



LAURENT Adeline
Université de La Rochelle
Faculté des Lettres, Langues,
Arts et Sciences Humaines
Master 1 mention Histoire

Port – des – Barques face à la mer (XVII^e siècle – XXI^e siècle) :

Espace sensible transformé au fil du temps

Programme Xynthia

Sous la direction de Mickaël Augeron
et Thierry Sauzeau

Année universitaire 2010 – 2011

Port – des – Barques face à la mer (XVII^e siècle – XXI^e siècle) :
Espace fragile transformé au fil du temps

Juin 2011

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mes deux directeurs de recherches, Mickaël Augeron et Thierry Sauzeau sans qui ce mémoire n'aurait jamais vu le jour.

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à la région Poitou – Charentes.

J'adresse également tous mes remerciements aux structures qui m'ont accueillies, les Archives Départementales de Charente – Maritime, le Service Historique de la Défense à Rochefort, la mairie de Saint - Nazaire – sur - Charente et celle de Port – des – Barques.

Je remercie tout particulièrement le maire de Port – des – Barques, Jacky Laugraud, pour son aide.

Mes remerciements s'adressent aussi à M. Gaurier, un portbarquais, pour son bouleversant témoignage.

Enfin, mes derniers remerciements vont à tous mes proches qui m'ont soutenu.

Merci à tous.

Tables des sigles et des abréviations

AC de PdB : Archives Communales de Port – des – Barques.

AC de St N. : Archives Communales de Saint Nazaire sur Charente.

AD : Archives Départementales.

Délib. : Délibération.

PPRN : Plans de Préventions des Risques Naturels.

SHD : Service Historique de la Défense.

TPE : Travaux Publics de l'État.

Sommaire

Introduction.....	6
I - Un village proche de la mer (XVII^e – XIX^e siècles).....	11
A – Les premiers signes de l'existence du village	12
1. Les sources cartographiques : un village maritime.....	12
2. Les sources textuelles : une histoire liée au monde de la mer.....	17
B - La vocation militaire de Port – des – Barques.....	20
1. La protection de l'arsenal de Rochefort.....	20
2. La pêche, une activité sous le contrôle de la Marine.....	23
C - un village de pêcheurs	25
II - Port des Barques : village ostréicole en danger (XIX^e - XX^e siècles)?.....	30
A - le début du XIX ^e siècle : la grande époque de la pêche des huîtres.....	31
1. Les débuts de la pêche.....	31
2. Les premières aménagements côtiers de protection.....	33
B – Explosion de l'ostréiculture et risques côtiers à la fin du XIX ^e siècle.....	38
1. Des aléas climatiques mieux connus.....	38
2. Les aménagements côtiers.....	40
3. Une sensibilité côtière accrue.....	43
C - Le XX ^e siècle : de nouveaux aménagements maritimes nécessaires.....	46
1. Les nouvelles pratiques ostréicoles.....	46
2. Les tempêtes de 1900 – 1950.....	48
3. Amélioration de la jetée située au bord de la Charente (1900 – 1945).....	51
4. Le lieu – dit les Anses : un site maritime à aménager.....	56
5. Un nouveau complexe ostréicole : Montportail.....	58
III - Port – des – Barques : une commune remodelée (1970 - 2011)	63
A – L'économie touristique et son impact sur le village	64
1. Les Anses : un lieu à aménager.....	64
2. L'aboutissement du projet.....	67
3. Amélioration de la plage des Anses.....	69
B - Le tournant des années 1960 – 1980 : entre l'abandon des défenses maritimes et l'impact des tempêtes.....	73
1. Une recrudescence des tempêtes ?.....	73
2. Des défenses contre la mer opérationnelles ?.....	77
a. Le boulevard de l'océan et le Maréchat : une protection à renforcer.....	78
b. L'Ile Madame et la Passe aux Bœufs : des zones sensibles aux houles.....	83
c. La cale des Anses : un lieu économique à préserver de la mer.....	86
d. La façade Sud de Port – des – Barques : Une nouvelle zone à risque.....	88
3. Un désengagement de l'État ?.....	90
4. Des risques accentués par l'urbanisation ?.....	93
C – La politique de défense côtière de 1990 à la tempête Martin (27 décembre 1999).....	95
1. La politique de défense maritime avant 1999	95
2. Le réveil : la tempête Martin – 27 décembre 1999.....	99
3. Entre 1999 et 2010 : l'application des enseignements de la tempête de 1999.....	102
4. Xynthia : une nouvelle prise de conscience des risques.....	104

5. L'évolution du trait de côte : un facteur crucial de compréhension.....	106
Conclusion.....	119
Annexes	112
Bibliographie.....	124

Introduction

Xynthia. Un simple prénom féminin, mais depuis le 28 Février 2010, c'est presque devenu un nom commun, étant donné l'ampleur des conséquences de la tempête Xynthia sur le littoral Atlantique. La Vendée et la Charente – Maritime ont été durement touchées par un phénomène météorologique extrêmement rare. En effet, Xynthia est la combinaison de vents violents (130 km/h en moyenne) associés à un creux dépressionnaire générateur d'une surcote venant s'ajouter à un fort coefficient de marée (102). Cette tempête a eu de nombreux impacts. A côté des dégâts matériels et des pertes humaines, une prise de conscience est apparue dans les lieux sinistrés. Était – ce vraiment «la tempête du siècle» comme l'ont annoncé certains médias? Ce type d'évènement s'était – il déjà produit auparavant? Ces interrogations ont fait émerger un sujet souvent oublié : la culture du risque. Les pouvoirs publics et les sinistrés s'interrogent. Comment une telle catastrophe a-t-elle pu engendrer autant de dégâts? On s'est tourné alors vers des experts (géographes, météorologues..) pour avoir des réponses. On a sollicité les «géosciences» pour comprendre l'évolution du littoral et ses effets. Il manquait l'aspect historique dans ces analyses. L'histoire n'est pas que «récit du passé». C'est une science qui peut enrichir les expertises. L'historien a la capacité de prendre du recul par rapport aux événements récents tels que Xynthia. Il se plonge dans les archives pour expliquer comment on en est arrivé là. Son travail de recherche est complémentaire de l'étude menée par d'autres professionnels. L'histoire est une référence essentielle pour la mémoire du risque. C'est sans doute l'une des raisons qui a poussé plusieurs communes sinistrées de Charente – Maritime à accepter que des étudiants s'intéressent aux submersions qui ont touché leur littoral au cours des siècles ainsi qu'aux protections mises en place pour contrer ces phénomènes.

Pour ma part, je me suis intéressée à la commune de Port – des – Barques. Située à l'embouchure du fleuve la Charente.



Vue aérienne de Port – des Barques, 2002, carte fournie par Monsieur Laugraud.

Cette presqu'île a une situation très sensible vu sa position géographique. Situé sur la rive nord du fleuve la Charente, Port – des – Barques se trouve sur un plateau calcaire. Côté Sud, une falaise vive, celle de Piédemont. Côté Nord, une falaise morte où le village s'est développé. Composé de marais, de terrains vaseux et de cordons littoraux, Port – des – Barques se prolonge par une passe submersible jusqu'à l'Île Madame(cf. Carte ci – dessus)¹, la Passe aux Bœufs. La presqu'île est partagée en plusieurs lieux – dits. Les plus cités dans ce mémoire sont le Maréchat, la Garenne, les Anses, Piédemont et Montportail (cf : Vue aérienne ci - dessus). La topographie du site portbarquais est particulière. La dépression topographique du Maréchat, par exemple, constitue une sorte de cuve à l'intérieur des terres.

¹ VERGER, Fernand, Marais et estuaires du littoral français, Paris, Belin, 2005.

Pour faciliter la localisation des lieux mentionnés au cours de cette étude, plusieurs plans sont consultables dans les annexes².

De nombreuses submersions ont frappé la commune comme l'attestent les archives communales et départementales. Des historiens ont étudié la fréquence et l'ampleur des submersions antérieures au 28 Février 2010 en France. Emmanuel GARNIER et Frédéric SURVILLE ont publié un ouvrage dont le point de départ est Xynthia, *La tempête Xynthia face à l'histoire, Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*³. Dans ce livre, ils se sont principalement intéressés à l'une des conséquences de la tempête, la submersion. Ils apportent des éléments de compréhension sur la vulnérabilité des communes littorales. Cet ouvrage soulève également des interrogations sur les protections côtières et sur les systèmes de prévention.

Ces deux historiens ont également cosigné un autre ouvrage, *Climat et révolutions : autour du Journal du négociant rochelais Jacob Lambertz, (1733-1813)*, sortie en 2010. A partir du journal de Lambertz et de ses annotations concernant la météo de l'époque (température..), ils comparent les données de ce négociant à celle d'un météorologue, maire de La Rochelle, Pierre – Henri Seignette. Leur analyse portent essentiellement sur la ville de La Rochelle. Ils évoquent une augmentation du nombre de tempêtes à la fin du XVIIIe siècle, « Un comptage opéré à partir du seul *Journal* affiche un score somme tout assez impressionnant à l'heure du changement climatique. Entre 1784 et 1796, soit une douzaine d'années, les offensives éoliennes littorales auront coûté à la région 50 morts et disparus et 59 navires de toute taille et de tout type.[...] Parmi elles, la tempête du 17 janvier (1784) fut incontestablement la plus violente.⁴».

Concernant la commune portbarquaise en particulier, aucun ouvrage ne traite en profondeur des aléas climatiques qui ont frappé Port – des – Barques ou des défenses contre la mer de la presqu'île. Le thème de la culture du risque, dans le cas précis de Port – des – Barques, est un sujet inédit.

Laurent Duffourc a publié un livre intitulé *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame* (2001)⁵. Il y relate l'histoire, en général, de la commune. Il rappelle les grands événements (exemple : construction de la batterie de la Passe aux Bœufs en 1704..) et énumère les

2 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, p 113, Annexe 3, Carte de la pointe de Port – des – Barques et de l'île Madame, p115.

3 GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, [dir.], *La tempête Xynthia face à l'histoire, Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*, Saintes, Le Croît vif, 2010.

4 GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, *Climat et révolutions, autour du journal du négociant rochelais Jacob Lambertz (1733 – 1813)*, Saintes, Le Croît vif, 2010.

5 DUFFOURC, Laurent, *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame*, Poitiers, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, 2001.

différents lieux historiques du site portbarquais. Cet ouvrage a le mérite d'établir une chronologie historique de la commune utile pour poser les bases de l'analyse qui suit.

Ce mémoire porte sur les conséquences des tempêtes et la protection de la commune face aux catastrophes météorologiques. A partir de documents originaux (archives communales, etc.) et d'éléments généraux pris dans des rapports relatifs à la culture du risque, l'analyse de la commune portbarquaise sous les angles évoqués précédemment est possible.

L'étude ci – présente repose sur une diversité de sources. Les cartes anciennes, notamment celles du CPER (Paysages et Patrimoine du Centre – Ouest)⁶, s'avèrent utiles pour percevoir l'évolution du village au XVII^e – XVIII^e siècles. L'Ecomusée⁷ de Port – des – Barques dispose d'une collection impressionnante de cartes postales. Ces dernières permettent de voir concrètement l'occupation de l'espace portbarquais. Autre source majeure, les archives départementales de Charente – Maritime. La sous - série 4S – Mer, ports, transports maritimes, de la Série S – Services Maritimes / Travaux publics et transports contient des documents relatifs à la protection des côtes (amélioration de la jetée de Port – des – Barques, constructions de digues, etc.). Les rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées sont riches d'informations concernant la défense du littoral. Les archives du Service Historique de la Défense de Rochefort présente un aspect particulier de l'histoire de Port – des – Barques, son activité militaire. Ce village est fortifié à partir du XVII^e siècle. Les archives municipales portbarquaises recèlent également des documents traitant des tempêtes et des projet de défense côtière. Pour les archives municipales, j'ai aussi dû explorer celles de Saint – Nazaire – sur - Charente. Avant 1947, Port – des – Barques était rattaché à cette commune voisine. Afin d'avoir un aperçu plus humain des risques de la mer, la mémoire de l'homme est un élément à prendre en compte. M. Gaurier, l'un des plus anciens habitants de la commune, a permis à ce mémoire d'être enrichi de son témoignage.

L'ensemble de ces recherches amène à explorer la problématique de Port – des – Barques face à la mer (XVII^e siècle – XXI^e siècle) : espace sensible transformé au fil du temps.

La mise en relation de toutes ces sources conduit à un plan à la fois chronologique et thématique. Dans un premier temps, j'évoquerai la vie économique et militaire du village. Dès le XVII^e siècle, c'est un village de pêcheurs. La construction de l'arsenal de Rochefort à la fin du

6 Ce programme rassemble une équipe de chercheurs dont l'étude porte sur les paysages régionaux (Poitou – Charentes, Vendée) et leurs évolutions depuis le XVI^e siècle. Leur site internet propose des cartes anciennes et certaines concernent Port – des – Barques. Cf . : <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/index.php>

7 Ecomusée créé en 1994 dans le but d'animer un site ostréicole et de faire découvrir l'ostréiculture.

XVII^e siècle joue un rôle dans le développement de la cité portbarquaise. Les navires construits à Rochefort ne sont pas chargés à Rochefort mais à Port – des – Barques à cause de l'envasement de la Charente. Ensuite, je m'attacherai à l'émergence de l'ostréiculture. Au XIX^e siècle, l'estran fut transformé en terre agricole et en marais pour développer de nouvelles activités dont la pêche de coquillages. Au fil des années, la marine structure l'ostréiculture⁸. Et pour terminer, je me pencherai sur les aménagements de Port – des – Barques après 1947. Le tourisme et l'urbanisation modifient le paysage de la commune. D'autre part, la gestion des protections côtières est bouleversée dans la seconde moitié du XX^e siècle. Au cours de mon développement, j'exposerai les différentes submersions qui depuis le XVII^e siècle ont affecté Port – des – Barques. Je traiterai également des protections que la commune a mises en place pour se protéger d'éventuelles tempêtes. L'étude du littoral portbarquais est un sujet novateur qui analyse l'évolution sur le long terme des aménagements côtiers de la presqu'île.

8 SAUZEAU, Thierry, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e s.) », Revue Historique du Centre Ouest, t.II, 2e semestre 2005.

Première partie

I - Un village proche de la mer (XVII^e – XIX^e siècles)

Les origines, attestées par des documents, du village portbarquais remontent au XVII^e siècle. Port – des – Barques, bien que perçu comme un village indépendant, fait partie de la commune de Saint – Nazaire - sur – Charente jusqu'en 1947. Les premières sources sur Port – des – Barques témoignent de son attirance pour la mer. Les cartes montrent où se concentre le village et les premiers documents, quelles sont ses activités de subsistance.

A – Les premiers signes de l'existence du village

Les premiers documents attestant de la présence de la commune de Port – des Barques sont des cartes anciennes. Au XVI^e siècle, les cartes réalisées servaient aux marins pour repérer les rivages. Les Hollandais et les Anglais maîtrisent alors la cartographie. Au siècle suivant, la monarchie française cherche à se protéger d'éventuelles attaques ennemies. Pour cela, elle a besoin de connaître les côtes du royaume. Les cartes se multiplient donc à cette époque. Les sources textuelles, évoquant le village, n'apparaissent qu'au XVIII^e siècle. Il est intéressant de voir quelles sont les caractéristiques de Port – des – Barques à cette époque.

1. Les sources cartographiques : un village maritime

Nous allons d'abord nous attacher à décrire les cartes pour ensuite analyser l'évolution du site du XVII^e au XVIII^e siècles. Les fonds régionaux et nationaux conservent d'abondantes ressources de cartographie historique à propos du littoral de Port-des-Barques. Leur étude est facilitée par le recours au site du programme CPER, <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/index.ph>⁹.

Pour Port – des – Barques, la plus ancienne carte trouvée date de 1635¹⁰. L'auteur de cette carte, Blaeu Guillaume (1571 – 1638) est un cartographe et un géographe hollandais. Pour replacer géographiquement cette carte, le Nord se trouve à gauche et l'Ouest en bas de la carte. La commune n'est pas inscrite sur cette carte mais le lieu - dit le Maréchat est mentionné. La réalité géographique des lieux n'est pas respectée. Le village de Saint Froult est placé très à gauche du fleuve la Charente alors qu'il est plus ancré dans les terres. Une partie des terres portbarquaises est illustrée par des bosses. Hormis la falaise de Piédemont, le relief de Port – des – Barques n'est pas escarpé comme semble l'indiquer cette carte. Blaeu est hollandais, sa vision repose sur des repères que l'on peut voir depuis la mer des Pertuis, c'est – à dire la falaise de Piédemont et le plateau calcaire de la rive Sud de l'estuaire.

⁹ <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/index.php>, consulté de septembre à décembre 2010.

¹⁰ *Insulae Divi Martini et Uliarus vulgo, Carte de l'isle de Ré et d'Oléron*, de BLAEU Guillaume, Bibliothèque de Poitiers, Ca 28 Isle de Ré et d'Oléron, 1635.



Carte *Insulae Divi Martini et Uliarus vulgo, Carte de l'isle de Ré et d'Oléron*, de BLAEU Guillaume, Bibliothèque de la ville de Poitiers, Ca 28 Isle de Ré et d'Oléron, 1635.

On dispose également d'une carte de 1650¹¹. Port – des – Barques n'est pas indiqué. Cependant, l'Ile Madame et le village de Piédemont sont présents. Cette carte est sommaire. Seuls les noms de villages y sont inscrits. L'orientation de cette carte est la suivante : le Sud est à la droite et la mer, en bas, est à l'Ouest.

¹¹ *Carte générale des isles de Ré et d'Oléron avec la description des costes du pays d'Aunis qu'elles regardent*, BNF, Rich SH Pf 54 Div.4 Pièce 1, 1650.



Carte de l'embouchure de la rivière de la Charente relative aux batteries établies pour la défense de la côte et pour protéger les vaisseaux mouillés dans la rade de l'île d'Aix, SHD de Vincennes, Mar DD2 695 P.3, 1725.



Carte Marais de Rochefort, Vue 3, Archives nationales, N III Ch - M . 16, 1725.



Cours de la Charente depuis Tonnay (vue 2), Bibliothèque Nationale de France, Rich GE C – 3366, 1730.

Sur la carte ci – dessus de 1730, «Cours de la Charente depuis Tonnay (vue 2)»¹⁵, un fort est représenté. Son nom n'est pas précisé. Des habitations sont également illustrées. En effet, près de la Charente, un noyau de maisons s'est constitué. Au centre du village, une végétation dense est explicitée par une série d'arbres. Des traits parallèles témoignent de la présence de paysans sur le site avec la mise en culture des terres.

Les premières cartes représentant le village de Port – des – Barques montrent un village proche de la Charente. Le reste de l'espace n'est pas habité. Les Portbarquais se sont installés près d'un point d'eau. L'installation à cet endroit n'est pas anodine. La pêche joue un rôle dans le choix de ce site. Au siècle suivant, les sources relatives à l'histoire de Port – des – Barques sont plus riches. Des documents écrits complètent les cartes et témoignent de cet intérêt pour le littoral.

2. Les sources textuelles : une histoire liée au monde de la mer

Après les cartes, c'est au tour des sources écrites de nous éclairer sur ce village. Le premier document textuel où Port – des – Barques est évoqué est le procès - verbal de visite concernant la pêche dans l'Amirauté de Marennes, (1727 – 1728) de François Le Masson Du Parc, inspecteur généraux des pêches¹⁶. On reviendra sur cette enquête dans la troisième sous – partie¹⁷. Le second document textuel le plus ancien est la Baillette pour le prince de Rohan du 14 Décembre 1770¹⁸. Une copie de ce document est conservée aux archives municipales de Port – des – Barques.

Il n'est pas en très bon état, certains passages sont difficiles à déchiffrer. Le début de cette source présente le seigneur qui gère cette seigneurie, ««Charles de Rohan, prince de Soubise, duc de Rohan – Rohan, Seigneur de Congre, pair et maréchal de France, capitaine lieutenant des gens d'armes du roy, gouverneur et lieutenant général des provinces de Flandre et Heynault et gouverneur particulier

¹⁵ *Cours de la Charente depuis Tonnay (vue 2)*, BNF, Rich GE C – 3366, 1650.

¹⁶ Archives Départementales, 4 J 3440 : Procès verbal de Le Masson Duparc de visite concernant la pêche dans l'amirauté de Marennes (1728).

¹⁷ Cf : C. Un village de pêcheurs.

¹⁸ Archives communales, 2 U 6 - Port - Claires de la Garenne, Claires de la Fontaine.

des villes et citadelles de l'ysle, demeurant à Paris, et en vertu des ordres particuliers de son conseil pour l'effet de le présenter, demeurant le dit Sieur Lozeau au château du dit Soubise, d'une part et [...] Port des Barques, Piédemont, Font – Renaud, le Maréchat ou Combaudière, paroisse de Saint Nazaire.»

Un autre passage traite de l'exploitation agricole d'un terrain, «Lesquels [des habitants] ayant exposé à mon dit seigneur, Prince de Soubise, qu'il avait dans son domaine un terrain vague appelé la vieille garenne, situé sur les bords de la côte au lieu nommé la Passe aux Bœufs, en la dite paroisse, lequel y l'aurait supplié de ceux donner à bail à cens ou rentes pour en faire des pâturages à leurs brebis et autre même bétail afin de se procurer des fumiers pour les engrais à cultures de leurs terres qui sans cela produirait peu et tomberaient en moindre valeur et mon dit seigneur ayant égard à leurs représentation en voulait et les traite favorablement, c'est pourquoi le dit Sieur Lozeau au dit nom et dans le bon plaisir de mon dit seigneur a [...] cédé de laisser à titre de bail à cens ou rente et non autrement. [...] mais pourrait seulement les renfermer [les animaux] en tout ou en partie pour les défendre des invasions de la mer ou de la rivière de la Charente, et seront tenus de plus de laisse le long des côtes de la mer et rivière.» L'évocation de cette concession, par un seigneur, d'un territoire dont l'appropriation est incertaine (estran? Rivage? côte?) illustre le dynamisme de la communauté en cette fin de XVIII^e siècle. Les rivages de la mer sont convoités et les pâturages qu'on projette d'y aménager amènent aussi les habitants à réfléchir à des protections contre la mer, sans que l'on ait la preuve de leur réalisation. Ce document est une illustration de la vie courante du XVIII^e siècle, une demande d'occupation d'un territoire par des paysans à leur seigneur. La vie économique du village repose sur l'agriculture comme le prouve la carte du «Marais de Rochefort, Vue 3¹⁹.

Un document rédigé par la Mairie de Port – des – Barques explique l'histoire du blason de la commune. Il n'est pas daté, mais Il fut vraisemblablement écrit dans la deuxième moitié du XX^e siècle²⁰. Au sein de cette source, une lettre de l'archiviste départemental de Charente – Maritime au Maire, du 23 Septembre 1949, est citée. Dès le XIV^e siècle, Port – des – Barques est un hameau de la paroisse de Saint – Nazaire sur Charente et de la seigneurie de Soubise dont les seigneurs furent les Parthenay – Archevêque du XIV au XVI^e siècle et les Rohan du XVI^e siècle à la Révolution Française. Le blason de Port – des – Barques est composé des armes de la famille des Rohan car ils firent don au village du lieu – dit «La Garenne». L'archiviste départemental a donc pris une partie des armes des Rohan et il a choisi une barque issue du plus ancien sceau connu de La Rochelle (1224). Cette barque est placée sur une mer de sinople car c'est le symbole de bonheur et de richesse. Le blason de Rohan est le suivant : «De gueules à neuf mâcles d'or accolées et aboutées 3, 3 et 3». Celui de Port – des – Barques est sensiblement identique, «de gueules, à la barque d'or, voguant sur une mer de sinople et surmontée de trois mâcles d'or».La mâcle est une association orientée de deux ou plusieurs cristaux reliés par une opération de symétrie. Le village de Port – des – Barques est imprégné d'une culture maritime. Son blason reprend cet aspect de son histoire.

19 *Carte Marais de Rochefort, Vue 3*, Archives nationales, N III Ch – M . 16, 1725.

20 Cf : document issu de l'Écomusée portbarquais.



Blason de Port de Barques, Écomusée.

Les premiers documents concernant Port – des – Barques ne relatent pas l'existence de protections côtières contre le déchaînement de la mer. Ils évoquent pourtant le développement de l'élevage sur le rivage – prés salés et la nécessaire protection à envisager face aux submersions régulières de ces pâturages.

Pour l'île d'Oléron, les risques côtiers sont assumés dès le XVIII^e siècle d'après les recherches de l'historien M. Thierry Sauzeau²¹. Peut – être que le village portbarquais assume ses risque mais aucune source ne l'atteste.

Depuis le XVI^e siècle, la pénurie sédimentaire s'accroît. L'érosion de la côte de Port – des – Barques est moyenne. La conséquence directe de ce manque de sédiments est l'augmentation de la fragilité des littoraux. L'absence de sources nous empêche de connaître avec exactitude l'apparition des défenses côtières. Le premier élément de réponse est la carte de «l'embouchure de la rivière de la Charente relative aux batteries établies pour la défense de la côte et pour protéger les vaisseaux mouillés dans la rade de l'île d'Aix»²² de 1725 où une protection semble avoir été construite. Pour le nettoyage et l'entretien des lais (terres formées de dépôts de sédiments charriés par la mer) et relais de mer (terres laissées à découvert quand la mer se retire), ce sont les populations littorales qui s'en occupent pendant le Moyen Age et l'époque Moderne. Ils endiguent notamment les côtes. Ensuite, l'État prend en charge cette responsabilité.

Aucune tempête n'est mentionnée dans le peu de sources dont on dispose. La presse de l'époque, Les Affiches de la Généralité de La Rochelle, de 1779 à 1788²³, évoquent des tempêtes mais seule la ville de La Rochelle et ses alentours proches sont mentionnés. Deux possibilités : soit Port – des – Barques n'a pas été touché, soit Les Affiches de La Rochelle ne traitent que le secteur rochelais. Il faut noter que les Archives Départementales de Charente – Maritime ne possèdent pas les affiches des années 1784, 1785 et 1788.

D'autres sources dont le journal de Jacob Lambertz évoquent des tempêtes qui ont sévi à La Rochelle. Les historiens Emmanuel Garnier et François Surville ont publié un ouvrage, *Climat et révolutions, autour du journal du négociant rochelais Jacob Lambertz (1733 – 1813)*²⁴. Ils ont étudié ce journal de Janvier 1784 à Décembre 1801. Lambertz recense les tempêtes. Celle du 17

21 SAUZEAU, Thierry, Conférence "Expertise historique dans la gestion des crises sur le littoral : l'exemple de Xynthia", Rochefort, 11 mars 2011.

22 Cf : note de bas de page n°6. Source : <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/index.php>, septembre à décembre 2010.

23 AD, Sous - Série Jx – La presse PER 993 : Annonces, Affiches et avis divers de la Généralité de La Rochelle (1779 – 1788).

24 GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, Climat et révolutions, autour du journal du négociant rochelais Jacob Lambertz (1733 – 1813), Saintes, Le Croît vif, 2010.

Janvier 1784 fut l'une des plus violentes selon le négociant. D'autres événements climatiques eurent lieu à la fin du XVIII^e siècle (tempête en 1785, submersion en 1788). Port – des – Barques fut probablement touché par l'un des aléas climatiques cités par Jacob Lambertz.

L'histoire de Port – des – Barques du XVII^e au XVIII^e siècle est imprécise. Le manque de sources conduit à des déductions et à des hypothèses sur le développement de la commune. Sur les cartes, on s'aperçoit de la présence d'une concentration humaine sur les bords de la Charente. Ce village ancien prend de l'ampleur au cours des décennies. La population s'installe près du fleuve pour des raisons économiques. Les premiers portbarquais vivaient de l'agriculture et de la pêche. Les sources dont on dispose n'évoque pas les tempêtes qui ont frappé la commune. L'histoire de Port – des – Barques est celle d'un hameau de paroisse littorale, Saint Nazaire, qui s'est développé sur le revers Nord d'une butte calcaire. Ce village s'est constitué autour d'une identité maritime forte qui a délibérément tourné le quotidien vers la mer. Les cartes montrent également une autre caractéristique de la vie de ce village côtier, la protection contre les ennemis étrangers avec la présence de batteries militaires.

B - La vocation militaire de Port – des – Barques

Dès le XVII^e siècle, des installations militaires sont construites à Port - des – Barques. Pourquoi la monarchie française décide – t – elle de fortifier ce village ?

L'apparition de ces aménagements coïncide avec le développement de l'activité maritime de Rochefort, situé sur la rive droite de la Charente. A partir de 1666, un arsenal se met en place à Rochefort. Au XVIII^e siècle, cette infrastructure est l'une des plus grandes d'Europe. L'activité fluviale s'accroît alors. Les bateaux sont construits, réparés, entretenus et approvisionnés à Rochefort. Mais le fond de la Charente est vaseux. Les navires mouillent en rade dans d'autres points de la Charente dont Port – des – Barques, Fouras, etc. Les navires pouvaient être chargés à Port – des – Barques qui tire vraisemblablement son nom du rôle de port d'attache que le village assume alors pour la flotte de service du port (gabares, allèges) dont elle abrite l'importante communauté de pilotes du fleuve.

Le 10 Mars 1780, le marquis de La Fayette embarque sur la frégate l'Hermione à Port – des – Barques pour aider les insurgés américains pendant la Guerre d'indépendance des États - Unis. Cet épisode célèbre de l'histoire française est un exemple concret de l'utilisation des rades de la Charente. La situation géographique particulière de Port – des – Barques lui accorde un rôle militaire non négligeable pour le développement du village.

1. La protection de l'arsenal de Rochefort

Plusieurs aménagements militaires sont mis en place dans le village pour plusieurs raisons. L'objectif est la protection de l'embouchure de la Charente et de l'arsenal.

Une jetée est probablement construite à Port – des – Barques pour faciliter l'accostage des bateaux mais aucune source n'évoque l'existence d'une jetée au XVII^e siècle. Par contre, un document issu du Service Historique de la Défense de Rochefort²⁵, (SHD), datant de 1856,

25 SHD : centre d'archives militaires du ministère de la défense. Le SHD de Rochefort conserve les archives

soulignent le mauvais état de la jetée de 1778. «Le Port des Barques est le chef lieu d'une station de pilotes et un port de relâche où les navires de l'État et du commerce séjournent fréquemment et longtemps en attendant les vents favorables et de ces stations forcées, il résulte [pour les marins] l'obligation de sortir et rentrer chaque jour et à toute heure ce qu'ils ne peuvent faire aujourd'hui qu'en se mettant dans l'eau vu le dépérissement complet de la jetée bâtie en 1778 laquelle est presque entièrement couverte par les vases.»²⁶.

Pour protéger l'arsenal de Rochefort des expéditions anglaises et hollandaises, des fortifications littorales sont érigées. En effet, plusieurs cartes du XVIII^e siècle montrent la présence de structures militaires tout au long de la Charente. La «Carte des environs de Rochefort et de l'embouchure de la Charente»²⁷ de 1770 met en valeur les fortifications. Au centre de Port – des – Barques, un fort est établi, il s'agit du fort Chagneau. A la pointe de Piédemont, le fort des Agions qui devient ensuite fort du Peu puis de Piédemont est construit. Au XVIII^e siècle, un fort a la forme d'un polygone avec des angles saillants, il est protégé par des fossés et des ouvrages avancés tels que des demis – lunes.

D'après l'ouvrage de Faucherre Nicolas, *Les fortifications du littoral, La Charente – Maritime*, les premières fortifications de Port – des – Barques «sont postérieures d'à peine trente ans à la décision de créer l'arsenal de Rochefort.»²⁸. La géographie du site offre à l'armée de multiples possibilités de protections militaires. «Ces projets sont liés à la position stratégique de la presqu'île assurant, au sud de la couverture de la rade des Trousses, au nord la protection de la Charente alors qu'à l'ouest, prolongée par un appendice naturel isolé à marée haute, l'île Madame, elle couvre la rade de l'île d'Aix.»²⁹. En premier lieu, des batteries (ensembles d'éléments d'artilleries) et des redoutes (sites fortifiés) sont bâties du côté de la Charente. La batterie de la Roche, la redoute du Moulin notamment protègent des intrusions étrangères le long du fleuve. En 1757, les Anglais mettent à sac l'île d'Aix. Deux ingénieurs militaires, Franquet de Chaville puis La Rosière cherchent alors à réaliser un complexe fortifié. Un fort à quatre bastions avec demi – lunes sera implanté au point le plus élevé de Port – des – Barques. Il s'agit du fort Chagneau. Et une redoute sera bâtie à Piédemont, le fort Agions. En 1794, ce dernier est achevé. Ce fort est armé de six canons, d'un magasin d'artillerie et d'un corps de garde. Les alentours de la presqu'île sont également fortifiés. Un fort est implanté sur l'île Madame au XVIII^e siècle à cause d'une menace d'invasion anglaise. Deux batteries sont bâties, une à la Passe aux Filles, et une à la Passe aux Bœufs. En 1847, une caserne défensive est rattachée à la redoute.

Face à Port – des – Barques, du côté de Fouras, le fort de la Pointe est construit en 1672. Un siècle plus tard, il sera fortifié. Autre structure militaire construite à cette période, le fort Lupin en 1683. Vauban est à l'origine de cette fortification. Il lui a donné la forme d'un fer à cheval. Ce fort constitue la première défense en venant de Rochefort. Il représente le système défensif mis en place par le marquis de Vauban. Ce dernier réalisa des fortifications sur l'ensemble du littoral français entre 1667 et 1707. Dans la Charente – Maritime, la citadelle du Château d'Oléron, le fort de la Rade à l'île d'Aix à font partis des grandes réalisations de cet ingénieur militaire.

Laurent Duffourc retrace, dans son livre *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île*

relatives à la marine.

26 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le commissaire des Classes de Rochefort (octobre 1855 - juin 1858), lettre n°66 à M. le Commissaire général à Rochefort, 21 mars 1856.

27 *Carte des environs de Rochefort et de l'embouchure de la Charente*, Médiathèque de La Rochelle, 1 PL 644, 1770.

28 FAUCHERRE, Nicolas, PROST, Philippe, CHAZETTE ,Alain, LE BLANC, François – Yves, *Les fortifications du littoral, La Charente – Maritime*, Editions Patrimoines et Médias, octobre 2000.

29 Ibid.

*Madame*³⁰, la chronologie de la construction des fortifications. En 1704, la batterie de la Passe aux Bœufs est construite. En 1718, le bourg de Port – des – Barques abrite un hôpital de mise en quarantaine des marins de la Royale.



Carte des environs de Rochefort et de l'embouchure de la Charente, Médiathèque de La Rochelle, 1 PL 644, 1770.

L'activité militaire portbarquaise est aussi confirmée par des documents de l'armée. Au Service Historique de la Défense (SHD), à Rochefort, les archives de l'inscription maritime (7P) et des travaux maritimes (série K), permettent de comprendre le passé militaire de Port – des – Barques. L'utilisation des redoutes et autre structures militaires est évoquée. Un document du 8 Juillet 1802 parle de la reconversion de la redoute de l'Île Madame en hôpital³¹. Le bâtiment est à réparer pour pouvoir accueillir les malades. Au début du XIX^e siècle, des travaux sont envisagés à l'entrée de l'Île Madame. Une place d'armes doit être construite pour protéger l'entrée de l'île. Et le fort de l'île est à

30 DUFFOURC, Laurent, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, Poitiers, 2001.

31 SHD, Série K – Travaux maritimes et bâtiments civils, 2K : Ports et batteries et fortifications, 2K 18/001, 18 juillet 1802.

restaurer. Le coût estimé de l'ensemble de ces travaux est de 48 000 Frs³². En Juin 1813, l'état de certains aménagements militaires est étudié. «La batterie de la Passe aux Bœufs est formée par trois épaulements, celui de face et celui de droite sont revêtus en maçonnerie de moellons. Les bâtiments sont composés de deux chambres, un corps de garde, un coqueron.»³³. Cette structure est en bon état d'après ce document d'archives. Sur l'île Madame, le pont dormant et le pont à bascule de la redoute tombent en ruine. Ils sont à réparer de toute urgence. On ne possède pas de source prouvant ou non la réalisation de ces travaux.

Port – des – Barques est un point stratégique dans la défense des côtes. L'entrée de l'embouchure est un lieu à protéger des ennemis anglais et hollandais. En outre, l'arsenal de Rochefort a besoin de lieux de ravitaillement. La position de Port – des – Barques en fait donc un point militaire important au XVIII^e siècle. Les sources du SHD montrent un autre aspect des responsabilités de la marine : le contrôle de la pêche.

2. La pêche, une activité sous le contrôle de la Marine

La pêche comme toute activité a besoin d'être encadrée. Qui gère le littoral et la pêche à cette époque? A partir du milieu du XIX^e siècle, les documents militaires sont en lien direct avec l'ostréiculture. La marine joue un rôle de police de la pêche. La lettre n°42 adressée au Commissaire général à Rochefort, datée du 29 Février 1856³⁴, atteste de la surveillance de la pêche par les militaires.

«J'ai l'honneur de vous rendre compte que par une lettre du 22 de ce mois, Monsieur le Procureur impérial m'a fait connaître qu'à l'audience du 18 février 1856, le tribunal de Marennes avait condamné à 25 francs d'amende monsieur Pagné, Charles Auguste par application de l'article 7 n°4 du décret du 9 janvier 1852. Le procès – verbal de contravention dressé par les Srs Léger et Martin, syndic et garde maritime de Saint – Nazaire inculpe les messieurs Pagné et Bourrou d'avoir transporté, avec charrette, des huîtres n'ayant pas les dimensions réglementaires.» Les parcs à coquillages sont inspectés en 1856. «Au Port – des – Barques, les concessions de parcs, viviers n'ont pas été accordées inutilement; ces établissements sont généralement bien entretenus et les claires situées à l'île Madame donnent des huîtres vertes comparables à celles de Marennes. [...] J'ai vu avec regret, que dans ce syndicat (Fouras), les parcs et viviers étaient loin de présenter des résultats aussi satisfaisants qu'au Port – des – Barques.»³⁵.

Les pêcheurs font des réclamations auprès de l'armée pour demander une amélioration de leurs conditions de travail comme le souligne la lettre n°66, à monsieur le Commissaire général à Rochefort, du 21 Mars 1856, «Les marins de Port des Barques sollicitent avec insistance la construction d'un appontement devenu indispensable pour l'embarquement et le débarquement des embarcations de l'endroit (...). Le Port des Barques est le chef lieu d'une station de pilotes et un port de relâche où les navires de l'État et du commerce séjournent fréquemment et longtemps en attendant les vents favorables et de ces stations forcées, il résulte [pour les marins] l'obligation de sortir et rentrer chaque jour. On peut donc penser qu'il est urgent pour les intérêts maritimes, que les travaux demandés pour le Port – des – Barques, soient promptement mis à exécution ainsi que le

32 SHD, Série K – Travaux maritimes et bâtiments civils, 2K : Ports et batteries et fortifications, 2K 18/001, 6 août 1812.

33 SHD, Série K – Travaux maritimes et bâtiments civils, 2K, 2K 18/001, 22 juin 1813.

34 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le commissaire des Classes de Rochefort (octobre 1855 - juin 1858), lettre n°42 adressée à M. le Commissaire général à Rochefort, 29 février 1856.

35 SHD, 7P3 – 5, lettre n°131, à M. le Commissaire général à Rochefort, 11 juin 1856.

propose le Conseil Général par sa délibération du 3 septembre 1855.»³⁶.

L'armée est également concernée par l'entretien des chenaux et des bords de mer puisqu'une lettre au Commissaire général de Rochefort, de mars 1856, le prouve. «Le vœu émis par la 2e commission du Conseil Général de Charente inférieure d'obtenir le dévasement du chenal de Soubise ainsi que la construction au même endroit d'une cale d'embarquement loin de présenter des inconvénients du point de vue de la navigation ne peut qu'être avantageux aux intérêts maritimes et commerciaux. L'exécution de ce double travail empêchera une grande quantité de vase d'être jetée dans la rivière et tendra à augmenter la profondeur des eaux en resserrant le lit de la Charente.»³⁷. Un autre document, de la même année, atteste de cette charge de la marine. «J'ai l'honneur de vous demander à effectuer ma tournée semestrielle dans les divers syndicats du quartier de Rochefort. Je profiterai de cette circonstance pour (...) pour me rendre sur le littoral de la commune de Saint Froult dans le but de me rendre compte de l'endiguement de lais de mer projeté par le sieur Frédéric, brasseur à Fontenay.»³⁸. La construction d'une digue doit être approuvée par l'armée. La marine gère la pêche en générale. Elle fait figure de gendarme. Au XIX^e siècle, son rôle s'étend à la régulation des occupations ou des appropriations du rivage, dont l'appartenance au domaine public maritime est réaffirmée. elle concède des terrains pour la création de polders, l'établissement de viviers à huîtres et elle régleme la pêche. Au départ, l'armée joue un rôle de protection face à d'éventuelles attaques. Mais à partir de 1850, l'ostréiculture bouleverse la vie de la commune mais aussi les responsabilités de l'armée.

Autre événement facteur de transformation, la balnéarisation. Port – des – Barques n'est pas transformé comme Fouras en site balnéaire. Mais quelques éléments sont aménagés pour attirer les touristes. Une lettre adressée au syndic de Port – des – Barques, en 1857, témoigne de ce phénomène. «J'ai l'honneur de vous renvoyer un dossier composé de cinq pièces relatives à la demande faites par les sieurs Jacques Bourron, Jérôme Bourror et Pierre Solignat dans le but d'être autorisés à former dans la commune de Saint – Nazaire un établissement de bains. D'après les renseignements recueillis, la marine n'ayant point à souffrir de l'établissement projeté, je serai tout disposé à émettre un avis favorable aux pétitionnaires mais la demande dont il s'agit doit d'abord être adressée à monsieur le Préfet du département de la Charente Inférieure.»³⁹. En 1862, une lettre au Commissaire général à Rochefort, fait suite à cette proposition. «J'ai pris communication de la lettre de Monsieur le Préfet du département de la Charente - Inférieure en date du 20 du courant et du dossier qui l'accompagnait. J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois aucun inconvénient au point de vue des intérêts maritimes à ce qu'il soit procédé d'une manière générale pour l'établissement des cabanes de baigneurs dans les communes de Fouras et de Saint – Nazaire, et je pense que l'arrêté du 4 mai 1854 pourrait servir de type aux actes de l'espèce que Monsieur le Préfet du département sera dans le cas de prendre à l'avenir.»⁴⁰. Toutes les affaires littorales dépendent de la marine au XIX^e siècle.

