouillage de l'embouchure fréquenté tout à la fois par les navires de guerre et la masse des caboteurs ravitaillant Rochefort ou sortant de la Charente.

Cette fonction de parking de l'embouchure, où les navires attendent les vents ou le temps favorables, a généré à coup sûr une activité intense de navettes avec la terre pour le ravitaillement, les embarquements et débarquements...

Port-des-Barques est aussi le port d'attache de la flottilles des pilotes lamaneurs de la Charente chargés de l'entrée et de la sortie des navires.

Cette communauté de **18 pilotes**, qui se retrouve encore aujourd'hui, *basée à La Rochelle, renforce le caractère maritime d'un village tourné vers la mer et qui s'est donc implanté au plus près du rivage.

Les 24 navires recensés à Port-des-Barques en **1686 dans l'enquête menée par Seignelay** traduisent le dynamisme de ce petit pôle maritime polyvalent où la majorité des hommes sont des gens de mer, sans compter l'exploitation de l'estran et de l'ostréiculture, source de pluriactivité avant de devenir l'activité essentielle du village au XIX ème siècle.

Port-des-Barques, par sa position stratégique verrouillant l'embouchure, est enfin intégré pleinement dans le système de défense protégeant Rochefort. La péninsule constitue un des verrous fortifiés de l'estuaire, doté d'un ensemble d'ouvrages édifiés de la fin du XVII ème siècle jusqu'au XVIII ème siècle.

La carte de **Claude Masse** ne mentionne le long de la Charente, devant le village, qu'une ligne de retranchements et de batteries ainsi qu'une redoute construite sur l'île Madame. Les menaces de descentes anglaises accélèrent le processus avec la construction sur la hauteur du **Fort Chagneau** et d'une redoute à la pointe de Piedemont, permettant aux forts des deux rives de croiser leurs feux.

Ces gros travaux repris lors de chaque guerre aboutissent à une militarisation de Port-des-Barques sous le contrôle étroit de la Marine.

Ajoutons enfin, mais sans commune mesure avec l'orientation prise de l'autre côté de l'estuaire par Fouras, que Port-des-Barques joue avec ses moyens la carte du tourisme .

La Marine et le préfet donnent leur autorisation en **1857** à la création d'un établissement de bains et de cabines, ne présentant »aucun inconvénient au point de vue des intérêts maritimes », autre preuve de la mainmise de la Marine sur ce territoire côtier.

Le développement touristique reste modeste avant le nouvel élan de l'après guerre, l'aménagement de **la plage des Anses et de sa retenue d'eau, et l'implantation de campings** jusque sur l'île Madame, démilitarisée et devenue un pôle touristique.

Les multiples fonctions d'aménagement et de défense du littoral

L'estran qui borde les rivages de la péninsule de Port-des-Barques est à la fois difficile d'accès et constamment menacé par les tempêtes et les submersions marines. Face au village, les vases de l'estuaire gênent considérablement l'accès à terre, pratiquement impossible à marée basse. Cet estran vaseux ne fait d'ailleurs que s'engraisser par sédimentation au long des siècles, le trait de côte gagnant une centaine de mètres sur la Charente jusqu'à aujourd'hui.

Plus à l'ouest, jusqu'à l'île Madame, et au sud, alternent des falaises soumises à l'érosion et aux attaques de l'Océan et des zones basses marécageuses tout aussi incommodes d'accès. La nécessité d'aménagements « *portuaires* » pour les besoins des activités maritimes (pêche, ostréiculture...) et la non moins nécessaire défense d'un littoral menacé par la mer expliquent globalement la lutte incessante des hommes pour exploiter et protéger leur littoral.

L'histoire de Port-des-Barques est largement celle de ces ouvrages maritimes sans cesse repris au long des siècles. La carte de **Claude Masse** n'apporte aucun élément si ce n'est que la ligne des « *retrangements* » mais à objet militaire.

Il semble qu'à partir du XVIII ème siècle, au moins, existe une « *grave* », enrochements jetés dans la vase « *et dépassant à peine la surface allant du village à la laisse des basses mers* », soit une médiocre zone de débarquement proche des habitations.