Concernant les fortifications militaires, leur utilité première ne correspond plus aux attentes du XIX^e siècle. L'activité de l'arsenal de Rochefort décroît et ce dernier ferme ses portes en 1927. Face aux progrès de l'artillerie, le fort Lupin est délaissé au XVIII^e siècle. Le fort de l'Ile Madame est démilitarisé après 1918 et devient une maison familiale des armées avant d'être confié à un particulier en 1992 pour qu'il le remette en valeur. Les deux forts portbarquais disparurent. La

36 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le commissaire des Classes de Rochefort (octobre 1855 - juin 1858), lettre n°66 adressée à M. le Commissaire général à Rochefort, 21 mars 1856.

37 SHD, 7P3 – 5, lettre n°65 adressée à M. le Commissaire général à Rochefort, 21 mars 1856.

38 SHD, 7P3 – 5, Lettre n°120 adressée à M. le Commissaire général à Rochefort, 29 mai 1856.

39 SHD, 7P3 – 5, Lettre n°266 adressée à M. le syndic de Port – des – Barques, 3 juin 1857.

40 SHD, 7P3 – 7, lettre n°242 adressée à M. le Commissaire général à Rochefort, 24 mai 1862.

falaise où le fort Piédemont se trouvait fut engloutie par la mer⁴¹. L'érosion de la falaise aurait entraîné la chute du fort? Le fort Chagnaud fut détruit en 1930, pour faciliter l'expansion du village. Actuellement, seuls quelques bâtiments de la batterie de la Passe aux Bœufs subsistent. Ils font désormais partie de la chapelle commémorative de la déportation des prêtres réfractaires de 1791.

Ce hameau de pêcheurs connaît une première phase de développement suite à la fondation de Rochefort. Le site constitue un relais obligatoire : port de service (embarquement/débarquement); port de pêche; place d'artillerie. Les archives du SHD montrent l'évolution du rôle de l'armée dans la vie portbarquaise. Le littoral est géré par la marine, donc par l'État. L'existence de protections côtières est prouvée au XIX^e siècle par quelques sources. Elles consistent surtout à protéger les portions du territoire tournées vers la production (prairies près de la passe aux Bœufs, polders en direction de Saint Froult). Les documents sur cette période sont rares. S'il est difficile d'énoncer clairement comment la presqu'île était protégée des tempêtes, on ne peut nier que la préoccupation de se défendre contre la mer était déjà présente et que l'État était aux avants-postes sur ce dossier.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'armée ne prend plus en charge le littoral. Ce sont désormais les collectivités territoriales et les habitants qui prennent le relais. Même si la marine occupait une place importante dans la gestion de la vie maritime au XVIII^e et XIX^e siècles, les populations côtières ont toujours eu une part non négligeable de responsabilité dans l'entretien des protections face à la mer. L'étude des archives concernant l'utilité militaire de la presqu'île portbarquaise montre aussi la croissance de la pêche dans la vie économique du village.

C - un village de pêcheurs

La concentration des habitants de la presqu'île au bord de la Charente n'est pas sans raison. Les premières sources sur Port – des – Barques montrent que la pêche constituait une activité de subsistance pour les habitants, en plus de l'agriculture. Le village ancien se situe près de la Charente. Les habitants vivaient à proximité du fleuve pour être au plus près des aires de pêche et de la jetée.

Thierry Sauzeau a publié un article sur les ports de la mer des Pertuis saintongeais. Il s'est intéressé à leur impact économique du XV^e au XVIII^e siècles. « Les riverains ont très tôt préféré les avantages offerts par l'aire fluvio-maritime qui cumulait les avantages. En premier lieu, le plan d'eau abrité par les îles offrait toute la sécurité souhaitable pour les navires pratiquant le cabotage atlantique. De plus, la mer des Pertuis jouissait d'une remarquable interface terre – mer, grâce à ses estuaires navigables (Seudre, Charente). »⁴².

La construction de l'Arsenal de Rochefort et la structuration de cette ville ont stimulé l'activité portuaire. « Au XVII^e siècle, les activités traditionnelles (cabotage, petite pêche) reçurent le coup de fouet de la fondation de Rochefort, ville qu'il fallait bâtir et nourrir, mais surtout flotte royale à ravitailler et à avitailler. La Saintonge et ses petits ports étaient entrés dans l'économie-monde. La croissance du trafic devint telle que l'environnement littoral en fut transformé, notamment au niveau du trait de côte. Au problème historique du front d'aménagement des salines, qui colonisait les vasières, s'ajouta celui des dépôts de lest. Jusqu'à la révolution industrielle, ces deux

41 FAUCHERRE, Nicolas, PROST, Philippe, CHAZETTE, Alain, LE BLANC, François – Yves, *Les fortifications du littoral, La Charente – Maritime*, Editions Patrimoines et Médias, octobre 2000.

42 SAUZEAU, Thierry, « Les petits ports animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XVe-XVIIIe siècles) », dans Le Bouëdec (Gérard) et Buti (Gilbert), *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XVe-XIXe siècles)*, Rives méditerranéennes, n° 35, 2010.

phénomènes provoquent l'accélération de la sédimentation, encore aggravée au XVIII^e siècle par la multiplication incontrôlée des claires ostréicoles.»⁴³. Les ports saintongeais se hiérarchisent. Rochefort devient un port essentiel pour la défense du royaume français. Les navires de guerre y sont construits. Mais la sédimentation accélérée de la Charente entraîne des difficultés pour l'accostage des navires à Rochefort. Port – des – Barques et Fouras deviennent des rades essentielles au bon fonctionnement de l'arsenal rochefortais. Cependant, la pêche reste l'activité maritime prépondérante du village portbarquais.

La sédimentation touche aussi Port – des – Barques. Les pêcheurs utilisent plusieurs types de bateaux pour contrer ce phénomène. Le procès – verbal de François Le Masson Du Parc (1727 – 1728) décrit ces différents bateaux (filadière, traversier et acon). L'inspecteur général des pêches, Le Masson Du Parc fut chargé de faire un rapport de ses visites des côtes. Son procès – verbal de visite concernant la pêche dans l'Amirauté de Marennes est conservé aux Archives Départementales de Charente Maritime⁴⁴. La pêche à Saint – Nazaire et à Saint Froult sont identiques. En ce qui concerne Port – des – Barques, plusieurs pages du procès – verbal explique l'emploi de l'acon et des traversiers. «Les filadières servent à faire la pesche dans l'embouchure de la rivière où l'on prend des poissons qui y montent de la mer et qui fréquentent indistinctement leur douceur et saleur. [...] Les pecheurs du Port – des – Barques outre ces deux espèces de bateaux pescheurs traversiers et filadières ont une espèce de petits canots particuliers qu'ils nomment acon, bien différents pour sa construction de ceux dont nous ferons mention cy – après. Le plan représente un ancien écu d'armée leur costés sont formés de trois planches boisées à clin, le fond ou la semelle est aussi formé de planches plates sur lesquelles il y en a trois autres, une aux deux costée et une troisième au milieu pour renforcer le fond qui est aussi tout plat pour les faire couler sur leur vase ou l'on les pousse lorsque la mer est basse. Les bords de la Charente depuis le Port – des – Barques jusqu'au mur de Tonney – Charente étant bordée de vase et de bourbes, les bateaux pescheurs n'en peuvent point approcher.»

Une autre source évoque cette multiplicité des bateaux pour faciliter la pêche. Dans un article de l'Encyclopédie (1778), le philosophe et encyclopédiste français Denis Diderot définit le terme de «pousse – pied» connu aussi sous le nom d'«acon». Il utilise Port – des – Barques comme exemple pour illustrer ses propos. «Terme de pêche. Bateau de pêcheur qu'il pousse dans la vase avec son pied. Ce bateau permet d'accéder aux pêcheries. Les pêcheurs du port des Barques, dans le report de l'amirauté de Marennes, ont, outre les deux espèces de bateaux pêcheurs, traversiers et filadières, une espèce de petit canot, particulier qu'ils nomment acon, [...] le faire [...] couler sur ces vases où on le pousse lorsque la mer est basse, les bords de la Charente, depuis le Port des Barques jusqu'au dessus de Tonney – Charente, étant bordée de vase et de bourbe, les bateaux pêcheurs n'en peuvent point approcher. [...] Les pêcheurs du Port des Barques se servent de leurs acons pour porter à bords des traversières les pêcheurs qui n'y pourraient aborder autrement et à en débarquer leurs poissons et leurs filets, les bateaux traversiers étant obligés de rester toujours à l'ancre et mouillés dans la Charente.»⁴⁵.

43 Ibid.

44 AD, 4 J 3440, Procès – verbal de visite concernant la pêche dans l'Amirauté de Marennes, François Le Masson Du Parc (1727 – 1728).

45 DIDEROT, définition du pousse – pied dans l'Encyclopédie, vol. 27 (1778), site de l'Ecomusée de Port – des – Barques : <http://ecomuseeportdesbarques.net/>, consulté de Septembre à Octobre 2010.

pilliers/boutans, qui sont des corps taillés qui portent & appuient les voûtes. *Dictionn. d'Archit.*

POUSSE-PIÉ, terme de Pêche, usité dans le ressort de l'amirauté de Bordeaux : c'est le petit bateau qu'on appelle acon.

POUSSE-PIÉ, TOSSÉS OUL'ÀCON, est composé seulement de trois planches, longues de 6 à 7 piés, & larges de deux environ quarrées par un bout, & un peu relevées par l'autre. Le pêcheur se met sur le côté ou sur le bout de Parçon, d'où agitant son pié en le poulant sur les vases, il coule dessus & se transporte où il lui plaît sans cet espede de bateau les pêcheurs ne pourroient aborder leurs pêcheries, où l'on ne peut aller que dans les marées des vives eaux ; aux autres temps elles sont inutiles, la marée n'y montant que très-peu, ou même point du tout.

Les pêcheurs du port des Barques, dans le ressort de l'amirauté de Marennes, ont, outre les deux especes de bateaux/pêcheurs, traversier & filadières, une espede de petit canot particulier qu'ils nomment acon, b'en différent pour la construction de celui dont nous ayons parlé ci-dessus, & dont nous ferons mention ci-après : il ressemble à un ancien jeu d'arme : les côtes sont formées de trois planches posées à clin : le fond ou la femelle est aussi formée de planches plates, sur lesquelles il y en a trois autres, une aux deux côtés & une troisième au milieu pour renforcer. Tome XXVII

cerle fond, qui est aussi tout plat, & le faire mieux couler sur ces vases où l'on le pousse l'orque la mer est basse. Les bords de la Charente, depuis le port des Barques jusqu'au-dessus de Tonnav-Charanre, étant bordée de vase & de bourbe, les bateaux pêcheurs n'en peuvent point approcher.

Ces acons vont aussi à la rame : l'arrière n'a point d'étambot étant coupé tout à plat, & de la largeur de Vacon, il peut avoir au plus un pié de queue par l'arrière ; les acons n'ont que trois varangues toutes plates, & autant de genoux, dont le bout débordé pour servir de têtes à rames : ces petits acons peuvent cependant porter jusqu'à trois quarts de tonneau ayant 8 piés de bordée, 1 pié de largeur, & environ 15 piés de long.

Les acons ne peuvent fourer la vague dans les gros temps : elle les combleroit d'abord : ce sont cependant les plus grands de ces fortes de petits bateaux.

Les pêcheurs du port des Barques se servent de leurs acons pour porter à bord des traversiers les pêcheurs qui n'y pourroient aborder autrement, & à en débarquer leur poisson & leurs filets, les bateaux traversiers étant obligés de rester toujours à l'ancre, & mouillés dans la Charente.

Il y a encore des acons dans la paroisse de Bouyas : dans le ressort de l'amirauté de la Rochelle. Les acons que les pêcheurs nomment pousse-pié, de l'action avec laquelle ils les manœuvrent, sont bien plus étroits que ceux des pêcheurs saintongeais, & ils les poussent aussi d'une autre manière sur les vases où ils les font glisser. Ceux des ports des Barques & du Lupin les poussent par l'arrière (les pêcheurs se mettent à cet effet dans la vase).

Les acons de Pons ont 6 à 7 piés de long, ils sont coupés par l'arrière, où est leur plus grande largeur, qui peut encore avoir 14. à 15 pouces au plus vers l'arrière, à environ 2 piés. allant dans le milieu : la hauteur du fond au haut du bord est d'environ 12 pouces : le bout de Vacon est pointu, & formé à peu près comme une navette de tisserand émoussée : le pêcheur pour la gouverner a un genoux sur la traversie qui est à l'arrière, & qui est taillée comme le mât pour faire la manœuvre : il place ses deux

Aa

mains sur le bordage de Vacon à bas bord & à tribord : en s'abaissant de manière qu'avec l'autre pié, qu'il a libre, il pousse sur les vases son acon où il veut le conduire : ces petits engins servent aux pêcheurs à aller tendre des courtines volantes & des rets sédentaires sur des fonds où les vases qui bordent la côte ne leur permettoient pas de pouvoir aborder autrement. POUSSE-PIÉ, voyez BERNACLES &

Définition du pousse – pied dans l'Encyclopédie (vol. 27), source : <http://ecomuseeportdesbarques.net/>, 1778.

La définition de «pousse – pied» et le procès verbal de Le Masson Du Parc vont dans le même sens. L'acon est privilégié pour les lais et relais de mer. Et les filadières pour l'intérieur de la Charente. L'acon permet de décharger les filadières ou traversiers et d'acheminer leur chargement jusqu'au village. L'enquête de Le Masson Du Parc donne également un aperçu de la quantité de bateaux à Port – des – Barques. «Il y a au Port – des – Barques onze bateaux pescheurs que l'on nomme traversiers (forts bateaux) du port depuis quinze jusqu'à trente tonneaux et plus ils n'ont qu'une grande voile et deux triquettes [«trinquette» : voile triangulaire] ou voiles latines au beaupré [mât sur la proue] [...] filadières du nom de leurs rets [...] matées au milieu. [...] ils sont faits en forme de navires et n'ont pour faire la pêche que trois hommes ordinairement d'équipage et un garçon. Ces bâtiments qui sont très forts font la pêche toute l'année parce qu'ils résistent mieux aux tempêtes et au mauvais temps ordinaires dans ces mers.»⁴⁶. Si on fait le calcul, quatre hommes par navires soit 44 hommes pêchent sur des traversiers. Dans la suite du procès – verbal, Le Masson Du Parc expose que les filadières sont des plus petits bateaux. Elles appartiennent aux pêcheurs alors que les propriétaires de traversiers sont des bourgeois. Ces activités exercées par des gens du pays, donne une indication sur la composition sociale du village, essentiellement constituée de marins pêcheurs et de quelques paysans-pêcheurs (à pied) tournés vers l'élevage de pré-salé. Tout ce petit

46 AD, 4 J 3440, Procès – verbal de visite concernant la pêche dans l'Amirauté de Marennes, François Le Masson Du Parc (1727 – 1728).

monde vivant en symbiose avec la mer en connaît alors les excès et les caprices, assez pour s'en prémunir et ne pas craindre de bâtir sur le rivage de l'estuaire. Concernant les pilotes, on peut noter qu'en 1767, un document relatif à l'amirauté de Marennes⁴⁷ donne 18 pilotes à Port – des – Barques. Les pilotes portbarquais sont des «lamaneurs». Ce sont des pilotes côtiers qui connaissent assez bien les côtes et les courants.

Aucun document ne date l'apparition des huîtres dans le Pertuis saintongeais. Dans un ouvrage traitant de l'histoire de Port – des – Barques, *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame*⁴⁸, l'auteur Laurent Duffourc estime que la culture des huîtres devient une activité économique importante au IX^e siècle.

Avant la Révolution française, la pêche côtière et l'estran (partie du littoral située entre les plus hautes et les basses marées) étaient sous le contrôle des Amirautés. La pêche des huîtres est réglementée à la fin du XVIII^e siècle. «Depuis le règlement de 1764 sur la pêche des huîtres dans l'Amirauté de Marennes, la profession a donc mis un siècle pour se structurer. L'année 1863 semble pouvoir être retenue comme date de naissance de l'ostréiculture contemporaine en Seudre.»⁴⁹. Le règlement de 1764 souligne la nécessité d'imposer des règles face à l'accroissement de la pêche. Dans un autre article, Thierry Sauzeau indique les pratiques des habitants de l'Amirauté de Marennes. «Sous l'ancien régime, l'huître était d'abord un élément de la sécurité alimentaire des populations littorales. C'est pourquoi tous les riverains en pêchaient, à pied ou en bateau, sans être pour autant considérés comme « gens de mer ». La seule contrainte consistait à se conformer aux règlements royaux sur lesquels veillait l'Amirauté de Saintonge. Pêchée l'hiver, l'huître fournissait une activité complémentaire pour les sauniers. Des marais, reconvertis ou créés pour la conservation des huîtres, leur servaient à conserver et faire grossir les huîtres. Cela autorisait une consommation et la vente locale à contre-saison.»⁵⁰. La pêche constituait une activité de complément pour les sauniers. Ces deniers s'occupaient de leur marais le printemps et l'été. Le reste de l'année était consacré aux huîtres.

Au cours des recherches pour l'élaboration de cette étude, un mémoire sur *les pêches dans la Charente et sur les côtes qui bordent la rade l'île d'Aix* (1813) a été trouvé. L'auteur de ce document n'est pas mentionné. Il y décrit les lieux de pêche et les navires utilisés, (que j'ai déjà évoqué auparavant). «La pêche maritime ne se fait point à Rochefort. Deux petites bourgades, situées à l'embouchure de la rivière, Port – des – Barques à gauche, Fouras à droite, s'y livrent avec avantage dans la rade de l'île d'Aix. En temps de paix, leurs barques vont au large, depuis la rade des Basques jusqu'en dehors de la tour de Chassiron, mais dans les circonstances de guerre, elles se bornent à naviguer entre les terres. Cette pêche se divise en trois classes : la pêche au traversier, qui se fait avec des bateaux de 28 à 30 tonneaux et des filets de cinquante pieds de long sur 27 de large; celle de la courtine, qui se fait avec des filets que l'on va tendre à mer basse, par le moyen d'un pousse – pied ou acon, petit bateau composé de 5 planches, et qu'un homme à genoux dedans, pousse avec le pied qu'il tient en dehors et le fait glisser ainsi sur la vase. Les produits de ces pêches sont, les soles, les taqueaux, les porteaux, les merlus, les grondins, les turbots, les barbues, les plies, les mulets [...]. La troisième classe des pêches maritimes est celle de coquillages, qui restent attachés aux roches, que la mer basse laisse découvertes, et que l'on va chercher alors; ce sont des moules, des huîtres,

47 AD, Amirauté de Marennes, liasse B.150, État des pilotes lamaneurs de l'amirauté de Saintonge (1767).

48 DUFFOURC, Laurent, *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame*, Poitiers, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, 2001.

49 SAUZEAU, Thierry, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVIIIe-XIXe s.) », *Revue Historique du Centre Ouest*, t.II, 2e semestre 2005.

50 Ibid.

des lavagnons, des palourdes, des bernicles, [...]»⁵¹. La pêche aux huîtres est traitée dans ce passage sur Port – des – Barques. «Les huîtres sont de plusieurs sortes, celle de banche, qui s'attachent aux rochers, ce sont les moins bonnes, celles de drague, qui croissent au fond de la mer, et ne sont jamais à découvert, elles sont plus grosses, plus pleines et meilleures, on ne peut les pêcher qu'à la drague [outil de pêche, similaire à un râteau, utilisé pour racler le fond de la mer]. Enfin, les huîtres vertes qui sont des huîtres de drague, que l'on a tenues dans des claires ou réservoirs établis auprès des marais salants, et dans lesquels la mer entre à chaque marée.» La différenciation entre trois sortes d'huîtres témoigne du développement de cette pêche.

Port – des – Barques est un village de pêcheurs qui croit au fil des siècles. Son économie maritime s'intensifie.

Le manque de sources sur les XVI^e et XVII^e siècles constitue un frein à la restitution chronologique de l'évolution de Port – des – Barques. Pour mieux saisir l'histoire de ce village, on peut élargir l'étude à la région et donc à l'amirauté de Marennes comme nous venons de le faire.

Après la Révolution française, le règlement change. Les marins – pêcheurs et les éleveurs d'huîtres utilisant des bateaux, jusqu'alors exclus du système des classes mis en oeuvre depuis les réformes de Colbert (Grande Ordonnance de la Marine en 1681), doivent rendre des comptes (cotiser à la Caisse des Invalides, etc.). Jusqu'en 1789, le village dépend de Soubise. Puis la disparition des principautés bouleverse le paysage de la région. Désormais Port – des – Barques appartient à Saint Nazaire. Les Portbarquais ont choisi de s'installer près de la Charente pour des raisons économiques. La pêche constitue un complément alimentaire, en plus de l'agriculture. De plus, le fleuve offre un axe privilégié de transports de marchandises et d'hommes. Même si les sources ne l'énoncent pas, les Portbarquais ont connu des tempêtes et probablement des submersions. Ils ont du érigé des protections de fortune pour se protéger. La marine a très sans doute construit des ouvrages de défenses pour préserver la rade de l'entrée de la Charente. Ces possibles protections étaient – elles efficaces ? Sans archives, il est difficile de répondre à cette question.

La pêche constitue une activité complémentaire. Elle permet de nourrir les familles et d'approvisionner le marché rochefortais et ses 15 à 20.000 habitants. Dans les conditions techniques de l'époque pré-industrielle, la localisation au plus près du fleuve est une double nécessité : les vasières de l'estuaire offrent un lieu d'échouage commode et la rive sud de la Charente offre un abri relatif face aux houles. Ce modeste village devenu un port de pêche et de pilotage, ainsi qu'un relais militaire connaît au XIX^e siècle, une continuité. Ce village de pêcheurs se maintient. Son activité maritime ne cesse de s'accroître. Néanmoins son rôle militaire perd de son utilité avec le déclin de l'arsenal rochefortais à la fin du XIX^e siècle.

51 Auteur anonyme mais Mémoire lu à la Société de Littérature Sciences et Arts de Rochefort «*Les pêches dans la Charente et sur les côtes qui bordent la rade l'île d'Aix*», Rochefort, 1813.

Deuxième partie

II - Port des Barques : village ostréicole en danger (XIX^e - XX^e siècles)?

La presqu'île portbarquaise croît au fur et à mesure que la pêche se développe. Le développement de la pêche s'ajoute aux autres activités économiques du village, l'agriculture et le rôle militaire de la presqu'île. L'activité ostréicole entraîne des aménagements et des réglementations au XIX^e et XX^e siècles. Au cours de cette période, on peut également observer une augmentation des aménagements du littoral. Malgré les protections construites, les risques côtiers se maintiennent.

Pour expliquer la montée de l'ostréiculture dans ce village et pour établir la liste des défenses contre la mer, on s'appuiera sur des archives départementales, des archives du Service Historique de la Défense et sur des archives communales. La sous – série 4S - Mer, ports, transports maritimes des Archives Départementales est la source la plus riche en informations relatives au littoral de Port – des – Barques au XIX^e siècle. Il s'agit de documents émanant du Service des Ponts et Chaussées.

A - le début du XIX^e siècle : la grande époque de la pêche des huîtres

Les premiers documents sur Port – des – Barques⁵² attestent de la pratique de la pêche. Les habitants pêchent des poissons et des coquillages. Au départ, cette activité leur permet de se nourrir. Ils n'en font pas le commerce. Les pêcheurs ont besoin d'installations portuaires pour décharger plus simplement leurs marchandises. L'accessibilité de la mer et l'amélioration des protections côtières vont de pair en ce début de siècle. Comment peut-on gérer un village en plein développement économique face aux risques côtiers ?

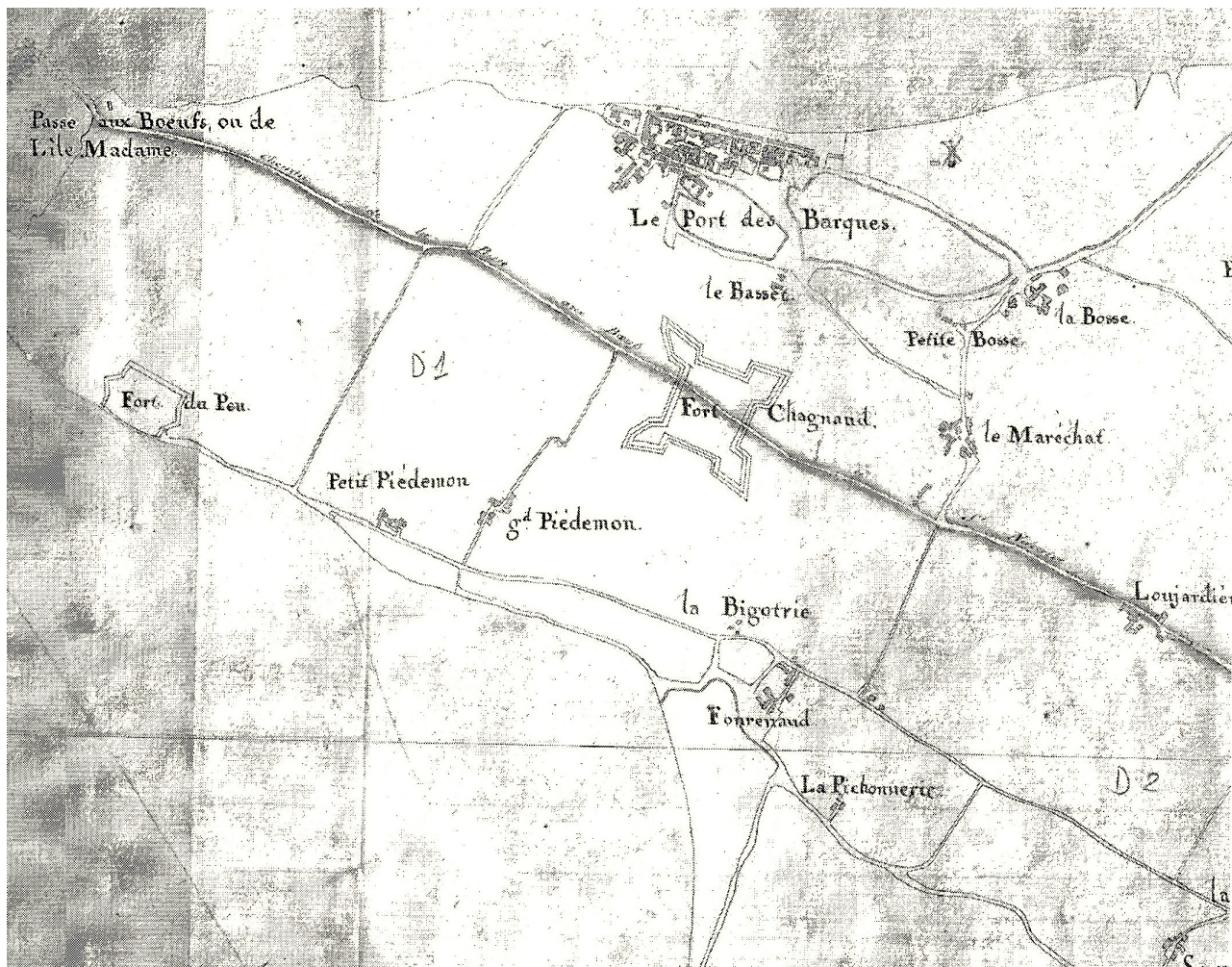
1. Les débuts de la pêche

Les sources sur la pêche au début du siècle montrent plusieurs évolutions. Le nombre d'habitants croît et de nouvelles pêches apparaissent.

Le cadastre napoléonien⁵³, de 1824, montre que l'ancien village du XVIII^e siècle se maintient et qu'il s'accroît. Quelques habitations sont présentes dans d'autres endroits de Port – des – Barques, au Petit et au Grand Piédemont, à Fonrenaud, à la Bosse et au Maréchat. Ce dernier point n'est pas représenté sur les cartes traitées précédemment. Pourtant le Maréchat devient, au fil des siècles, un secteur capital de Port – des – Barques pour diverses raisons. Cette zone basse dispose d'un ruisson, petit canal servant à l'écoulement des eaux, essentiel pour l'évacuation des eaux pluviales au XX^e siècle. La concentration de la population au bord de la Charente témoigne de l'intérêt grandissant pour la pêche des Portbarquais. Dès ses origines, le village se distingue par son activité maritime.

52 Cf : cartes étudiées dans I - Un villa proche de la mer (XVII^e – XIX^e siècles).

53 SHD, 3P 49 86/03 - Cadastre napoléonien (série microfilmée), 1824 – Saint – Nazaire – sur – Charente
Tableau d'assemblage du plan cadastral parcellaire de la commune de Saint – Nazaire, canton de Saint – Agnant, arrondissement de Saint – Nazaire.



Cadastre napoléonien de Saint Nazaire sur Charente, AD, 3P 49 86/03, 1824.

Le XIX^e siècle est marqué par l'essor de l'ostréiculture et de la mytiliculture. Dans un article de la Revue Historique du Centre Ouest, Thierry Sauzeau évoque l'apparition de l'ostréiculture au XIX^e siècle. «C'est au naturaliste Victor Coste que l'on attribue traditionnellement l'acte de naissance de l'ostréiculture contemporaine. Après des essais infructueux en Bretagne, Coste choisit de s'installer à Arcachon. Là comme dans d'autres points du littoral, la ruine des bancs naturels avait amené, dès 1840, des particuliers à recourir à l'importation d'huîtres du Tage⁵⁴.» D'après l'article de Thierry Sauzeau, la structuration de l'ostréiculture passe aussi par un volet administratif. L'estran, qui fait partie du Domaine Public Maritime, est colonisé. L'État participe au développement de l'ostréiculture. Il y voit dans une nouvelle source de revenus. La marine est chargée de la gestion de ce domaine public maritime. A partir de cette période d'organisation, la pêche des huîtres devient un pôle commercial important pour Port – des – Barques.

Avant 1840, peu de sources traitent de la pêche des huîtres. Pourtant «C'est dans la première moitié du XIX^e siècle que la filière ostréicole s'est mise en place, bien avant l'invention de l'ostréiculture. Une logique de prédation soutenait alors l'activité. C'est en s'assurant progressivement de la maîtrise de la ressource et des hommes que la marine a joué un rôle moteur pour pérenniser cette

54 SAUZEAU, Thierry, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e s.) », Revue Historique du Centre Ouest, t.II, 2e semestre 2005.

nouvelle économie.»⁵⁵. Dans les années 1830, les pêcheurs portbarquais étaient sous le contrôle de la marine grâce à leur enrôlement dans les inscrits maritimes. L'estran n'était pas encore du ressort de la marine. Il est géré par la préfecture de Charente – Inférieure. Mais en pratique, l'occupation de l'estran est confuse. La mission de la marine est de mettre de l'ordre dans cette anarchie. «Imposer la loi dans ce petit "Far-West", où le premier arrivé ou encore le plus riche avait raison, serait l'étape suivante de l'organisation de la filière huître⁵⁶.» L'ostréiculture se structure et devient une source de richesse pour les portbarquais. La procédure employée par les ostréiculteurs est la suivante : les huîtres pêchées sont déposées dans des viviers (parcelles sur l'estran où la pêche est entreposée afin de conserver les coquillages vivants avant qu'ils soient vendus). Les plus petites huîtres sont déposées dans des claires (bassins d'eau) pour être affinées. On laisse ces dernières se développer. La pêche dure de septembre à mars.

Des crises conduisent à la réduction de la période de la pêche. Dans les années 1830, la pêche est limitée à un mois en raison de l'épuisement des bancs présents dans l'estran. Dans une lettre du 17 février 1842⁵⁷, le sous – préfet énonce au préfet que la commune de Saint Nazaire possède à l'embouchure de la Charente «une côte étendue qui fournit des huîtres en abondance». Il propose d'interdire la pêche la saison de frai (période de fécondation des poissons) pour que la pêche des huîtres soit grande. Le maire de Saint - Nazaire partage cet avis. Lors de la séance du 9 novembre 1845⁵⁸, le conseil municipal de Soubise émet une plainte. Les petites huîtres sont enlevées de leurs bancs alors qu'elles sont en voie de disparition. Il propose que la pêche soit interdite une partie de l'année ou qu'elle soit interdite alternativement sur chaque banc pour un temps déterminé. L'intensification de l'ostréiculture entraîne des pénuries d'huîtres. Les collectivités sont contraintes de restreindre la pêche pour conserver un apport annuel régulier d'huîtres sur les côtes françaises.

L'essor de l'ostréiculture joue un rôle dans la construction d'aménagements portuaires. Il provoque également un risque, celui d'une crise écologique avec le phénomène de surpêche que connaît l'ensemble du littoral charentais. Ce risque dépend de plusieurs facteurs (méthodes de culture, etc.). Ce phénomène de crise écologique existe déjà au XIX^e siècle. L'épuisement des ressources maritimes est un danger à prendre en compte.

Au XIX^e siècle, le marché des produits de la mer se développe à mesure que croissent la population intérieure et l'efficacité des transports. De nouvelles techniques de pêche se développent. A cause de la pêche intensive, les services de l'État sont obligés de contrôler le temps de pêche. Le XIX^e siècle connaît aussi une accentuation des installations maritimes. Les aléas météorologiques pèsent sur la construction des protections de défense contre la mer.

2. Les premières aménagements côtiers de protection

Les sources sur les protections du littoral antérieures au XIX^e siècle sont rares. Des ouvrages précaires existaient probablement pour faciliter l'embarquement et le débarquement des pêches. Les ouvrages construits à cette époque sont – ils efficaces face au danger de la mer?

D'après une notice sur Port – des – Barques de M. Cralay de Franchimont, avant la Révolution

55 Ibid.

56 Ibid.

57 AD, Sous – série 4S – Mer, ports, transports maritimes, 1002 : Pêche des huîtres (1827 – 1886), Lettre du 17 février 1842 du sous – Préfet au Préfet.

58 AD, Sous – série 4S – Mer, ports, transports maritimes, 1002 : Pêche des huîtres (1827 – 1886), Séance du conseil municipal de Soubise le 9 novembre 1845.

française aucun ouvrage n'a été construit pour l'accès des bateaux au littoral portbarquais. «On suppose que la Marine d'État y fit établir une sorte de grave formée d'enrochements jetés dans la vase et dépassant à peine de la surface, allant du village à la laisse des basses mers. Cet ouvrage rudimentaire formant le seul moyen d'accostage pendant 75 ans⁵⁹.»

Face aux aléas climatiques, Port – des – Barques se dote de protection côtières. «Pendant cette période assez longue, des principes de gestion des risques naturels littoraux se sont imposés sous l'influence des grands corps de l'État, ingénieurs des Ponts et Chaussées et ingénieurs des Travaux Publics de l'État⁶⁰.» La loi du 16 septembre 1807 relative «au dessèchement des marais, aux travaux de navigation, aux routes, aux ponts, aux rues, places et quais dans les villes, aux digues et aux travaux de salubrité dans les communes» établit un principe de non responsabilité de l'État. Ce dernier n'est pas tenu de participer au financement de travaux de défense contre la mer. La loi de 1807 énonce que le propriétaire de la digue doit l'entretenir et la réparer.

Le dossier 7943 de la sous série 4S – Mer, ports, transports maritimes, traite d'un lais de mer situé à cheval sur deux communes, Saint Froult et Moëze⁶¹. Ce lais est sur la rive droite du Havre de Brouage. Il ne concerne pas le village de Port – des – Barques. Cependant, ce dossier 7943 montre que la région se protège de la mer avec des digues dès les années 1830. La tempête de 1885 a entraîné la submersion de la digue de ce lais de mer. Une lettre de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, du 30 Mai 1885, parle du coût élevé de l'endiguement. L'État peut apporter une aide financière car la surface imposable augmentera avec cette protection du littoral. Aucun document ne témoigne de la suite du processus. La digue a – t – elle été reconstruite? L'État a – t – il soutenu ce projet ?

Dans les années 1820 – 1840, la construction d'un mur de quai est prévue sur la rive gauche de la Charente comme le démontre le dossier 5401⁶² des Archives Départementales, dans la sous – série 4S. Une lettre du sous – préfet au préfet du 2 janvier 1821 évoque l'ouragan du 22 octobre 1820. Ce dernier a détruit presque entièrement la jetée. L'embarquement et le débarquement sont désormais impossibles. La population n'a pas la possibilité de réparer les dégâts. Le coût est trop élevé. Dans un rapport, qui date de la première moitié du XIX^e siècle, l'ingénieur de l'arrondissement de Rochefort rappelle que Port – des – Barques n'est pas classé dans les ports dans lesquels l'administration prévoit l'entretien. La jetée actuelle est une « réunion de pierres jetées par les pilotes sur les vases pour pouvoir communiquer entre leur chaloupe et la terre⁶³.» C'est le village qui a été touché et non la jetée.

Le rapport du conducteur des Ponts et Chaussées du 15 mars 1821⁶⁴ souligne l'importance des dégâts suite à l'ouragan d'octobre 1820 mais il fait mieux : il mentionne pour la première fois des aménagements de défense encore présents aujourd'hui. Il évoque ainsi 700 mètres de digues qui ont été emportés sur 5 à 6 mètres de large. Le plan qui accompagne le courrier (voir ci-après) livre les indices permettant de localiser l'impact de l'ouragan et le diagnostic de l'ingénieur est

59 CRALAY de FRANCHIMONT (ingénieur des Pont et Chaussées), Notice sur Port des Barques, XIX^e siècle (date non précisé), document tiré de l'Ecomusée de Port – des – Barques.

60 DEBOUDT, Philippe, «Vers la mise en œuvre d'une action collective pour gérer les risques naturels littoraux en France métropolitaine», *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, article 491 , <http://cybergeo.revues.org/index22964.html>, consulté le 8 janvier 2011.

61 AD, Sous - série 4S, 7943 : Lais de mer de la commune de Saint Froult et de Moëze (1837 – 1839), Arrondissement de Marennes, Rochefort et Royan.

62 AD, Sous – série 4S, 5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853).

63 Ibid.

64 AD, Sous – série 4S, 5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853), Rapport du conducteur des Ponts et Chaussées, 15 mars 1822.

prémonitoire : «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 marée⁶⁵.» La destruction de 1820 nous ramène effectivement à celles observées avec Martin puis Xynthia, Avenue de l'île Madame (au droit du trait rouge sur le plan de 1841). Comme en 1999 et 2010, en plus des dégradations de la digue, des maisons situées à l'Ouest, au Nord – Ouest et à l'extrémité du bourg ont été submergées en 1820, mais d'une construction plus fragile qu'aujourd'hui et en l'absence d'une voirie stabilisée, leurs fondements ont été touchés, par affouillement consécutif au ravinement de l'eau de mer, vraisemblablement. Les travaux les plus urgents consistent alors à établir une digue de 6 mètres de long dans un plan incliné à 1m au – dessus du plus haut de la falaise. Malgré l'urgence des travaux, plusieurs documents soulignent le report de l'établissement de cette protection. Une lettre de l'ingénieur en chef au préfet datée du 23 octobre 1841, stipule que les travaux sont remis à plus tard à cause d'un manque d'argent. Dans son rapport du 2 novembre 1841, le conducteur des Ponts et Chaussées met en avant le désarroi des habitants. «La pêche a diminué depuis quelques années car les habitants sont dégoûtés par les dégâts de leurs maisons⁶⁶.» De plus, ils ont des difficultés à communiquer avec la terre car aucune réparation n'a été réalisée. On mesure ici l'ampleur des dégâts survenus en 1820, dans ce qui doit être considéré comme le premier événement extrême connu à avoir touché Port – des – Barques. Le conducteur parle même de risque d'abandon de la presqu'île par les habitants. Sans la pêche, la population préfère quitter le village mais l'importance économique de cette activité est suffisamment forte pour qu'un agent de l'État s'en alarme. Cette inquiétude du conducteur souligne l'importance économique de la pêche. Cette activité est aussi essentielle pour la presqu'île que pour Rochefort dont les habitants dépendent des livraisons de Port – des – Barques⁶⁷.



Plan général de l'embouchure de la Charente, AD, sous – série 4S, 5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853), 30 avril 1846.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ AD, 4 J 3440, Procès – verbal de visite concernant la pêche dans l'Amirauté de Marennes, François Le Masson Du Parc (1727 – 1728).

D'autres documents du dossier 5401 concernent la construction d'un quai à la naissance de la jetée. La «plan général de l'embouchure de la Charente⁶⁸» de 1846 comporte un trait rouge qui représente l'emplacement du futur quai, face à l'ancien village, près de la jetée. Le coût de ces travaux est de 148 160 F. «L'origine des ouvrages sera prise à 15m en aval de l'ancienne grave d'embarquement et l'extrémité inférieure sera placée en face du chemin qui conduit au Fort de Piédemont⁶⁹.» Les quais sont élargis. Le rapport de la Commission d'enquête datée du 7 Septembre 1846, rappelle que depuis environ 15 ans, une partie du quai et le chemin de Port – des – Barques à l'Ile Madame sont détruits. Cette Commission a recensé 600 habitants en 1846 dans la commune portbarquaise. Le quai est terminé en 1848 puisque l'arrêté de fin des travaux date du 12 Mai 1848.

Les habitants sont impliqués dans la défense de la presqu'île. En 1848, ils signent une pétition pour que l'administration fasse réparer la jetée en pierre construite en 1782⁷⁰. Cette première jetée se trouve sur la carte ci – dessus, *Plan général de l'embouchure de la Charente*, à côté du trait rouge représentant le mur de quai construit en 1846, face à l'ancien village.

Cette jetée est impraticable, submergée lors de fortes marées. Les pêcheurs ne peuvent plus y accoster. A plusieurs reprises, les habitants ont demandé la réparation de la jetée de 1782. Leur pétition de 1848 n'aboutit pas. Ils relancent le projet en 1849 et 1852. La jetée de 1782 n'est pas la première construite à Port – des – Barques. Avec l'approvisionnement des navires issus de l'arsenal de Rochefort, on peut supposer qu'une jetée a été bâtie avant les années 1780. La date précise n'est mentionnée dans aucune source.

A partir du milieu du XIX^e siècle, les structures facilitant le débarquement des produits de la pêche se multiplient. Dans une lettre de l'ingénieur en chef au préfet du 17 novembre 1859⁷¹, la construction d'un débarcadère est projetée. La population approuve ce projet. Ce débarcadère en maçonnerie sera de 2 mètres de large et sa chaussée basse sera de 0,60 mètre de haut au – dessus de la plage, couvert d'une jetée en maçonnerie. Le devis du 12 juin 1856⁷² stipule que la digue sera fondée sur un enrochement déjà existant, sur 1m94 de long, en deux parties de même largeur soit 2 mètres, mais de hauteur différente et raccordées par un escalier. Cependant le projet est remanié et à nouveau présenté en 1856. Il est approuvé le 14 août 1856. En 1860, une tempête du 10 au 11 décembre occasionne des dégâts au débarcadère⁷³. Le maire demande la construction «rapide» du débarcadère. La mise en adjudication est faite le 22 juillet 1863. Le 25 août de la même année, il est demandé un engagement de la part des habitants. Ils doivent contribuer par des prestations volontaires à l'exécution du projet. La population est conviée à participer à la construction du débarcadère. On ignore si les Portbarquais ont accepté de collaborer. Cette sollicitation des habitants du littoral n'est pas isolée. A la même époque, les paysans de La Cotinière sont eux aussi impliqués dans la construction de leur jetée⁷⁴. L'ingénieur ordinaire demande dans son rapport du 2 septembre 1863⁷⁵ un supplément financier, car sur 50 mètres les enrochements se sont disloqués à

68 AD, Sous – série 4S, 5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853), *Plan général de l'embouchure de la Charente*, 30 avril 1846.

69 AD, Sous – série 4S, 5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853).

70 AD, Sous – série 4S, 5399 : Construction d'un mur de défense (1848 – 1869), Lettre de l'ingénieur en chef à l'ingénieur de Rochefort, 12 décembre 1848.

71 AD, Sous – série 4S, 7911 : Projet de construction d'un débarcadère en maçonnerie (1848 – 1866), Lettre de l'ingénieur en chef au Préfet, 17 novembre 1859.

72 AD, Sous – série 4S, 7911 : Projet de construction d'un débarcadère en maçonnerie (1848 – 1866), Devis du 12 juin 1856.

73 AD, Sous – série 4S, 7911 : Projet de construction d'un débarcadère en maçonnerie (1848 – 1866), Lettre du Maire de Saint Nazaire, 22 décembre 1860.

74 CAILLOSSE, Pierre, L'évolution du trait de côte oléronais. Entre action humaine et délaissements humains, de Louis XIV à l'après Xynthia, Mémoire de Master 1, 2011, SHD-Rochefort, lettre de 1864.

75 AD, Sous – série 4S, 5399 : Construction d'un mur de défense (1848 – 1869), Rapport de l'ingénieur ordinaire,

cause de l'échouage d'un navire. L'argent servira à renforcer les fondations. En novembre 1863, le conseil municipal a demandé que la jetée soit d'une hauteur de 0,85m. Elle est donc assise sur un enrochement flottant dans les vases. Par conséquent, le conseil demande une hausse de la hauteur car un enfouissement est possible. Le coût final du projet s'élève à 27 000 F. Le ministère des travaux publics accorde une subvention de 6 000 F. La commune de Saint Nazaire verse 3 000 F. Le département participe également aux dépenses mais la somme n'est pas précisée. Sur les 27 000 F, il reste 18 000 F dont on ignore le financement. L'adjudication des travaux date du 22 avril 1863. Le débarcadère est achevé en Avril 1866⁷⁶.

Le dossier n°8792 de la sous - série 4S traite de la construction d'un mur de 290 mètres de long pour protéger les quais et les maisons. Dans un rapport du 30 avril 1846⁷⁷, l'ingénieur en chef souligne que le conseil général réclame des travaux d'amélioration depuis de nombreuses années. La situation est préoccupante. Le vent violent pousse vers la côte de grandes lames qui détruisent le littoral portbarquais. Le terre – plein des quais, placé en avant des premières maisons est détruit en aval. La grande voie de communication qui traverse Port – des – Barques jusqu'au fort de Piédemont est rétrécie. Le rapport prévoit que l'origine du mur soit située là où l'ancienne grave enracine le mur déjà existant dans le côte. Le mur s'arrêtera à un bâtiment. Le second alignement partirait de ce bâtiment jusqu'à une maison et le troisième alignement partira de ce point et aboutira à la côte, un peu en aval du chemin qui conduit au fort de Piédemont. Pour prévenir les fortes houles, le mur sera à 0,70 mètre au – dessus du niveau des hautes mers d'équinoxe. Le mur déjà présent est en bon état, sa hauteur correspond à celle proposée pour le nouveau mur. Le mur ancien protège le terre plein et quelques maisons. Le projet de construction comprend une pente en travers qui conduira les eaux pluviales et de la mer dans un caniveau pavé placé à 7 mètres en arrière du mur. Le coût total est de 32 000 F. Le 9 avril 1847, M. Bussac, entrepreneur, est nommé adjudicataire. Le 18 février 1848, il renonce. Les dépenses sont trop élevées. Le dossier 8792 ne mentionne pas la suite de ce projet.

Les dossiers de la sous – série 4S des Archives Départementales ne comportent pas tous les documents relatifs au sujet traité. Des manques sont à noter. On peut alors émettre des hypothèses. La volonté de renforcer la défense du littoral portbarquais s'accroît au XIX^e siècle. Plusieurs projets sont établis. Le problème le plus récurrent est le financement. Les dépenses prévues s'avèrent parfois erronées et entraînent un arrêt des travaux. L'insuffisance des subventions accordées par l'État et le département sont également un frein à l'aboutissement des opérations de protection.

Dans les années 1860, un tournant ostréicole s'opère. «C'est en effet vers 1863 que la collecte du naissain avant de le trier pour l'élevage des huîtres est attestée. Ce chaînon manquant, capable de pérenniser la croissance, en l'inscrivant dans une démarche de développement durable, ne s'est pourtant pas imposé comme une évidence. La Marine, courroie de transmission des doctrines scientifiques, a joué un rôle déterminant. C'est contre la masse des pêcheurs que l'idée s'est imposée, d'abord adoptée par les éleveurs et marchands d'huîtres qui voyaient là l'occasion de s'affranchir un peu plus de leur dépendance à l'égard de la nature⁷⁸.»

Avant le XIX^e siècle, la pêche est un complément alimentaire. L'huître devient ensuite, un produit commercialisé. Le développement du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle joue un

2 septembre 1863.

76 AD, Sous – série 4S, 7911 : Projet de construction d'un débarcadère en maçonnerie (1848 – 1866), Procès - verbal de réception définitive, 25 avril 1866.

77 AD, Sous – série 4S, 8792 : Construction d'un mur de protection des quais et des maisons (1846 – 1853), Rapport de l'Ingénieur en chef, 30 avril 1846.

78 SAUZEAU, Thierry, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e s.) », Revue Historique du Centre Ouest, t.II, 2e semestre 2005.

rôle dans l'accroissement de l'ostréiculture. Le tournant pris par la pêche des huîtres permet l'essor de Port – des – Barques à partir des années 1850. L'activité ostréicole continue en effet de se développer.

A l'image des habitations d'alors, dont nous ignorons tout, les premières protections du littoral sont rudimentaires. Un mur de quai sur la Charente, quelques digues, un débarcadère et un quai donnant sur le fleuve sont les constructions de cette première partie du XIX^e siècle. Seules deux d'entre elles concernent la protection des côtes, mais les dégâts occasionnés par la tempête de 1820 sont riches d'enseignements sur la sensibilité du village face au risque maritime et surprennent par la justesse de l'analyse prédictive des services de l'État, représentés alors par le conducteur des Ponts et Chaussées.. En outre, les tempêtes provoquent des dommages. Les digues sont abîmées suite à la tempête de 1820. La gestion des risques côtiers et de l'essor du village ne sont pas toujours facile à associer. Mais au début du XIX^e siècle, le choix de protéger ce qui doit l'être s'impose assez facilement, quitte à différer et aménager les décisions par la suite.

Les sources de la seconde moitié du XIX^e siècle sont encore plus nombreuses que celles des époques précédentes. Elle sont riches d'informations sur les catastrophes météorologiques et leurs conséquences.

B – Explosion de l'ostréiculture et risques côtiers à la fin du XIX^e siècle

La volonté d'aménager le littoral portbarquais se poursuit dans la seconde moitié du XIX^e siècle. L'accroissement des sources due notamment à la structuration des administrations de l'État français, permet une étude plus approfondie de la situation de Port – des – Barques à cette époque. La conciliation de l'ostréiculture, des tempêtes et des protections contre la mer sont des points abordés dans les archives des Ponts et Chaussées.

1. Des aléas climatiques mieux connus

Après 1850, Port – des – Barques n'est pas épargné par les phénomènes météorologiques. L'augmentation des sources dans la seconde moitié du XIX^e siècle, permet de mieux appréhender les tempêtes de cette période et leurs conséquences.

L'ingénieur ordinaire met en avant, dans sa lettre du 6 septembre 1873, la corrosion du rivage due aux fortes vagues du 2 mars 1873. Le mur construit par le maire, en 1866, en amont de la jetée, a été déraciné et emporté par la houle. Le rivage est abîmé sur 100 mètres de long et de 3 à 5 mètres de large. En avril de la même année, le service vicinal a reconstruit une partie du mur. Mais par manque de solidité, cette reconstruction risque d'être emportée par la mer. Le village a besoin de l'aide de l'État pour réparer les dégâts causés par la tempête du 2 mars 1873. Le maire de Saint – Nazaire écrit une lettre à l'ingénieur suite à la tempête de mars 1873⁷⁹. Des maisons ont été inondées ainsi que la rue qui longe le mur de quai, du côté de la Charente (Cf : Carte de repère des dégâts causés par la tempête de 1873).

79 AD, Sous – série 4S, 5399 : Construction d'un mur de défense (1848 – 1869), Lettre du maire de Saint Nazaire à l'ingénieur, 7 mars 1873.

doivent financer la moitié des frais. Le projet est approuvé le 17 mai 1877. L'exécution des travaux s'achève à la fin de l'année 1878.

Une importante tempête éclate le 11 février 1895. Le Journal de Marennes fait un article sur cette tempête le 17 février, dans son numéro 7 : «Au moment de la marée et par une forte maline de 112 tous les terrains bordant la côte étaient inondés pendant que les embarcations, brisant leurs amarres ou chassant sur leur ancre, allaient à la dérive⁸⁵.» Les digues sont coupées, les terres près des côtes sont inondées. Mais l'article ne précise pas si Port – des – Barques est touché par cette tempête de la fin du siècle.

Même si les sources sont plus nombreuses, des manques subsistent. Les digues construites avant 1789 ont besoin d'être refaites. Elle ne protègent pas efficacement le village. La tempête du 1er janvier 1877 le prouve. Les documents montrent une volonté du service des ponts et chaussées d'entretenir les protections maritimes. Les tempêtes sont présentes dans cette deuxième partie du XIX^e siècle. Par conséquent, la protection côtière est au cœur des politiques publiques.

2. Les aménagements côtiers

L'accès des pêcheurs à la côte devient un élément essentiel pour l'essor de la pêche. Plusieurs projets sont élaborés pour améliorer l'embarquement et le débarquement des produits de la mer.

La première jetée en maçonnerie date des années 1860. Elle est construite sur l'emplacement de l'ancienne grave (plateforme de débarquement et d'embarquement avant la création de la jetée)⁸⁶. «Elle épouse le relief du sol en conservant une hauteur de 80cm excepté à l'approche du rivage où cette hauteur est un peu plus importante⁸⁷.» Longue de 345 mètres et large de 2 mètres, la jetée est faite en maçonnerie de blocage hydraulique avec revêtement de moellons (pierres blanches tendres). Les couronnements (parties hautes de la jetée) sont en pierres de taille de calcaire dur. La jetée en elle – même est bâtie entre 1863 et 1866. Des murs de quais ont également été mis en place pour protéger de la houle dans les années 1870. La partie située en aval de la jetée fait 290 mètres de long. Elle est surmontée d'un parapet en pierre de taille. La partie en amont fut construite en 1878 sur 100 mètres de long. Quatre vingt - mètres ont été exécutés par l'État et le reste par le service vicinal. Ces deux murs de soutènement se raccordent à la jetée. Le montant total des travaux s'élève à 66 199 F dont 27 000 F de frais pour la jetée. La construction de l'embarcadère est un premier pas vers une protection du littoral et des habitations de l'ancien village.

Depuis le Moyen Age et jusqu'au XVII^e siècle, les habitants du littoral français effectuaient l'entretien des protections contre la mer. Avec l'arrivée au pouvoir de Louis XIV, l'État français prend le contrôle des structures de défense. Les régions littorales paient des taxes utilisées pour financer les digues. La Révolution française bouleverse la situation. Sous le Premier Empire, l'État se désengage avec la loi du 16 septembre 1807⁸⁸. «Lorsqu'il s'agit de construire des digues à la mer, la nécessité en sera constatée par le gouvernement et la dépense supportée par les propriétés protégées dans la proportion de leurs intérêts aux travaux, sauf le cas où le gouvernement croirait

85 AD, Sous – série Jx : Presse, Jx 169 art.17 – journal de Marennes (hebdomadaire créé en 1885), n°7, 17 février 1895.

86 Cf : Carte des repères des dégâts de la tempête de 1873, Google Maps, modifiée par Adeline Laurent. La jetée construite en 1863 est représentée sur cette carte.

87 CRALAY de FRANCHIMONT (ingénieur des Pont et Chaussées), Notice sur Port des Barques, XIX^e siècle (date non précisée), document tiré de l'Ecomusée de Port – des - Barques.

88 Cf : Loi du 16 Septembre 1807 : évoquée dans la sous – partie précédente.

juste et utile d'accorder des secours sur les fonds publics⁸⁹.» A partir de 1815, les moyens de l'administration des Ponts et Chaussées sont renforcés. Ce service se dote de «piqueurs de digues». Ces derniers surveillent les ouvrages de protection et effectuent les petites réparations. Après 1850, les collectivités locales se substituent aux pouvoirs publics⁹⁰. Les travaux d'entretien sont délaissés ou pris en charge par les propriétaires de terrains proches des protections côtières. Les rapports des ingénieurs sont une mine d'informations sur la montée de l'ostréiculture dans le village et l'état des défenses. L'enquête menée par les ingénieurs en 1877⁹¹ montre un abandon des digues.

A côté de l'expansion de l'ostréiculture, une autre activité, liée à la situation géographique du village se développe. Le tourisme. La marine est concernée par ce phénomène puisqu'elle contrôle l'estran depuis le décret de 1853 qui fait de l'estran un domaine public maritime⁹². Des particuliers demandent à partir des années 1850 l'autorisation d'établir des établissements de bains. En 1862, une lettre adressée au commissaire général montre que le préfet de la Charente Inférieure et la Marine approuvent ce projet. «J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne vois aucun inconvénient au point de vue des intérêts maritimes à ce qu'il soit procédé d'une manière générale pour l'établissement des cabanes de baigneurs dans les communes de Fouras et de Saint – Nazaire⁹³.»

La balnéarisation de Fouras et de Port – des – Barques suscite la création d'un passage entre les deux rives facilitant la circulation entre ces villages mais surtout l'accès de Port – des – Barques pour les voyageurs descendant en gare de Fouras. Dans son rapport de février 1901⁹⁴, l'ingénieur ordinaire rappelle les dates de la procédure pour l'établissement du passage d'eau. Il existe déjà un passage de ce genre entre Saint Laurent de la Prée et Lupin (commune de Saint Nazaire). Si le passage de Port – des – Barques à Fouras est mis en place, le premier passage est à supprimer car les voyageurs vont surtout à Fouras et non à Saint Laurent de la Prée. Le passage est opérationnel en 1902. Le conseil général dans sa délibération du 23 août 1904⁹⁵, évoque le fermier qui s'occupe du passage des voyageurs. Il utilise une yole, embarcation légère de 5 mètre de long. Les voyageurs effectuent le voyage gratuitement. Un arrêté préfectoral⁹⁶ autorise les communes de Saint Nazaire et de Fouras à exécuter, par leurs propres moyens, les travaux de surhaussement de la grave au passage d'eau de Port – des – Barques pour faciliter l'accostage des embarcations et la circulation sur la grave. Pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées, la grave est en mauvais état. Sa réparation est urgente. Ce passage d'eau permet la communication entre les deux rives de la Charente. D'après le rapport du conducteur subdivisionnaire⁹⁷, les voyageurs réclament des travaux. La yole échoue régulièrement sur le banc de vase de la grave, ce qui rend difficile le débarquement. Le projet a-t-il abouti? Il est probable que face à l'utilité de ce passage, les travaux furent effectués. Le tourisme prend de l'ampleur et les maires cherchent à faciliter l'accès des touristes à leur commune. Les politiques publiques tentent de concilier l'ostréiculture et la balnéarisation. Les constructions

89 GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, [dir.], *La tempête Xynthia face à l'histoire, Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*, Saintes, Le Croît vif, 2010.

90 Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, *La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions*, 2010.

91 AD, Sous – série 4S, 5399 : Construction d'un mur de défense (1848 – 1869), Lettre du conducteur subdivisionnaire, 2 février 1877.

92 SAUZEAU, Thierry, « *Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVIIe-XIXe s.)* », *Revue Historique du Centre Ouest*, t.II, 2e semestre 2005.

93 SHD, 7P3 – 7 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°242, à Monsieur le commissaire général à Rochefort, 24 mai 1862.

94 AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Rapport du conducteur subdivisionnaire, février 1901.

95 AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Délibération du conseil général, 23 août 1904.

96 AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Arrêté préfectoral, 28 septembre 1905.

97 AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Rapport du conducteur subdivisionnaire, 14 septembre 1905.

maritimes facilitant la pêche nécessitent un entretien régulier et des aménagements.

Face au dynamisme de l'ostréiculture, la jetée bâtie en 1866 est élargie et reconstruite dans les années 1880. Le rapport de l'ingénieur ordinaire du 31 janvier 1883 met en avant l'état de la jetée. La Marine abîme la jetée avec le transport de son matériel (canon, etc.). Avec l'usure, le couronnement et le parement sont en partie démolis. L'industrie ostréicole rend nécessaire la réfection de la jetée. Le ministre de la marine et la commune refusent de participer au financement des travaux estimé à 32 000 F. Le devis du 9 mai 1884⁹⁸ prévoit la démolition sur 300 mètres à partir de l'enracinement de la jetée. L'adjudication est consentie le 3 septembre 1884. Dans son rapport du 24 novembre⁹⁹, l'ingénieur évoque un accident survenu en 1884. Une embarcation a fait naufrage car la jetée était trop basse. Un surhaussement de la jetée est demandé par les habitants. Il coûterait 6 000 F. Les travaux de réfection ont commencé mais le surhaussement n'est pas prévu par l'ingénieur. La nouvelle jetée s'étendra sur 300 mètres. La reconstruction se fera en donnant un accroissement régulier de 1 mètre de large. On passe donc de 2 à 3 mètres de largeur. L'élargissement est fait avec les mêmes matériaux que ceux utilisés pour la jetée de 1866. Les travaux sont finis le 6 juillet 1886.

Au début du XX^e siècle, les défenses contre la mer continuent d'être au cœur des archives du service des Ponts et Chaussées. En effet, pour protéger le chemin rural n°1 et les habitations, le conseil municipal de Saint Nazaire souhaite faire prolonger le mur déjà existant de 65 mètres en 1905¹⁰⁰. Le chemin en question est le plus proche de la Charente, il conduit à l'Ile Madame, c'est actuellement l'avenue du même nom. L'urbanisation du village et la mise en place de chemins vicinaux jouent sur l'établissement de défenses contre la mer. Le mur déjà établi en 1849 fait 290 mètres de long. Son extrémité Ouest est attaquée par la mer qui menace de détruire entièrement le mur. L'ingénieur ordinaire rédige un autre rapport la même année¹⁰¹. Le ministère des travaux publics ne participe pas aux dépenses. Saint Nazaire décide alors d'ajourner le projet car le coût est trop élevé. L'intérêt du prolongement du mur est indéniable. Les habitations situées sur le chemin rural n°1 sont en première ligne lors de fortes houles. Le manque de financement empêche la protection des habitants des abords de la Charente. Le plan général «Prolongement du mur de soutènement du chemin rural n°1» dressé en février 1905¹⁰², souligne la position stratégique de cette protection contre la mer. Ce mur doit protéger l'extrémité Ouest du village, à l'endroit même où la submersion de 1820 s'était produite et où Martin mais aussi Xynthia ont provoqué des incursions massives d'eau de mer.

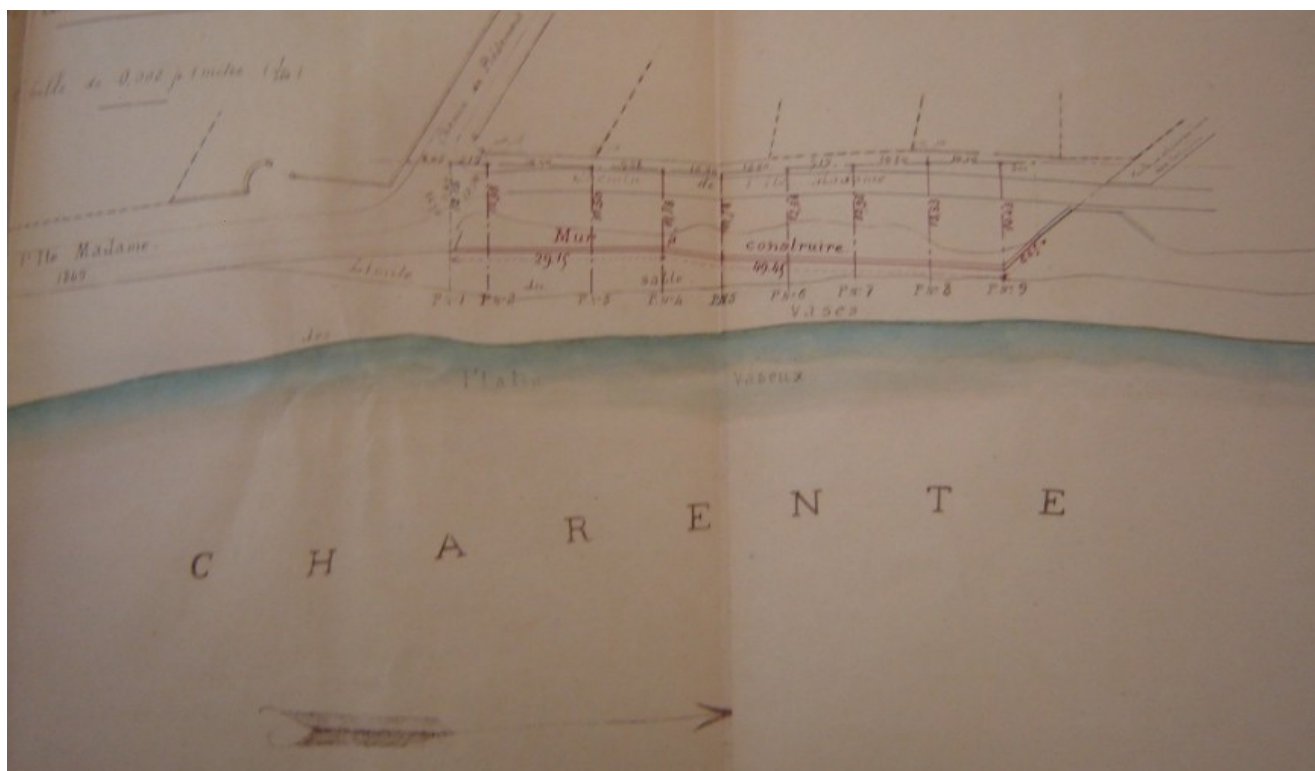
98 AD, Sous – série 4S, 5400 : Élargissement de la jetée (1883 – 1884), Devis, 9 mai 1884.

99 AD, Sous – série 4S, 8228 : Reconstruction et élargissement de la jetée (1883 – 1888), Rapport de l'ingénieur, 24 novembre 1884.

100AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Rapport de l'ingénieur ordinaire, 28 mars 1905.

101 AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Rapport de l'ingénieur ordinaire, 13 juin 1905.

102AD, Sous – série 4S, 1137 : Ports et littoral (1856 – 1905), Plan général «*Prolongement du mur de soutènement du chemin rural n°1*», Échelle : 1/500, dressé par le conducteur subdivisionnaire, 23 février 1905.



Plan Général «Prolongement du mur de soutènement du chemin rural n°1», Échelle : 1/500, dressé par le conducteur subdivisionnaire, 23 février 1905.

La jetée en maçonnerie de 1863 est le premier ouvrage solide de mouillage. L'importance de son utilisation conduit à son élargissement en 1883. D'autres aménagements sont réalisés. Le tourisme gagne du terrain avec le passage établi entre Fouras et Port – des – Barques. La grave est élargie pour les besoins des passagers. D'autres travaux côtiers sont projetés à la fin du XIX^e siècle. Ils concernent le pilier économique du village, l'ostréiculture. Face à l'accroissement du nombre d'ostréiculteurs et au développement de nouvelles techniques, le littoral portbarquais est transformé.

3. Une sensibilité côtière accrue

Face à l'expansion de l'ostréiculture, le littoral est modifié. La pêche fragilise – t -elle le littoral portbarquais?

Les documents de l'époque révèlent les difficultés que connaissent les ostréiculteurs. La deuxième moitié du XIX^e siècle est marquée par une augmentation de la culture des huîtres. Quelques problèmes surviennent et fragilisent l'ostréiculture. La prolifération des moules étouffe la production d'huîtres. Les archives du Service Historique de la Défense attestent de ce danger. Dans la lettre n°57, adressée au commissaire général de Rochefort¹⁰³ (13 mars 1856) une solution est proposée. «Je persiste à affirmer qu'il est indispensable, pour procéder au nettoyage des bancs d'huîtres du quartier de Rochefort et principalement du syndicat de Saint – Nazaire, de faire enlever toutes les moules, petites et grosses. En entrant largement dans cette voie, on ne peut qu'améliorer les bancs d'huîtres, sans craindre de détruire les moulières qui servent à l'alimentation des

103 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°57 à monsieur le commissaire général à Rochefort, 13 mars 1856.

bouchots, car les moulières sont tellement productives qu'elles se repeuplent chaque année avec une abondance extraordinaire¹⁰⁴.» Les moules sont moins sensibles que les huîtres. Par conséquent, leur culture s'accroît plus rapidement que celle des huîtres. La pêche à pied est également pointée du doigt dans cette lettre. Des vols de bancs d'huîtres ont été commis. Les agents de la marine doivent examiner les charrettes pour vérifier si les plaques du banc correspondent à la personne les transportant. En 1857, l'étouffement des huîtres est toujours d'actualité. En effet, une lettre du 22 avril 1857 met en avant ce problème. ««En demandant l'accord avec les membres de la commission, l'enlèvement des moules pour servir d'engrais à l'agriculture, je ne faisais que répéter une fois de plus le vœu déjà exprimé dans mes lettres [...] de l'enlèvement complet et sans acceptation de temps ni de dimensions, des moules qui dans les syndicats de Saint – Nazaire et de l'île d'Aix portent un préjudice énorme à la propagation des huîtres qu'elles étouffent¹⁰⁵.»

Face à l'augmentation du nombre d'ostréiculteurs, l'estran se couvre de parcs ostréicoles. Des claires sont alors aménagées comme l'énonce la lettre n°285 du 16 juin 1857. «Son excellence autorise la création, en faveur de 106 individus d'un nombre égal de parcs viviers et claires à huîtres sur le littoral du syndicat de Saint – Nazaire¹⁰⁶.» Pour délimiter les nouvelles exploitations ostréicoles, ils utilisent des galets prélevés par les portbarquais eux – mêmes.«J'ai fait examiner au syndic des gens de mer à Port – des – Barques la question de l'enlèvement, par les habitants de la commune de Saint – Nazaire, de 60 à 80 mètres cubes de galets sur la côte près du fort de Piédemont commune de Saint – Nazaire, afin de former avec ces galets la séparation des établissements de pêches récemment concédés. Il résulte de l'examen des lieux, qu'il n'y a aucun inconvénient au point de vue des intérêts que la marine a mission de sauvegarder, à permettre l'enlèvement sollicité¹⁰⁷.» Il est possible que l'enlèvement de ces galets fragilise la falaise. Cette dernière devient plus sensible à l'érosion. L'intérêt économique prime sur la protection de la falaise.

La collecte des huîtres se structure après 1860. Le plancher collecteur est inventé en 1858 et permet le captage des larves. Les ostréiculteurs posent un plancher à environ 15cm du sol. Ce plancher collecteur est constitué d'éléments permettant la fixation des larves dessus. Ces dernières nommées naissains seront par la suite mises en claires. Port – des – Barques se dote de planchers collecteurs très rapidement, dès 1860. La lettre n°84 adressée au commissaire général de Rochefort le confirme.«Conformément à l'autorisation que vous m'avez fourni le 17 du courant, je me suis rendu le 18 à Port – des – Barques pour y faire construire le plancher collecteur de frai d'huîtres autorisé par dépêche du 22 mai dernier. Cette opération a eu lieu le 19 en ma présence, et le 20 le Garde maritime Fauvel est demeuré sur les lieux pour en faire consolider toutes les parties. Monsieur Guéan, auquel une concession a été faite pour des essais d'ostréiculture a fait poser dans les même parages, un plancher semblable à celui construit pour l'administration¹⁰⁸.» L'ostréiculture et la balnéarisation modifient le paysage côtier. Les problèmes d'endiguement des villages littoraux existent toujours au XIX^e siècle. Ils montrent que les côtes ne sont pas figées. A côté de la pêche, l'agriculture influence également la transformation du littoral.

L'un des dossier de la sous – série 4S, le n°8071, traite d'un lais de mer situé à la rive droite du Havre de Brouage, sur deux communes, Saint Froult et Moëze (cf :carte du Sud de Port – des -

104 Ibid.

105 SHD, 7P3 – 7 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°194 à monsieur le commissaire général à Rochefort, 22 avril 1857.

106 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°285 à monsieur le commissaire général de la marine, 16 juin 1857.

107 SHD, 7P3 – 5 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°361 à monsieur le commissaire général de Rochefort, 8 septembre 1857.

108 SHD, 7P3 – 7 : Courriers envoyés par le quartier de Rochefort, Lettre n°84 à monsieur le commissaire général à Rochefort, 30 juillet 1860.

Barques). Plusieurs demandes ont été faites pour endiguer ce lais de 140 hectares. Le but final est de faire de ce terrain une terre agricole. L'adjudication remonte à 1875. Les propriétaires de l'époque bénéficient d'un délai de 10 ans pour endiguer sous peine de déchéance (perte du droit de propriété). La composition de ce terrain pose problème. Le sol est inconsistant. Il est constitué de vase molle. L'endiguement s'avère trop coûteux. Les propriétaires préfèrent laisser agir la nature puisque le terrain s'élève de lui – même.



Carte du Sud de Port – des – Barques, Source : Mappy, <http://fr.mappy.com/>, juin 2011.

Tous les 10 ans depuis 1875, une prolongation du délai est accordée. Le dernier arrêté¹⁰⁹ autorisant un nouveau délai, date de 1925. Le terrain s'est amélioré, il est plus dur. Les travaux prévus consistent à construire une digue pour protéger le terrain herbu. Ils ont débuté en 1914. La Première Guerre mondiale a stoppé l'opération d'endiguement. Dans une lettre du 15 septembre 1914¹¹⁰, les propriétaires expliquent que le lais n'est pas entièrement prêt, et ils demandent une prolongation du temps accordé pour exécuter les travaux dans la partie vaseuse, encore instable, qui s'étend sur 30 hectares. Il manque des documents attestant de la fin des travaux. On peut supposer que l'endiguement fut achevé entre 1925 et 1935. Ce dossier des Archives Départementales a le mérite de montrer que le sol de la région n'est pas figé. Il évolue, il peut passer d'une terre molle à un sol dur. La mer recule. Par conséquent, le trait de côte n'est pas stable.

Les marais salants situés actuellement au lieu dit Montportail en sont une preuve. Ils s'étendent sur Saint – Nazaire, Moëze et Saint Froult. Au XIX^e siècle, ces marais se transforment. Ils sont à secs. Ils manquent d'eau sur toute leur étendue. Le procès - verbal de visite des lieux, du 13 juillet 1864¹¹¹, souligne la nécessité d'élargir les canaux et de les curer. Le marais de Montportail doit prendre de l'eau douce dans le marais de Moëze. Cette demande pose problème. Le marais de Moëze n'a pas assez d'eau pour lui. Dans un rapport du syndicat de Montportail¹¹², il est fait mention du «funeste état de ces marais». L'écluse de Montportail ne fonctionne plus. Elle n'assure plus le

109 AD, Sous – série 4S, 8071 : Lais de mer de la commune de Saint Froult et de Moëze (1891 – 1939), Arrêté préfectoral, 15 février 1925.

110 AD, Sous – série 4S, 8071 : Lais de mer de la commune de Saint Froult et de Moëze (1891 – 1939), Lettre des propriétaires, M. Moreau, M. Courtin et M. Martelet, 15 septembre 1914.

111 AD, Sous - série 7S – Service hydraulique, 8764 : Travaux d'amélioration du marais de Moëze (1863 – 1864), Procès - verbal d'état des lieux, 13 juillet 1864.

112AD, Sous - série 7S – Service hydraulique, 8763 : Projet d'amélioration du marais de Montportail (1864), Rapport du syndicat de Montportail, 17 avril 1864.

dessèchement des marais. L'aqueduc en bois de 30 mètres de long est en mauvais état. Il est obstrué par le sable et brisé en divers endroits. Pour alimenter le marais en eau, il faut construire un canal reliant les deux marais. L'aqueduc est à reconstruire en pierre. Il assurera le dessèchement des marais en saison inondable. Le syndicat demande l'aide de l'État pour exécuter l'ensemble des travaux. Pour l'aqueduc, une subvention de 3 500 F est accordée. Il reste 3 500 F à la charge du syndicat. Avant de commencer les travaux, le syndicat doit attendre la fin de l'amélioration des marais de Moëze, pour être sûr que ces marais pourront alimenter en eau, Montportail. La suite de la procédure n'est pas connue. Les aménagements du littoral fragilisent les côtes et modifient le paysage maritime.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les tempêtes sont récurrentes. Les défenses contre la mer se multiplient. Il manque des témoignages de portbarquais pour établir si les tempêtes ont joué un rôle dans la politique de l'administration des Pont et Chaussées. La mémoire du risque existe – t – elle à cette époque? Il est difficile de répondre à cette interrogation. Après 1850, l'ostréiculture se structure. Dans certains endroits, l'estran est transformé en parc ostréicole. Un endiguement naturel s'opère dans les communes voisines. La transformation des marais de Montportail témoigne de l'évolution du trait de côte. La pêche fragilise le littoral. D'autre part, les aménagements ostréicoles, agricoles et touristiques accentuent l'urbanisation de la commune. La population est attirée par la mer et s'installe près des côtes. Cette évolution est accompagnée d'une politique régulière de travaux publics, souvent alimentée de difficultés financières. Au XX^e siècle, Port – des – Barques continue de s'agrandir. L'ostréiculture poursuit son expansion et reste le pôle économique du village.

C - Le XX^e siècle : de nouveaux aménagements maritimes nécessaires

Avec la structuration de l'ostréiculture à partir des années 1860, des aménagements ostréicoles se mettent en place. Au XX^e siècle, des claires sont créées et de nouvelles pratiques apparaissent. Plusieurs catastrophes météorologiques abîment les défenses contre la mer. Celles – ci font l'objet de la part du conseil municipal, de demandes régulières de travaux. En outre, certains ouvrages portuaires ne répondent plus aux besoins des ostréiculteurs. Il devient alors nécessaire de construire de nouveaux ouvrages et d'agrandir ceux déjà existant. En outre, les tempêtes accentuent l'usure des protections côtières.

1. Les nouvelles pratiques ostréicoles

Pour faciliter l'ostréiculture et son expansion, des aménagements sont réalisés.

Dans les années 1930, le piquetage voit le jour. Les ostréiculteurs enfoncent des piquets dans la vase pour capter les naissains. Les grandes étapes du développement de l'ostréiculture au début du XX^e siècle sont mises en lumière par Edgar Laugraud en 1979. Le captage des naissains sur des parcs est tardif. Il faut attendre la motorisation des bateaux, dans les années 1930, pour voir se développer cette phase car les fonds propres à l'élevage sont éloignés de Port – des – Barques. «Dans les années 20, quelques claires furent implantées sur le territoire de la commune. En bordure de l'estuaire d'abord, puis à la Garenne, dans l'île Madame et enfin à la Fontaine Royale¹¹³.»

113 X- 25, LAUGRAUD, Edgar, adjoint au maire, Le complexe ostréicole de Montportail : l'ostréiculture Portbarquaise : son cheminement, 1979.

La concession de claires pose parfois quelques problèmes. En 1932¹¹⁴, le propriétaire d'un terrain situé à côté de l'estran estime que des claires ont été concédées dans des terres lui appartenant. Il demande que le rivage de la mer, sur le littoral de l'Ile Madame, et sa propriété soient délimités. Le conseil municipal de Saint Nazaire s'est réuni le 3 septembre 1933¹¹⁵. Dans le rapport de cette séance, Il est fait mention de cette affaire. La délimitation a été faite en mars 1933. Néanmoins, la mer n'a pas atteint le coefficient des marées d'équinoxe où le plus de terres est submergé. Il faut donc refaire une délimitation. La commission spéciale¹¹⁶ refuse de réaliser une autre délimitation car l'opération est trop coûteuse. Les documents sur ce litige ne précisent pas si le propriétaire était en tort ou non.

Les pêcheurs font leur carénage par des moyens de fortune en s'échouant sur l'estran. Le conseil municipal de Saint Nazaire étudie en février 1938¹¹⁷, le projet de construction d'une gril de carénage, qui permettrait de nettoyer plus facilement les bateaux. La gril prévue est une sorte de plancher établi entre la mer haute et la mer basse qui permet de réparer les embarcations abîmées. Le conseil envisage de fabriquer un ouvrage de 10 mètres de long sur 30 mètres de large pour pouvoir recevoir deux bateaux en même temps. Il serait constitué d'un plancher en charpente prenant appui sur des pieux en bois de pin. Ces derniers seront constamment immergés. La partie supérieure sera en chêne pour résister à la pourriture. Le coût de cet aménagement est de 50 000 F dont 25 000 F versé par la commune et le reste par le département de la Charente – Inférieure. Finalement, le projet est ajourné en mai en raison de la situation financière du département et du manque de justifications de l'utilité de ces travaux¹¹⁸.

Même si l'ostréiculture reste l'activité majeure du village, l'agriculture se développe également à Port – des – Barques. Les agriculteurs ont besoin de terres. En 1930, le fort Chagnaud (cf carte ci - dessous), jamais terminé, est donné aux exploitants agricoles. Ces derniers détruisent le fort et en égalisent le terrain.

Carte des environs de Rochefort et de l'embouchure de la Charente,

114 AD, 5096 : Travaux maritimes à l'Ile Madame (1922 – 1934), Lettre de M. Chenereau au préfet, 17 décembre 1932.

115 AD, 5096 : Travaux maritimes à l'Ile Madame (1922 – 1934), Séance du conseil municipal de Saint Nazaire, 3 septembre 1933.

116 AD, 5096 : Travaux maritimes à l'Ile Madame (1922 – 1934), Avis de la commission spéciale, 30 octobre 1933.

117 AD, 5649 : Restauration de la jetée (1938), Réunion du conseil municipal, 15 février 1938.

118 AD, 5649 : Restauration de la jetée, Délibération du conseil Général le 11 mai 1938.



Médiathèque de La Rochelle,
1 PL 644, 1770.

A noter que les forts portbarquais sont soit détruits soit réutilisés. En 1920, le fort de l'île Madame est transformé en prison pour l'armée. Et le fort de Piédemont est détruit¹¹⁹. L'héritage du passé militaire de Port – des – Barques disparaît en même temps que l'arsenal de Rochefort ferme ses portes. La vocation militaire de Port – des – Barques disparaît. Néanmoins, ses autres secteurs économiques subsistent.

Malgré la volonté de développer l'ostréiculture, tous les projets n'aboutissent pas. Le captage des naissains sur des parc se met en place. L'amélioration du carénage est abandonnée. De nouveaux rapports à la mer apparaissent également avec le développement d'une flottille ostréicole dont les contraintes de rupture de charge (déchargement et chargement des appareils collecteurs et des huîtres) diffèrent de celles plus traditionnelles des pêcheurs (embarquement des matelots, déchargement de la pêche). La pêche et l'agriculture restent très ancrées dans la vie du village. Elles constituent des pôles fragiles dépendant de la météo. Et elles sont en première ligne lors des tempêtes et des raz de marée.

2. Les tempêtes de 1900 – 1950

La première moitié du XX^e siècle est caractérisée par des violentes tempêtes. Leurs impacts plus ou moins forts contribuent à l'entretien des ouvrages maritimes.

En 1924 et 1935, Port- des – Barques est durement touché. Le 9 Janvier 1924, « Des vagues atteignant quelquefois la hauteur de deux étages, ont rompu des digues et emportés des murs, parfois sur des centaines de mètres. [...] des quartiers entiers ont été inondés.[...] Dans de nombreuses localités, on déclare que de mémoires d'hommes, on n'a pas enregistré de phénomènes semblables¹²⁰. » La presse locale emploie le terme de « raz de marée¹²¹ ». Le lendemain de la tempête, un télégramme du chef du bureau du cabinet de secrétariat d'état des ports, de la marine marchande et des pêches¹²² évoque une possible demande de crédits supplémentaires pour financer les

119 DUFFOURC, Laurent, La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, Poitiers, 2001.

120 AD, Sous – série Jx : Presse, Jx 96 art.3 – Le journal de Marennes, n°2 (91^e année), 13 janvier 1924.

121 Ibid.

122 SHD, 7P1 – 82 – Dépêches ministérielles (1924), Télégramme du chef du bureau du cabinet de secrétariat d'état des ports, de la marine marchande et des pêches, 10 janvier 1924.

réparations. Pour entreprendre cette démarche, une enquête sur les dommages causés par la tempête doit être menée. Les sénateurs de Charente – Inférieure ont sollicité une aide auprès du préfet, le 10 janvier. Ils ont reçu la promesse que des mesures seraient prises¹²³.

En 1932, une tempête éclata dans la nuit du 13 au 14 mai. Le département fut frappé en plusieurs points : Ile d'Oléron, Chatellaillon, Marennes, Fouras, etc. Port – des – Barques n'est pas mentionné. On peut supposer que si Fouras fut touché, Port – des – Barques étant situé en face, de l'autre côté de la Charente, fut également concerné par cette tempête. Les dégâts furent sans doute moindre pour ne pas être évoqués dans le dossier 7838 des Archives Départementales¹²⁴.