Les ouvrages de la fin du XVIIIème siècle sont connus indirectement par leur destruction lors de l'ouragan **de 1820**.

L'ingénieur évoque 700 mètres de digues emportés et la destruction de la jetée, « *réunion de pierres jetées par les pilotes sur les vases pour pouvoir communiquer entre leur chaloupe et la terre* », ouvrage certes précaire mais dont les habitants réclament encore la réparation en **1848** tout en rappelant qu'elle a été construite **en 1782**.

Ces premiers aménagements correspondent d'abord aux nécessités de l'accostage pour une communauté maritime et secondairement à une protection sommaire du village édifié sur une légère surélevation.

Au XIXème siècle, les archives des services maritimes et des Travaux publics et les rapports des **ingénieurs des Ponts et Chaussées**, soigneusement dépouillés par **Adeline Laurent**, mettent en évidence une série ininterrompue de projets et de travaux maritimes, sans cesse repris mais qui montrent d'évidence à la fois une préoccupation constante, aménager et protéger le littoral, mais aussi la vulnérabilité du littoral de Port-des-Barques, situation qui s'est prolongé jusqu'à aujourd'hui.

Les aménagements, depuis le XVIII ème siècle, portent d'abord sur « *le front de Charente* ». Revient l'éternelle question de l'accostage difficile des bateaux, laissés ordinairement au mouillage dans le lit du fleuve. L'estran vaseux rend la descente à terre toujours difficile. La vieille « *grave* » de débarquement est relayée, sur son emplacement, par une jetée sommaire face au village, mais toujours doublement menacée par la vase et les tempêtes.

Cette jetée basse, submersible, perpendiculaire à la berge, connaît tout une série de travaux, simples réparations ou améliorations quant à sa taille et sa solidité.

Cette jetée longue de **plus de 300 mètres**, **large de 3 mètres**, sert au débarquement tant des bateaux de pêcheurs que des ostréiculteurs. Cet ouvrage clé pour l'activité maritime est défini

en 1919 comme « *le seul point accessible de la région à mi-marée et marée basse aux petites embarcations* ».

La jetée et le débarcadère reconstruits en pierres de taille sont achevés après de multiples projets en 1866. Après plusieurs phases de grosses réparations, la jetée est rehaussée en 1930, ouvrage indispensable au fonctionnement de la pêche et de l'ostréiculture, comme le montrent les nombreuses photographies et cartes postales qui en font le centre d'intérêt du village, lieu de travail et de sociabilité.

La croissance de l'activité ostréicole, la multiplication des parcs conduisent au XX ème siècle à la construction d'autres jetées :

c'est le secteur des Anses, à l'ouest, près de l'entrée de la Passe aux bœufs, devenu un autre secteur ostréicole majeur, qui connaît de gros aménagements achevés pour l'essentiel en 1962 avec une jetée submersible de **252 mètres** et une cale agrandie par la suite.

Plus au sud, le secteur de Piedemont est également doté d'une jetée, autant d'ouvrages prioritaires qui correspondent aux besoins de l'ostréiculture, moteur de l'économie de la commune.

Ces aménagements s'accompagnent de vastes travaux de défense contre la mer durant les deux siècles. Ils concernent l'ensemble du trait de côte, aussi bien les zones basses quye les falaises. La longueur du littoral de la commune (12 kilomètres), la diversité des estrans et de leurs usages se traduisent par une multiplicité des travaux, la commune devant agir sur plusieurs front et parer souvent au plus pressé.

Les digues ont d'abord été construites au bord de la Charente afin de protéger le village. L'ouvrage constamment remanié, qualifié aussi de « mur du quai », s'étire depuis la pharmacie, en amont, jusqu'à la petite falaise située à l'ouest du village*2.

Face aux marais, on redoute plutôt la surcote de marée haute, qui peut être accentuée par le débit du fleuve. La falaise est à l'abri d'un tel risque, mais malheureusement pas des paquets de mer que la houle vient y briser.

Le mur de soutènement de la départementale prend donc plusieurs formes. Si il remonte probablement au XVIIIème siècle, elle doit constamment être réaménagée entre 1847 et 1851 ; il connaît plusieurs renforcements au XIX ème siècle, et sur plus d'un kilomètre en 1866 et 1895.