Une autre tempête secoue la presqu'île en ce début de siècle, celle de la nuit du 22 au 23 février 1935. Cette catastrophe a atteint son apogée à marée basse. La mer a donc causé peu de dégâts, les digues sont intactes. A Port – des – Barques, des villas sont détruites, des arbres arrachés au bois de la Garenne notamment. Le monde ostréicole n'a pas été épargné. Des embarcations ont été coulées et des viviers balayés¹²⁵. Plusieurs dépêches ministérielles indiquent qu'une aide sera versée aux sinistrés. Le chef du secrétariat de la pêche maritime écrit une lettre au directeur de l'inscription maritime, le 19 février 1935¹²⁶. Un crédit de 5 millions est accordé aux victimes des calamités maritimes de 1935. Les sinistrés doivent faire des demandes d'aides au département. Fouras, Port – des – Barques et Tonnay - Charente sont concernés. Le 25 mars 1935¹²⁷, le chef du secrétariat de la pêche maritime informe le directeur de l'inscription que beaucoup de demandes ont été effectuées pour pertes et avaries de bateaux. Ce sont surtout des ostréiculteurs qui ont besoin d'aide financière. Les 5 millions de crédits seront destinés à indemniser les exploitants ostréicoles pour la perte de leurs bateaux, de leurs matériels et de leurs pêches. Par contre, les dégâts des établissements ostréicoles ne sont pas compris dans le crédit de 5 millions de francs. Face à la lenteur du versement de l'aide de l'État, les ostréiculteurs perdent espoir. «Le cyclone du 23 février a ravagé les parcs et les pertes sont grandes. La fédération a pris l'initiative de demander aux pouvoirs publics l'aide de la Nation pour réparer [...] les pertes subies. [...] Jusqu'à ce jour, le parlement n'a encore voté aucun crédit pour indemniser les sinistrés¹²⁸.» Les ostréiculteurs relancent leur demande d'aide dans l'été 1935. Le 10 août¹²⁹, la décision du ministre des finances tombe. Aucun crédit n'est accordé en 1935. Le 16 novembre 1935¹³⁰, le ministre de la pêche annonce que le décret loi du 30 octobre accorde une subvention annuelle de 3 500 000 F pour la réparation des dommages causés par la tempête. Cependant ce crédit sera amputé sur les années suivantes.

Au cours d'une séance du conseil général de Charente - Inférieure¹³¹, il est signalé qu'une tempête a frappé Port – des – Barques en 1937. La date exacte de cette catastrophe météorologique n'est pas précisée. Un fort coefficient de marée de 112, et des vents violents ont bouleversé la zone de Montportail. La digue n'a pas souffert mais la dune de Montportail a été attaquée au Nord et au Sud de l'ouvrage. Des maisons ont été submergées. La restauration de la protection de la côte de Montportail s'élève à 300 000 Frs. Fin avril 1937, le projet est prêt¹³². L'extrémité sud de la digue

123 AD, Sous – série Jx : Presse, Jx 169 art. 28 – Le journal de Marennes, n°3, 20 janvier 1924.

124 AD, 7838 - Tempête du 13 mars 1932.

125 AD, Sous – série Jx : Presse, Jx 169 art.31 – Journal de Marennes, n°9, 3 mars 1935.

126 SHD, 7P1 – 93 : Dépêches ministérielles (1935), Lettre du chef du secrétariat de la pêche maritime, personnel et comptabilité, au directeur de l'inscription maritime, 19 février 1935.

127 SHD, 7P1 – 93, Lettre du secrétariat de la pêche maritime au directeur de l'inscription, 25 mars 1935.

128 AD, Sous – série Jx : Presse, Jx 203 art.1 – La voie ostréicole (bulletin mensuel), n°54, juin 1935.

129 SHD, 7P1 – 93, Lettre du ministre au directeur de l'inscription maritime, 24 septembre 1935.

130 SHD, 7P1 – 93, Lettre du ministre de la pêche par son directeur de cabinet aux directeurs de l'inscription maritime, 16 novembre 1935.

131 AD, 7837 – Généralités sur la défense des côtes (1937 – 1938), Séance du conseil général du 22 août 1937.

132 AD, 7838 - Tempête du 13 mars 1932 , Délibération du conseil général, 22 avril 1937.

sera remise en état et prolongée sur 110 mètres. Le ministère de l'agriculture accorde une subvention qui couvre 60% des dégâts. Le département participe aux frais, il verse une subvention égale au tiers des dépenses, soit 100 000 F. Le reste est à la charge de la commune. En décembre 1938¹³³, le ministre des travaux publics annonce qu'aucune subvention n'est envisagée.

L'Ile Madame est également touchée par une tempête en 1937. «Le conseil, considérant que la tempête du 14 mars 1937 a enlevé les assises du chemin de l'île Madame, la digue en galets, les pieux, fagots qui les protégeaient, que le terrain est complètement bouleversé sur une largeur de 3 à 400 mètres, que rien n'arrête plus les vagues qui s'engouffrent sur les terrains avoisinants, qu'il emporte au plus tôt de préserver l'île, demande un secours de 10 000 F, montant approximatif des travaux à exécuter, sur le crédit alloué pour calamités publiques¹³⁴.» La tempête qui toucha Montportail est donc celle du 14 mars 1937.

En mars 1938, le préfet dresse un rapport assez noir sur les protections maritimes. «Sur la situation des côtes du département, aux points [...] où, par suite de la consistance du terrain et de la direction des courants, l'action de la mer s'exerce de manière particulièrement redoutable, les ouvrages de protection sont anciens et d'une conception désuète. Leur entretien a été trop souvent négligé, sans qu'il soit possible d'en tenir personne responsable, le coût de la construction ayant monté dans des proportions considérables. [...] Les dégâts, qui se sont heureusement bornés jusqu'ici à des conséquences matérielles, se traduisent par de lourdes pertes ; faute de ressources, les réparations auxquelles on procède tant bien que mal ne sont que réparations de fortunes et le danger s'accroît. [...] Presque partout, il ne s'agit plus maintenant de réparer et d'entretenir les digues, il faut les refaire totalement¹³⁵.» Les tempêtes accélèrent l'usure naturelle des protections. Un entretien régulier est indispensable à la constitution d'une solide défense contre la mer.

Une autre catastrophe météorologique endommage le chemin de l'Ile Madame, l'inondation du 16 novembre 1940¹³⁶. Ces dégâts sont évalués à 80 000 F environ. Saint Nazaire demande une subvention au département et à l'État.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, une tempête frappa le littoral portbarquais. Les sources n'évoquent pas cette catastrophe météorologique. Le contexte de la guerre joue sans doute un rôle dans ce mutisme des documents. La mémoire des habitants permet de combler ces manques. L'un des plus anciens habitants de Port – des – Barques se rappelle de cet événement¹³⁷. Âgé de 10 ans, il ne se souvient pas de la date exacte. Il se rappelle juste que cette tempête eut lieu en 1943 et que l'eau a submergé le village. D'après l'ouvrage de Garnier et Surville, *Xynthia à l'aune de l'histoire Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*¹³⁸, deux tempêtes ont eu lieu pendant la Seconde Guerre mondiale, le 16 novembre 1940 et le 16 février 1941. Il est possible que la tempête évoquée par M. Gaurier soit celle de 1940 ou de 1941. Le contexte de la guerre conduit à une faible production de documents relatifs aux ouvrages côtiers et aux tempêtes. Il est difficile de dire si Port – des – Barques a été touché par les deux tempêtes mentionnées par Garnier et Surville.

Dans la nuit du 14 au 15 février 1957, un raz de marée frappa la commune de Port – des – Barques.

133 AD, 7838, Lettre du ministère des travaux publics, décembre 1938.

134 Archives municipales de Saint Nazaire sur Charente, Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p231, Séance du 4 avril 1937.

135 AD, Sous – série 4S, dossier 7838, rapport du préfet, 29 mars 1938.

136 Archives municipales de Saint Nazaire, Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p290, Séance du 24 novembre 1940.

137 Cf : Annexe 6, Témoignage, p119.

138 GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, [dir.], *La tempête Xynthia face à l'histoire, Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*, Saintes, Le Croît vif, 2010.

Les tempêtes de 1924, de 1935 et de 1937 montrent que l'aide de l'État est longue à venir et ne correspond pas aux besoins des sinistrés, du moins pour la tempête de 1937. On peut noter que cette époque est marquée par de violentes tempêtes (1924, 1935) qui rappellent la vulnérabilité du site. Pour les événements de 1924 et de 1943, les documents sur l'indemnisation des dégâts font défaut. Les dégâts des tempêtes et l'usure naturelle nécessitent un entretien régulier des ouvrages de protection côtière.

3. Amélioration de la jetée située au bord de la Charente (1900 – 1945)

Dans la sous - partie précédente, on a constaté que des travaux ont été réalisés sur la jetée entre 1883 et 1886. Cette politique d'entretien des ouvrages de défenses se poursuit au début du XX^e siècle. La jetée est indispensable aux bateaux pour la pêche des moules, des poissons et des huîtres. La pêche est la seule ressource de la population portbarquaise. 82 bateaux de pêcheurs sont attachés à Port – des – Barques en 1922. Pour garder une jetée opérationnelle, son entretien est capital.

Plusieurs projets de protection sont annulés ou repoussés à plus tard. Par exemple, Il est prévu qu'un mur de soutènement du chemin rural n°1, situé à l'ouest du village soit construit en 1905. Le chemin en question longe les habitations aux abords de la Charente et va en direction de l'Ile Madame. Mais en l'absence d'aide, le conseil municipal ajourne le projet. Il ne peut pas supporter le coût des travaux tout seul¹³⁹.

Au début du XX^e siècle, des travaux d'amélioration de la jetée s'imposent. Dans son rapport de mars 1938, l'ingénieur affirme que les trois escaliers attenant à la jetée sont d'un accès difficile pour l'accostage. Des accidents y sont d'ailleurs survenus. L'ingénieur demande au service des ponts et chaussées d'effectuer la réfection de la jetée. Ces travaux ne sont possibles qu'à la belle saison, pour empêcher l'envahissement du sable qui bloquerait la circulation des véhicules¹⁴⁰. En accord avec le syndicat des pêcheurs, l'ingénieur demande, en mars 1938¹⁴¹, au service des ponts et Chaussées d'exécuter des travaux de réfection et de supprimer les escaliers. Pour le subdivisionnaire¹⁴², ce n'est pas une restauration de la jetée mais une simple réparation. Le coût maximum de la réfection est de 10 000 F. Une lettre de l'ingénieur au subdivisionnaire, datée du 14 mai 1938¹⁴³ suggère que les travaux commencent plus tôt que prévu pour ne pas gêner le travail des mytiliculteurs. La jetée devra être remise le 15 juin au plus tard. D'où encore une fois, l'intérêt d'entretenir la jetée, ouvrage essentiel pour les ostréiculteurs. La carte postale ci – dessous prouve l'importance de la jetée. De nombreux bateaux sont mouillés autour de la jetée. On compte plus de 20 embarcations sur cette carte.

139 AD, 5394 : Exhaussement de la jetée (1928 – 1930), Rapport de l'ingénieur ordinaire, 13 juin 1905.

140AD, 7872 : Travaux d'amélioration de la jetée (1912 – 1938), Rapport de l'ingénieur, 31 mars 1938 .

141 AD, 5649 : Restauration de la jetée, Rapport de l'ingénieur, 30 Mars 1938.

142 AD, 5649, Note du subdivisionnaire à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, 5 avril 1938.

143AD, 5649 : Restauration de la jetée, Lettre de l'ingénieur au subdivisionnaire, 14 mai 1938.



Carte Postale, Saint – Nazaire - sur – Charente, 11 septembre 1933. Source : l'Écomusée.

Si la jetée devient inutilisable, le métier de pêcheur disparaît. Dans un rapport de 1919, le subdivisionnaire souligne l'utilité du débarcadère. «La jetée est le seul point accessible de la région à mi – marée et à mer basse aux petites embarcations¹⁴⁴.» Elle est submersible sur toute sa longueur aux pleines mers de vive eaux et sur la moitié de son étendue aux pleines mers de mortes eaux. La jetée traverse une petite dune de sable qui constitue une plateforme. Une partie de la jetée est régulièrement encaissée entre deux talus de sable. Le nettoyage de la jetée, c'est – à – dire l'enlèvement du sable, dure 2 à 3 jours. Cet opération est effectuée 2 à 3 fois par an. Le subdivisionnaire préconise un exhaussement de la jetée sur 100 mètres. Le coût de cette élévation s'élève à 18 000 F. Les sources ne signale pas si cette proposition s'est concrétisée.

Autre problème majeur de la jetée : l'engraissement de la vase. En effet, l'absence de crue pendant plusieurs années a provoqué une hausse du niveau de la vase. Ce dernier est voisin du niveau de la plateforme de la jetée sur 100 mètres de long. Par conséquent, l'accostage est difficile. En 1922, un projet d'exhaussement de la jetée est examiné. L'ingénieur dans son rapport¹⁴⁵, rappelle que la jetée fait 370 mètres de long dont 350 mètres sont submersibles. Les travaux de déblaiement du sable ne suffisent pas. Ils bloquent la circulation pendant plusieurs jours. Dans un rapport du 16 août 1922¹⁴⁶, l'ingénieur ne voit qu'une seule solution pour remédier à l'ensablement : l'estacade et l'exhaussement de la jetée. La jetée serait rehaussée sur 88 mètres de long. L'exhaussement comprend une estacade en béton armé, reposant sur l'ancienne maçonnerie se raccordant aux extrémités par des massifs de béton plein inclinés en plan, sur la perpendiculaire de l'axe de l'ouvrage pour ne pas donner de cause au sable de s'accumuler. L'adjudication pour réaliser l'estacade date du 12 juillet 1924. Le procès -

144 AD, 7872 : Travaux d'amélioration de la jetée (1912 – 1938), Rapport du subdivisionnaire, 25 octobre 1919.

145 AD, 8442 : Exhaussement de la jetée (1922 – 1930), Rapport de l'ingénieur, 16 décembre 1922.

146 AD, 5442 : Surhaussement de la jetée (1928 – 1930), Rapport de l'ingénieur, 16 Août 1922.

verbal de réception définitive est rédigé le 31 octobre 1927¹⁴⁷.

L'adjudication pour le surhaussement de la jetée est signé le 10 juillet 1925. La lettre de l'ingénieur de Rochefort à l'ingénieur en chef de novembre 1925¹⁴⁸ montre l'intérêt porté par la mairie de Saint Nazaire aux ostréiculteurs. Pour faciliter le débarquement de leur marchandises, le maire recommande la création de 3 escaliers au lieu de 7. Les escaliers servent à décharger à toutes heures de marées. L'augmentation du nombre d'escaliers entraîne une perte de place pour la circulation des charrettes sur la jetée. En réduisant ce nombre, les ostréiculteurs auront plus de possibilité de décharger leur pêche.

La jetée est surhaussée de 1m50 sur 140 mètres de long. Une estacade de 108 mètres de long est construite. Le coût de l'exhaussement est de 60 000 Francs¹⁴⁹. Le conseil général paie la moitié de la somme soit 30 000 F. Le reste est à la charge de la commune.

Le 21 janvier 1926, une tempête avec des vents de Nord – Ouest, provoque des dégâts¹⁵⁰. Le coffrage est détruit. La partie démolie est à refaire. L'entreprise chargée des travaux n'a pas respecté le temps déterminé dans l'adjudication. C'est donc à l'entreprise de payer les réparations de la tempête.

Le surhaussement est terminé en avril 1930. En 1934, la jetée a encore besoin d'une réfection. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées évoque dans un rapport la nécessité de reconstruire une partie du débarcadère¹⁵¹. Mais Saint Nazaire ne peut pas financer cette réfection. Et la commune préfère attendre l'étude de projet d'une jetée aboutissant au fort de la Pointe.

Les falaises de Port – des – Barques font elles – aussi l'objet de protection contre la mer. «Le conseil [municipal de Saint Nazaire] appelle l'attention du service vicinal et des ponts et chaussées sur le danger que fait courir l'éboulement de la falaise en bordure du chemin de grande Com n°25¹⁵² à la sortie de Port – des – Barques auprès de l'ancien poste de torpilles et en face de la villa «simple – abri» et demande que des travaux de protection soient faits aux endroits désignés¹⁵³.» En 1927, le conseil de Saint Nazaire argumente sa demande de construction d'un mur de soutènement, auprès du service des Ponts et Chaussées, «Le conseil prie le service des ponts et chaussées de vouloir bien considérer :

1^{er} - Que chaque année, des villas s'édifient le long du chemin de grande Com n°25 entre son croquis et la jetée de Port – des – Barques, que par conséquent la villa «simple – abri» ne sera pas seule menacée dans l'avenir, les terrains adjacents étant appelés à recevoir des constructions.

2^e - que de nombreux pêcheurs, inscrits maritimes se rendant journellement dans l'île Madame pour les besoins de leurs industries ostréicoles seraient sérieusement lésés dans leur intérêt du jour ou toute circulation serait rendue impossible sur le chemin vicinal de grand Com n°25, étant étendu qu'aucune servitude de passage n'existe sur les héritages limitrophes de la mer en faveur de la circulation. Pour ces raisons, le Conseil municipal prie instamment M. l'ingénieur en chef de vouloir bien examiner s'il ne pourrait pas revenir sur sa décision du 6 décembre 1926 et proposer une subvention de l'État en faveur des travaux de protection envisagées¹⁵⁴.» Pour financer cette défense

147 AD, 5442 : Surhaussement de la jetée (1928 – 1930), Procès verbal de réception définitive, 31 octobre 1927.

148 AD, 8442 : Exhaussement de la jetée (1922 – 1930), Lettre de l'ingénieur de l'arrondissement de Rochefort à l'ingénieur en chef, 24 novembre 1925.

149 AD, 8442 : Exhaussement de la jetée (1922 – 1930), Rapport de l'ingénieur, 5 avril 1924.

150 AD, 5442 : Surhaussement de la jetée (1928 – 1930), Rapport du subdivisionnaire, 23 janvier 1926.

151 AC de St N., Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p191, Séance du 3 novembre 1934, p191.

152 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, le chemin de grand Com n°25 correspond à l'avenue de l'île Madame, p113.

153 AC de St N., Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p10, Séance du 21 février 1926.

154 AC de St N., Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p29, Session du 20 février 1927.

qui coûte 34 000 F, la mairie sollicite une subvention de l'État, en plus de l'aide du département. Mais aucun crédit n'est alloué à la commune. Le projet est quand même maintenu¹⁵⁵. Dans une délibération du conseil municipal du 2 avril 1929¹⁵⁶, il est fait mention d'un emprunt contracté par la commune pour construire un mur de défense à la falaise le long du chemin qui longe la Charente. Le coût total des travaux est de 12 000 F. La commune y consacre 2 000 F du budget de la commune de 1927 et effectue un emprunt pour compléter le financement. Cet emprunt de 10 000 francs est remboursable en 10 ans de 1928 à 1937.

Ces interventions sur la falaise le long du chemin de grande communication n°25 (avenue de l'île Madame) soulignent à nouveau un point faible du village face aux submersions depuis celle de 1820 jusqu'à Xynthia (2010). Par ailleurs, la partie située en amont de ce mur, plus basse, fait aussi l'objet de travaux de défense comme le démontre une carte postale des années 1920 – 1930 qui témoigne de la présence d'un parapet bordant la rue longeant la Charente¹⁵⁷. D'un côté, on peut voir la rue et les commerces. Derrière le mur, c'est l'estran. Ce dispositif, que l'on retrouve dans les mêmes conditions à Boyardville et La Perrotine, est destiné à lutter contre les surcotes de pleines mers en maline, qu'elles soient accompagnées ou non de fortes vagues ou de houle.



Carte postale, Port – des – Barques, Grande Rue, Louis Cassegrain, 1900 – 1930.

La façade nord du village, face au bourg n'est pas la seule à révéler sa sensibilité au début du XX^e siècle. Dix ans plus tard, des éboulements se produisent à la falaise de Piédemont. La route risque de disparaître. Les blocs de pierre ayant roulés au bas de la falaise, constituent une protection contre la houle. Mais ces blocs sont récupérés pour être ensuite vendus. Le maire interdit cette pratique. Il

155 AC de St N., Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), Session du 31 mars 1927.

156 AD, série O : Administration et comptabilité communales, Sous - série 2O, 2248 : Travaux de protection de la falaise de Port des Barques (1929), Délibération du conseil municipal, 2 avril 1929.

157 Carte postale, Port – des – Barques la Grande Rue, de Louis Cassegrain, 1900 – 1930, source : http://charente-maritime.fr/archinoe/carte_postale.php.

demande aux services compétents d'aider la commune à défendre cette portion de côte¹⁵⁸. Une carte postale envoyée en 1907 montre l'état de la falaise de Piédemont. L'érosion et la chute de pierres sont clairement illustrées. Depuis le début du XX^e siècle, la falaise se désagrège et les rochers tombés constituent un rempart naturel contre la houle.



Carte postale, *Port – des – Barques Rochers et fort de Piédemont*, 1907. Source : anonyme.

Port - des – Barques est relié à l'Ile Madame par la Passe aux Bœufs. Cette île est intégrée à Saint Nazaire comme la presqu'île porbarquaise. La protection contre la mer concerne donc également l'Ile Madame. Par exemple, en 1936, une demande de subvention est effectuée pour réparer le chemin traversant l'Ile Madame, coupé par la mer en plusieurs points¹⁵⁹.

Les deux guerres mondiales ont bouleversé et même arrêté les politiques d'entretien et de construction de protections contre la mer. Les documents concernant les côtes portbarquaises sur ces deux périodes de guerre sont inexistants.

Au lendemain de la guerre, la jetée de Port – des – Barques est très abîmée. Rien ne vient préciser si la guerre est responsable des détériorations. «Le conseil considérant que le mauvais état de la jetée de Port – des – Barques présente de graves inconvénients pour la circulation des pêcheurs, demande à l'ingénieur des Ponts et Chaussées de bien vouloir faire le nécessaire pour la remise en bon état de cette jetée. L'ouverture de la pêche doit avoir lieu le 15 novembre. Les travaux sont donc d'une extrême urgence¹⁶⁰.» La protection du littoral et les aménagements côtiers reprennent. Les premiers carrelets avec cabane sur ponton et passerelle sont construits en 1945¹⁶¹.

L'érection de Port – des – Barques en commune en 1947 ne change pas la politique de protection du littoral menée par la commune de Saint Nazaire précédemment. Des aménagements maritimes autres que les défenses contre la mer, sont également construits. En 1947, la commune compte 1016 habitants dont 10 marins et 135 ostréiculteurs. A titre comparatif, en 1880, le village est composé de

158 AC de St N., Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p248, Séance du 13 mars 1938.

159 AC de St N., Délib. du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p225, Séance du 6 décembre 1936.

160 AC de St N., Délib. du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p375, Séance du 22 octobre 1945.

161 DUFFOURC, Laurent, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, Poitiers, 2001.

600 habitants¹⁶². L'accroissement de la population est une preuve de l'attractivité du village.

En 1924, une estacade est construite et la jetée est surhaussée pour la protéger du phénomène d'ensablement. En 1934, la jetée nécessite des réparations mais la municipalité de Saint Nazaire refuse. Pour freiner l'érosion des falaises de Port – des – Barques, la mairie demande que des travaux soient réalisés. La volonté d'entretenir la jetée est très présente dans les sources. Néanmoins, son application nécessite des fonds financiers. L'activité ostréicole et le développement du tourisme jouent un rôle dans l'augmentation du nombre d'habitants. Face à l'explosion de l'ostréiculture, la municipalité envisage de construire une autre jetée dans les années 1950 aux Anses.

4. Le lieu – dit les Anses : un site maritime à aménager

Après 1950, la commune entreprend d'aménager un nouveau point d'accostage à Port – des – Barques. Quelles sont les raisons de ce projet?

Au lieu - dit les Anses¹⁶³, situé près de la Passe aux Bœufs, une jetée submersible est prévue en 1953¹⁶⁴. L'ouvrage fera 252 mètres de long et sera submersible sur 80 mètres environ. Sa largeur de 4m50 permettra le croisement d'un camion et d'un véhicule léger. Le coût estimé s'élève à 8 700 000 Ancien Francs¹⁶⁵. La jetée est aménagée pour assurer un abri pour les embarcations et pour protéger la côte.

En 1956, le conseil municipal de Port – des – Barques souhaite que la jetée des Anses soit restaurée et élargie. «Si l'on considère son état vétuste, son étroitesse et les grosses réparations qui à brève échéance devront être effectuées, il serait souhaitable d'envisager sa reconstruction totale, son élargissement car celui existant ne correspond plus aux besoins du moment¹⁶⁶.» Après 1945, l'ostréiculture reste l'activité prépondérante de la commune. Le nombre d'ostréiculteurs a semble – t – il augmenté étant donné que la jetée ne répond plus aux «besoins du moment». Le projet consiste à élargir la jetée et la cale. Une digue en parapet serait également construite. A cette époque, la jetée est composée de 4 tronçons. Elle fait 3 mètres de large et 365 mètres de large¹⁶⁷. L'année suivante, le projet prend forme. Cette volonté de protéger la jetée et de l'élargir est peut – être due à l'impact psychologique de la tempête de février 1957. La jetée fera 5 mètres de large. L'élargissement se fera de chaque côté de la jetée actuelle, sur 268 mètres de long. Un escalier est prévu pour l'accès sur l'estran du côté aval. La cale (plateforme servant à réparer les bateaux) sera protégée par une digue parapet. Sa largeur sera de 4 mètres¹⁶⁸. «(Port – des – Barques) utilisé actuellement par une flottille de 262 bateaux de faible tirant d'eau, appartenant aux ostréiculteurs de la région. Vous exposez que les travaux projetés consisteraient en l'élargissement de l'ouvrage existant, son couronnement étant porté de 3 à 5m, dont 4m utilisables pour la circulation sur toute la longueur de la partie maçonnée. Un parapet d'un mètre d'épaisseur serait établi d'autre part sur une longueur de 200m environ

162 DUFFOURC, Laurent, La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, Poitiers, 2001.

163 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, p113.

164 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Lettre de l'ingénieur en Chef au maire, 9 novembre 1953.

165 Ibid.

166 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Lettre du maire de Port – des – Barques à l'ingénieur, 8 novembre 1956.

167 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Adjudication ouverte sur offres de prix, cahier des prescriptions spéciales, «Travaux d'aménagement et d'extension du port», 20 juillet 1960.

168 AC de PdB, 2 U 2, Note explicative «Extension et aménagement du port, élargissement et protection de la jetée», 8 avril 1957.

jusqu'au niveau (+7,60 ZH) dépassant de 0m68 les plus hautes mers de vives eaux¹⁶⁹. Enfin, un escalier d'accès à l'estran côté aval et 2 plateformes d'évitage pour véhicules complèteraient le dispositif¹⁷⁰.» Le montant de la restauration et de l'élargissement s'élève à 33 000 000 F. La commune sollicite une subvention pour effectuer les travaux. Le ministère des travaux publics propose une subvention égale à 25% de la dépense. L'adjudication est ouverte sur offre de prix en 1960. Le procès – verbal de réception définitive est établi le 19 décembre 1962¹⁷¹.

L'entretien des défenses contre les aléas climatiques est permanent. Un projet se termine, un autre est envisagé. Une fois la jetée des Anses terminée, le conseil municipal envisage d'aménager la jetée de Piédemont, l'accès à la côte de la falaise de Piédemont et la cale d'accès à la Charente¹⁷².

L'avenant du marché de gré à gré d'avril 1965¹⁷³, approuvé en décembre 1965 par le service des Ponts et Chaussées, atteste que plusieurs de ces aménagements vont être réalisés. L'élargissement de la jetée de Piédemont, d'un coût de 35 900 F, sera effectué. Et la cale des Anses sera allongée pour un montant de 19 577 F. En revanche, la cale d'accès à la Charente ne sera pas construite. Une lettre de l'ingénieur des T.P.E de 1966¹⁷⁴ prouve que les travaux d'accès à la côte de la falaise de Piédemont vont commencer en mai de la même année.

Excepté la cale d'accès à la Charente, les aménagements prévus par la municipalité se réalisent. En août 1966, l'urgence et la nécessité d'aménager la cale des Anses est évoqué en lors d'une réunion du conseil municipal¹⁷⁵. Ces travaux doivent être faits avant l'ouverture de la pêche sur le domaine public en décembre.

L'élargissement de la cale des Anses est toujours à l'étude en 1968. L'ingénieur des T.P.E rédige un rapport comparatif entre deux projets, l'élargissement de la cale et la création d'une cale d'accès à la Charente au débouché du ruisseau du Maréchat. Pour la cale des Anses, deux solutions sont possibles. La première consiste à créer une nouvelle maçonnerie accolée à l'ouvrage existant, pour un coût de 16 000 F. Cette solution comporte un risque d'infiltration de l'eau. La deuxième solution envisagée comporte un mur de ceinture qui engloberait la cale actuelle. Cette solution a un coût plus onéreux, 31 000 F. Mais elle offrirait une meilleure étanchéité à l'ensemble. En ce qui concerne la cale d'accès à la Charente, le sol est vaseux. Pour consolider la base de l'ouvrage, il faut poser un rideau de palplanches. Le prix de cet aménagement est de 100 000 F. «En conclusion de cette étude financière, l'Assemblée décide : - de retenir les travaux d'élargissement de la cale des Anses, de les réaliser en Mars 1969¹⁷⁶.» Pour financer cet aménagement, la commune paierait la moitié de la facture et le département l'autre moitié. La municipalité de Port – des – Barques accepte de prendre en charge la moitié de la dépense¹⁷⁷. Les travaux à la cale des Anses sont reportés pour des raisons inconnues. «L'adjudication du 7 octobre intéressant les travaux d'allongement et d'élargissement de la cale des Anses, avait été déclarée infructueuse. Dans ces conditions, il propose de reporter l'opération sur 1970 (début de l'année) et de demander une participation plus importante au

169 Le « zéro » hydrographique (ZH) est fixé au niveau des plus basses mers astronomiques, à ne pas confondre avec le « zéro » Nivellement Général de la France (NGF) qui correspond au niveau moyen de la mer. On admet que 0 NGF = 0 ZH + 3m., on encore que le niveau moyen de l'océan se situe 3m. au-dessus du niveau des plus basses eaux astronomiques, WOPPELMANN, Guy, et alii.

170 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Lettre du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme à l'ingénieur en chef du service maritime, 13 mars 1958.

171 AC de PdB, 2 U 2 – Port, Procès verbal de réception définitive, 19 décembre 1962.

172 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 9 mai 1963.

173 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Avenant n° I au marché de gré à gré, 14 avril 1965.

174 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 3 mai 1966.

175 AC de PdB, 2 U 2, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, Séance du 30 août 1966.

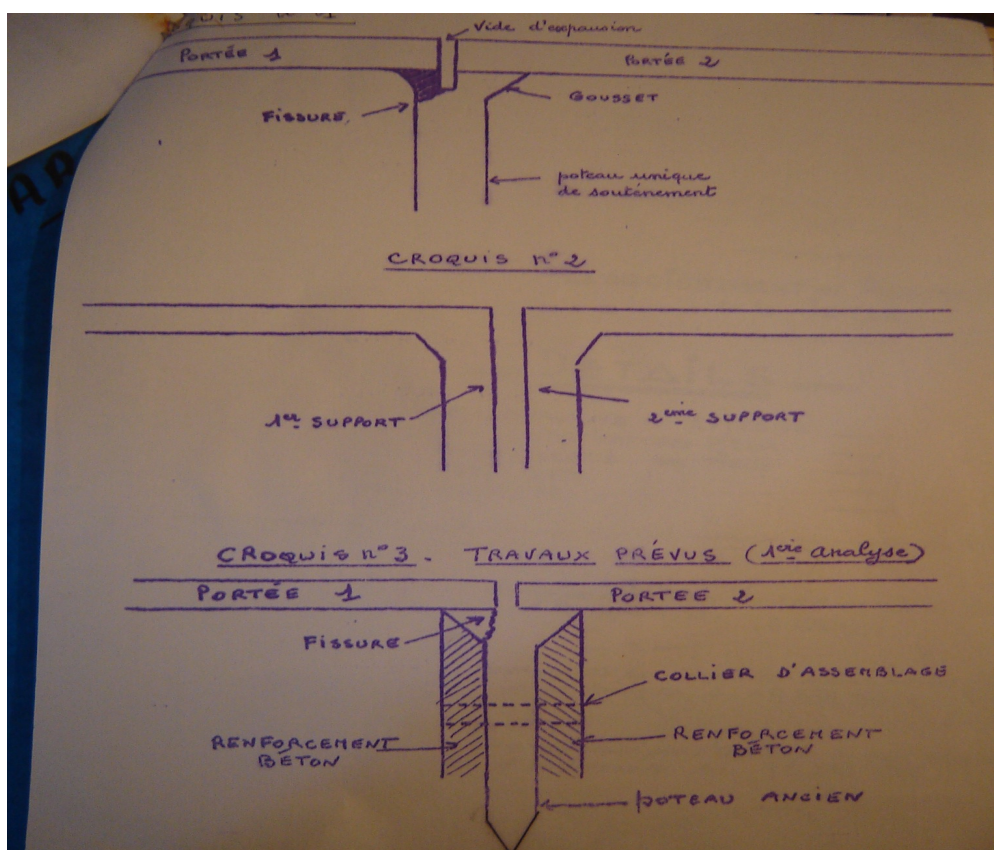
176 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Compte – rendu de la réunion, 3 septembre 1968.

177 AC de PdB, 2 U 2 : Port, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 26 février 1969.

département¹⁷⁸.»

L'élargissement de la cale est demandé depuis 1956. Et 13 ans plus tard, ces travaux ne sont toujours pas réalisés. De plus, en 1972¹⁷⁹, des dégradations sont constatées à la cale des Anses. Le maire demande donc une restauration urgente de cet ouvrage. Aucune source n'atteste de l'exécution des réparations, ni de la réalisation de l'élargissement de la cale. Lors d'une visite de contrôle, en 1975, le mauvais état de la jetée est constaté. Une fissure a entraîné l'affaissement du poteau soutenant les dalles de la jetée au Nord et au Sud. «Monsieur Miot faisait remarquer qu'une autre technique de soutènement aurait sans doute permis d'éviter cet incident. Deux supports béton au lieu d'un lui semblaient une meilleure formule¹⁸⁰.» La commune portbarquaise contracte un emprunt de 9 500 F pour réparer la dalle de la jetée¹⁸¹. L'une des lettres de l'ingénieur des travaux publics est accompagné de plusieurs croquis¹⁸².

Le croquis n°1 illustre la situation de la jetée fissurée. Le second croquis représente la solution proposée par M. Miot. Et le dernier schéma concrétise les travaux à effectuer. Au – dessus du support endommagé, du béton est coulé puis lié par des colliers de ferraille à l'ancien pieu. La réfection de la jetée a lieu au cours de l'été 1975.



Trois croquis de la réparation de la jetée des Anses, issus de la série 2 U 2 d'une lettre de l'ingénieur des travaux publics de l'État au maire (mai 1975).

178 AC de PdB, 2 U 2, Lettre du maire de Port – des – Barques à l'ingénieur des Ponts et Chaussées Maritimes, 12 novembre 1969.

179 AC de PdB, 2 U 2, Lettre du maire à Monsieur l'ingénieur des Ponts et Chaussées Maritimes, 8 février 1972.

180 AC de PdB, 2 U 2 – Port, Compte – rendu de la visite de la jetée du port, 1975.

181 AC de PdB, 2 U 2, Lettre du maire de Port – des – Barques au directeur de la Caisse d'épargne, 9 mai 1975.

182 AC de PdB, 2 U 2 – Port, Lettre de l'ingénieur des travaux publics de l'État au maire, 29 mai 1975.

Le lieu – dit les Anses est un autre pôle ostréicole pour la commune. Construire une jetée dégagerait la jetée située sur la Charente. Après les Anses, c'est au tour de Piédemont d'être transformé. La jetée est élargie. Le grand aménagement ostréicole du XXe siècle concerne la zone de Montportail, située au Sud – Ouest de Port – des – Barques. Ces anciens marais salants sont idéals pour l'exploitation des huîtres.

5. Un nouveau complexe ostréicole : Montportail

A la fin des années 1960, Port – des – Barques a besoin d'un autre pôle ostréicole. Le terrain choisi : les marais de Montportail. Comment la transformation des marais de Montportail en claires ostréicoles s'opère – t - elle?

La transformation des marais salants de Montportail en terres ostréicoles est une volonté affichée en 1965. «Le désir était d'exploiter ces marais salants, de les rentabiliser et de les défendre des assauts de la mer par une protection réalisée jusqu'ici par des gabions qui étaient d'un entretien très onéreux¹⁸³.» Entretien géré par les ostréiculteurs.

En 1976, la direction départementale de l'équipement réalise un schémas d'utilisation de la mer pour la zone de Brouage avec le marais de Montportail. Ces marais ont des problèmes de renouvellement de l'eau. Cette question est déjà évoquée en 1864. La solution envisagée à l'époque est la mise en place d'un canal entre le marais de Montportail et de Moëze pour faire passer de l'eau douce¹⁸⁴.

Une tempête en 1965 endommage la digue en gabions de Montportail¹⁸⁵. La réparation coûte 10 000 F. Cette protection en gabions est contestée en 1967. «La protection en gabions de 1 800 mètres est illusoire, entraînant chaque année, des dépenses de consolidation, dont le montant additionné est impressionnant, sans que le but soit atteint¹⁸⁶.» Le conseil municipal voudrait établir une défense plus solide. L'ingénieur des T.P.E propose d'utiliser des gros blocs de pierres sèches pesant jusqu'à une tonne. Le coût est trop élevé (27 millions d'anciens francs). La commune décide alors de construire des claires pour ralentir les vagues.

Les marais de Montportail sont protégés par une digue constituée en partie de terre et moëllons. Et l'autre partie est en béton. L'entretien de cette digue est très coûteux et la mer la franchit régulièrement. «La création de cet ensemble ostréicole permettrait de disposer d'un volume de terre très important, qui serait utilisé à renforcer la digue existante et à édifier à 200m en retrait, une seconde digue d'égale importance sur laquelle serait implantée une route¹⁸⁷.» La terre issue du creusement des claires servira à ériger une digue de 2 kilomètres de long et de 8 mètres de haut. En 1971, le syndicat conchylicole donne les bases de l'aménagement. «Le projet consiste à aménager, en bordure de côte, à l'abri d'une digue de protection en béton et en gabions métalliques, et d'un cordon dunaire naturel, un ensemble ostréicole sur une surface voisine de 37,5 hectares. Cet ensemble comprend un groupe de 50 installations ostréicoles d'affinage d'huîtres, des chenaux

183 AC de PdB, 1 U 1 : Port, Schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer, Pertuis charentais, dossier de la direction départementale de l'équipement, 1977.

184 Cf : B - 3. Une fragilité côtière accrue ?

185 AC de PdB, X – 21, Procès verbal de la réunion du 5 mai 1966.

186 AC de PdB, X – 22, Procès verbal de la réunion du 13 septembre 1967.

187 AC de PdB, X – 26, Opération d'aménagement ostréicole de la S.A.F.E.R, Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural, 2 avril 1971.

d'adduction et d'évacuation d'eau de mer, un canal d'eau douce de ceinture, des terre – pleins¹⁸⁸.» Le montant total de ces travaux est de 423 813,12 F.

Chose étonnante, les ostréiculteurs commencent les travaux sans l'accord de l'administration. «Devant les réticences de l'administration, le creusement des premières claires fut réalisé par les ostréiculteurs en 1971. L'administration mise devant le fait accompli accorda une subvention de 80%. L'ancienne protection reste en place et le creusement des claires permet la réalisation de la digue de protection côtière et de la digue amont qui supporte la route. La réalisation se poursuit en 1972 et 1973, et il ne reste plus qu'à construire la route sur la digue amont. 53 claires fonctionnent désormais¹⁸⁹.» Les agriculteurs s'occupent de l'entretien des fossés et de la vanne d'eau douce; les ostréiculteurs de la vanne d'eau de mer. Les marais de Montportail à cheval sur deux communes, Port – des – Barques et Saint Froult. constituent une zone de claires en construction mais aussi une zone agricole. «Le nivellement de 70 hectares d'anciens marais salants a permis leur mise en culture¹⁹⁰.» La réception définitive des travaux exécutés à Montportail date du 24 octobre 1974.

Des études sont menées au XX^e siècle sur l'ostréiculture et la mytiliculture. De 1976 à 1982, le nombre de mytiliculteurs baisse. La commune compte 241 mytiliculteurs et 167 en 1982¹⁹¹. Cette diminution illustre peut - être la montée d'une autre activité à Port – des – Barques, le tourisme.

La reconversion des marais de Montportail est le dernier grand aménagement ostréicole. Le processus est long. La demande de transformation en complexe ostréicole date de 1965. Les claires sont exploitables en 1974.

Port – des – Barques comporte plusieurs secteurs ostréicoles. Deux parcs à huîtres sont situés au bord de la Charente, en face et du côté Est de l'ancien village. La troisième zone ostréicole de la commune est Montportail. D'importants parcs à captage sont placés à l'Ouest de l'Ile Madame, en face de Piédemont et de Montportail¹⁹². Les tempêtes influent sur l'action des services de l'État. Les aménagements construits pour la pêche sont souvent l'objet d'amélioration. Signe de la rentabilité de l'ostréiculture pour la commune.

188 AC de PdB, X - 24, Aménagement d'un ensemble ostréicole au Marais de Montportail – Syndicat de la conchyliculture de la rive gauche de la Charente, 23 juin 1971.

189 AC de PdB, 1 U 1 : Port, Schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer, Pertuis charentais, dossier de la direction départementale de l'équipement, 1977.

190 Ibid.

191 AC de PdB, 1 U 1 : Port, Monographie conchyicole de 1976 et de 1982.

192 AC de PdB, 1 U 1- Port, Monographie conchylicole, bassin Marennes – Oléron, 30 juin 1978.



On peut noter qu'au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, tous les projets de défense contre la mer passent par le service des Ponts et Chaussées. L'administration joue un rôle dans la défense du littoral. Cependant un projet, même urgent, n'aboutit qu'au bout de plusieurs années. La Première moitié du XX^e siècle est caractérisée par un désengagement progressif de l'État vis - à - vis des protections côtières. Les communes prennent alors en charge l'entretien de ces défenses¹⁹³. Les délibérations du conseil municipal de Saint Nazaire puis de Port – des – Barques le confirment. La loi du 16 septembre 1807 continue d'être appliquée. Cette loi n'est pas modifiée malgré l'évolution

des pratiques. Les digues protègent désormais un grand nombre de propriétaires, ce qui pose problème. Qui se charge de l'entretien des digues? Difficile de trouver un accord entre les différents propriétaires.

De 1800 à 1950, une série de violentes tempêtes sévit sur la presqu'île portbarquaise (1877, 1924, 1935). Certaines de ces tempêtes ont été accompagnées de submersions. Malgré la construction de protections et leur entretien (parfois tardifs), les inondations continuent.

Après 1950, les dossiers de la série S des Archives Départementales révèlent que très peu de digues sont reconstruites ou consolidées au XX^e siècle et que la plupart des travaux ont été réalisés avant 1960¹⁹⁴. Le désengagement de l'administration et le développement de l'attractivité de Port – des – Barques sont les deux faits marquants de la fin du XX^e siècle.

194 Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, *La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions*, 2010.

Troisième partie

III - Port – des – Barques : une commune remodelée (1970 - 2011)

Port - des - Barques devient une commune à part entière en février 1947¹⁹⁵. Sa physionomie est bouleversée par une série d'évolutions. L'ostréiculture reste la première activité économique après l'érection de la commune. A partir des années 1850, la balnéarisation devient un pôle secondaire de Port - des - Barques. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, le secteur touristique croît. Les années 1980 sont marquées par la montée de l'urbanisation. Elle apparaît dès le XIX^e siècle. Les tempêtes sont plus rares au cours de cette période. La culture du risque s'estompe. Les tempêtes Martin de 1999 et Xynthia de 2010 surprennent alors la commune.