Elle est surhaussée par un parapet bien visible sur cette carte postale des **années 1920/1930**, représentant la Grande Rue.

C'est cet équipement qu'on retrouve avec la mention « *mur de soutènement construit en 1849* » sur les plans dressés à la faveur de nouveaux travaux, en 1905.

On notera également la surélévation des maisons par rapport à la rue, marquée par trois ou quatre marches.

Cette digue et les protections annexes, calibrées pour les malines, n'en sont pas moins à la merci de la houle, qui frappe régulièrement en aval, là où le chemin rural numéro 1 (actuelle route de l'île Madame) entame son ascension de la falaise calcaire, ce qui provoque des entrées d'eau, par paquets entiers.

On retrouve des tronçons de digues, édifiées plus tardivement, au XXème siècle, dans les secteurs nouvellement aménagés : à l'ouest la digue de La Garenne (VIAUD Christian), du coté des Anses, à l'île Madame, et au sud pour protéger le site de Montportail, sans compter le

difficile entretien de la Passe aux Bœufs vers l'île Madame, sans cesse modifiée sous l'effet des tempêtes. Les zones de falaises posent aussi de gros problèmes de consolidation, principalement après la jetée sur la rive de l'île Madame.

Exposée aux tempêtes, la falaise, au-delà de laquelle se sont construites au XX ème siècle toute une série de villas « *vue sur mer* », doit être régulièrement consolidée par un important mur de soutènement sujet à une forte érosion marine. Pour le reste, le long de la Charente, en amont, les marais bordés d'établissements ostréicoles restent exposés aux submersions.

Cet ensemble de défenses contre la mer pose évidemment la question de son financement, trop lourd pour une petite commune comme Port-des-Barques. Si la commune est longtemps soutenue par les investissements publics, en dépit des retards et des refus de l'administration, le dernier demi-siècle se traduit par un désengagement financier global de l'Etat en dépit de multiples signaux d'alerte. Dans une lettre de **Novembre 1967**, le maire Paul Geoffroy fait un constat lucide et alarmant du manque de moyens et de la mauvaise gestion des travaux :

« Chaque année, la commune, aidée par le département, investit des crédits, soit pour des travaux de défense contre la mer ou pour l'entretien de ceux-ci. Ce n'est pas suffisant, car il y a à Port-des-Barques au moins 12 kilomètres de côtes à défendre. Ils doivent être protégé non pas en fonction d'un plan s'échelonnant sur plusieurs années... mais par une réalisation d'ensemble. Tant que les pouvoirs publics n'auront pas retenu cette manière de voir, je puis vous assurer que la défense des côtes sera ruineuse pour les collectivités qui n'empêcheront pas la mer de diminuer le patrimoine communal et national ».

Face à de multiples fronts, frappée régulièrement par les tempêtes et les submersions, la petite commune peine à maintenir en état les ouvrages de défense de son territoire, d'autant plus que les attaques de la mer semblent particulièrement fréquentes et destructrices.

Les attaques récurrentes de la mer

Adeline Laurent a su retrouver à partir du XIXème siècle la trace de nombreuses tempêtes et submersions qui ont touché Port-des-Barques, commune en première ligne et particulièrement vulnérable face aux colères de l’Océan. Le site du village, au plus près du rivage, contrairement à la majorité des lieux d’habitation construits sur des hauteurs non inondables jusqu’au XIXème siècle, explique ici la fréquence des inondations qui font en quelque sorte partie de la vie de la commune.

Le premier événement extrême sur lequel on dispose d’éléments précis est l’ouragan du 22 Octobre 2020 qui détruit presque entièrement la jetée et emporte 700 mètres de digues protégeant le village.

L’ingénieur conclut son rapport en indiquant que « *la pente naturelle entre le sommet de la falaise jusqu’à l’intérieur du bourg montre que l’inondation peut avoir lieu à chaque forte marée* ». Il met ainsi en valeur l’un des points faibles de la côte, la rampe à l’ouest de la jetée, frappée le plus durement par les vagues. C’est par là que la mer s’est engouffrée en 1820, justifiant la mise en chantier du mur qui renforce la falaise à cet endroit précis.

Ce point d’impact des houles océaniques sera ensuite systématiquement relevé dans les archives, comme la porte d’entrée des pics de houle qui dépassent la falaise et déferlent à travers le village, vers la dépression du Maréchat, à la rencontre d’une éventuelle surverse, venue de l’estuaire plus en amont.

Le XIXème siècle connaît d’autres alertes en 1860, 1877, 1885, pour lesquelles reviennent les mentions d’inondation des maisons du bourg et de destruction des digues. Les années 1924-1974 sont également marquées par la répétition de tempêtes et raz-de-marée en 1924, 1935, 1937, 1941, 1957, ou le cumul d’une forte marée et de violents vents entraîne l’inondation de la moitié des immeubles, la rupture des digues et la destruction des établissements ostréicoles.

Les accidents des années 1967 et 1974 se traduisent par les mêmes constats, sans compter les dégâts dans les secteurs nouvellement aménagés comme Montportail, les Anses et toujours l’île Madame et sa passe aux Bœufs bouleversée par chaque tempête.

Les falaises constituent un autre problème avec les phénomènes d’érosion et d’écoulement lors des tempêtes, notamment pour la falaise de Piedemont et celle du boulevard de l’Océan, d’autant plus sensible qu’elle supporte la route côtière.

De 1820 à aujourd’hui, l’endroit où s’abaisse la falaise, juste à l’ouest du village et de la jetée, soumis à la violence des vagues, constitue le talon d’Achille de la rive de la Charente. La carte postale de « *Port-des-Barques un jour de tempête* » est à cet égard révélatrice de l’attaque de la houle à cet endroit précis. Plus généralement, on remarque que la commune est frappée de manière récurrente par la submersion des maisons du bourg, situation presque ordinaire, tout du moins non exceptionnelle, liée à la situation des habitations, à l’image de la photographie de la « *rue inondée par grosse mer* », vécue apparemment sans angoisse par les spectateurs locaux.

Le risque d’inondation est connu de cette population confrontée professionnellement à la mer et sans doute intégrée à la culture maritime. La fragilité et les limites des digues font elles aussi partie de la mémoire collective, et au-delà des récriminations, comme en 1841, où les habitants menacent d’abandonner le village, « *dégoûtés par les dégâts de leurs maisons* » et l’absence de travaux.

Un espace périurbain entre racines maritimes et tourisme face à Xynthia

L'accalmie dans les tempêtes entre 1974 et 1999, en dépit d'épisodes secondaires en 1978 et 1990, s'accompagne d'une forte croissance de la population qui passe de moins de 1200 habitants en 1968 à près de 2000 aujourd'hui, sans compter l'afflux touristique estival. Le nombre de logements passe de 522 à 1404 entre 1968 et 2008, dont un tiers de résidences secondaires, avec une nette accélération à partir des années 1990.

Le bourg ancien déborde largement son périmètre et vient coloniser par ses lotissements une bonne partie des terres hautes, englobant ainsi les anciens hameaux agricoles. Mais l'habitat descend aussi vers la mer, à l'ouest, et le long de la Charente, étirant vers l'amont, le long de la rive, la ligne des habitations.

Dans ce mouvement de tache d'huile du bâti, les lotissements gagnent aussi les zones basses comme celle du Maréchat, dépression située en arrière du village ancien, déjà bien identifiée sur la vue aérienne, autant d'espaces vulnérables et inondables que les deux cartes d'évolution de la tache urbaine et de localisation actuelle du bâti font parfaitement ressortir.

Le rapport du 15 Janvier 2011 de la Mission Littoral met en évidence, après coup, cette erreur d'aménagement : « au cours des 30 à 40 dernières années, l'urbanisation s'est étendue dans le marais originel, en zone basse » sous forme de lotissements situés sous la ligne fatidique des +4,00Mètres NGF.