A – L'économie touristique et son impact sur le village

Le développement du tourisme a des incidences sur la vie de Port - des - Barques.

Au XIX^e siècle, des bains sont établis à Port - des - Barques¹⁹⁶. C'est le premier pas vers la balnéarisation. Plusieurs zones de Port - des - Barques sont susceptibles d'être aménagées après 1950. La création de plages et la mise en place d'installations facilitant l'accessibilité de la commune aux touristes sont en effet prévues dans les années 1980.

En 1979, des travaux sont programmés au lac des Rouches¹⁹⁷. Ce lac est en fait une réserve d'eau douce artificielle. Il constitue un lieu de pêche et de balade pour les éventuels touristes. En 1979, il s'agit de la deuxième partie des travaux d'aménagement. Sur les 107 000 F engagés dans cette opération, la commune paie 7 417 F. Le reste est subventionné¹⁹⁸. Il manque des documents sur les travaux exécutés au lac des Rouches. Néanmoins, on peut noter que ce dernier existe toujours. Le plus important projet des années 80 est la plage des Anses.

1. Les Anses : un lieu à aménager

Un lieu en particulier est aménagé pour attirer les touristes. La position géographique des Anses en fait un lieu privilégié pour la balnéarisation de Port - des - Barques.

Au lieu - dit les Anses, une arête rocheuse longe la côte à une distance moyenne de 50 mètres et sur plus de 200 mètres de longueur. Entre cette arête et la côte, un creux atteignant 2 mètres est partiellement envasé. «Dans le fond de cette cuvette, une «plagette» de sable et de galets s'est constituée, favorisée d'ailleurs par la petite cale qui, bien que n'étant pas conçue pour constituer un piège à sable, indique qu'un transit littoral sableux existe à cet endroit de la côte et qu'il est possible de l'y fixer. Nous noterons enfin que la côte est fortement attaquée dans cette zone et qu'elle régresse rapidement nécessitant très vite une protection efficace¹⁹⁹.»

«La situation de Port - des - Barques, la proximité des îles, son climat, la simplicité du site, la

195 AC de St Nazaire, Délibération du conseil municipal (février 1926 à décembre 1946), p394, Séance du 23 novembre 1946.

196 Cf : sous partie II - b. Explosion de l'ostréiculture à la fin du XIX^e siècle, 2. Les aménagements côtiers.

197 Cf : Annexe 1, Carte de Port - des - Barques, p113.

198 AC de PdB, 1 N 2 – Aménagement des plages – Projet Wagon, Travaux programmés en 1979.

199 AC de PdB, 1 N 3 - Tourisme – Bassin de retenue d'eau des Anses, Notice descriptive «aménagement d'une base nautique avec retenue d'eau de mer» dressée par l'ingénieur des T.P.E, 18 février 1971.

pêche ainsi que son pittoresque, sont les principaux attraits de ce lieu de villégiature²⁰⁰.» Pour attirer encore plus de touristes, la commune envisage de créer une plage. Port – des – Barques n'a pas de plage à marée basse. Le littoral est vaseux. La baignade est donc impossible. Au cours d'une réunion du conseil municipal, le maire évoque les plaintes des vacanciers, notamment de ceux séjournant au camping, au sujet du manque de plan d'eau à marée basse²⁰¹. La plage des Anses s'avère la plus avantageuse. Il s'agit d'une retenue d'eau dont l'accès est difficile. En effet, pour accéder à la plage, il faut franchir des rochers coupants, des cailloux et des bandes de sable. Une autre plage existe à Port – des – Barques, la Grande Plage²⁰² qui est à proximité du Camping, au bord de la Charente. Elle est naturelle.

L'aménagement de la retenue d'eau des Anses s'opère sur plusieurs décennies. «Le conseil municipal sollicite le concours du service des Ponts et Chaussées maritimes pour l'aménagement d'une retenue d'eau de mer et d'une jetée submersible au lieu dit "les Anses"²⁰³».

La balnéarisation s'accompagne de l'installation de protections côtières. «L'avant projet comprend outre la construction de la retenue d'eau, de la station de traitement des eaux, des sanitaires, des aménagement complémentaires, savoir la réalisation de deux parkings [...] un épi en mer avec protection côtière²⁰⁴.» Le plan d'eau aura une superficie de 50 x 100 mètres. L'ensemble des travaux comprend la création d'une retenue d'eau et d'une jetée submersible, avec des vannes, un mur de retenue, et l'aménagement de parkings, etc. L'investissement total est estimé à 500 000 F. Un coût très élevé pour une petite commune comme Port – des – Barques. L'ingénieur des Ponts et Chaussées évoque dans une lettre, les possibilités de financement. «Si le projet est pris en considération par mon ministère, vous pourriez recevoir de celui – ci une subvention de 20% en capitale, soit 100 000 F. De plus, après un avis favorable du commissariat général au tourisme, un prêt du F.D.E.S (Fonds de développement Économique et Social) à caractéristiques spéciales peut vous être attribué pour un montant représentant 50 % du montant total des travaux soit 250 000 F²⁰⁵.» Dans ce cas de figure, il reste à la commune 150 000 F à verser. Annuellement, la mairie devra payer l'annuité du prêt F.D.E.S soit 20 100 F, l'annuité de l'emprunt (à 6% pendant 15 ans) soit 15 500 F et le coût de l'exploitation et de l'entretien soit 14 400 F. Le total annuel serait de 50 000 F²⁰⁶. A noter que l'exploitation de cette retenue d'eau entraînera des recettes pour la commune. Donc le coût annuel sera financé en partie par les recettes engendrées par cet aménagement. «Par ailleurs, le programme annuel de défense contre la mer (20 000 Frs) pourrait être affecté à la réalisation de ce projet qui constitue un excellent ouvrage de protection dans la zone du littoral la plus menacée²⁰⁷.» La mairie voit donc un double objectif dans la construction du plan d'eau, la protection côtière et l'attractivité touristique de la commune. Le conseil municipal s'engage à entretenir la retenue.

Même en réduisant le coût communal à 150 000 F. La dépense reste trop élevée. En juin 1970²⁰⁸,

200 AC de PdB, 1 N 3 - Tourisme – Bassin de retenue d'eau des Anses, Extrait du registre des délibération du conseil municipal, 30 septembre 1969.

201 AC de PdB, 1 N 3, Extrait du registre des délibération du conseil municipal, 30 septembre 1969.

202 Cf : Plan : 1 N 2 – Aménagement des plages, Projet d'aménagement d'une descente à la plage, 29 octobre 1981.

203 AC de PdB, 1 N 3 - Tourisme – Bassin de retenue d'eau des Anses, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 30 septembre 1969.

204 AC de PdB, 1 N 3 - Tourisme, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 30 septembre 1969.

205 AC de PdB, 1 N 3, Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au maire de Port – des – Barques, 8 août 1969.

206 Ibid.

207 AC de PdB, 1 N 3 - Tourisme – Bassin de retenue d'eau des Anses, Extrait du registre des délibération du conseil municipal, 30 septembre 1969.

208 AC de PdB, 1 N 3, Lettre du maire de Port – des – Barques à monsieur Wandels Robert, Gendarmerie, 27 juin 1970.

le maire rédige une lettre à la gendarmerie pour évoquer l'ajournement du projet. «Notre projet a été différé vu son incidence financière trop importante pour être supportée par la commune. [...] Ce projet doit être complété par l'édification d'une base nautique susceptible d'accueillir 150 voiliers²⁰⁹». En plus, d'une retenue d'eau, un autre ouvrage sera donc prévu, un plan d'eau abrité, proche de 900 m². Pour établir cette base nautique, il faut notamment installer une digue de protection et une cale inclinée²¹⁰. Le projet de retenue d'eau se précise en 1971. «La profondeur maximale de la retenue d'eau serait voisine de 2 mètres. Deux bassins d'enfants de 20 mètres sur 7 mètres seraient aménagés aux extrémités du bassin principal. Le niveau de la retenue d'eau serait à la cote (+ 5,60) des cartes marines²¹¹, permettant l'entrée de la mer par submersion pour des coefficients de marées voisins de 60²¹²». Par conséquent, l'eau de la retenue est renouvelée naturellement. La plage aurait une largeur variable de 6 à 15 mètres. En créant trois bassins d'eau, leur nettoyage (enlèvement de la vase) serait facilité. Les bassins pourraient être vidangés alternativement. Une jetée submersible est comprise dans les travaux d'aménagement des Anses.

Dans ce large projet, l'amélioration de la cale de Piédemont est prévue. Cette dernière sera élargie de 2 mètres et allongée sur 40 mètres par un épi submersible en enrochements calcaires. Ce dernier sera terminé par un quai permettant le stationnement de dériveurs (type de voiliers). Cet épi constituerait un «piège à sable²¹³» propice à la création d'une plage jouxtant la retenue d'eau. La cale devra être protégée par deux digues de 125 mètres de longueur. L'arête rocheuse, évoquée précédemment, sera prolongée par un muret en béton d'un mètres de haut, du côté Sud – Ouest pour garantir sa protection.

Pour mieux visualiser le projet, le plan «Projet d'aménagement d'une retenue d'eau de mer»²¹⁴ de 1969, apporte un aperçu concret. Sur le plan, la plage est en jaune. Sur le côté droit du plan, la jetée submersible est figurée, avec quelques embarcations à quai. La retenue d'eau est délimitée dans la mer, par un mur. Les espaces entre les arbres représentent des terres – pleins et des parkings. Trois escaliers sont aménagés pour faciliter l'accès à la plage. Le détail des trois bassin n'est pas précisé.

209 Ibid.

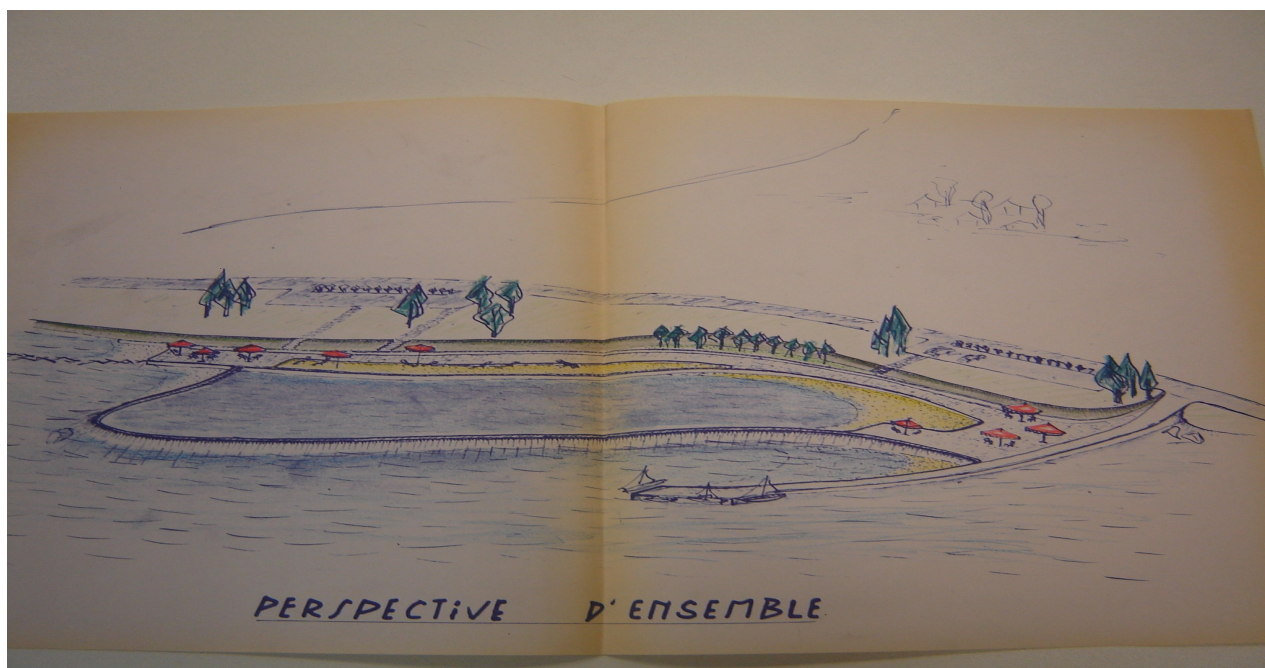
210 AC de PdB, 1 N 3, Notice descriptive «aménagement d'une base nautique avec retenue d'eau de mer» dressée par l'ingénieur des T.P.E, 18 février 1971.

211 Le « zéro » hydrographique (ZH) est fixé au niveau des plus basses mers astronomiques, à ne pas confondre avec le « zéro » Nivellement Général de la France (NGF) qui correspond au niveau moyen de la mer. On admet que $0 \text{ NGF} = 0 \text{ ZH} + 3\text{m.}$, on en déduit que le niveau moyen de l'océan se situe 3m. au-dessus du niveau des plus basses eaux astronomiques : WOPPELMANN (Guy) et alii., « Zéro hydrographique, vers une détermination globale », revue trimestrielle XYZ, n°79, 1999.

212 Ibid.

213 Ibid.

214 AC de PdB, 1 N 3, Plan des lieux «Projet d'aménagement d'une retenue d'eau de mer», 8 août 1969.



Plan des lieux «Projet d'aménagement d'une retenue d'eau de mer», 8 août 1969.

Les travaux sont remis à plus tard. La priorité est à la construction d'une gendarmerie. Quelques années plus tard, le projet est relancé.

2. L'aboutissement du projet

L'aménagement des Anses en lieu touristique prend des années. L'étude de ce projet et la recherche de subventions ne se fait pas rapidement.

Le 30 octobre 1979²¹⁵, l'ingénieur des T.P.E, M. Wagon propose d'aménager la plage de la retenue d'eau des Anses au cours de la réunion du conseil municipal. Les travaux s'élèvent alors à 370 000 F. Selon cette estimation, la commune participerait à hauteur de 150 000 F. Le maire de Port – des – Barques a établi un projet plus modeste d'un point de vue financier²¹⁶. Plusieurs secteurs sont concernés : l'avenue de l'Île Madame (route la plus proche de la Charente) avec la création d'un sentier piétonnier; la plage du Rocher (doublement de la longueur de l'épi qui retient le sable); la Garenne avec l'aplanissement du sentier piétonnier construit pour rejoindre le rond – point des Anses; et les abords de la retenue d'eau (création d'une sentier piétonnier et d'aires de pique – nique)²¹⁷. La mise en place de sentier piétonnier constitue un atout attractif pour les touristes. Ils peuvent faire une balade dans la commune, le long des côtes et à l'intérieur des terres (lac des Rouches). Verser 150 000 F pour une petite commune constitue un trop lourd investissement pour le maire. Le projet de M. Wagon est alors repoussé. Mais d'autres projets sont à l'étude.

Le conseil municipal souhaite aménager les deux plages portbarquaises, la Grande Plage et la

215 AC de PdB, 1 N 2 – Aménagement des plages – Projet Wagon, Extrait des délibérations du conseil municipal, 30 octobre 1979.

216 AC de PdB, 1 N 2 – Aménagement des plages – Projet Wagon, Travaux programmés en 1979.

217 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des - Barques, p113.

plage des Anses²¹⁸. Aucune subvention n'est accordée. «Le conseil [de la région] consulté décide de ne pas donner suite à ce projet afin de reporter son effort financier sur la construction d'une caserne de gendarmerie, qu'il est urgent de réaliser²¹⁹.» Par lettre du 22 février 1980, le préfet de région informe le maire que le projet d'aménagement des plages a été retenu pour un montant de subvention de 70 000 F. Pour des raisons budgétaires, un aménagement plus urgent entraîne l'abandon du projet. «J'ai le regret de vous informer que le conseil municipal réuni en séance le 25 mars 1980 a renoncé à donner suite à son projet afin de reporter son effort sur la construction d'une caserne de gendarmerie, qu'il est urgent de réaliser²²⁰.» Cependant, le conseil régional a décidé de maintenir une subvention pour l'aménagement de la frange littorale²²¹. Une lettre de l'ingénieur des T.P.E atteste de la poursuite des opérations. Pour protéger la falaise par un garde corps (barrière pour éviter les chutes) sur 200 mètres de long, deux solutions sont possibles : construction en bois ou en béton et métal²²².

Il semble que la commune entame des travaux d'aménagements balnéaires en 1981. Les travaux reportés en 1980 sont - ils effectués l'année suivante? En effet, en 1981, la commune souhaite aménager une descente à la plage ainsi qu'une buvette et des sanitaires à proximité de la plage située près du lieu dit la Garenne²²³ (cf : cercle rouge sur la carte ci – dessous).



1 N 2 – Aménagement des plages, Projet d'aménagement d'une descente à la plage, 29 octobre 1981.

Une lettre du maire, de novembre 1981, illustre parfaitement la volonté de créer une descente à la plage. «Le projet n°1 est retenu. Toutefois, aux poutres de chemin de fer, nous préférierions une forme en enrochement calcaire jointé au ciment dans lequel seraient aménagée deux petits escaliers

218 AC de PdB, Aménagement des plages, Enquête «Aménagement des plages», effectuée en juillet et août 1979.

219 AC de PdB, 1 N 2 – Aménagement des plages – Projet Wagon, Extrait des délibérations du conseil municipal, 25 mars 1980.

220 AC de PdB, 1 N 2, Lettre du maire de Port – des – Barques à monsieur le préfet de région, 3 avril 1980.

221 AC de PdB, 1 N 2, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 20 mai 1980.

222 AC de PdB, 1 N 2, Lettre de l'ingénieur des T.P.E à monsieur Berger – Wagon, architecte, 11 mai 1981.

223 AC de PdB, 1 N 2 – Aménagement des plages – Projet Wagon, Projet de construction d'une buvette, sanitaire, 29 octobre 1981.

(un de chaque côté) pour faciliter l'accès à la plage²²⁴.» Pour attirer les touristes, la mairie favorise l'accès à la plage en créant des parkings. «Pour l'aménagement du parking des "Fauvettes", nous avons retenu la solution n°2, c'est à dire un parking en stabilisé, délimité par des poteaux en bois. Nous souhaiterions qu'il soit prolongé jusqu'à la cabane, ce qui empêcherait les voitures d'aller jusqu'à la falaise et ainsi nous éviterions une détérioration du sol et de la végétation²²⁵.» Le maire souhaitait préserver la nature tout en facilitant l'accès à la plage. Une délibération du conseil municipal²²⁶ précise qu'un devis pour le curage et l'épandage de sable a été approuvé par la commune en 1985. D'autres travaux sont réalisés à la même époque.

L'année 1982 est marquée par l'aménagement de la plage située avenue de l'Ile Madame. Le 22 novembre²²⁷, les travaux, d'un montant de 200 000 F, sont terminés. En juin 1980, le camping municipal la Garenne ouvre ses portes. Actuellement, ce camping trois étoiles s'étend sur 7 hectares et dispose de plus de 300 emplacements.

Après des années d'étude, la retenue d'eau des Anses est aménagée. Les sources dont je dispose n'évoquent pas des aménagements réalisés dans les années 1990. Un regain d'intérêt apparaît en 2000.

3. Amélioration de la plage des Anses

Victime de son succès, la plage doit être améliorée pour répondre aux attentes des touristes.

En 2000²²⁸, un rapport fait état de la situation de la plage des Anses. «L'aménagement de la retenue d'eau de mer réalisé en 2000 a visé à conjuguer une amélioration de la qualité d'accueil de ces deux activités, tout en opérant une reconquête soignée de l'ensemble du site. Ainsi la retenue d'eau réalisée en 1975 a été étendue de 6 000 à 13 000m², de façon à augmenter «l'effet de chasse» nécessaires au dévasement du port ostréicole et à former un vaste bassin de baignade surmonté d'une plage bien exposée²²⁹.» De plus, la plage artificielle a été rechargée en sable et délimitée par une succession de rochers plats. Une partie des hauteurs de la zone a été transformée en prairie avec une aire de stationnement. Quatre ans plus tard, il est prévu de prolongement la digue côté Ouest. Cet opération consolidera le sable de la plage²³⁰.

La plage des Anses subit l'assaut des tempêtes, des rafales de vents et des vagues parfois violentes. Ces agressions régulières causent une érosion et un engraissement du site. «Lors de coefficients importants et par forte houle d'Ouest à Nord – Ouest, la pleine mer rentrant dans les 4 pertuis (Cf : «Plan de la retenue d'eau des Anses»), provoque un système de vanne induisant une agitation du plan d'eau s'amortissant sur tout le linéaire de plage. [...] L'association houle, vent et tempête rend instable le sable de la plage artificielle qui fuit du Nord – Ouest vers le Sud – Est et se re-dépose de part et d'autre de l'épi «Est» et de la cale. La partie frontale de la plage se dégarnit,

224 AC de PdB, 1 N 2, Lettre du maire de Port – des – Barques à M. l'ingénieur, subdivision maritime – hydrologie, 18 novembre 1981.

225 Ibid.

226 AC de PdB, 1 N 3, Délibération du conseil municipal, 25 février 1985.

227 AC de PdB, 1 N 2, État d'avancement des travaux, 22 novembre 1982.

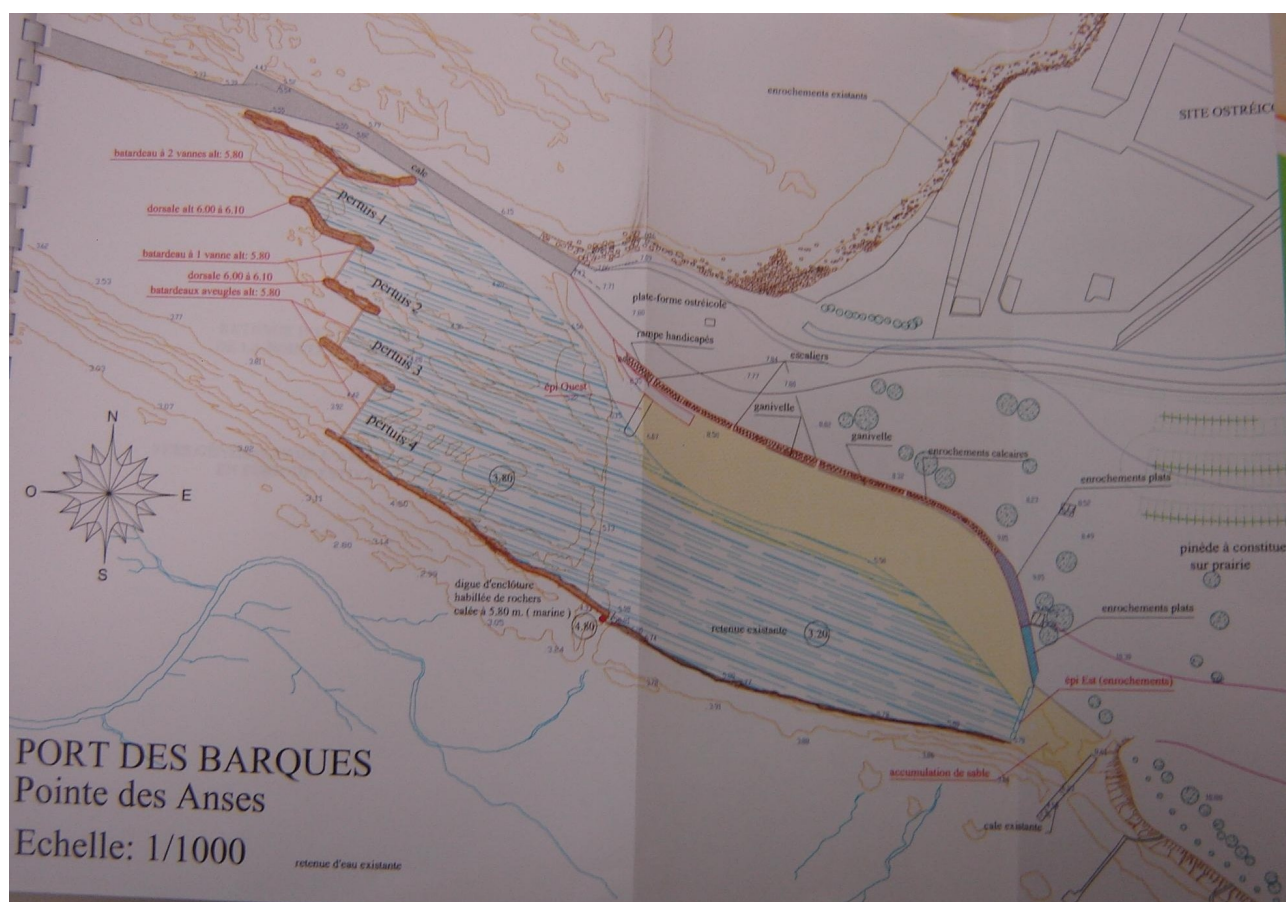
228 AC de PdB, 1 N 3, Rapport de la commission départementale des sites, perspectives et paysages de la Charente – Maritime, février 2000.

229 Ibid.

230 AC de PdB, 1 N 3, Lettre d'un chef d'entreprise de travaux publics au maire, 26 octobre 2004.

mettant à nu le substrat argileux, tandis que le pied de falaise et des carrelets s'enrichit de sable²³¹.» L'épi Ouest bloquait les galets issus du fond de la retenue. Maintenant, ces derniers sont transportés par les vagues et ils passent par dessus l'épi. Pour remédier à ce problème, la mairie met en place des ganivelles. Ce sont des barrières en bois dont le but est de freiner le déplacement des galets et du sable. En juin 2003, la plage est remise en état. «L'estran argileux a été reprofilé puis rechargé en sable. La commune a également procédé à la surélévation partielle de l'épi ouest pensant limiter ainsi le transports des graviers. Or, le remodelage massif et grossier de l'épi ne remplit pas cette fonction, n'est pas pérenne et constitue une entrave à l'intégrité des vues vers le nord et l'ouest²³².» La restauration de la plage ne répond pas totalement aux attentes fixées. Côté Est, le mur d'enceinte est prolongée. «Ce dispositif sera perméable afin de permettre le remplissage du bassin et d'absorber une part des sollicitations marines. Ce rehaussement est accompagné de la suppression de l'épi «Est» au profit d'enrochements disposés de manière aléatoire. Le sable sera alors piégé et fuira moins vers l'Est en pied de falaise²³³.»

On peut voir sur le plan de la retenue ci – dessous, les différents aménagements de protection prévus dans le projet de restauration et d'amélioration des Anses. Sur la gauche du plan, la cale, à droite les établissements ostréicoles. Le plan montre l'accumulation du sable du côté de l'épi Est. Une rampe d'accès pour les handicapés est schématisée. Les documents écrits ne mentionnent pas cet aspect du projet. L'accès des personnes handicapées à la plage est un point non négligeable de l'attractivité de Port – des – Barques.



Plan de la retenue d'eau des Anses, AC de PdB, 1 N 3, 3 février 2004.

231 AC de PdB, 1 N 3, Rapport de la commission départementale des sites, perspectives et paysages de la Charente – Maritime, février 2000.

232 Ibid.

233 Ibid.

Toutes les dispositions prises dans les années 2000 ont pour objectif de capter le sable et de maintenir la plage dans un bon état. Il ne faut pas oublier que ces ouvrages nécessitent un entretien régulier, gage de bonne tenue et d'attractivité. Les travaux de confortement de la retenue des Anses coûtent 53 580 €. L'État verse une subvention de 19 000 €, le conseil général 15 384 € et la CAPR (Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais) 3 846 €. Il reste à la commune 6 570 €, moins la T.V.A de 8 780 € dont la commune est exonérée²³⁴.

En 2001, la retenue d'eau est agrandie. Les travaux de réaménagement de la retenue d'eau sont terminés en 2006. La digue Ouest et le mur d'enclosure Est ont été restaurés. Pour éviter de nouveaux désagréments, la commune doit entretenir régulièrement la plage et les aménagements annexes. En mai 2011, la plage des Anses attire les touristes avides de se baigner et de profiter du soleil (Cf : photos ci - dessous). La photo «La plage des Anses (1)» montre le mur délimitant la retenue d'eau dans la mer et la plage. Sur le côté droit de la photo, des rochers calcaires séparent la plage du terre – plein herbeux. Sur la deuxième photo, «La plage des Anses (2)», il s'agit de la partie Est de la retenue d'eau. La protection côtière est plus précise. Le mur compris entre la mer et la retenue est de faible hauteur, permettant le renouvellement de l'eau lors de marées hautes. Les deux photos soulignent l'attraction des touristes pour la plage.



La plage des Anses (1), photo prise par Adeline Laurent, 29 mai 2011.

234 AC de PdB, 1 N 3, Rapport de la commission départementale des sites, perspectives et paysages de la Charente – Maritime, février 2000.



La plage des Anses (2), photo prise par Adeline Laurent, 29 mai 2011.

La balnéarisation du littoral constitue un atout pour la commune. Comme les côtes de la presqu'île, l'histoire de Port – des – Barques est mise en valeur. Elle constitue une autre possibilité de valorisation.

Le patrimoine est un élément à prendre en compte pour l'attractivité d'une commune. L'Ile Madame a été classée parmi les sites du département de la Charente – Maritime par décret en Conseil d'état du 27 novembre 1998²³⁵. Les vestiges du passé militaire de Port – des – Barques ont disparu. Il reste une trace du fort Chagnaud. En vue aérienne, on distingue à travers les cultures agricoles, la forme primitive du fort. Un canon a été placé sur la falaise de Piédemont pour rappeler le rôle défensif du village. Pour mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune, l'ostréiculture, un écomusée (association loi de 1901) a été créé en 1994. Des visites guidées sont organisées pour montrer l'évolution du secteur ostréicole et expliquer la physionomie du littoral. Des pistes cyclables et pédestres ont été créées, ce sont les sentiers de l'Arsenal. On peut se balader à Port – des – Barques, Saint Nazaire, Fouras, etc. Ce parcours permet de découvrir les différents sites de l'arsenal de Rochefort.

Les aménagements touristiques de Port – des – Barques augmentent l'attractivité de la commune. Les touristes peuvent également venir pour le plaisir de la pêche à pied. L'Ile Madame est souvent le lieu privilégié des amateurs de pêche. Ils y trouvent des coquillages et des crustacés. L'aménagement de la plage des Anses et de ses alentours proches concernent également la cale et les protections côtières. A partir des années 1970, plusieurs projets de défense contre la mer sont élaborés. La construction en bord de mer se développe également dans la seconde moitié du XX^e siècle.

235 AC de PdB, 1 N 3, Rapport de la commission départementale des sites, perspectives et paysages de la Charente – Maritime, février 2000.

B - Le tournant des années 1960 – 1980 : entre l'abandon des défenses maritimes et l'impact des tempêtes

Les années 1980 sont marquées par le développement du tourisme avec l'aménagement de la plage des Anses. L'ostréiculture reste l'activité économique la plus importante de Port – des – Barques. Trois jetées sont utilisées pour la pêche, celle des Anses, la jetée du port qui donne sur la Charente et la jetée de Piédemont. Ces trois ouvrages sont améliorés entre 1960 et 1980. En revanche, les protections maritimes contre les aléas climatiques ne bénéficient pas du même traitement. Certaines sont réparées, d'autres améliorées. Néanmoins, quelques-unes sont laissées de côté et deviennent inefficaces lors de catastrophes climatiques. La gestion des ouvrages de protection est abandonnée progressivement.

1. Une recrudescence des tempêtes ?

La seconde moitié du XX^e siècle n'est pas épargnée par les catastrophes météorologiques. Elle est accompagnée le plus souvent de submersions. L'impact des tempêtes rappelle que Port – des – Barques est un site fragile et sujet aux inondations.

Dans la nuit du 14 au 15 février 1957, une tempête et un raz de marée ont frappé la commune. Une séance extraordinaire du conseil municipal s'est tenue le 15 février. Voici un extrait du compte – rendu de cette séance : «Au petit jour, les rivages de notre localité présentait un aspect de désolation. L'eau après avoir rompu les digues, avait envahie les rues et inondée la moitié des immeubles. De nombreux bateaux sont sinistrés, ayant coulé ou rompu leurs ancre, les établissements ostréicoles furent submergés et leur endiguage détruits. Immédiatement alerté par la municipalité, M. Bureau ingénieur des Ponts et Chaussées, se rendit aussitôt sur les lieux pour mesurer l'étendue du sinistre et envisager les mesures de protection à prendre. Il souligne particulièrement la situation critique de la côte Nord et Sud de l'Ile Madame, de celle de la Garenne et devant la localité²³⁶.» Les maisons situées à proximité de la Charente furent inondées²³⁷. La hauteur d'eau était équivalente «à la hauteur d'une table²³⁸», selon M. Gaurier. Le préfet demande au maire de constituer des dossiers de dommages pour solliciter une aide à l'État. «Vous avez bien voulu attirer mon attention sur les dégâts et dommages occasionnés aux ouvrages publics ainsi qu'au domaine privé de la commune et des particuliers par la tempête et le ras – de – marée qui ont sévit dans la nuit du 15 février courant²³⁹.»

Les détériorations causées par la tempête freinent l'ostréiculture. «Brèche ouverte sur le chemin communal qui relie la Passe aux Bœufs à la Passe aux Filles. Ce chemin recouvert en pleine mer a été violemment battu par la tempête, d'où une brèche offrant les caractéristiques suivantes : Longueur : 15mètres – Largeur : 10mètres - Profondeur : 2m50 [...]. Il est nécessaire de procéder à l'édification d'une digue de 500m de long, parallèle à la Passe aux Bœufs²⁴⁰.» Une autre brèche s'est formée sur la digue de la Garenne. Elle a provoqué l'inondation de 50 hectares de terres. Les

236 AC de PdB, 1B2 – Délibérations du conseil municipal (1957 à 1965), Séance extraordinaire du conseil municipal, 15 février 1957.

237 Cf : Annexe 6, Témoignage, la maison de la mère de M. Gaurier fut inondée comme sa future maison, rue Jean Mermoz, p119.

238 Ibid.

239 AC de PdB, 2U8, Défense côtière (Années 1957 à 1966), Lettre du préfet de la Charente – Maritime au maire, 23 février 1957.

240 AC de PdB, 2U8, Défense côtière (Années 1957 à 1966), Lettre du maire au sous – préfet de la Charente – Maritime, 26 février 1957.

claires situées derrière cette protection sont désormais envasées et ensablées. Ces deux brèches bloquent l'activité ostréicole.

Les réparations ont été effectuées dans les mois qui suivirent puisque une lettre du maire, daté du 27 décembre 1957²⁴¹ atteste de la fin des opérations. Le coût total est de 600 575 F. La commune a réglé cette somme en espérant une aide du département et de l'État. «L'assemblée municipale estime que des travaux de protection contre la mer auraient dû être exécutés antérieurement²⁴².» La commune n'est pas assez protégée contre les submersions. Dans les années 1950, ce sont les ostréiculteurs qui entretiennent les digues qu'ils ont bâties pour défendre leurs établissements des submersions. Leurs ouvrages ne constituent pas une protection continue²⁴³. L'eau peut alors entrer entre les digues des ostréiculteur et par – dessus également. Pour M. Gaurier, le raz de marée de février 1957 fut aussi dramatique que Xynthia.

A la fin de l'année 1967, une tempête altère la digue de Montportail sur 50m2, l'Ile Madame et inonde des établissements ostréicoles à la Garenne²⁴⁴. La date exacte de ce phénomène n'est pas précisée dans le document. L'ensemble des réparations des avaries s'élève à 11 000 F. La mairie paie la totalité des restaurations²⁴⁵.

Au cours des années 1970, plusieurs catastrophes météorologiques fragilisent la commune. Un programme de protection du littoral est établi en 1974. «Dans sa séance du 19 Septembre 1973 le Conseil avait décidé à l'unanimité de prévoir l'établissement d'un programme de travaux neufs visant à protéger l'Anse de Font Renaud²⁴⁶ dans sa partie dépourvue de protection ainsi que la baie des Anses. [...] Monsieur Barreau expose que par suite de l'oxydation des armatures métalliques, les gabions protégeant l'Anse de Font Renaud se sont vidées de leurs pierres, et que de ce fait, la protection de la route nouvellement construite, des lieux habités de Font Renaud et des terres de culture n'est plus assurée. Pour remédier à cette situation il est nécessaire de construire une digue protégée par un perré (revêtement) en enrochements dioritiques sur une longueur de 270 mètres entre les protections déjà existantes²⁴⁷.» Autre détérioration constatée, l'effritement de la côte au lieu dit les Anses.

Les travaux n'ont pas eu le temps d'être commencés qu'une tempête a touché la commune, dans la nuit du 5 au 6 février 1974. En lisant les journaux antérieurs à la tempête, on s'aperçoit que les bulletins météorologiques évoquent un possible danger. «Temps couvert, pluvieux en liaison avec une perturbation atlantique très active²⁴⁸.» Certaines rafales de vent atteignent les 140 km/h dans la nuit du 6 février. Port – des – Barques subit les conséquences de cette violente tempête.

Les défenses contre la mer ont été détériorées. Trois brèches ont été constatées le lendemain de la tempête. L'une dans la baie de Font – Renaud (Cf : Annexe 1), le sable et les galets ont bouché le fossé bordant la route sur 150 mètres. La nouvelle route reliant les claires a été submergée et dégradée. La seconde brèche sur la côte de la Garenne fait 30 mètres de large. Digue déjà abîmée par la tempête de 1957. Cette dernière a été réparée en 1957 pourtant le même phénomène se

241 AC de PdB, 2U8, Défense côtière (Années 1957 à 1966), Lettre du maire au sous - préfet de Charente – Maritime, 27 décembre 1957.

242 AC de PdB, 1B2 – Délibérations du conseil municipal (1957 à 1965), Séance extraordinaire du conseil municipal, 15 février 1957.

243 Cf : annexe 6, Témoignage, p119.

244 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au président du Conseil Général, 9 novembre 1967.

245 Ibid.

246 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, p113.

247 AC de PdB, 1B6 – Délibérations du conseil municipal (1973 à 1974), Compte – rendu de la séance du conseil municipal, 22 janvier 1974.

248 AD, Jx 262 art.158 – Sud Ouest, 6 février 1974.

reproduit dix ans plus tard. Et la troisième brèche est au Calvaire sur 100 mètres de long²⁴⁹. Cette dernière laisse la Passe aux Bœufs et la route bordant la Charente sans défense. La réparation de ces dégâts est urgente.



Plage côté Charente, Photographie extraite du quotidien Sud Ouest, 12 février 1974.

Dans le Sud - Ouest paru le 12 février 1974, une photo accompagne l'article traitant des dégâts de la submersion à Port – des – Barques. Malgré le manque de netteté de la photo, on distingue qu'il s'agit de la plage Nord face à Fouras, à l'embouchure de la Charente. La plage est recouverte de rochers et de branches d'arbres. La mer a acheminé ses débris jusqu'à la plage. En se retirant, elle laisse derrière elle, un spectacle de désolation. Cette photo illustre la force de la mer et implicitement indique que la commune fut dévastée par cette catastrophe. «Monsieur l'ingénieur des Ponts et Chaussées maritimes de Rochefort conscient de la situation présente a établi et transmis à l'autorité supérieure un rapport estimatif des travaux de réfection chiffrés à 50 000 F. La municipalité est prête à les entreprendre mais elle ne dispose d'aucun crédit²⁵⁰.» La commune sollicite une subvention auprès du département. «Le financement sera assuré par la subvention annuelle du département de 10 000 F [...] augmentée d'une subvention supplémentaire de 40 000

249 AC de PdB, 1B6 – Délibérations du conseil municipal (1973 à 1974), Lettre du maire au sous – préfet de Rochefort, 7 février 1974.

250 AC de Pdb, 1B6 – Délibérations du conseil municipal (1973 à 1974), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 13 février 1974.

F²⁵¹.» Port – des – Barques dispose des fonds nécessaires pour réaliser les travaux.

En août 1974, le préfet annonce que des réparations sont prévues. «J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise la direction départementale à prêter son concours à la commune de Port – des – Barques pour l'établissement du projet, la direction et la surveillance des travaux de défense contre la mer à la côte de la Garenne du Calvaire – Montportail²⁵².» Ce projet comprend la mise en forme d'un corps de digue et d'enrochements calcaires. Au Calvaire, les terres situées à l'arrière de la protection seront reconstituées avec de la terre argileuse. La digue de la Garenne et la côte de Montportail seront comblées par des roches calcaires. Et le fossé bouché à Font – Renaud sera nettoyé et reconstruit²⁵³. Comme en 1957, les réparations sont faites dans les mois qui suivent. Néanmoins aucune amélioration des protections côtières n'est envisagée.

Quatre ans plus tard, une tempête engendre des dégâts à l'Ile Madame et à Montportail. La route communale qui longe la mer sur l'Ile Madame est détériorée sur 80 mètres, du côté Sud – Est de l'Ile²⁵⁴. Des travaux sont donc urgents à réaliser pour rétablir la protection côtière²⁵⁵. Cet événement eût lieu dans la nuit du 11 au 12 janvier 1978. Fin mars, le programme des réparations est arrêté. Les opérations à effectuer à l'Ile Madame coûtent 30 000 F. Pour Montportail, c'est un peu moins coûteux, 25 000 F. L'État et le département accordent une subvention à la commune pour l'ensemble des travaux²⁵⁶. A Montportail et à l'Ile Madame, un perré d'enrochements doit être construit.

Il semblerait que l'année 1978 soit marquée par une seconde tempête, vraisemblablement en décembre. Une lettre du maire à l'ingénieur des T.P.E, datée du 18 décembre l'atteste. «J'ai l'honneur de vous informer des dégâts causés par la récente tempête.» Cette seconde tempête a une intensité plus faible que celle de janvier. Elle provoqua des dégâts sur la route de Montportail. Le talus situé entre l'épi derrière le Calvaire et la Passe aux Bœufs est abîmé sur une vingtaine de mètres. Aucune détérioration n'est recensée au lieu – dit les Anses. Quelques jours après la tempête, le maire propose une solution pour restaurer le talus. le 18 décembre 1978²⁵⁷. «Comme nous l'avions déjà envisagé, il faut encore diminuer la longueur de l'épi et rapporter les pierres de cet épi en protection de talus²⁵⁸.» Le maire demande également un apport de sable pour la Passe aux Bœufs.

Suite à ces deux tempêtes, plusieurs travaux sont prévus. En plus des réparations des détériorations causées par la tempête, la protection de la côte de Montportail doit être prolongée sur 100 mètres au Sud. La digue de la Garenne sera renforcée sur 20 mètres environ et la digue du Calvaire sera renforcée en blocs calcaires²⁵⁹. Il faut attendre 1978 pour que soit envisagé un renforcement des défenses contre la mer.

Les dossiers des archives communales concernant les tempêtes de 1957, 1974 ne comptent aucun document prouvant la réalisation des travaux d'amélioration des protections du littoral. En revanche,

251 AC de PdB, 1B6 – Délibérations du conseil municipal (1973 à 1974), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 4 juillet 1974.