La tempête Martin, en 1999, frappe durement Port-des-Barques qui hérite du titre de « *commune la plus sinistrée de Charente-Maritime* ». Toutes les parties basses de la commune sont submergées 200 maisons inondées ainsi que le camping, avec parfois des hauteurs d'eau supérieures à 1 mètres, 4 kilomètres de digues détruits, la falaise de l'avenue de l'Ile Madame effondrée.

Les dégâts touchent l'ensemble des ouvrages avec à la clé un vaste programme de consolidation et de reconstruction des digues, dont celle de la Charente, achevée en 2009 mais dont l'extension en amont n'est pas réalisée. Martin constitue un traumatisme pour la population avec à la clé une première vague de départs des zones basses vers les parties hautes de la commune.

L'ouragan signifie aussi un réveil douloureux et une nouvelle prise de conscience des risques, avec notamment l'action de l'Ecomusée après Martin, dans la perspective de la mémoire des submersions à Port-des-Barques.

A Port-des-Barques, Xynthia est pour l'essentiel la répétition de Martin. Les différents rapports et cartes permettent simplement d'affiner avec rigueur l'analyse. Globalement, tous zones basses, le bourg ancien et sa périphérie, sont inondés à des degrés divers, sans compter à l'ouest le quartier de La Garenne, une bonne moitié de l'île Madame, Montportail au sud ainsi que les marais et les établissements ostréicoles en amont, y compris le hameau de Pierre-Menu. Seules les terres hautes de la presqu'île sont restées à l'abri de la submersion.

Outre les marais qui resteront submergés plusieurs jours, la submersion prend plusieurs formes quant à son ampleur et sa gravité.

Comme le souligne le rapport Pitié, l'eau a franchi la digue de Charente et a envahi le bourg ancien sous forme d'une lame d'eau de quelques décimètres, causant de gros dégâts mais sans mettre en péril la vie des occupants ce qui explique le classement de cette vaste zone d'habitat ancien en zone « jaune » ou de prescription spécifique : c'est la réédition du phénomène décrit maintes fois depuis 1820.

On se trouve là devant une situation ancienne résultant de l'implantation initiale du village au plus près du rivage, avec les risques afférents et connus, mais sur une légère surélevation de terrain limitant la gravité des submersions.

En revanche, la situation s'est révélée nettement plus grave dans les lotissements récents situés en arrière du bourg, dans la vaste zone déprimée communiquant avec l'estuaire par le chenal du Maréchat.

Cette cuvette, (d'une altitude inférieure à +3,50 mètres NGF alors que le niveau d'eau de la Charente a atteint + 4,40 mètres NGF) s'est progressivement remplie à la fois des eaux ayant traversé le bourg ancien et, surtout, du flot venu de l'est à travers la zone ostréicole qui n'était pas ceinturée par une digue, prévue mais non réalisée.

La hauteur d'eau a atteint dans les lotissements des Tamaris et celui de la rue du Pied du Coteau entre 80 centimètres et 1,20 mètre. Circonstance aggravante, l'eau est restée bloquée plusieurs jours du fait du dysfonctionnement de l'écluse du Maréchat, impossible à manœuvrer pour cause de panne d'électricité !

Plus largement, il semble bien que le réseau de drainage, bien organisé en 1850, s'est affaibli au XXème siècle, « mangé » par l'urbanisation, d'où une évacuation de l'eau plus lente.

L'importance de la submersion a conduit à placer 15 habitations, situées dans la cuvette du Maréchat, en zone de solidarité, nombre porté à 41 à la demande de la municipalité, auquel il faut ajouter 15 refus de permis de construire, au regard des risques encourus dans ces zones fortement inondables à répétition.

Ici, cas unique, la demande locale de déconstruction a dépassé le plan proposé par l'administration.

Xynthia contribue à relancer une politique globale de protection et de prévention à plusieurs volets : abandon des secteurs en « cuvette », les habitants étant réinstallés dans des lotissements aménagés sur les terres hautes ; renforcement des digues existantes mais sans surhaussement démesuré, partant du principe « de garder l'existant, héritage important et bien pensé de nos anciens » selon le maire, tout en consolidant les « endroits fragilisés » et en améliorant les ouvrages hydrauliques destinés à l'évacuation de l'eau .