252 AC de PdB, 2U9 - Défense contre la mer – Suite aux tempêtes, lettre du préfet de la Charente – Maritime au directeur départemental de l'équipement, 5 août 1974.

253 AC de PdB, 2U8 - Défense côtière (Années 1970 à 1979), Compte – rendu de la réunion mixte : commission ostréicole, bureau du syndicat ostréicole, 14 mai 1974.

254 AC de PdB, 2U8 - Défense côtière (Années 1970 à 1979), Note explicative dressée par la direction départementale de l'équipement, Île Madame, protection côtière, 31 mars 1978.

255 AC de PdB, 2U8 - Défense côtière (Années 1970 à 1979), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 28 mars 1978.

256 AC de PdB, 2U8 - Défense côtière (Années 1970 à 1979), Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 31 mars 1978.

257 AC de PdB, 2U8 - Défense côtière (Années 1970 à 1979), Lettre du maire à monsieur l'ingénieur des T.P.E, le 18 décembre 1978.

258 Ibid.

259 AC de PdB, 2U8, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 22 janvier 1979.

la tempête de 1978 semble ouvrir les yeux des collectivités sur la nécessité de réaménager les ouvrages côtiers. Dans les archives communales, un compte – rendu d'une réunion municipale de janvier 1983 évoque une inondation survenue en décembre 1982²⁶⁰ sans préciser l'origine du sinistre. Tempête, forte pluie? On sait juste que suite à cette catastrophe, un fossé a été creusé le long du chemin de Chagnaud. Et des travaux d'assainissement et de canalisation des eaux de pluies sont à réaliser rue des Maurines. Ce secteur se trouve en hauteur, ce n'est donc pas la houle qui a provoqué l'inondation mais de fortes pluies conjuguées à un engorgement du réseau pluvial de drainage, comme peut en occasionner une grande marée. Le réseau d'évacuation des eaux pluviales de Port – des – Barque est amélioré en 1983 pour éviter ce genre de sinistre.



Carte des lieux des travaux d'assainissement en 1982,
Source : Google Maps, modifiée par Adeline Laurent,
juin 2011.

Il est important de noter qu'aucune tempête ne sévit entre 1978 et 1999 à Port – des – Barques. En l'espace de 40 ans, 4 tempêtes touchent le littoral. Néanmoins, il se passe 20 ans avant que Port – des – Barques soit à nouveau submergé. Cette série de tempête a t – elle un impact sur la construction et l'entretien des protection côtières dans les années 1960 – 1985 ?

2. Des défenses contre la mer opérationnelles ?

Il est intéressant de voir que les archives communales contiennent un grand nombre de documents relatifs aux jetées, cales et digues de Port – des – Barques. La culture du risque semble n'avoir jamais déserté les esprits plus d'une quinzaine d'années consécutives. Les événements rafraîchissent périodiquement la mémoire des habitants et des élus même si les moyens matériels et financiers leur font parfois défaut.

Pour faciliter l'analyse des projets réalisés ou non ainsi que leur lien avec les tempêtes, on suivra la côte portbarquaise du littoral côté Charente à Montportail, en passant par les Anses.

²⁶⁰ AC de PdB, 1B6 – Délibérations du Conseil Municipal, Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 25 janvier 1983.

a. Le boulevard de l'océan et le Maréchat : une protection à renforcer

Le Maréchat²⁶¹ est situé au Nord – Est de Port – des – Barques et le boulevard de l'océan au Nord - Ouest. Actuellement, ce boulevard correspond à l'avenue de l'Ile Madame²⁶², la route longeant la Charente. La particularité de ces deux sites est leur vulnérabilité face au fleuve.

Le quartier du Maréchat est l'un des derniers à être construit²⁶³. Il comporte un chenal dont l'une des extrémités est fermée par une écluse. Ce chenal fut construit en 1954 sur l'emplacement du ruisson du Maréchat sur 400 mètres de long et 25 de large. Cet ouvrage est très apprécié par les ostréiculteurs²⁶⁴. En plus du chenal, un port est aménagé à proximité. « Cette création aurait trois buts: - Permettre l'embarquement de tous les matériaux nécessaires à l'exercice de l'ostréiculture (pierres – fagots – etc.).

- Dégager les abords immédiats de la ville et notamment la petite plage située à l'est de la jetée, actuellement très encombrée.

- Placer l'ensemble des embarcations à l'abri du mauvais temps dont certaines se trouvent en perdition pendant la période d'hiver²⁶⁵. »

Un autre aménagement est prévu au Maréchat. En 1975²⁶⁶, la commune envisage de construire une cale sur le ruisson qui traverse ce site. Cette perspective n'aboutit pas car la jetée du port est en mauvais état et nécessite de grosses réparations. L'intérêt économique de la jetée prime sur l'aménagement du Maréchat. Les documents sur l'exécution de la réfection font défauts. Aucune source ne relance ce projet. On peut donc présumer que les réparations ont été faites. Quelques années plus tard, la mairie prévoit de refaire le dallage de la jetée du port²⁶⁷.

Ce chenal du Maréchat est très utile pour la vidange des eaux pluviales et fluviales. Dans une lettre du maire datée du 18 juin 1974, il est fait mention de la nécessité de curer le chenal du Maréchat. « Je vous signale que ces travaux maritimes ont fait l'objet de multiples requêtes de la part de mon Administration²⁶⁸. » En effet, en 1969, 1970 et 1971, des demandes ont été faites mais en vain. La raison invoquée pour reporter le curage est l'indisponibilité de la drague (machine utilisée pour nettoyer les cours d'eau).

Parmi les archives communales, un document prouve le report successif de l'opération. En 1969, la commune demande au département de nettoyer le chenal. Mais le curage est repoussé. « En attendant l'intervention du Service des Ponts et Chaussées maritimes, il est demandé que les riverains procèdent en application de l'article 98 du Code Rural, au curage du chenal passant devant leur propriété respective. Dès que cette obligation aura été remplie, l'intervention de la drague sera sollicitée pour le dévasage et le redressement de l'exécutoire²⁶⁹. » L'article 98 du Code Rural prévoit que l'entretien des cours d'eau relève des propriétaires de terrains touchant ce dernier. Par contre les

261 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, p113.

262 Cf : Annexe 1, Carte de Port – des – Barques, p113.

263 SAUZEAU, Thierry, « Réinventer la culture du risque », dans ACERRA, Martine, MERCIER, Denis, Xynthia, une tragédie prévisible, hors série, Place Publique, 2011.

264 AC de PdB, 2 U 9 – Port – Étude défense des côtes, dragage ports secondaires, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 13 septembre 1954.

265 AC de PdB, 2 U 9, Projet de création d'un port à Port – des – Barques, 1954.

266 AC de PdB, 2 U 9, Lettre du maire à l'ingénieur des T.P.E, avril 1975.

267 AC de PdB, 2 U 9 – Port – Étude défense des côtes, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 11 octobre 1983.

268 AC de PdB, 2 U 9, Lettre du maire à l'ingénieur des Ponts et Chaussées maritimes, 18 juin 1974.

269 AC de PdB, 1 N 3 -Tourisme – Bassin de retenue d'eau des Anses, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 30 septembre 1969.

plus gros travaux sont du ressort des services de l'État. Les habitants ont – ils suivi cet article en 1969? Difficile à dire.

Au mois de juin 1971²⁷⁰, le curage du ruisson est prévu. Il se fera à la fin de l'année. Dans une lettre de 1974²⁷¹, le maire insiste auprès de l'ingénieur des T.P.E pour que le curage du chenal du Maréchat soit réalisé dans les plus brefs délais.

Depuis 1969, le curage n'a pas été effectué. En 1975²⁷², l'ingénieur estime le prix du curage à 19 427 F. En 1969, il était de 3 500 F. En 6 ans, le prix a été multiplié par 5. La hausse des prix n'est sans doute pas la seule raison. Le curage n'a pas été fait pendant plusieurs années. La vase s'est accumulée et le nettoyage prendra désormais plus de temps mais surtout, le 1^{er} choc pétrolier est intervenu entre temps, d'où l'augmentation du prix. Aucun document n'atteste de la réalisation des travaux. Il semble que si le curage n'avait pas été exécuté en 1975. D'autres réclamations auraient été faites les années suivantes

Le quartier du Maréchat est un lieu urbanisé dans les années 1980. Les maisons s'y multiplient. Les documents sur l'urbanisation du Maréchat manquent. Mais cette zone résidentielle sortie de terre a été inondée par les tempête Martin et Xynthia. On peut même dire qu'elle est l'une des zones les plus submergées lors de ces deux raz de marée, une zone sensible de tous temps, devenue vulnérable suite à son lotissement.

La jetée du port, établie depuis 1863 est assez peu évoquée dans les documents. Pourtant elle est essentielle à l'activité ostréicole. En 1963, elle a été rénovée selon une délibération du conseil municipal de février 1975²⁷³. Toujours d'après cette délibération, l'état de la jetée du port est préoccupant. La mairie demande au service des Ponts et Chaussées d'examiner la jetée en février 1975 car elle s'affaisse par endroits. En outre, l'eau passe sous l'ouvrage et entraîne une accumulation de vase. Cet amas réduit la partie accostable de la jetée. «Il est décidé de faire procéder chaque année à un dévasage le long du radier côté Est sur une centaine de mètres de long²⁷⁴.» Cet entretien régulier maintient l'espace accostable de la jetée. Dans les années 1970, la jetée reste un lieu très fréquentée. Sur la carte postale ci – contre, de nombreuses embarcations sont accostées autour de la jetée. Au premier plan, on voit une sorte de brouette avec des paniers à coquillages. La pêche est une activité prépondérante de la presqu'île portbarquaise.

270 AC de PdB, 2 U 9, Travaux et entretien des ouvrages maritimes, Séance du conseil municipal, 1^{er} juin 1971.

271 AC de PdB, 2 U 9, Lettre du maire à l'ingénieur des Ponts et Chaussées maritimes, 30 octobre 1974.

272 AC de PdB, 2 U 9, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 7 janvier 1975.

273 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Défense côtière (1983 à 1994), Extrait de la délibération du conseil municipal, 6 février 1975.

274 Ibid.



Carte Postale, La jetée de Port – des – Barques, 1971. Source : l'Écomusée.

En 1984, le maire présente le dossier technique dressée par la subdivision maritime – hydrologie de l'équipement. La réfection de la jetée du port est approuvée par le conseil municipal, qui «s'engage à assurer l'entretien ultérieur des ouvrages²⁷⁵.» Voici les seules informations issues des archives communales concernant la jetée du port. L'absence de sources conduit à penser que la jetée n'est pas remise en état les décennies suivantes, hormis probablement le dévasage annuel.

Comme le Maréchat, Le boulevard de l'océan est une zone à risques puisque situé au bord du fleuve. «Le boulevard de l'océan, conduisant vers l'Île Madame, est bordé par une bande de terrains surplombant, sur une longueur d'environ 150 mètres, une falaise en calcaire tendre de 5 mètres de hauteur moyenne. Sous l'action conjuguée des courants de marée et des clapots de Nord – Ouest, de nombreuses cavités se sont créées à la base de la falaise menaçant ainsi la stabilité de la voie routière et des terrains attenants destinés à être aménagés en promenade piétonne. Les travaux de consolidation envisagés, consistent en l'obstruction des brèches par de la maçonnerie en moellons calcaires et la mise en place en pied de mur, de blocs calcaires de protection²⁷⁶.» L'érosion de la falaise est due à l'action des houles. Les tempêtes ont probablement accentué les dégradations. Mais le projet de réparation n'est pas établi suite à une tempête. Il intervient même un an après la tempête de 1978. La durée des travaux est estimée à 3 mois pour un montant de 200 000 F. Sur la carte ci – dessous, l'emplacement des travaux est précisé par un cercle.

275 AC de PdB, 2 U 9, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 20 juin 1984.

276 AC de PdB, 2 U 7, Note explicative par l'ingénieur des T.P.E, Protection du boulevard de l'océan, 9 mars 1979.



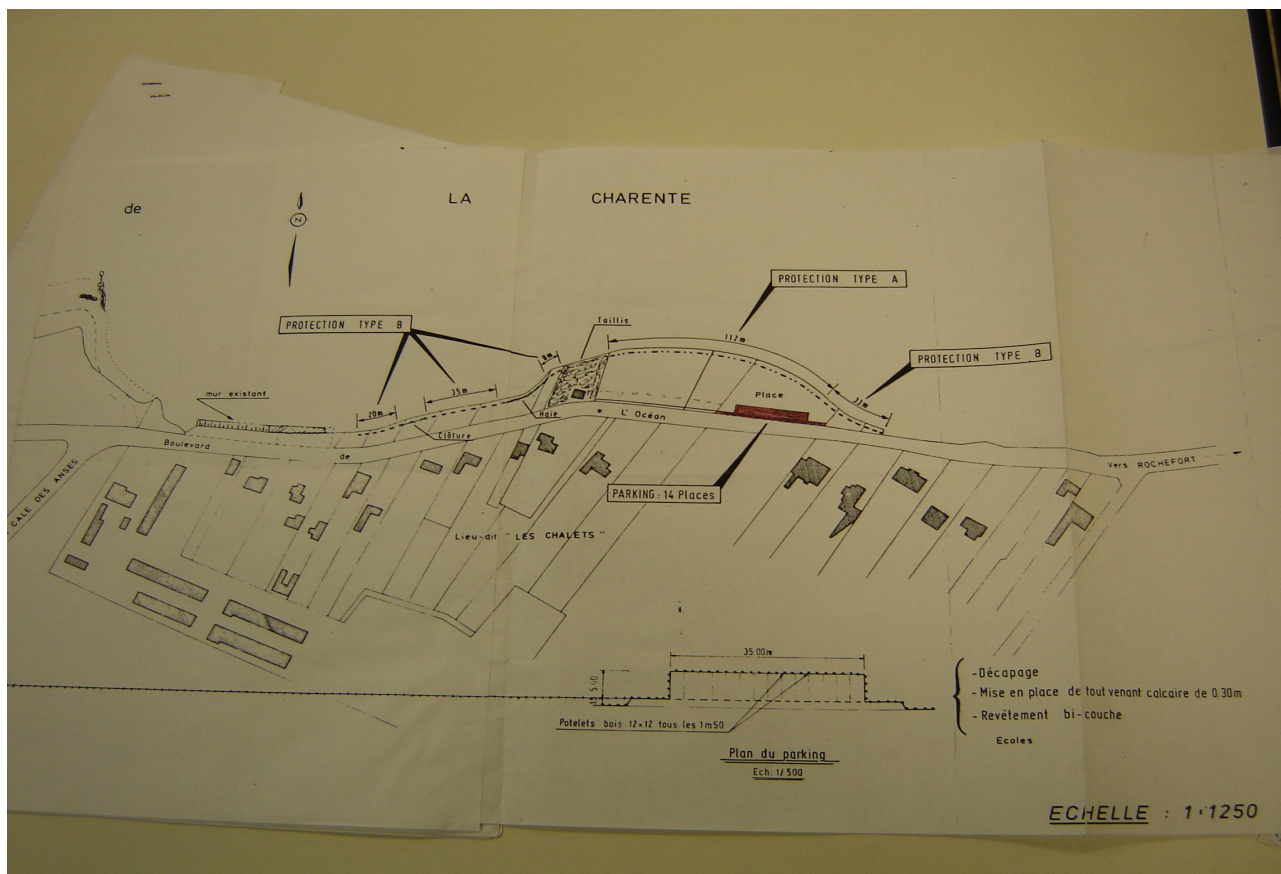
Plan de situation par l'ingénieur des T.P.E, Protection du boulevard de l'océan, 2 U 7, Échelle : 1/ 25 000, 11 mai 1979.

Les travaux envisagés comprennent également la construction d'un mur de soutènement d'une longueur de 25 mètres dans le prolongement du mur existant à l'Est²⁷⁷. En septembre 1981, un plan de situation établit la liste des protections à réaliser au boulevard de l'océan²⁷⁸.

Sur le plan ci - après, trois protections sont schématisées. Un mur de protection est déjà présent (cf : gauche du plan). Les défenses envisagées continueraient ce mur. Elles se trouveraient entre les différentes places dont celle des Blagueurs, et le fleuve la Charente.

277 AC de PdB, 2 U 7 – Port - Défense contre la mer : Avenue Ile Madame / Baie des Anses, Cahier des clauses techniques particulières, Protection du boulevard de l'océan par l'ingénieur des T.P.E, 11 mai 1979.

278 AC de PdB, 1 N 2, Plan de situation, plan d'ensemble, boulevard de l'océan, Aménagement des plages – Protection en bordure de la falaise, 2 septembre 1981.



Plan de situation, plan d'ensemble, boulevard de l'océan, Aménagement des plages – Protection en bordure de la falaise, AC de PdB, 1 N 2, 2 septembre 1981.

Ce plan de situation montre que les travaux prévus en 1981 sont les mêmes qu'en 1979. Trois ans après l'élaboration du projet, les opérations n'ont toujours pas été réalisées. Elles sont au stade de l'étude.

En 1982, des études sont encore menées. Le coût des travaux n'est plus fixé à 20 000 F mais à 300 000 F. La commune a 90 000 F à déboursier, le reste est subventionné²⁷⁹.

«Il [Le boulevard de l'océan] se situe sur environ 200 m au sommet d'une falaise de 5 m de hauteur moyenne. La base de cette falaise en calcaire tendre, subit l'action des flots avec, par conséquence une détérioration en profondeur au niveau de l'estran. Le risque d'effondrements des parties en surplomb augmente chaque année, c'est pourquoi il devient indispensable de constituer un mur de soutènement en sous œuvre sur une longueur de 130 m environ²⁸⁰.» Même constat qu'en 1979.

Ces années de procédures aboutissent à un refus de la commune à réaliser ces travaux. «[le conseil municipal] Considérant d'une part l'importance de la dépense restant à la charge de la commune et d'autre part la nature des travaux qui intéressent plus les propriétaires privés que le domaine communal, décide de ne pas donner suite au projet²⁸¹.» La protection de l'avenue de l'Île Madame reste donc fragile malgré les démarches entreprises sur 4 ans. La somme à déboursier est trop élevée pour la commune. Le manque de financement empêche l'exécution du projet et

279 AC de PdB, 2 U 8 – Port - Défense des côtes (1957 – 1979), Protection de la falaise – Mur de soutènement Avenue de l'Île Madame, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, 11 juin 1982.

280 AC de PdB, 2 U 8, Note explicative par la direction départementale de l'équipement, Protection de la falaise, 11 juin 1982.

281 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire à l'ingénieur subdivision de Rochefort maritime – hydrologie, 21 juin 1982.

maintient le littoral portbarquais, côté Charente, dans une situation fragile.

Port – des – Barques forme une presqu'île. Une grande partie de son territoire est l'objet de projets de défenses maritimes. L'entretien de la jetée, l'aménagement du Maréchat et la protection du boulevard de la Charente témoignent de la volonté de la mairie de gérer les ouvrages maritimes. Ce ne sont pas les seuls endroits concernés par cette politique communale.

b. L'Ile Madame et la Passe aux Bœufs : des zones sensibles aux houles

Après la côte longeant la Charente, passons à l'Ile Madame et son entrée. L'Ile est un espace très sensible qui nécessite de solides protections et un entretien régulier de ces dernières.

Sa petite taille fait qu'elle est très peu habitée. L'Île Madame ne présente pas une activité économique essentielle pour Port – des – Barques. Elle ne comporte qu'une petite exploitation agricole et quelques claires. «C'est surtout un lieu de passage, un relais pour les ostréiculteurs se rendant sur le banc des Palles, par la Passe aux Filles²⁸².»

Les submersions entraînent des dégâts côtiers et des détériorations des voiries et des aménagements ostréicoles. La tempête du 15 février 1957²⁸³ abîme les côtes Nord et Sud de l'Ile Madame et ouvre une brèche sur le chemin qui relie la Passe aux Bœufs à la Passe aux Filles²⁸⁴, c'est à dire les deux extrémités de l'Ile. Les dégâts ont été réparés au cours de l'année 1957. La tempête de 1967²⁸⁵ dégrade une partie de la route faisant le tour de l'Ile. Les dégâts sont réparés sur les frais de la commune. Peu d'informations sont présentes dans les sources sur cet événement. De plus, les archives communales n'évoquent pas la protection maritime de l'Ile de 1967 à 1973.

Dans les années 1970, plusieurs documents indiquent la volonté de construire des ouvrages de défenses. En 1973, la commission ostréicole propose de renforcer l'angle Nord de la descente de la Passe aux Filles. Cette opération est à réaliser avant novembre²⁸⁶. La face Nord a été consolidée.

En 1976, une lettre de l'ingénieur des T.P.E témoigne de la volonté de protéger la Passe aux Bœufs. «Les courants de marée à légère dominance Sud - Ouest ont pour effet de déplacer l'entrée de la passe vers l'est de telle sorte qu'elle risque de se trouver sur un sol vaseux et donc de devenir dangereuse pour la circulation²⁸⁷.» Sur 300 mètres, un double cordon d'enrochements calcaires est prévu. Sur les 60 000 F de frais, la commune doit verser 18 000 F. Le reste est payé grâce à des subventions. Encore une fois, la réalisation ou non des travaux sur l'Ile Madame n'est pas affirmée dans les archives communales.

La tempête du 12 janvier 1978 détériore la route qui longe la mer sur la face Sud – Est de l'Ile Madame. Une étude menée en 1979 insiste sur la fragilité de l'Ile Madame. «Deux secteurs nous semblent plus particulièrement vulnérables : la côte Ouest entre la Passe aux Filles et le banc rocheux du Verger d'une part, et la côte Sud - Est au voisinage de l'ancrage de la chaussée de la

282 AC de PdB, 2 U 9 - Défense des côtes – 1980, Étude prospective de défense des côtes, Littoral de la Charente – Maritime, par la direction départementale de l'équipement, juin 1979.

283 AC de PdB, 1 B 2, Séance extraordinaire du conseil municipal, 15 février 1957.

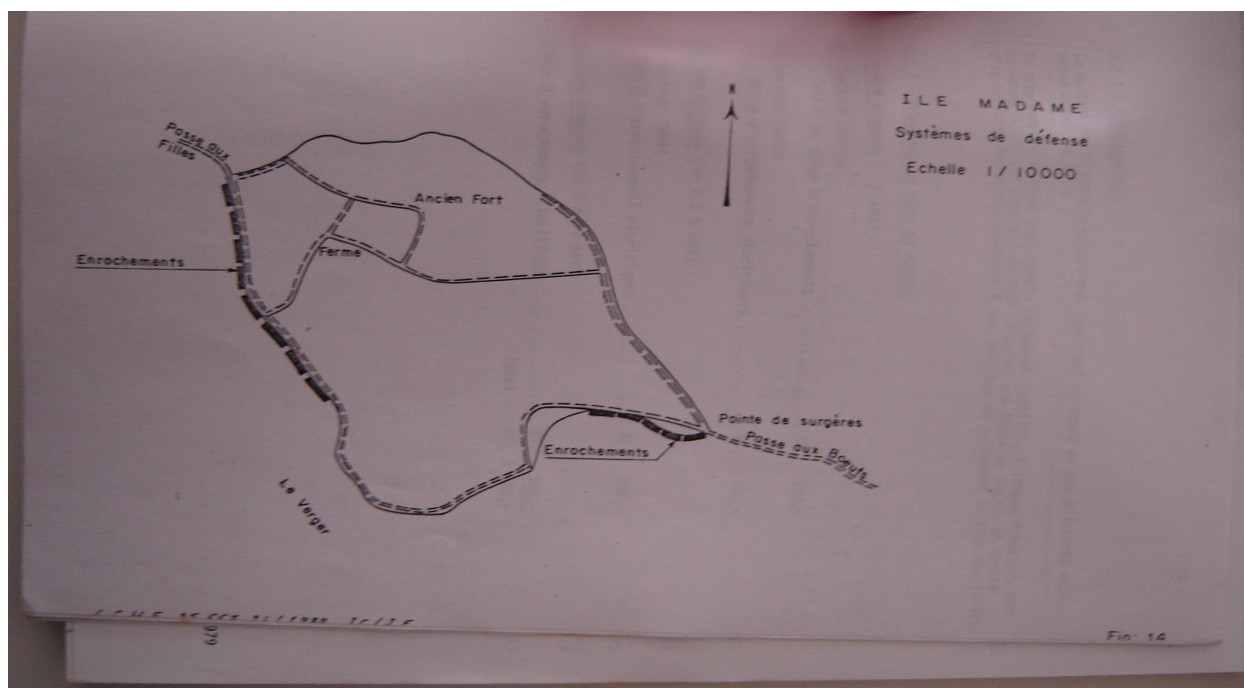
284 Cf : Annexe 3, Carte de la pointe de Port – des – Barques et de l'Ile Madame, p115.

285 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au président du conseil général, 9 novembre 1967.

286 AC de PdB, 2 U 8 - Défense côtière (1970 à 1979), Compte – rendu de la réunion de la commission ostréicole, 6 octobre 1973.

287 AC de PdB, 2 U 8, Lettre de l'ingénieur des Travaux Publics d'État au maire, 15 mars 1976.

Passe aux Bœufs²⁸⁸.» La portion Sud – Est de l'île a été touchée par la tempête de 1978. Un an plus tard, il semble qu'aucune réparation n'aient été faites. Néanmoins, une étude est en cours. Une carte accompagne même cette étude (Cf : carte ci - dessous). Elle montre les deux endroits critiques de l'île et les opérations envisagées. Pour protéger le secteur Ouest, la direction départementale de l'équipement propose de bâtir une digue sur 600 mètres. Coût : 100 000 F. Du côté Sud – Est, une défense a été construite en 1978. Néanmoins, cette dernière devrait être allongée sur 200 mètres pour assurer une meilleure défense. Le montant de cette amélioration s'élève à 120 000 F.



Plan des travaux à réaliser sur l'Ile Madame, Étude prospective de défense des côtes, AC de PdB, 2 U 9, juin 1979.

En 1981, la face Nord de l'Ile Madame est signalée comme points sensibles du littoral portbarquais nécessitant une intervention rapide. La protection calcaire déjà en place devrait être allongée selon le compte – rendu d'une réunion²⁸⁹. Quelques mois plus tard, la proposition de prolonger la défense est approuvée par la mairie²⁹⁰. Les deux points fragiles de l'île se sont pas évoqués dans ce compte – rendu de réunion. Les travaux prévus en 1979 ont certainement été accomplis et opérationnels en 1981.

Un an plus tard, un autre projet est établi²⁹¹. Il vise à faciliter le passage à l'Ile Madame. Un accès empierré est réalisé à l'entrée de la Passe aux Bœufs. Il s'étend sur 400m². Cette accès est délimité par des rochers calcaires comme on peut le voir sur la photo ci -jointe.

288 AC de PdB, 2 U 9, Étude prospective de défense des côtes, Littoral de la Charente – Maritime, par la direction départementale de l'équipement, juin 1979.

289 AC de PdB, 2 U 9, Compte – rendu de la réunion de la commission n°3, 6 octobre 1981.

290 AC de PdB, 1 B 6 – Délibérations du Conseil Municipal, Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 19 octobre 1981.

291 AC de PdB, 2 U 7 – Port - Défense contre la mer : Avenue Ile Madame, Protection de l'Ile Madame, 22 octobre 1982.



Point de départ de la Passe aux Bœufs, Photographie prise par Adeline Laurent, 14 janvier 2011.



L'Ile Madame et la Passe aux Bœufs, Photographie prise par Adeline Laurent, 14 janvier 2011.

La digue protégeant l'entrée de l'Ile Madame s'abîme. En 1984, le maire décide de démolir l'épi existant et de reconstruire une digue à l'entrée de la Passe aux Bœufs. Pour cela, il sollicite une subvention départementale de 10 000 F²⁹². L'année suivante, une subvention de 10 750 F est accordée à Port – des – Barques pour construire l'épi²⁹³. Cette aide couvre la moitié des frais. En novembre 1987, les travaux sont achevés. «Je soussigné Colombant Michel, Maire de Port – des – Barques, certifie que les travaux de protection de la côte à la Passe aux Bœufs [...] ont été réalisés²⁹⁴.» En 1987, l'entrée de l'Ile Madame dispose d'une nouvelle protection. Mais est – elle efficace?

Tous les secteurs côtiers de Port – des – Barques sont concernés par l'amélioration, la construction de protections. Le long de la Charente, les travaux ne sont pas réalisés. En revanche, la Passe aux Bœufs bénéficie d'une défense maritime toute neuve. En continuant le tour de Port – des – Barques, on arrive à la Garenne puis aux Anses, où là aussi il faut défendre les installations maritimes des caprices de la mer.

c. La cale des Anses : un lieu économique à préserver de la mer

La face Sud – Ouest de Port – des – Barques est aménagée pour l'ostréiculture comme on a pu le constater dans la partie précédente²⁹⁵. Les Anses constituent également un lieu balnéaire avec la retenue d'eau. Ce lieu - dit mêle les deux grands pôles économiques de Port – des – Barques.

L'activité ostréicole se maintient dans la deuxième partie du XXe siècle. La municipalité autorise la construction de cabanes ostréicoles dans les claires de la Garenne en 1973²⁹⁶. Ce lieu dit constitue une zone fragile à Port – des – Barques. Les tempêtes de 1957, de 1967 et de 1974 endommagèrent la digue et les claires situées derrière. Réparée au lendemain de ces catastrophes, la défense maritime semble très sensible. C'est sans doute pourquoi un devis pour l'élargissement de la digue de la Garenne est établi en 1979²⁹⁷. Puis deux ans plus tard, Il est souligné la nécessité de rajouter de la terre pour renforcer la digue²⁹⁸. Cette suggestion est adoptée par le conseil municipal quelques jours plus tard²⁹⁹. En 1981 : la digue est renforcée.

A côté de la Garenne, les Anses représentent un lieu essentiel pour l'ostréiculture, en plus d'être un lieu touristique. En 1977, une réfection partielle de la cale des Anses est projetée. Les réparations coûtent 70 000 F. L'allongement de la cale est également au programme pour un montant de 300 000 F³⁰⁰. Face aux besoins des ostréiculteurs, le réaménagement de la cale est indispensable pour l'économie portbarquaise.

292 AC de PdB, 2 U 8 – Port - Défense des côtes (1957 – 1979), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 20 juin 1984.

293 AC de PdB, X – 33, Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au maire, 15 juillet 1985.

294 AC de PdB, 2 U 11 – Port , Défense côtière (1983 à 1994), Attestation de fin des travaux du maire, 25 novembre 1987.

295 Cf : Port – des – Barques : village ostréicole en danger (XIX^e – XX^e siècles) ?

296 AC de PdB, 2 U 8 – Port, Compte – rendu de la séance du conseil municipal, 3 décembre 1973.

297 AC de PdB, X – 3, Compte – rendu de la séance du conseil municipal, 25 septembre 1979.

298 AC de PdB, 2 U 9, Compte – rendu de la réunion de la commission n°3, 6 octobre 1981.

299 AC de PdB, 1 B 6 – Délibérations du conseil municipal, Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 19 octobre 1981.

300 AC de PdB, 2 U 3 - Port – Cale des Anses, Détail estimatif – Cale des Anses – 1^{ère} tranche, 19 octobre 1977.

La première tranche des travaux est réalisée entre 1978 et 1980. Et la seconde tranche commence en septembre 1980. Seule la restauration est effectuée. L'allongement de la cale est repoussé.

En 1978, la retenue d'eau est dévasée³⁰¹. Le nettoyage régulier de la retenue permet de garder un site propre et attractif pour les touristes.

Un banc rocheux situé au Sud de la cale empêche l'utilisation d'une partie de l'ouvrage. En 1982, une notice³⁰² énumère les travaux à effectuer pour améliorer la cale des Anses. Le déroctage du banc rocheux et l'allongement de la cale de 50 mètres facilitera le stationnement et la navigation. La jetée est un point important pour l'ostréiculture. Son entretien et son élargissement renforcent sa position stratégique. Le déroctage consiste à casser des gros blocs de pierres pour élargir la cale. Ensuite, l'ouvrage sera protégé par une digue au Sud dont la hauteur serait 5 mètres au – dessus des cartes marines. Pour l'agrandissement de la jetée, Port – des – Barques sollicite une aide financière auprès du conseil général en mars 1982³⁰³. Le préfet commissaire de la République du département de Charente – Maritime indique, dans une lettre de 1983, que l'État participe aux frais de déroctage. «J'ai le plaisir de vous informer que votre commune est inscrite au programme 1983 d'aménagement de ports concédés, subventionné par l'État pour une dépense de 300 000 Frs, concernant des travaux de déroctage près de la cale des Anses. L'aide de l'État, calculée au taux de 30%, s'établit ainsi à 90 000 Frs³⁰⁴.» Les pierres récupérées au cours du déroctage serviront à établir le corps d'une digue d'environ 130 mètres de longueur³⁰⁵.

En 1983, l'allongement de la cale est toujours à l'étude. En octobre 1983, une lettre du directeur d'une entreprise à l'ingénieur des T.P.E stipule que l'allongement de la cale sur 50 mètres, s'élèverait à 295 000 F. A cet époque là, on considère que la cale est insuffisante. Elle est engorgée par le va – et – vient permanent des ostréiculteurs³⁰⁶. Pour financer son amélioration, la commune bénéficie de subventions. L'État verse notamment 30% du montant total des dépenses. Au final, la commune a à sa charge 94 410 F. Les travaux sont réceptionnés le 15 décembre 1983³⁰⁷.

En plus de l'allongement de la cale, une protection côtière est prévue. La cale est exposée aux vagues d'Ouest et du Sud. La digue à construire coûte 345 000 F. L'État participe aux frais (103 500F), le département aussi (58 175 F). La commune paie 114 322 F. La première tranche des travaux de protection est réalisée en 1983. Une fois la protection côté Sud établie, une digue de 85 mètres est prévue côté Ouest. A la fin de l'année 1984³⁰⁸, la cale des Anses est rallongée sur 50 mètres. Les travaux coûtent 400 000 F. Le département et la commune se partagent les dépenses.

En juin 1985, dans une délibération du conseil municipal, le maire détaille le financement d'une réparation de la cale. En 1984, la cale est élargie et l'année suivante, elle nécessite une réfection. Le montant total des travaux, 50 000 F, est partagé entre le département et la commune, soit 25 000 F chacun. «Le conseil municipal après en avoir délibéré : [...]décide de réaliser les travaux en 1985³⁰⁹.» Cette décision fut très probablement appliquée même si aucune source ne l'atteste clairement.

301 AC de PdB, X - 1, Compte – rendu du conseil municipal, 30 mai 1978.

302 AC de PdB, 2 U 1 – Port, Notice explicative, lieu – dit «Les Anses», schéma des possibilités d'aménagements portuaires, 1982

303 AC de PdB, 1 B 6, Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 1^{er} mars 1982.

304 AC de PdB, 2 U 1, Lettre du préfet commissaire de la République du département de Charente – Maritime au maire de Port – des – Barques, 18 février 1983.

305 AC de PdB, 2 U 2 – Port, Notice descriptive par l'ingénieur des T.P.E – cale des Anses, 3 avril 1983.

306 AC de PdB, 2 U 1 – Port, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au directeur de la société Soroc T.P, 18 octobre 1983.

307 AC de PdB, 2 U 1 – Port, Procès verbal de réception définitive des travaux, 15 décembre 1983.

308 AC de PdB, 2 U 1, Lettre de l'ingénieur des travaux publics de l'État au maire, 10 août 1984.

309 AC de PdB, X – 32, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 25 juin 1985.

De 1984 à 1987, les défenses contre la mer, aux Anses, se mettent en place. En 1987, un gril de carénage (sorte de plancher établi à une certaine hauteur entre la mer basse et la mer haute pouvant recevoir les bateaux) et des lignes de mouillages sont installés.

Après l'établissement de la retenue d'eau, la cale est modifiée, victime de son succès. Son allongement n'aboutit qu'au bout de plusieurs années, en 1982. La mise en place des protections des alentours de la cale suit. En plus des aménagements aux Anses, à l'Ile Madame et au boulevard de l'océan, la mairie entreprend des démarches pour protéger Piédemont, Font – Renaud et Montportail.

d. La façade Sud de Port – des – Barques : Une nouvelle zone à risque

Après les années 1950, deux lieux dits portbarquais sont l'objet de projets côtiers, Piédemont et Font – Renaud. Le complexe de Montportail devient un point fort de l'ostréiculture et donc un lieu à préserver des submersions.

Concernant Piédemont, des travaux sont prévus dans les années 1980. Les joints de la jetée sont usés. «Le conseil général a retenu au titre de l'année 1981, le "rejointement de la jetée de Piédemont" le coût des travaux s'élève à environ à 60 000,00 F. En matière de financement, le département prend à sa charge le règlement de la totalité de la dépense avec remboursement de 25% par la commune. [...] Le conseil municipal insiste pour que ces travaux soient réalisés très rapidement³¹⁰.» En août³¹¹, le projet est validé. De plus, la commune s'engage à assurer l'entretien ultérieur de la jetée.

Une fois la jetée réparée, c'est au tour de l'escalier, permettant l'accès à la falaise, d'être restauré. Il est en partie démoli. La mairie propose de remplacer cet escalier par une cale. Ces travaux sont estimés à 10 000 F. «La cale longue de 25m40 sera constituée par un noyau de béton cyclopéen [composé de gros blocs] recouvert en parement et en couronnement de 35 cm de béton de pierres cassées³¹².» En plus de la construction d'une cale à Piédemont, la jetée doit être allongée de 15 mètres. Cet agrandissement coûterait 33 000 F. Les sources communales ne comportent aucune information relative à ce projet après 1983. Comparé aux autres projets, il manque le détail du financement, les demandes de subventions, les arrêtés préfectoraux, etc. Cette absence de documents témoigne de l'abandon de ce dessein.

Piédemont n'a pas eu la chance de Font – Renaud. En 1974, une protection est envisagée à Font – Renaud, lieu dit situé au – dessus de Montportail comme le montre la carte ci – après. Le premier document attestant de la mise en place d'une défense à Font – Renaud date de 1974. Pourquoi vouloir sauvegarder à partir de cette date et pas avant? La construction de logements dans ce lieu dit joue – elle un rôle dans cet intérêt soudain? La mer attaque la route longeant la côte ainsi que les terrains avoisinant. Pour protéger cet endroit, une digue est construite sur 270 de long. Sur les 220 000 F de travaux, la commune verse 44 000 F. Le reste de la somme est subventionné³¹³.

310 AC de PdB, 1 B 6 – Délibérations du Conseil Municipal (1973 à 1974), Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 9 juin 1981.

311 AC de PdB, 1B6, Compte – rendu de la réunion du conseil municipal, 7 août 1981.

312 AC de PdB, 2 U 2 – Port, Notice descriptive par l'ingénieur des T.P.E, Falaise de Piédemont, 3 avril 1983.

313 AC de PdB, 2 U 7, Note explicative, Protection côtière par digue en enrochements dioritiques, Font – Renaud, par l'ingénieur des T.P.E, 17 janvier 1974.



Plan de situation par l'ingénieur des T.P.E, Protection côtière par digue en enrochements dioritiques, Échelle : 1/25 000, AC de PdB, 2 U 7, 17 janvier 1974.

En 1975, l'appel d'offre est lancé. Quelques précisions sont apportées sur la constitution de la digue. «Cet ouvrage sera constitué à l'aide de blocs d'enrochements dioritiques reposant sur un noyau en matériaux calcaires avec interposition d'un filtre en petits blocs calcaires.[...] Les gabions métalliques étant devenus inefficaces par suite de la corrosion de leur enveloppe et de leur éparpillement sur l'estran, il est projeté de réaliser une nouvelle protection sur une section comprise entre l'exutoire d'eau douce des marais agricoles et une protection locale située beaucoup plus au Nord³¹⁴.» L'entreprise la plus avantageuse propose de réaliser les travaux pour 160 312 F³¹⁵. La note explicative de janvier 1974 estime le montant de la construction de la digue à 220 000 F. Il s'avère donc que le prix estimé était surévalué. Le ministère de l'équipement attribue une subvention à Port – des – Barques de 72 000 F³¹⁶. La commune contracte un emprunt de 48 000 F en octobre 1975³¹⁷. Il reste 40 312 F donc le paiement n'est pas connu. On peut supposer que le département accorde lui aussi une aide pour l'élaboration de la protection à Font – Renaud. En avril 1977, la digue est achevée³¹⁸. Les travaux ont duré plus d'un an puisqu'il ont commencé en décembre 1975.

En 1977, Font – Renaud est protégé des houles. Descendons maintenant dans l'extrémité Sud de Port – des – Barques.

Le complexe ostréicole de Montportail est achevé en 1974. Sa protection a été établie bien avant

314 AC de PdB, 2 U 7, Cahier des prescriptions spéciales par l'ingénieur des T.P.E, Appel d'offre ouvert sur offres de prix, Font – Renaud, 20 juin 1975.

315 Ibid.

316 AC de PdB, 2 U 7, Arrêté préfectoral, 7 août 1975.

317 AC de PdB, 2 U 7, Contrat de prêt, 13 octobre 1975.

318 AC de PdB, 2 U 7, Procès – verbal de réception définitive, 6 avril 1977.

la mise en place de claires, en 1953. A cette époque, les houles d'Ouest et Nord – Ouest menacent cette côte. «Ces agitations affectent principalement le secteur de Saint – Froult où diverses défenses ont dû être mises en place. La plus ancienne [celle de 1953] était une digue de 1 600 mètres de long, réalisée en gabions métalliques, qui protégeait la côte de Montportail³¹⁹.» Cette zone est à cheval sur Port – des – Barques et Saint - Froult. Vingt - six ans plus tard, la digue est presque entièrement détruite.

En 1975, le conseil municipal de Port – des – Barques souhaite renforcer la côte de Montportail avec des enrochements. En 1975, le financement est établi. Le département et la commune doivent donner chacune 10 000 F pour accomplir ces travaux³²⁰.

Suite à la tempête de janvier 1978, des travaux de restauration furent entrepris sur la digue de Montportail. Sur les 18 700 F de réparations, 60 % furent subventionnés. L'association syndicale des ostréiculteurs de Montportail paya le reste. «Cette somme a été réglée en 1978³²¹.» La réfection de la digue a donc eu lieu étant donné que l'argent a été versé.

Le complexe de Montportail fonctionne tellement bien qu'un agrandissement est envisagé. En 1978, un projet est à l'étude³²², la création de 18 claires d'une superficie totale de 25 500m². Pour protéger ces claires, il était indispensable de bâtir une digue. Les personnes intéressées par la création de ces claires, devaient participer aux frais de construction.

En 1979³²³, l'agrandissement de la digue de Montportail est toujours d'actualité. Le maire propose à l'ingénieur des T.P.E de prolonger la protection côté Sud de Montportail. Le syndicat des propriétaires des claires de Montportail préfère renforcer la digue par l'apport de terre.

Un document datée du 18 octobre 1982³²⁴ estime l'allongement de la digue et son empiérement à 14 801 F, sans donner plus de détail. Il semble que les propositions du maire et du syndicat en 1979 n'ont pas abouti.

Les premières démarches pour renforcer la digue de Montportail datent de 1975. Après les avaries de la tempête de 1978, cet ouvrage de défense est réparé. Les années passent et le projet d'allongement de la digue traîne. Après 1982, aucune source ne traite de ce possible renforcement de la digue. Ce projet semble avoir disparu. Cette portion de côte reste donc fragile.

L'ensemble du littoral portbarquais n'est pas protégé de la même manière. Des digues sont construites mais elles ne sont pas continues. Certaines ne sont pas assez hautes et l'eau passe par – dessus lors de raz de marée. L'étude site par site montre que l'entretien des ouvrages maritimes n'est pas régulier et l'usure les rend moins efficaces. Les procédures entreprises pour améliorer les protections côtières sont lentes. La concrétisation des projets n'aboutit qu'au bout de plusieurs années. En revanche, les détériorations causées par les tempêtes sont, en général, réparées rapidement. Il apparaît que les tempêtes accélèrent les démarches et les aides financières. Il faut une catastrophe pour que les choses bougent.

3. Un désengagement de l'État ?

Au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle, le service des Ponts et Chaussées est

319 AC de PdB, 2 U 9 - Défense des Côtes – 1980, Étude prospective de défense des côtes, Littoral de la Charente – Maritime, par la direction départementale de l'équipement, juin 1979.

320 AC de PdB, 2 U 9 - Défense des côtes, Lettre du maire, destinataire non précisé, 1975.

321 AC de PdB, X – 28, Assemblée générale de l'association syndicale des claires de Montportail, 22 mars 1979.

322 AC de PdB, X – 2, Lettre de l'ingénieur en chef du génie rural, des eaux et forêts à M. Laugraud, président de l'association syndicale des marais de Montportail, 7 novembre 1978.

323 AC de PdB, 2 U 9, Lettre du maire à l'ingénieur des T.P.E, 27 mars 1979.

324 AC de PdB, 2 U 7 – Port, Estimation des travaux à réaliser à Montportail, 18 octobre 1982.

chargé de l'entretien, des réparations et des études de construction de digues et autres aménagements du littoral. Après 1950, la commune prend progressivement le relais. Les nombreuses lettres envoyées par les maires successifs de la commune attestent d'une volonté de préserver les habitants et l'économie de Port – des – Barques des tempêtes et des éventuelles submersions. A plusieurs reprises, des sources décrivent clairement le délaissement des structures du littoral par les services de l'État.

En mars 1967, un ordre d'urgence des travaux de défense contre la mer est rédigé³²⁵. Plusieurs lieux de Port – des – Barques nécessitent des opérations immédiates. La côte de la Garenne est le site le plus urgent à protéger. Sur 110 mètres à partir de l'enrochement existant, et en direction du Calvaire, il faut renforcer la défense de cette côte. Un autre enrochement est indispensable à l'aplomb de la jetée des Anses sur 10 mètres de long. L'entrée de l'Ile Madame est concernée par cette liste de travaux urgents. Après étude des propositions de travaux, le maire décide d'exécuter l'ensemble des protections évoquées en mars 1967.

Une tempête a provoqué des dommages à la digue de Montportail, sur 50m² et à l'Ile Madame à la fin de l'année 1967³²⁶. La date précise de ce phénomène n'est pas précisée dans le document. L'ensemble des réparations des avaries s'élève à 11 000 F. «A cette énumération, il convient d'ajouter les urgences désignées ci – dessous, émanant d'une décision du Conseil Municipal, en date du 28 février 1967.» Cet extrait démontre que les travaux urgents mis en évidence en mars 1967 n'ont pas été réalisés en décembre.

En outre, dans sa lettre du 9 novembre 1967, le maire souligne le manque d'efficacité des services de l'État puisque «si l'exécution de ce programme avait été suivie par l'autorité compétente, il est probable que la route circulaire de l'Ile Madame, protégée, aurait été sauvegardée et La Garenne, siège d'établissements ostréicoles, n'aurait pas été recouverte par les eaux envahissantes, qui par des apports de sable, graviers, galets etc. ont porté un préjudice certain aux ostréiculteurs. Devant une telle situation et considérant la passivité manifestée par les techniciens, depuis le 10 mars 1967, j'ai pris les mesures qui s'imposaient, en donnant ordre, le 2 novembre courant, à l'entreprise Laffont de Saint Agnant de procéder à l'enrochement des lieux définis le 28 février par mon conseil municipal³²⁷.» Le maire prend le pas sur l'administration. Il prend en charge les travaux de protection du littoral. Mais la tempête est survenue avant le début des travaux.

Un autre document parle de cette tempête de la fin de l'année 1967. Il s'agit d'une lettre du maire daté du 24 novembre 1967³²⁸. Dans cette source, le maire met en avant le manque de moyens. «Chaque année, la commune aidée par le département, investit des crédits, soit pour des travaux de défense contre la mer, soit pour l'entretien de ceux – ci. Ce n'est pas suffisant. Car, il y a à Port - des – Barques, pas moins de 12 kms de côte à défendre. Ils doivent être protégés non 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 pour autant, la mer, de diminuer progressivement le patrimoine communal et national³²⁹.»

Le maire de Port – des – Barques reconnaît que l'entretien et la construction de défenses contre la mer sont insuffisants dans la commune. Et la conséquence directe de cette abandon par faute de

325 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques à l'ingénieur des Ponts et Chaussées maritimes, 10 mars 1967.

326 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au président du Conseil Général, 9 novembre 1967.

327 Ibid.

328 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au maire de Royan, Monsieur de Lipkowski, 24 novembre 1967.

329 Ibid.

soutien, est l'importance des dégâts causés par des tempêtes. Le 15 décembre 1967³³⁰, le maire de Port – des – Barques continue de tirer la sonnette d'alarme à ce sujet. «Le financement de ceux – ci [travaux de défense contre la mer] est actuellement assuré par les collectivités locales avec l'aide éventuelle du département. Certaines communes, comme la mienne en particulier, sont dans l'impossibilité matérielle de dégager les ressources nécessaires aux travaux de protection, considérant d'une part le chiffre peu élevé de leur population et d'autre part la longueur des côtes dont elles doivent assurer la défense. Pour être plus précis, Port – des – Barques, commune de 1 160 habitants doit se battre contre la mer sur 12 kilomètres de côtes. Disposant d'un budget de 390 000 F, elle affecte chaque année 10 000 F pour le renforcement de ses digues. Ceci est illusoire, car la violence des tempêtes annihile régulièrement tous les efforts déployés. Faut – il se tourner vers le projet qui prévoit une protection d'ensemble du littoral de la commune dont l'estimation est chiffrée à 850 000 F ou bien laisser la mer accomplir son œuvre dévastatrice? A moins que l'État ne daigne assumer la responsabilité des défenses maritimes au même titre que celle des défenses terrestres³³¹.» Il met en avant la nécessité de remédier à ce système. Les services de l'État doivent avoir un rôle plus important et les subventions doivent être plus élevées pour garantir une protection des côtes françaises opérationnelle.

En 1969, les travaux à l'Ile Madame et à la Garenne sont en prévision. «Les travaux envisagés consistent à la mise en ordre des enrochements approvisionnés récemment dans l'Ile Madame côte Ouest – Sud – Ouest, ainsi qu'à la Garenne devant les claires, et au prolongement de la digue de la Garenne, de l'épi de protection de l'entrée de l'Ile ainsi que la section face aux claires Martin³³².» Les opérations sont prévues du 28 octobre au 15 novembre 1969. Aucun document n'évoque ce projet après octobre 1969. On peut supposer qu'il a été effectué.

En 1970, la responsabilité des protections côtières est encore un sujet de débat. «La défense des terrains contre les eaux incombait aux propriétaires intéressés, conformément aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807 mais que la coutume voulait que dans quasi totalité des cas, cette obligation était assumée par les communes avec l'aide du département et généralement celle de l'État pour un maximum de 30%. [...] Il est suggéré qu'à l'avenir et sauf cas exceptionnel, un pourcentage du montant des travaux soit mis à la charge des propriétaires intéressés regroupés éventuellement dans une association syndicale. [...] Le financement des travaux pourrait alors se répartir de la manière suivante : propriétaire: 10 à 20% - État : 10 à 30% - Département : 30 à 50 % - Commune : 10 à 30%³³³.» Le maire cherche une solution et propose que des associations syndicales soient créées et participent aux frais relatifs aux défenses maritimes. Il semble que l'État n'a pas répondu favorablement à la demande du maire d'«assumer la responsabilité des défenses maritimes³³⁴.»

En 1974, une lettre du maire adressée au ministre de l'économie, témoigne de l'abandon progressif des subventions par l'État³³⁵. «Par arrêté du 16 septembre 1959, monsieur le ministre des travaux publics et des transports a accordé à ma commune pour l'amélioration du port, une subvention en annuités égale à 25% de la dépense réelle évaluée à 330 000 F dans la limite de 82 500 f et ce sur une durée de 15 ans. A l'issue des travaux et au vu de pièces justificatives une

330 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au secrétaire général du conseil des communes d'Europe, 15 décembre 1967.

331 Ibid.

332 AC de PdB, 2 U 8, Lettre de l'ingénieur des T.P.E au maire, octobre 1969.

333 AC de PdB, 2 U 8 – Défense côtière (1970 à 1979), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 20 octobre 1970.

334 AC de PdB, 2 U 8, Lettre du maire de Port – des – Barques au secrétaire général du conseil des communes d'Europe, 15 décembre 1967.

335 AC de PdB, 2 U 7, Lettre du maire au ministre de l'économie et des finances, 23 janvier 1974.

nouvelle décision ministérielle est intervenue le 15 juin 1962 arrêtant à 320 212 F le montant des dépenses réalisées par ma Commune pour l'amélioration du port, fixant à 80 053 F le chiffre définitif de la subvention accordée par l'État.[...] Les annuités afférentes à ces subventions ont été régulièrement versées à ma Commune jusqu'en 1971. Depuis cette date, aucun versement n'est intervenu³³⁶.» Cette situation a bloqué les opérations annuelles d'entretien des ouvrages côtiers. Le maire rédige cette lettre 3 ans plus tard. Depuis, on peut déduire que les installations se sont dégradées. La commune risque de financer l'entretien des ouvrages en se servant de son budget général. Ce budget sera donc amputé d'une certaine somme au détriment d'autres projets qui seront repoussés par manque de moyens financiers.

Au cours d'une séance du conseil municipal de 1979³³⁷, il est rappelé les taux des subventions accordées pour les aménagements côtiers. Le ministère, le conseil général et l'établissement public régional versent chacun 20% de la somme totale. Les 40% restant sont à la charge de la commune.

Le plus gros apport financier est celui de la commune. Le budget des communes ne leur permet pas toujours de répondre aux financements de leurs installations portuaires et de leur défenses maritimes. La conséquence directe de ce manque de ressources est l'abandon de projet. L'entretien ou la construction d'ouvrages sont alors repoussés ou abandonnés. La côte n'en est que plus fragile.

L'État concède le port et la cale des Anses à Port – des – Barques en 1979³³⁸. Ce transfert de compétence signifie que la commune est désormais chargée de l'entretien et de l'exploitation des ouvrages. L'État se décharge sur la commune. Cette concession s'accompagne d'une autre quelques années plus tard. L'arrêté préfectoral du 23 avril 1982 concède le port situé sur la Charente³³⁹.

A partir de 1967, la mairie signale un abandon de l'État. Port – des – Barques ne dispose pas d'un budget suffisant pour subvenir elle – même à l'ensemble des travaux d'entretien et d'amélioration des défenses contre les houles. Certaines digues sont alors délaissées. Des pans de la presqu'île restent vulnérables aux catastrophes météorologiques, Montportail et l'avenue de la Charente en font partie. La richesse des sources pour la période postérieure à 1950 a une limite. L'urbanisation n'est pas évoquée. Néanmoins, ce phénomène est important pour comprendre l'évolution de la commune et les conséquences des deux dernières tempêtes (1999 et 2010).

4. Des risques accentués par l'urbanisation ?

Aux siècles précédents, Port – des – Barques concentre sa population au bord de la Charente, dans le village ancien. Avec le développement ostréicole et balnéaire, de nouvelles zones résidentielles apparaissent.

La population portbarquaise augmente. En 1954, la commune compte 1090 habitants, en 1962 1120 et en 1975, 1234³⁴⁰. La mairie a probablement autorisé des permis de construire pour attirer de nouveaux habitants, notamment dans la zone du Maréchat dans les années 1980³⁴¹. Mais les sources sur l'urbanisation manquent. Suite à la tempête Xynthia, de nombreuses études ont été menées.

336 Ibid.

337 AC de PdB, X – 4, Compte – rendu de la séance du conseil municipal, 30 octobre 1979.

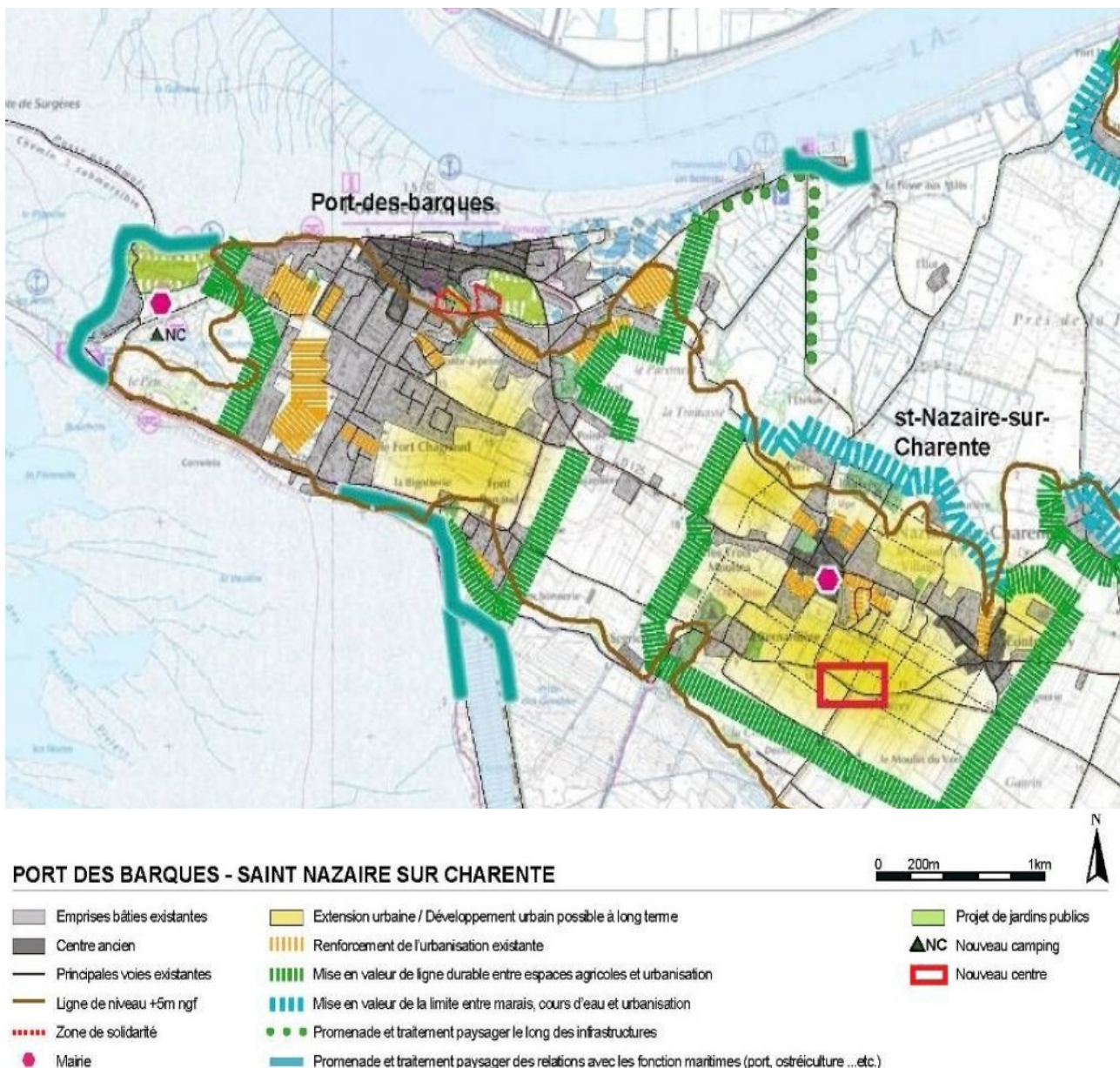
338 AC de PdB, 2 U 9, Étude prospective de défense des côtes, littoral de la Charente - Maritime, Rapport général, par la direction départementale de l'équipement, juillet 1979.

339 AC de PdB, 2 U 9, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 25 juin 1985.

340 HERCULE, Philippe, *Paroisses et communes de France : Dictionnaire d'histoire administrative et démographique*. Charente – Maritime, Paris, Editions du CNRS France, 1985.

341 SAUZEAU, Thierry, « Réinventer la culture du risque », dans ACERRA, Martine, MERCIER, Denis, *Xynthia, une tragédie prévisible*, hors série, Place Publique, 2011.

Nous y reviendrons un peu plus tard. À propos de l'urbanisation, une carte réalisée en 2010 montre l'évolution de ce phénomène à Port – des – Barques.



Plan provisoire d'urbanisation – Mission Littoral³⁴², 2010.

On distingue sur ce plan provisoire d'urbanisation, deux types d'urbanisation :

- le centre ancien correspondant à l'ancien village présent sur les cartes dès le XVII^e siècle.
- l'urbanisation récente qui entoure les deux côtés du centre ancien et qui se poursuit jusqu'à Piédemont. Aux anses et à Font – Renaud, des habitations se sont également construites récemment.

Ce plan montre que l'urbanisation s'est surtout faite près du fleuve la Charente. Et que l'urbanisation récente a coupé l'isthme portbarquais en deux, jusqu'au pied de la butte calcaire de Piédemont. L'extension urbaine a englobé le Maréchat. La Mission Littoral mandatée par le conseil général réunit des géographes, des urbanistes, des géologues, des sociologues mais pas d'historiens.

³⁴² Mission Littoral : mission mandatée en 2010 pour définir une stratégie de protection des côtes de Charente – Maritime.

Sa composition reflète celle de l'Atelier National Littoral réuni par le Ministère de l'Environnement afin de formuler des orientations pour les aménagements littoraux à venir. La mise en place historique du territoire n'est pas évoquée dans cette étude. Ce mémoire a pour objectif de combler ce manque.

Dans un rapport publié en janvier 2011³⁴³ par le Ministère de l'environnement et du développement durable, l'urbanisation du site est mentionnée. La description qui est faite dans cette étude correspond au plan provisoire dressé au cours de la Mission Littoral. «L'urbanisation de la commune a débuté sur le cordon dunaire parallèle au fleuve Charente, jusqu'aux limites du marais. Elle est constituée d'un cœur de village dense aux maisons de typologies architecturales et urbaines traditionnelles. Le long de la Charente, un ensemble d'ateliers ostréicoles s'est développé. En retrait du centre et de l'ensemble ostréicole vers le sud ouest, le tissu urbain est pavillonnaire. Au cours des 30 à 40 dernières années, l'urbanisation s'est étendue dans le marais originel, en zone basse³⁴⁴.»

Le «marais originel» évoqué est le Maréchat. Le témoignage de M. Gaurier apporte des éléments supplémentaires sur l'urbanisation de la commune. Dans les années 1960, des terrains issus de l'ancienne sablière ont été vendus, rue Jean Mermoz et rue des Mouettes, près de la Charente³⁴⁵. Des maisons y sont construites.

Le plan provisoire établi en 2010 révèle qu'à l'avenir, les maisons seront bâties sur les hauteurs de Port – des – Barques, à l'abri des submersions. Martin et Xynthia ont submergé les zones urbaines côtières (le Maréchat, l'avenue de l'Ile Madame, etc.). Une leçon est donc tirée de ces événements climatiques.

Entre 1950 et 1990, l'État se désengage et décharge les responsabilités des protections côtières sur les collectivités. Cette évolution n'est pas sans danger. Les communes ont besoin d'être aidées pour assurer une défense efficace de leurs côtes. D'autre part, l'urbanisation excessive des littoraux fragilise la presqu'île portbarquaise. Construire au bord de l'eau est risqué. Le bord de la Charente n'est pas le seul endroit inondé en 1999 et 2010. Avant de traiter ces deux derniers raz de marée, il faut établir l'état des protections avant Martin. Étaient – elles entretenues? Pourquoi n'ont – elles pas tenues en 1999 ?

C – La politique de défense côtière de 1990 à la tempête Martin (27 décembre 1999)

De nombreuses évolutions bouleversent la politique de défense côtière à la fin du XX^e siècle. A Port – des – Barques, l'accalmie autour des submersions et destructions consécutives aux aléas météorologiques ne dépasse pas deux décennies, de 1978 et 1999. Les communes se substituent progressivement à l'État vis à vis de la gestion des protections maritimes. L'urbanisation se développe entraînant une augmentation des risques côtiers pour la commune.

Les années 1990 sont marquées par des changements tels que l'apparition des PPRN et un désintérêt pour les protections côtières. Les tempêtes de 1999 et 2010 réveillent les collectivités et l'État sur la situation critique des côtes.

343 Expertise en zone de solidarité Xynthia en Charente – Maritime, par le conseil général de l'environnement et du développement durable, 15 janvier 2011.

344 Ibid.

345 Cf : Annexe 2, Plan du quartier situé près de la Charente, p114.

1. La politique de défense maritime avant 1999

L'ostréiculture a une influence directe sur les aménagements côtiers depuis son essor au XIX^e siècle. Après 1990, cette tendance perdure. Une cale de mise à l'eau est construite en 1990 au lieu dit les Fontaines. Le coût de cet ouvrage est élevé, 1 000 000 F³⁴⁶. La commune bénéficie d'un aide financière du FEDER³⁴⁷, 120 000 F, d'une subvention du département de 400 000 F. Pour payer le reste, la mairie emprunte 480 000 F. Le prêt est accordé le 26 juin 1990. En octobre de la même année, la cale est opérationnelle. En effet, le maire envoie des invitations le 17 octobre pour l'inauguration de la cale «qui aura lieu vendredi 26 octobre prochain³⁴⁸.»

L'entretien des digues de Port – des – Barques est un thème présent dans les archives communales des années 1990. En effet, des documents attestent de cette volonté de conserver les défenses en bon état. La digue de l'Ile Madame est restaurée à la fin de l'année 1989³⁴⁹ pour un montant de 40 324 F. Le département accorde à la commune une subvention de 17 000 F³⁵⁰. Il reste alors à la municipalité 23 324 F à déboursier.

La construction d'un mur de soutènement est prévu au boulevard de l'océan en 1989³⁵¹. Cet aménagement coûte 42 458 F. Hormis un plan de l'ouvrage, aucune source écrite ne parle de ce projet. Est – il resté au stade de l'étude ? Probablement.

Un second mur de soutènement est prévu à la même époque mais à la cale des Anses cette fois³⁵². Même remarque que pour le mur du boulevard de la Charente. Des études sur l'établissement des défenses maritimes sont menées. Néanmoins, il semble que certains de ces projets restent sur le papier.

A la même époque, une tempête vient rappeler la fragilité des ouvrages de protections. En 1990, une tempête frappe le littoral portbarquais. Les dégâts sont faibles et aucune inondation n'est notée selon la présidente de la commission ostréicole. «La dernière tempête a provoqué un affaissement du coin de votre digue, en amont de la Charente. L'eau, en cas de fortes marées, s'y infiltre et fait courir des risques aux habitations voisines. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir faire rapidement le nécessaire pour consolider cet ouvrage³⁵³.»

La diminution des moyens accordés par les services de l'État est toujours perceptible dans la dernière décennie du XX^e siècle. Avant la tempête de 1990, la protection de la falaise située à l'est de la Passe aux Bœufs devait être renforcée. «Or, je viens d'apprendre que compte – tenu de ce que la dernière tempête a causé des dégâts importants sur les côtes des Îles de Ré et d'Oléron, dégâts qu'il y a lieu de réparer dans l'immédiat, donc en 1990, que l'opération concernant votre commune a été différée³⁵⁴.» En fonction des détériorations dues aux tempêtes, un ordre de priorité est établi. Et Port – des – Barques n'en fait pas partie. L'aide annuelle accordée par le conseil général est

346 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 21 mai 1990.

347 FEDER : le Fond Européen de Développement Régional aide au financement de projet.

348 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Lettre du maire à «Cher collègue», 17 octobre 1990.

349 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Certificat administratif, entretien des digues communales, signé par le maire, 27 octobre 1989.

350 AC de PdB, 2 U 11, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 12 avril 1989.

351 AC de PdB, 2 U 11, Plan de situation, Protection côtière du boulevard de l'océan – construction d'un mur de soutènement, 9 octobre 1989.

352 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Vue en plan, Cale des Anses – Mur de soutènement, 1990.

353 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Lettre de la présidente de la commission ostréicole à M. Violleau, 18 avril 1990.

354 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Lettre du chef de subdivision au maire, 12 janvier 1990.

maintenue en 1990 mais aucune aide en plus pour la réfection de la digue de la Charente ne semble ajoutée. «Je saisis l'opportunité de courrier pour vous rappeler que l'Assemblée a porté en 1990 son aide à 18 000 Frs pour l'entretien des digues communales de Port – des – Barques³⁵⁵.»

Le maire relance le projet de protection de la falaise situé près de la Passe aux Bœufs, à la fin de l'année 1991³⁵⁶ pour qu'elle soit réalisée en 1992. Il met en avant l'aggravation des dégâts. La digue de l'Ile Madame a à nouveau besoin d'être restaurée en 1992³⁵⁷. Le département participe aux frais, il verse 50 % du montant soit 18 450 F. La digue de l'Ile Madame semble être entretenue régulièrement. Les archives le prouvent. Le certificat du 5 octobre 1992³⁵⁸ stipule que les travaux sont terminés.

En décembre 1991³⁵⁹, le mur de soutènement projeté à la cale des Anses est construit pour la protéger des aléas de la mer. La jetée des Anses aurait également besoin d'être restaurée. «Lors de la réunion du conseil portuaire du 2 octobre courant, l'attention de l'assemblée avait été appelée sur l'existence d'importantes dégradations à la jetée des Anses ce qui est de nature à porter un préjudice certain aux professionnels, qui, dans les prochaines semaines vont utiliser cet ouvrage afin de préparer leur campagne de fin d'année. [...] Devant la gravité des travaux qui ne peuvent être pris en charge par les agents communaux, mais par des entreprises spécialisées. J'ai l'honneur de solliciter une subvention exceptionnelle entrant dans le cadre de l'urgence³⁶⁰.»

L'année suivante, le maire souligne dans une délibération du conseil municipal³⁶¹ la nécessité de réparer la cale des Anses. Le montant estimé des travaux est de 91 594 F. Le conseil sollicite une subvention auprès du conseil général. En février 1992³⁶², une subvention de 36 000 F est accordée par le département pour la réfection. «Je soussigné, [...] chef de la subdivision hydrologie – maritime de Rochefort sur Mer, certifie qu'à ce jour les travaux définis ci – dessous: Travaux portuaires – Réparations de la cale des Anses ont été réalisés dans leur totalité³⁶³.» La réfection est terminée avant le mois d'octobre 1992, date du certificat de fin des travaux. Le chemin d'accès à la cale des Anses est dragué en 1993³⁶⁴. La mairie jouit de subventions pour financer les 116 700 F de dépenses occasionnées. Les aménagements des Anses sont entretenus surement à cause de l'importance de leurs intérêts économiques.

La protection du boulevard de l'océan revient au goût du jour en 1992. «A port – des – Barques, à l'ouest de la jetée du port, le boulevard de l'océan chemine sur la falaise. Le mur de soutènement qui protège l'accotement de la voie publique est interrompu sur une dizaine de mètres. Le présent projet consiste à relier les deux murs afin d'assurer la continuité de la protection³⁶⁵.» Le mur sera constitué de pierres calcaires.

355 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière, Lettre du président du conseil général au maire, 29 juin 1990.

356 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière, Entretien des ouvrages portuaires (1990 à 1994), Lettre du maire au chef de subdivision, 11 octobre 1991.

357 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Lettre du président du conseil général au maire, 9 mars 1992.

358 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Certificat – Programme 1992 par le chef de la subdivision, 5 octobre 1992.

359 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Certificat – Programme 1991 par le chef de la subdivision, 6 Décembre 1991.

360 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Entretien des ouvrages portuaires (1990 à 1994), Lettre du maire au président du conseil général, 24 octobre 1991.

361 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 21 janvier 1992.

362 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière, Entretien des ouvrages portuaires (1990 à 1994), Lettre du président du conseil général au maire, 25 février 1992.

363 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Certificat – Programme 1992 par le chef de la subdivision, 5 octobre 1992.

364 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 27 janvier 1993.

365 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Notice descriptive de la direction départementale de l'équipement, Construction d'un mur de soutènement, 1992.

L'entretien de la digue de l'Ile Madame serait -il annuel? En 1993³⁶⁶ et en 1994³⁶⁷, des subventions sont accordées par le conseil général, chacune de 18 900 F. Cette digue est sans doute régulièrement attaquée par les houles. Et sans un entretien efficace, elle ne protège plus aussi bien l'Ile. Cette hypothèse expliquerait l'apport financier annuel du département pour l'entretien de cette digue. Au programme de défense contre la mer de 1993, la protection des côtes de l'Ile Madame, pour un montant de 200 000 F, est retenue. La source³⁶⁸ évoquant ce programme stipule que le conseil municipal doit statuer pour définir la participation financière de la commune.

D'autres aménagements sont envisagés en 1993³⁶⁹. Le renforcement de la cale des Anses par un mur de soutènement, l'apport de blocs d'enrochements à la Passe aux Bœufs et le dragage de la jetée du port font parties de la politique d'entretien des installations maritimes.

Un certificat du 14 octobre 1994³⁷⁰ précise que l'entretien des digues communales a été effectué ainsi que la protection de la Passe aux Bœufs prévu en 1993. La consolidation de la cale des Anses est effective à la fin de l'année 1994³⁷¹. Pour le nettoyage de la jetée du port, aucune archives ne mentionne si il a été réalisé ou non. On peut penser que oui car cette action est essentielle pour garder la jetée opérationnelle.

En septembre 1995, un gros coup de vent provoque des détériorations devant la côte Sud de l'Ile Madame. Le maire demande, au cours d'une séance du conseil municipal³⁷², une réfection urgente de la protection de l'Ile Madame. L'absence de documents sur la réparation laisse présager qu'elle n'a pas été réalisée ou qu'elle a été exécutée mais sans demande d'aide. Les subventions appellent une série d'écrits. Ces derniers seraient alors présents dans les dossiers d'archives.

Curieusement, entre 1995 et 1999, les archives communales sont muettes. Les protections côtières seraient – elles délaissées, ce qui expliquerait l'absence de sources les évoquant au cours de ces 4 années? Les années 1990 sont marquées par la volonté de la commune d'entretenir et d'améliorer les installations maritimes avec le même frein que la décennie précédente, le financement. Sans subvention, Port – des – Barques a des difficultés à concrétiser ses projets.

Vers 1995, la gestion des risques naturels est bouleversée. La loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, institue les PPRN, Plans de Préventions des Risques Naturels. Il s'agit d'un outil de prévention des risques. «Le PPRN est un document de planification qui institue trois zones sur le territoire des communes littorales, associées à des règles d'occupation et de construction qui dépendent de l'intensité de l'aléa naturel avec notamment une zone inconstructible. Le PPRN vaut servitude d'utilité publique et est annexé au Plan Local d'Urbanisme qui encadre la délivrance des autorisations d'occupation du sol. La procédure d'élaboration et d'approbation des PPRN est maîtrisée par l'État³⁷³.» Un aléa de référence sert de base pour déterminer les PPRN. Leur mise en place montre l'intérêt porté par l'État pour les risques maritimes. Néanmoins, pour l'État, «le

366 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière, Lettre du président du conseil général au maire, 15 mars 1993.

367 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Lettre du président du conseil général au maire, 3 mars 1994.

368 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Lettre du chef de subdivision de Rochefort hydrologie – maritime au maire, 27 avril 1993.

369 AC de PdB, 2 U 11, Lettre du maire au président de la commission mer et milieu maritime, 15 octobre 1993.

370 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Certificat – Travaux portuaires – Programme 1994, subdivision de Rochefort hydrologie – maritime, 14 décembre 1994.

371 AC de PdB, 2 U 11 – Port, Certificat – Travaux portuaires Programme 1994, 9 décembre 1994.

372 AC de PdB, 2 U 11, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 15 septembre 1995.

373 DEBOUDT Philippe, «Vers la mise en œuvre d'une action collective pour gérer les risques naturels littoraux en France métropolitaine», *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, article 491.

contexte n'est plus au financement systématique de la défense côtière³⁷⁴». Un décret du 16 décembre 1999 le confirme. Une liberté plus grande est accordée aux préfets. Ils décident désormais des taux de subventions. En contrepartie, il est demandé aux préfets de privilégier des «opérations exemplaires³⁷⁵». Les petits travaux et l'entretien des défenses maritimes en souffrent. Ils sont exclus des politiques étatiques. L'absence de sources sur la période 1995 – 1999 confirme le délaissement étatique. Une négligence qui coûte cher le 27 décembre 1999.



Photographie aérienne de Port – des – Barques face à la Charente, 1996. Source : w.w.w.ville-portdesbarques.fr/

La photographie aérienne de 1996 montre le Nord – Est de la commune, avec les établissements ostréicoles sur la droite et la jetée du port à gauche. Le principal intérêt de cette photo est la concentration d'habitations au bord de la Charente. Plus on s'éloigne du fleuve, plus l'urbanisation diminue. Cette dernière accentue les risques. La physionomie de Port – des – Barque est sensiblement la même en 1999. Le quartier représenté est celui du Maréchat et de la Bosse. Deux quartiers touchés par le raz de marée Martin..

2. Le réveil : la tempête Martin – 27 décembre 1999

³⁷⁴ Ibid.

³⁷⁵ Ibid.

Deux jours après Noël, une tempête avec des vents de 110 km/h défigure le littoral portbarquais. Un raz de marée inonde une partie de la presqu'île. Les secteurs les plus atteints sont : l'Ile Madame, Montportail, les Anses, les Fontaines et l'avenue de l'Ile Madame. Deux cents maisons sont submergées. Aucune victime directe n'est à déplorer. Néanmoins le coup fut rude et trois personnes âgées très choquées sont décédées quelques jours plus tard³⁷⁶. Port – des – Barques est la commune la plus touchée par Martin. L'économie est arrêtée, les établissements ostréicoles envolés, les claires détruites, les embarcations balayées, le camping dévasté, 1 650 arbres sont tombés, 4 kms de digues emportés, etc.

Le témoignage de M. Gaurier³⁷⁷ apporte quelques éclaircissements supplémentaires. Prévenus de la tempête, lui et son épouse ont monté leurs meubles et ils ont installé des panneaux(batardeaux) de protection à l'extérieur pour empêcher l'eau de rentrer. Ils ont préféré passer la nuit hors de Port – des – Barques. Le lendemain, ils pensaient trouver les maisons effondrées. Ils ont eu 30 cm d'eau dans leur maison. Les panneaux ont freiné l'inondation mais l'eau s'est quand même infiltrée dans leur habitation, situé à proximité de la Charente.

L'état de catastrophe naturelle est déclaré le 29 décembre 1999 dans 69 départements dont la Charente - Maritime pour «inondations et coulées de boues, mouvements de terrains et inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues³⁷⁸».

Rapidement les secours se coordonnent. Les pompiers aident les sinistrés à vider l'eau de leur maison et à enlever la vase. L'armée vient déblayer les axes de communication. Des hommes de l'armée de l'air de la base de Saint Agnant et du régiments du génie d'Istres viennent prêter main forte aux Portbarquais. Ils colmatent les brèches des digues de Montportail et de la Garenne³⁷⁹.

Suite à la tempête, une association temporaire d'aide aux sinistrés a été créée³⁸⁰. Ses objectifs sont de gérer les fonds financiers et de les distribuer aux victimes du raz de marée, d'apporter une aide morale aux sinistrés. En somme, elle contribue à la reprise de la vie normale de la commune. En février 2000, l'association se dissout. Elle a aidé 125 familles.

Sur la carte réalisées par Météo France en mai 2001³⁸¹, on se rend compte de l'étendue de la zone submergée. Plus de la moitié de l'Ile Madame, la Garenne, les Anses, le bord de la Charente jusqu'au lieu dit la Bosse et la mairie se trouvent les pieds dans l'eau, Font – Renaud et Montportail sont également inondés. Seules les parties hautes de Port – des – Barques sont épargnées. Cette carte montre également la composition des digues abîmées lors de Martin. Les protections face à l'ancien village et le long du lieu dit les Fontaines sont faites de terre. Celles de Font – Renaud, de la Garenne et des Anses sont constituées d'enrochements calcaires.

Une note explicative sans date³⁸², probablement faite en 2000, énumère les 6 secteurs à restaurer :

- Montportail
- la cale en Charente
- l'avenue de l'Ile Madame
- la Garenne
- Piédemont
- les Anses.

376 AD, 199 J 75, Sud Ouest – Un an après, 18 décembre 2000.

377 Cf : Annexe 6, témoignage, p119.

378 AD, 199 J 75, Sud Ouest, 7 janvier 2000.

379 Ibid.

380 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 6 février 2000.

381 Cf : Annexe 4, carte bilan de la tempête du 27 décembre 1999, p116.

382 AC de PdB, 4 B 1 – Administration générale – Tempête du 27 décembre 1999, Note explicative, 2000.

Toute la partie basse de Port – des – Barque est inondée le 27 décembre. La digue de la Garenne fait 20 mètres de large. Après Martin, il ne subsiste par endroits que 2 mètres. La digue qui protège le bord de la Charente est partiellement démolie. Par contre, celles, nouvellement refaites en enrochement sur toile n'ont pas été touchées. Seraient – elles plus consistantes ? Du Calvaire à la jetée des Anses, la digue est à refaire. Le long de Montportail, même constat. La falaise qui borde l'avenue de l'Ile Madame s'est écroulée en plusieurs endroits. L'Ile Madame n'est pas épargnée. Sa protection de la Passe aux Bœufs à la Passe aux Filles, côté sud de l'Ile est à restaurer. La voirie communale doit être remise en état. Face à l'ampleur des dégâts, la mairie demande des subventions. «La commune se doit de retrouver au plus vite son aspect de ville touristique. Après discussion, le conseil municipal décide qu'il est indispensable d'effectuer ces travaux de remise en état. Toutefois, vue l'état des finances communales, ils ne pourront être réalisés qu'avec une aide maximale de l'État et du conseil général³⁸³.» Le maire a peur que la restauration de l'ensemble de la presqu'île ne soit pas achevée avant l'arrivée des touristes. Les retombées du tourisme sur la commune ne sont pas négligeables. L'économie portbarquaise repose en partie sur les touristes. Le site doit donc avoir retrouvé son éclat pour les visiteurs. L'image de Port – des – Barques et son économie en dépendent. L'État, la région et le département versent des subventions à la commune. Ils participent notamment aux frais de réparation des digues.

L'ensemble des réparations coûtent 17 millions de francs³⁸⁴. La réfection des digues coûte chère, 9 millions. Avant l'été, le plus gros des réparations est achevé. Les cales de Piédemont et des Anses sont opérationnelles. «Il s'agit de la cale de Piédemont, de la petite cale des Anses et de la grande cale des Anses. Pour des problèmes de sécurité évidents, ces travaux devront être exécutés avant la saison estivale selon la procédure "urgence tempête"³⁸⁵.» Sur les 138 535 F de travaux, 80 % sont subventionnés. Le 9 novembre 2000, la remise en état du camping est finie³⁸⁶.

«Le réseau pluvial est le problème majeur de la ville car la tempête a brisé l'extrémité du collecteur ce qui a empêché l'eau de repartir après le raz de marée. Un an après, les travaux ne sont pas finis³⁸⁷.» Deux ans plus tard³⁸⁸, le réseau pluvial défaillant en décembre 1999 n'est toujours pas terminé.

Autre facture à régler : les réquisitions. Le plan ORSEC³⁸⁹ (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile) est déclenché au lendemain de la tempête. Des dizaines de réquisitions de services publics (armée, pompier) et d'entreprises privées sont faites. La priorité est donnée au dégagement des routes encombrées par les arbres. «Occultée par l'effervescence du moment, l'interrogation qui émerge aujourd'hui trahit l'inquiétude légitime de bon nombre d'élus locaux : qui va payer? La réponse se veut limpide et figure en toutes lettres dans une loi de juillet 1987 : "la collectivité bénéficiaire des secours paie la facture!"³⁹⁰.» Les services publics sont payés par les collectivités. Les pompiers sont payés par le département et l'armée par l'État. En revanche, les réquisitions de moyens privés sont rémunérées par la collectivité bénéficiaire. La mairie demande une aide au préfet pour payer les opérations de déblaiement des matériaux laissés par la mer. «Suite à la tempête, nous avons dû initier des opérations sécuritaires sur notre estran qui ont consisté à éliminer une multitude d'objets divers plus ou moins encombrants provenant des appontements – carrelets détruits et déposés sur la vase. Une intervention pedestre étant impossible, nous avons missionné

383 AC de PdB, 4 B 1 – Administration générale – Tempête du 27 décembre 1999, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 24 février 2000.

384 AC de PdB, 4 B 1, Lettre du maire de Port – des – Barques Monsieur Peraut, ingénieur subdivisionnaire Hydrologie maritime, 11 avril 2000.

385 Ibid.

386 AD, 199 J 75, Sud Ouest – Un an après, 18 décembre 2000.

387 AD, 199 J 75, Ibid.

388 AD, 199 J 75, Sud Ouest, 9 novembre 2001.

389 Plan ORSEC : organisation des secours sous une direction unique. Le préfet gère ce dispositif.

390 AD, 199 J 75, Sud – Ouest, 15 janvier 2000.

pour cette tâche un bateau à fond plat équipé d'une grue et d'un hydroglisseur pour les plus petits objets. Le montant de cette intervention s'élève à 9 163 F³⁹¹.» D'après le plan ORSEC, c'est à Port – des – Barques de payer l'entièreté de cette opération de nettoyage. Cependant, des crédits ont été mis à la disposition du préfet pour aider les communes. «Cette aide s'adresse en priorité aux communes les plus durement touchées par la tempête en remboursement de tout ou partie de leurs factures d'acquisition de matériels, utilisé pour débayer les voies de circulation, engagées dans l'urgence, dans les jours qui ont suivi la tempête et pour la sécurité des personnes³⁹².» Après le raz de marée de 1999, les services de l'État aident les communes à payer l'ensemble des travaux (nettoyage, restauration des protections côtières, de la voirie, etc.).