Le programme est complété par le projet de la digue des Fontaines, à la limite des marais, jouant le rôle de ceinture antisubmersion, à l'est, autant de mesures de protection coordonnées et raisonnées.

Port-des-Barques s'est construit au ras du fleuve, chois délibéré lié à ses activités maritimes, de la pêche à l'ostréiculture, accentué par sa position stratégique de port de service de Rochefort.

Le prix à payer, pour un village édifié sur une bande de terre légèrement surélevée, est l'inondation récurrente lors des grands « vimers », mais relativement mesurée et sans doute

assumée par une population maritime familiarisée avec les colères de la mer. La commune, avec ses 12 kilomètres de côtes, s'est trouvée confrontée à plusieurs fronts de défense depuis le XVIIIème siècle, d'abord le long de la Charente, mais qui se sont ensuite multipliés avec le développement sur plusieurs sites de l'ostréiculture aux XIX ème et XXème siècles et aussi avec l'essor touristique. Parallèlement, la croissance démographique a généré une série de lotissements qui se sont rapproché de la mer ou qui se sont dangereusement installés dans des zones pourtant connues pour être épisodiquement submergées.

La vulnérabilité de ce territoire a été enfin accentuée par un entretien insuffisant des ouvrages de défense contre la mer, lié lui-même à l'insuffisance des moyens financiers dont dispose une commune aux rivages et aux terres basses fragiles, en première ligne face aux tempêtes et aux submersions.

L'expertise dirigée par Christian Pitié a conclu à la délimitation d'une zone de solidarité largement acceptée et même élargie à la demande de la municipalité, cas unique pour les différents sites touchés par Xynthia.

Cette reconnaissance d'errements antérieurs en matière d'urbanisation s'accompagne d'un ensemble de mesures de défense destinées à limiter les effets des submersions sans pour autant les supprimer, dans la ligne multiséculaire de l'histoire d'un village au ras des flots.

***Au lendemain de la Tempête Martin, qui a touché la commune de Port-des-Barques dans la nuit du 29 au 30 Décembre le Préfet de Charente-Maritime, Christian Leyrit, a visité la commune après un survol en hélicoptère, et s'est entretenu avec le Maire, Jean-Louis Martin, sur le site des Fauvettes.**

Ce site, ancien centre de vacances appartenant à la Commune de Chènevières sur Marne réquisitionné à la demande de Jacky Laugraud pour accompagner les sinistrés et leur donner le couvert et le lavages des vêtements, a facilité le retour à la normale dans les semaines suivant cette tempête.

Jacky Laugraud a, ce jour, donné au secrétaire du Préfet, une note demandant que soit étudié le creusement et l'entretien du chenal du Maréchat, et d'un bassin de retenue en cas d'une nouvelle submersion.

Aucune suite n'a été donnée à cette proposition, ni par le Maire ni par les autorités.

Nous mettons à votre disposition ce document extrait du livre cité en référence et qui est empruntable à la Bibliothèque. Notre but est d'éclairer les nouveaux habitants sur l'histoire de ce qui devient leur village...

Depuis cet écrit, un Plan de Prévention des Risques a été établi en 2013 et un Plan Local d'Urbanisme lancé en 2013...

La ferme aquacole de l'Ile Madame a été délocalisée...

56 logements ont été déconstruits pour éviter dans l'avenir des drames humains autres que matériels...et relocalisés sur des terres hautes ou dans des logements à étages...

Les archives municipales ont été transférées à l'étage de la Mairie pour les préserver de tout risque d'inondation...

La digue de Montportail a été relevée dès le lendemain de Xynthia...

Un groupe électrogène est positionnable au chenal du Maréchat en cas d'alerte météo et submersion, pour évacuer les eaux marines qui pourraient encore nous inonder...

Le système de protection et d'évacuation voté en 2013 dans le cadre du PAPI *de la Charente et validé par l'Etat, la Région, le Département, la Communauté d'Agglomération, est en chantier...

Le bon sens et les précautions d'usage permettront, nous l'espérons, de vivre en paix sur notre littoral...

Afin d'augmenter notre fond d'archives, nous sommes preneurs de toute illustration ou document dont la source est identifiée.