En juin 2000, le maire écrit une lettre au président de la région pour faire le point sur les travaux.

«La tempête de la fin de décembre 99 nous a valu le titre peu enviable de commune la plus sinistrée de la Charente – Maritime et sans doute de la région. La médiatisation surprenante qui a suivi a fait connaître dans la France entière et même à l'étranger le nom de ma petite ville. [...] Or nous avons beaucoup travaillé pour rendre à notre commune et à notre littoral l'aspect accueillant [...]. Les stigmates laissés par la tempête ont ainsi été en majeure partie effacés³⁹³.» Au lendemain de la tempête, en plus des journalistes, des curieux viennent voir les dégâts. Le chapeau d'un article de Sud – Ouest atteste de cet engouement pour le drame de 1999. «Après la tempête, la commune de l'embouchure de la Charente a subi l'inondation, les pieds dans la boue, elle se relève avec le soutien d'une centaine de militaires et s'est exposée ce week – end à un nouveau problème : le flot des curieux³⁹⁴.» Un nouveau tourisme apparaît. Au fil des mois, cet intérêt pour les avaries s'estompe au fur et à mesure que les réparations avancent.

La tempête Martin ouvre un débat qui sera relancé après le passage de Xynthia : la mémoire du risque. En janvier 2000³⁹⁵, le quotidien Sud – Ouest a interrogé un maître de conférence de l'université de Bordeaux IV, Hubert Seillan. Ce dernier insiste sur l'importance d'avoir un système de prévision plus fiable pour deux raisons. Les décideurs ont besoin d'un «retour d'expérience». Selon Seillan, les phénomènes du passé se reproduiront. Il faut prendre en compte l'histoire pour connaître plus précisément les dates et les intensités des catastrophes. Seillan propose d'établir les bases de la culture du risque.

Pour ne pas oublier Martin, la commune a décidé «de réaliser une revue destinée à être un document de mémoire de cet ouragan du siècle que nous avons subi et en même temps un document d'accueil à large audience³⁹⁶.» Le devoir de mémoire semble s'instaurer. Les universitaires et les communes évoquent l'importance de se souvenir, pour éviter que ce désastre se reproduise. La culture du risque est-elle présente dans les 2000? L'entretien et le renforcement des défenses contre la mer sont – ils réalisés au cours de cette décennie ?

391 AC de PdB, 4 B 1, Lettre du maire au préfet de Charente – Maritime, 19 juillet 2000.

392 AC de PdB, 4 B 1, Lettre du sous – préfet de Rochefort à Monsieur le président de la communauté d'agglomération du pays rochefortais et messieurs les présidents des communautés de communes du pays royannais, de l'île d'Oléron, du pays de Surgères, du sud Charente et du bassin de Marennes, 7 mars 2000.

393 AC de PdB, 4 B 1 – Administration générale – Tempête du 27 décembre 1999, Photo Sud – Ouest, 3 janvier 2000.

394 AD, 199 J 75, Sud – Ouest, 5 janvier 2000.

395 AD, Ibid.

396 AC de PdB, 4 B 1, Lettre du maire de Port – des – des Barques, monsieur Martin à Jean – Pierre Raffarin, président de la région Poitou – Charentes, 30 juin 2000.

3. Entre 1999 et 2010 : l'application des enseignements de la tempête de 1999

Une fois les stigmates de la tempête Martin pansés, la politique de défense maritime s'essouffle à nouveau. Les archives communales de 1999 à 2010 ne sont pas complètes. Mais les articles de presse donnent un aperçu des actions menées pour protéger le littoral de la commune.

En novembre 2000, de violentes rafales de vents rappellent aux portbarquais la nuit du 27 décembre 1999. La psychose de la tempête est toujours présente. La population panique à la moindre alerte météo. «Si les leçons de la dernière tempête ont été tirées, les travaux jugés indispensables (une digue supplémentaire et l'amélioration du réseau d'écoulement pluvial) n'ont pas encore dépassé le stade des études³⁹⁷.»

Un an après Martin, les aménagements côtiers prévus pour protéger la presqu'île ne sont pas exécutés. Le zonage établie après Xynthia n'est pas suggéré en 1999. Néanmoins, des habitants choqués préfèrent quitter Port – des – Barques. «Sept ou huit maisons sont en vente ou ont été vendues, certains habitants ont fait reconstruire plus haut, d'autres sont partis³⁹⁸.»

Concernant le réseau pluvial, sa réfection débute en mars 2001. Une bache de pompage est créée boulevard de la Charente pour permettre le rejet des eaux. Ensuite, les travaux se poursuivront rue du 11 novembre et avenue de Saint – Nazaire. Au total, les travaux durent 5 mois selon un article du Sud – Ouest³⁹⁹. Ce vaste chantier est financé à 100 % par l'État. Pourtant un autre article de ce même quotidien annonce fin 2001 que le réseau pluvial sera reconstruit en 2002.

«Le gros dossier en suspens est la digue en Charente⁴⁰⁰.» Cette dernière pourrait être terminée en 2003. Le retard de ce dossier s'explique par le manque de moyens financiers de la commune. Sur les 18 millions de travaux, 20 % sont à la charge de la commune. La construction de la digue en Charente commence en 2003 et se termine en 2009⁴⁰¹. Mais pour une raison inconnue, la digue n'est pas terminée. Cette protection s'étend de l'avenue de l'Île Madame au chenal du Maréchat. Le projet initial prévoyait qu'elle soit prolongée jusqu'aux Fontaines⁴⁰².

En 2007, une estacade est construite au bord de la Charente. Un article de Sud - Ouest retrace la bataille judiciaire pour la réparation de l'estacade en 2009⁴⁰³. Face aux assauts du vent, elle s'est cassée. Sa restauration est estimée à 860 000 €. Le maire de Port – des – Barques refuse ce coût trop élevé. Pourtant, le tribunal administratif de Poitiers impose à la commune de payer 22 000 € de frais de consolidation. Le chantier a duré une semaine. L'estacade a été consolidée pour l'empêcher de bouger. Le réseau pluvial et la digue de la Charente sont réalisés. Une estacade est aménagée. Voici les principales opérations des années 2000. La culture du risque semble s'être estompée dans la commune. Pourquoi ne pas prolonger la digue du bord de la Charente comme prévu?

L'État prend part à l'élaboration de préventions. Des lois sont promulguées pour prévenir des risques. La loi n°2003-699 du 30 juillet 2003, dite loi « risques », article L563-3, déclare : « dans les zones exposées au risque d'inondations, le maire, avec l'assistance des services de l'État compétents, procède à l'inventaire des repères de crues sur le territoire communal et établit les repères correspondant aux crues historiques, aux nouvelles crues exceptionnelles ou aux

397 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 6 novembre 2000.

398 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 13 novembre 2000.

399 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 23 janvier 2001.

400 Archives de l'Ecomusée, Ibid.

401 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 28 décembre 2009.

402 Cf : Annexe 6, Témoignage, p119.

403 Archives de l'Ecomusée, Sud Ouest, 23 novembre 2009.

submersions marines. La commune ou le groupement de collectivités territoriales compétent matérialisent et protègent ces repères⁴⁰⁴». Peu de collectivités ont profité de cette loi pour construire une mémoire du risque dans leurs circonscriptions. Le groupe Submersion précise que le principe de précaution, appliquée au moins jusqu'aux années 1900, consiste «à aménager les territoires en vertu du risque évalué à l'aune de l'expérience historique entretenue⁴⁰⁵.»

Le tourisme et l'urbanisation ont modifié ce principe. Ils ont pris l'ascendant sur les risques au détriment de l'Homme. Les volontés de rendre l'espace attractif et le préserver des dangers de la mer doivent être conciliés pour garantir la sécurité des habitants du littoral. Il faut que l'aménagement du territoire soit compatible avec la fragilité du site.

Suite au raz de marée Martin, les digues sont réparées. Et après, l'entretien a-t-il été effectué? La situation postérieure à 1999 est sensiblement la même que celle d'avant Martin. Les protections côtières sont négligées. Autant l'homme peut se préparer au pire en intervenant sur les défenses côtières, autant il ne commande pas la nature. Xynthia en est la preuve. En effet, le 28 février 2010 au matin, la population est désemparée.

4. Xynthia : une nouvelle prise de conscience des risques

Xynthia est plus forte que Martin. Sortie de son contexte, cette phrase pourrait exprimer une bataille entre deux enfants. Malheureusement, cette phrase est lourde de sens pour les Portbarquais. Dans la nuit du 28 février 2010, de violentes rafales de vent, un fort coefficient de marée (102) et une mer déchainée provoquent une surcote d'1m50. La dépression arrive au plus mauvais moment, où le niveau de la mer atteint son maximum.

L'eau entre par 4 endroits à Port – des - Barques : Montportail, le Maréchat, la Garenne et la Passe aux Bœufs. Le bas de la commune a été inondé par les eaux pluviales et les eaux de submersion. Pourtant le réseau d'eaux pluviales a été modifié et réaménagé en 2002. L'écluse du Maréchat ne fonctionne plus au moment le plus fort de la tempête. L'électricité est coupée. Problème : l'écluse du Maréchat fonctionne grâce à un moteur électrique. Et la manivelle de secours est tellement petite que la tourner s'avère une mission impossible. M. Gaurier propose «qu'ils reviennent à l'ancien temps⁴⁰⁶» avec des manivelles efficaces et des éclusiers. A cet époque, pas de problème électrique ou de taille.

De plus, la digue de la Charente refaite en 2007 ne protège pas suffisamment la commune. Pas moins de 100 maisons sont inondées. Certaines ont plus d'un mètre d'eau à l'intérieur. Comparé à la tempête Martin, certaines habitations ont 30 centimètres d'eau en plus en 2010. Sur les 1 100 établissements ostréicoles et mytilicoles, 90 % ont été sinistrés⁴⁰⁷. Encore une fois, l'économie portbarquaise est arrêtée.

Les protections côtières sont endommagées. Comme en 1999, une portion de la falaise de l'avenue de l'Île Madame s'est effondrée. La digue de Montportail s'est rompue en 5 points. Le camping a été inondé. Les carrelets situés à Piédemont sont détruits. Les rues des Tamaris, le Pied du Coteau, Prè – du – Rivage, rue du 11 novembre, rue Lafayette, Prè du rivage, le petit poste et

404 Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions, 2010.

405 Ibid.

406 Cf : Annexe 6, Témoignage, p119.

407 Sud Ouest, supplément «La côte maudite», 3 mars 2010.

rue de l'Aunis touchées⁴⁰⁸. Des quartiers construits après 1950 sont sous l'eau comme le Maréchat.

Même scénario qu'en 1999. L'armée, les pompiers viennent porter secours aux sinistrés.

En 4 jours, la digue de Montportail est rehaussée, en prévision des fortes marées du week end suivant Xynthia.

Le raz de marée de février 2010 causa plus de dégâts que celui de décembre 1999. «Le pays est complètement déboussolé⁴⁰⁹». Des similitudes existent entre les deux derniers raz de marée. Les zones inondées et les protections maritimes qui ont cédées face à la mer sont les mêmes en 1999 et en 2010.

Les réparations sont nombreuses et coûteuses. La digue de la Charente et celle de la Garenne sont consolidées avec des blocs calcaires. A Montportail, la digue est reprise et surélevée. Le parapet de l'avenue de l'Ile Madame est restauré. Les protections de l'Ile Madame sont réparées. Et la vanne de l'écluse du Maréchat dispose désormais d'un nouveau moteur.

«Xynthia a semé mort et destructions rappelant toute la fragilité humaine face aux éléments naturels⁴¹⁰» titre le quotidien Sud – Ouest en mars 2010. Comme après 1999, des questions se posent sur l'entretien des digues et la prévention. On se rend compte qu'après Martin, la prévention fut faible. L'État veut agir au lendemain du 28 février 2010, pour éviter ce type de catastrophe. L'établissement d'un zonage est à l'étude pendant plusieurs mois.

A Port – des – Barques, le premier tracé de la zone dite noire englobe 25 maisons. Cette zone devient ensuite zone de solidarité. Les maisons s'y trouvant doivent être détruites. Le maire réclamait une extension pour monter à 40 maisons. Quinze maisons de plus passent en zone noire en juin 2010⁴¹¹. L'attente du zonage est longue comme l'explique M. Gaurier. Les habitants ne savent pas «à quelle sauce ils allaient être mangés⁴¹²». Suite à Xynthia, M. Gaurier a signé un document en mairie, attestant de sa volonté de quitter sa maison si l'État lui rembourse. «S'ils nous avaient payé la maison à un pris raisonnable, on aurait été content de partir.» Son épouse aurait préféré quitter cette maison inondée à plusieurs reprises. Leurs revenus ne leur permettent pas d'acheter une autre maison. Ils ont alors procédé à des aménagements (rehaussement, etc).

Les avis sur le zonage sont divers. Pour M. Gaurier, ce sont des terrains perdus. «L'État va dépenser plus d'argent que s'il avait endigué⁴¹³.» Détruire des maisons est plus coûteux que de construire des digues selon M. Gaurier.

Pour ne pas refaire les erreurs des dernières décennies, il est capital de se poser «la question de l'abandon du territoire⁴¹⁴» selon Eric Chaumillon⁴¹⁵. La recherche universitaire doit fournir des connaissances qui serviront de support pour l'alerte.

L'aménagement du littoral portbarquais doit être adapté aux risques naturels. Martin et Xynthia montre qu'il est temps de modifier la politique en matière d'urbanisme et de protection maritimes. L'un des éléments à prendre en compte est l'évolution du trait de côte. Le littoral est mouvant. En tenant compte de ce facteur, les collectivités amélioreront leur défense contre la mer.

408 Cf : Annexe2, Plan du quartier situé près de la Charente, p114.

409 Cf : Annexe, Témoignage

410 Sud – Ouest, 1^{er} mars 2010.

411 Sud – Ouest, 16 juin 2010.

412 Cf : Annexe, Témoignage

413 Ibid.

414 Sud Ouest, suppléments «La côte maudite», 3 mars 2010.

415 Eric Chaumillon : maître de conférence à l'université de La Rochelle.

5. L'évolution du trait de côte : un facteur crucial de compréhension

Le trait de côte peut se définir de la manière suivante : ligne de rencontre entre la mer et la terre. «Le PPRN correspond à une nouvelle approche de gestion du trait de côte qui privilégie la maîtrise du développement des enjeux dans les communes littorales⁴¹⁶». La gestion des risques passe par une compréhension du passé et de l'évolution géographique des lieux.

L'érosion côtière, les aménagements humains, la remontée du niveau marin entraînent une modification du littoral. «A l'échelle géologique, les fluctuations de la position du trait de côte ont été liées aux grands épisodes climatiques du passé⁴¹⁷» selon Frédéric Pouget, maître de conférence à l'université de La Rochelle.

Lors des tempêtes, on note un recul du trait de côte. Après le passage de Martin, le conseil municipal de Port – des – Barques le remarque. «Nos côtes ont beaucoup souffert. Celles protégées par un enrochement sérieux ont résisté. Partout ailleurs, on enregistre un recul du bord de côte de plusieurs mètres⁴¹⁸.» Un recul général de 1 à 2 mètres de la falaise de Piédemont est observé. La plage Nord, face à la Charente, à côté de la Passe aux Bœufs a reculé d'une dizaine de mètres.

Déjà en 1992, le recul du trait de côte à Port – des – Barques est signalé. «Très inégalement réparti, le phénomène de recul des côtes est aujourd'hui quasi général et devrait s'accroître dans les années à venir. Ce phénomène est dû à des éléments naturels qu'il est souvent difficile voir illusoire de vouloir enrayer. Mais il est dû également à des facteurs humains dont il est temps de prendre conscience⁴¹⁹.» La balnéarisation et l'urbanisation ont un impact sur le littoral.

Pour voir concrètement le recul du trait de côte à Port – Barques, on peut réaliser un comparatif du trait de côte en utilisant des cartes anciennes et récentes. Pour réaliser l'étude présentée ci – dessous, j'ai eu recours à 4 cartes, l'une de Claude Masse de 1704⁴²⁰, une autre de 1730⁴²¹, une carte de 1832 de Beautemps – Beaupré⁴²² et la plus récente provient du site internet Google Maps⁴²³.

416 DEBOUDT Philippe, «Vers la mise en œuvre d'une action collective pour gérer les risques naturels littoraux en France métropolitaine», *Cybergeographie : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, article 491.

417 Colloque international «Les littoraux à l'heure du changement climatique», Rochefort, Brouage, La Rochelle, 18 au 20 novembre 2010.

418 AC de PdB, 2 U 10 – Port – Construction d'une cale en Charente, Conseil Municipal 2000 à 2001, Compte – rendu du conseil municipal, 31 janvier 2000.

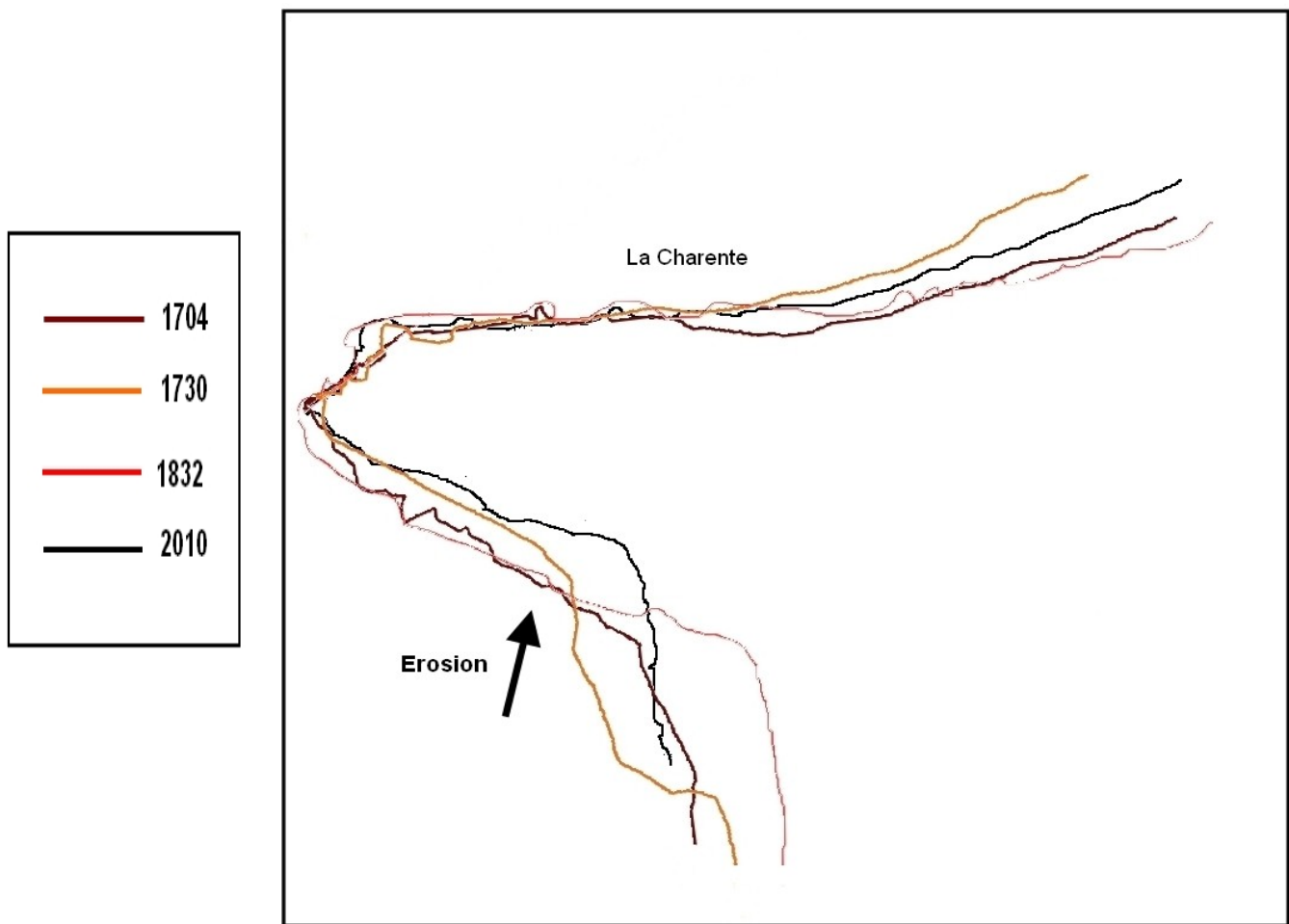
419 AC de PdB, 2 U 11 – Port – Défense côtière (1983 à 1994), Lettre du préfet de Charente – Maritime au maire, 6 mars 1992.

420 SHD de Vincennes, *Carte de l'embouchure de la rivière de Charente*, Terre J 10 C1293 / 388, par Claude Masse, 1704.

421 BNF, *Carte du cours de la Charente depuis Tonnay jusqu'à son embouchure avec un projet pour soutenir Rochefort*, Rich GE C – 3366, 1730.

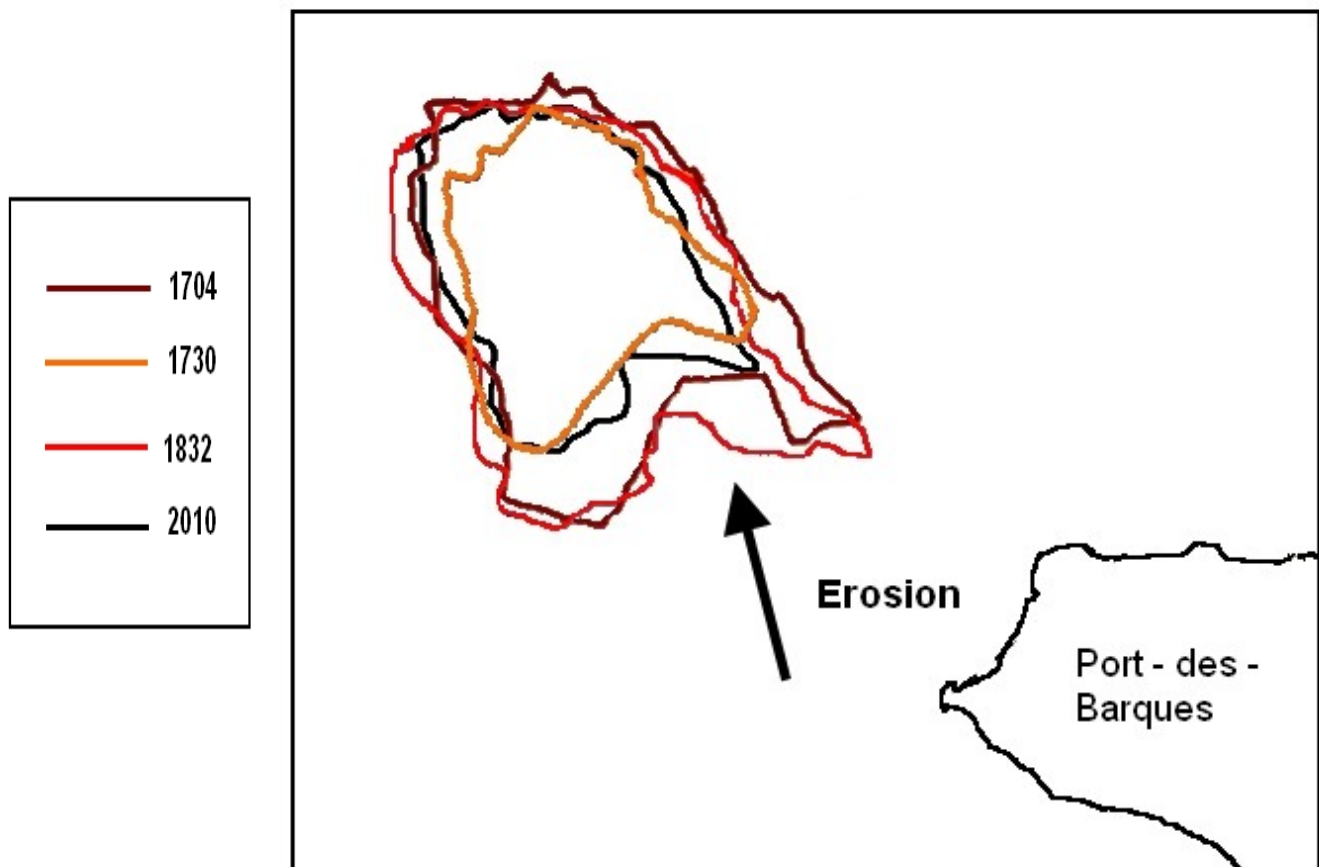
422 Observatoire de l'estran, *Carte particulière des côtes de France (Intérieur du Pertuis d'Antioche, environs de La Rochelle, rade des basques, rade de l'île d'Aix, rade des trousses, entrée de la Charente)*, Beautemps – Beaupré, 1832.

423 Carte de Port – des – Barques, 29 novembre 2010. Source : <http://maps.google.fr/>



Évolution du trait de côte à Port – des – Barques (1704 – 2010), par Adeline Laurent, juin 2011.

Entre 1704 et 2010, le trait de côte a reculé. Cette évolution est très importante au niveau de la falaise de Piédemont. Côté Charente, la côte a également reculé sur les terres. La plage Nord a perdu du terrain comme l'évoque les sources étudiées précédemment. Au Sud de la zone qui enregistre une forte érosion, la zone de Montportail gagne du terrain (bas du croquis ci – dessus).



Évolution du trait de côte à l'Ile Madame (1704 – 2010), par Adeline Laurent, juin 2011.

Lorsqu'on regarde l'évolution du trait de côte à L'Ile Madame, on peut faire le même constat. Au fil des siècles, l'Ile Madame devient plus petite. L'ensemble de son littoral recule. On constate que la plus importante érosion concerne la côte Sud de l'Ile. L'érosion de la presqu'île portbarquaise et de l'Ile Madame sont à prendre en compte pour les aménagements futurs.

Les années 1990, 2000 sont marquées par un abandon des protections côtières. Deux tempêtes en l'espace de 10 ans rappellent la fragilité de Port – des – Barques. Les dégâts matériels et le choc humain ouvrent les yeux sur les erreurs du passé et l'inertie progressive des services de l'État. La gestion des côtes françaises est à revoir, en incluant la mémoire du risque.

Conclusion

Port – des – Barques bénéficie d'une position géographique attractive. Malheureusement, cet atout a un prix. L'espace est fragilisé par l'évolution morphologique du littoral (l'érosion) et par les catastrophes météorologiques.

Retracer l'histoire du village du XVII^e siècle au XXI^e siècle comporte plusieurs aspects et regroupe des domaines de recherches différents. L'histoire et la géographie sont étroitement mêlées dans cette étude de cas. Les cartes, les plans, les photographies couplés aux archives permettent d'analyser l'occupation du territoire portbarquais. D'autre part, l'étude sur le temps long met en évidence les processus d'appropriation des côtes par les hommes.

Pour Port – des – Barques, le territoire fut occupé de différentes manières :

- Occupation militaire. La presqu'île constitue une frontière à défendre contre les ennemis puis elle devient un point de ravitaillement pour les navires de la marine.

- Activités ostréicoles et mytilicoles. Dès le XVIII^e siècle, Port – des – Barques apparaît comme le centre de ravitaillement en poissons frais et en coquillage de la ville de Rochefort. Au XIX^e siècle, la pêche se structure et se professionnalise. Elle devient alors et reste encore aujourd'hui le pôle économique de la commune.

- Le développement touristique et celui d'une forme de périurbanisation entraînent une urbanisation après 1950. Face au fleuve la Charente, les maisons se multiplient en omettant le risque de submersion, notamment dans la zone du Maréchat mais le mouvement gagne aussi le versant Sud de Piédemont. Par ailleurs, la balnéarisation s'accroît avec la création d'une retenue d'eau au lieu – dit les Anses.

A côté de ces évolutions, Port – des – Barques continue d'être victime de tempêtes et de raz de marée. Certaines périodes sont plus critiques que d'autres. Le début du XX^e siècle, par exemple, est marquée par une série de 5 tempêtes (1924, 1926, 1935, 1937, 1943) dont trois furent accompagnées de raz de marée⁴²⁴. En revanche, après la catastrophe de février 1957, les tempêtes de 1967, 1974, 1978 et 1990 n'entraînent pas de submersions jusqu'au 27 décembre 1999. Néanmoins, elles occasionnent des dégâts et accélèrent l'érosion.

En comparant l'ensemble des tempêtes recensées depuis 1820⁴²⁵, c'est à dire 18, on remarque que pour celles dont on connaît la date et l'heure précise, elles se sont passées la nuit. De plus, la plupart des tempêtes ont eu lieu en hiver, en décembre (1860, 1999), en janvier (1877, 1924, 1926, 1978) et en février (1935, 1957, 1974, 2010). Ce sont les trois mois les plus propices aux événements météorologiques extrêmes. L'image négative que nous avons de l'hiver avec la notion de froid, et de la nuit avec l'obscurité alimente psychologiquement la peur.

L'étude des protections côtières témoigne d'un désengagement progressif de l'État. Les travaux d'entretien sont moins fréquents surtout après les années 1980. Dès 1967, le maire de la commune interpelle les services de l'État sur l'abandon de leurs responsabilités en matière de défense du littoral. La décentralisation commencée en 1982 a provoqué une dissolution des responsabilités⁴²⁶». Qui est responsable du littoral ? Les collectivités ont plus de responsabilités mais du point de vue de la défense côtière, la gestion n'est pas claire.

Au XX^e siècle, les projets de renforcement des protections maritimes sont nombreux mais par

424 Cf : Annexe 5, Tableau de recensement des tempêtes du XIX^e siècle au XXI^e siècle, p117.

425 Ibid.

426 Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions, 2010.

manque de moyens financiers, Port – des – Barques les repousse ou y renonce. Le délaissement des ouvrages de défenses et le recul du nombre de submersions conduisent à une amnésie collective. Les habitants et les collectivités oublient les risques. Les côtes se fragilisent et deviennent vulnérables tout comme les Portbarquais. Les dangers de la mer sont peu voire méconnus. Des maisons sont construites dans des lieux inondables, particulièrement près de la Charente. L'urbanisation de Port – des – Barques accentue les risques.

Les deux dernières tempêtes ont révélé la fragilité des défenses de Port – des – Barques. La tempête Xynthia a réouvert les yeux des collectivités sur les dangers de la mer. A Port – des – Barques, un projet de digue protégeant l'ensemble des côtes situées face à la Charente est en cours. Des tracts ont été distribués à la population pour les prévenir des risques. Un plan communal de sauvegarde a été mis en place. C'est un protocole de gestion de crise (consignes à respecter en cas d'inondation, numéro à contacter en cas d'urgence, etc.). La culture du risque est établie. Elle doit être entretenue pour ne pas tomber dans l'oubli.

Au sujet de l'alerte sur les risques éventuels de tempête ou de submersion, Météo France s'est doté d'un système de vigilance après 1999. Actuellement, la structure travaille sur un moyen de prévenir des submersions. L'État et les établissements de recherche s'impliquent dans le développement de la culture du risque.

Cette dernière repose sur l'analyse de cartes, de photographies et sur la mesure de la hauteur d'eau. Il faut également y rajouter l'histoire des localités, essentielle pour comprendre les erreurs du passé et élever au rang de patrimoine immatériel et intangible la mémoire du risque.

L'établissement de la mémoire du risque et sa diffusion font l'objet de débat à l'heure actuelle. Pour le groupe Submersion⁴²⁷, il est important de placer des repères avec la hauteur d'eau, la date de la catastrophe et les dégâts occasionnés. La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques prévoit de créer des repères historiques d'inondations et de submersions à l'échelle du pays et des communes. Avant Xynthia, cette proposition de la loi ne fut pas appliquée. Dans chaque commune sinistrée, placer une stèle avec ces repères serait un point de départ pour alimenter la mémoire collective.

Le groupe Submersion propose également dans son rapport⁴²⁸ de créer un enseignement à l'échelle nationale sur le risque. Cette idée est à creuser et les recherches soutenues financièrement au cours de l'année universitaire 2010 - 2011 par la Région Poitou-Charentes, y contribuent. Ce mémoire en présente un résultat concret : la commune de Port des Barques pourra désormais s'y référer pour mieux appréhender, comparer et replacer dans le temps long de son histoire, tout événement futur.

L'administration doit être réformée. Créer un établissement public des digues de France ?

Pour établir une mémoire du risque, des efforts financiers sont nécessaires. Même avec de faibles moyens, il est possible de faire de la prévention. Les communes peuvent distribuer des prospectus sur les dangers de la mer, des tracts sur les gestes à avoir en cas de catastrophe. La mairie de Port – des – Barques a réalisé ce genre de documents.

Autre solution possible, qui rejoint la précédente, organiser des réunions. Après le 28 février 2010, des colloques sont programmés tout au long de l'année. Les chercheurs de divers secteurs font le point sur la culture du risque, l'évolution du littoral, etc. Cet élan ne doit pas s'essouffler. Des réunions peuvent être organisées dans les mairies pour alerter les habitants des dangers maritimes.

Notre travail comme ceux des autres étudiants impliqués dans le programme Xynthia, feront ainsi l'objet de présentations publiques visant à approfondir les réflexions et à partager la connaissance

427 Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions, 2010.

428Ibid.

locale du territoire et des risques auxquels il est exposé.

L'histoire de Port – des – Barques est caractérisée par l'ostréiculture mais son développement face à la mer est ponctué de submersions. L'écomusée de la commune fait découvrir aux visiteurs et aux groupes scolaires le monde de la pêche. Pourquoi ne pas inclure une partie sur la mémoire du risque? Une sorte de musée des tempêtes et des protections côtières contribuerait à alimenter la culture du risque. Des photos des dégâts, des maquettes de la commune avec une représentation des zones submergées, etc. Pour la partie défense contre les aléas climatiques, montrer les différentes protections de Port – des – Barques et leur évolution (qui s'occupait des digues, etc.) donnerait un aperçu aux visiteurs de la vie au bord de la mer. En outre, les Portbarquais n'oublieraient pas la fragilité de leur presqu'île.

M. Gaurier, un Portbarquais, ancien ostréiculteur, a visité aux Pays – Bas la digue du Nord. Cet ouvrage est construit entre 1927 et 1933, long de 32 kms et large de 90 mètres, sa hauteur dépasse de 7 mètre la hauteur du niveau de la mer. Grâce à cette solide protection, le pays est en sécurité. Un projet de ce type à Port – des – Barques est trop coûteux. De plus, un aménagement d'une telle hauteur priverait les habitants du paysage côtier. Néanmoins, la culture du risque peut comporter une étude des systèmes de protection maritime des pays voisins. Il est possible de prendre modèle sur un pays étranger.

L'ensemble des solutions proposées sont à méditer. Il faut espérer que certaines aboutissent pour conserver une culture du risque après que le souvenir de Xynthia se soit estompé. Ce mémoire porte sur l'histoire de Port – des – Barques sous un angle particulier, les risques maritimes. L'objectif final de cette étude est de déboucher sur la création d'outils servant à préserver la presqu'île des submersions et à améliorer la gestion des côtes.

Annexes

Annexe 1

Carte de Port – des – Barques



Source : Google Maps, <http://maps.google.fr/>, Carte modifiée par Adeline Laurent, décembre 2011.

Annexe 2

Plan du quartier situé près de la Charente



Source : Google Maps, <http://maps.google.fr/>, Plan modifié par Adeline Laurent, juin 2011.

Annexe 3

Carte de la pointe de Port – des – Barques et de l'Ile Madame

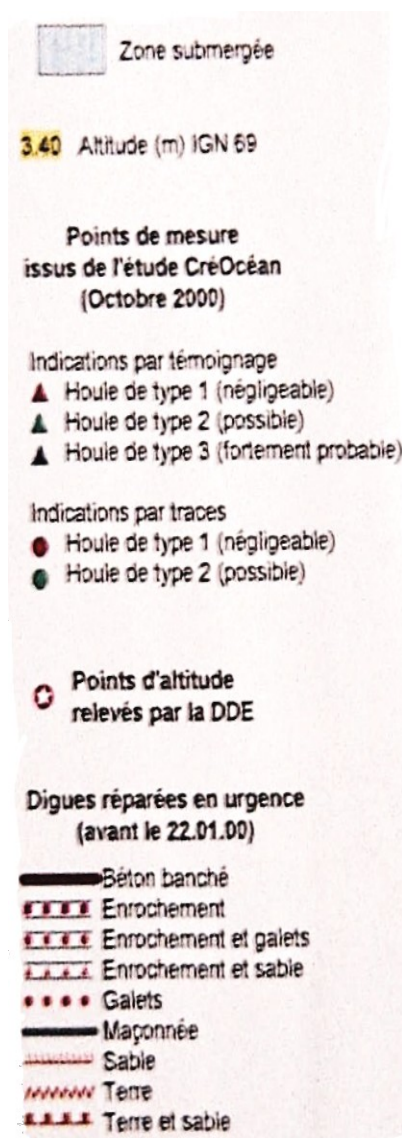


Source : Google Maps, <http://maps.google.fr/>, carte modifiée par Adeline Laurent, juin 2011.

Annexe 4

Bilan de la tempête du 27 décembre 1999

Légende



Source : 4 B 1 – Administration générale – Tempête du 27 décembre 1999, Bilan de la tempête du 27 décembre 1999, par Météo France, Échelle : 1/ 50000, mai 2001.

Annexe 5

Tableau de recensement des tempêtes du XIX^e au XXI^e siècle

Date	Tempêtes / Raz de marée	Caractéristiques	Dégâts	Sources
Octobre 1820	Tempête		700 mètres de digues emportés, maisons touchées	Archives départementales, sous - série 4S, dossier 5401.
11 décembre 1860	Tempête		Avaries au débarcadère	Archives départementales, sous – série 4S, dossier 7911.
2 mars 1873	Tempête / Raz de marée		Maisons et rues inondées, aqueduc bouché par le sable et les galets	Archives départementales, sous – série 4S, dossier 5399.
1 ^{er} janvier 1877	Tempête / Raz de marée	Forte marée avec des hauteurs d'eau exceptionnelles	Partie Est de la jetée détériorée, chemins impraticables	Archives départementales, sous – série 4S, dossier 5399.
1885	Tempête / Raz de marée		Digue du lais de mer submergée situé sur les villages de Saint – Froult et de Moëze	Archives départementales, sous – série 4S, dossier 7943.
9 janvier 1924	Tempête / Raz de marée	Hauteur de certaines vagues : équivalent de deux étages	Quartiers inondés, digues emportées	Archives départementales, sous – série Jx. SHD, 7P1 – 82.
21 janvier 1926	Tempête	Vents de Nord - Ouest	Coffrage de la jetée détruit	Archives départementales, Sous – série 4S, 5442
23 février 1935	Tempête	Vents très violents, marée basse	Maisons détruites, arbres tombés, viviers balayés, embarcations coulées.	Archives départementales, sous – série Jx. SHD, 7P1 – 93.
14 mars 1937	Tempête / Raz de marée	Fort coefficient de marée (112), vents violents	Dune de Montportail attaquée au Nord et au Sud, maisons submergées, digue et chemin de l'Ile Madame touchée	Archives départementales, Sous – Série 4S, dossier 7837. Archives communales de Saint - Nazaire – sur Charente.

1943	Tempête / Raz de marée		Maisons inondées	Témoignage de M. Gaurier
15 février 1957	Tempête / Raz de marée	Fort coefficient de marée (116), vents violents	Bateaux sinistrés, digues de l'Ile Madame rompues, rues inondées, brèche sur la digue de la Garenne	Archives départementales, sous – série JX. Archives communales de Port – des – Barques, 2 U 8.
1967	Tempête		Digue de Montportail Abîmée, Ile Madame et la Garenne touchées	Archives communales de Port – des – Barques, 2 U 8.
6 février 1974	Tempête		Brèche dans la baie de Font – Renaud, brèche sur la côte de la Garenne, brèche au Calvaire	Archives départementales, sous – série Jx. Archives communales de Port – des – Barques, 1 B 6.
12 janvier 1978	Tempête		Route communale sur l'Ile Madame détériorée, Montportail touchée	Archives communales de Port – des – Barques, 2 U 8.
décembre 1978	Tempête	Faible intensité	Dégâts sur la route de Montportail, talus entre le Calvaire et la Passe aux Boeufs abîmé	Archives communales de Port – des – Barques, 2 U 8.
1990	Tempête	Faible intensité	Affaissement du coin de la digue de la Charente	Archives communales de Port – des – Barques, 2 U 11.
27 décembre 1999	Tempête / Raz de marée	Vents de 110 km/h	200 maisons submergées, 1650 arbres tombés, digues de Montportail et de la Garenne détériorées, nombreux quartiers inondés	Archives départementales, Sous – série Jx. Archives communales de Port – des – Barques, 4 B 1.
28 février 2010	Tempête / Raz de marée	Vents violents de 130 km/h, Marée de 102, surcote d'1m50	Quartiers inondés, digue de la Charente et de la Garenne abîmées, digue de Montportail rompue	Archives de l'Ecomusée, Articles de presse, étude sur Xynthia.

Tableau réalisé par Adeline Laurent, juin 2011.

Annexe 6

Témoignage

Entretien avec un habitant de Port – des – Barques, le 18 mai 2011.

Nom : Gaurier

Prénom : Michel

Age : 78 ans

Profession : Ostréiculteur à la retraite

Adresse : 3 Rue Jean Mermoz, 17330 Port – des - Barques

Date d'arrivée à Port – des – Barques : il toujours vécu à Port – des – Barques depuis sa naissance.

Nombre de tempêtes vécues : 4

Lesquelles : 1943, 1957, 1999, 2010

Souvenirs de chaque tempête connue :

1943

Âgée de 10 ans, M. Gaurier habitait chez sa mère, à 100 mètres de son lieu de vie actuel.

Une tempête accompagnée d'un raz de marée a frappé la commune. Il ne se rappelle plus de la date exacte, juste du mois. L'eau est montée dans le village mais il ne saurait dire à quelle hauteur.

15 février 1957

Même cas de figure qu'en 1943, tempête accompagnée d'un raz de marée.

Pour M. Gaurier, cette catastrophe météorologique est aussi importante que la tempête Xynthia.

Il vivait encore chez sa mère (maison située à côté de l'Ecomusée, Boulevard de la Charente). La maison fut inondée. La hauteur d'eau est difficile à déterminer.

Les anciens propriétaires de la maison où il vit ont vendu leur maison suite à la tempête de 1957. La propriétaire a eu très peur et a préféré partir. «L'eau était à hauteur d'une table».

Ils déménagent en 1961 dans leur maison actuelle, rue Jean Mermoz⁴²⁹.

Martin - 27 décembre 1999

Prévenu de la tempête, ils ont monté leurs meubles, installé des panneaux(batardeaux) de protection à l'extérieur pour empêcher l'eau de rentrer. Puis ils sont partis. Ils ont passé la nuit

⁴²⁹ Cf : Annexe 2, Plan du quartier situé près de la Charente, p127.

ailleurs.

Le lendemain, ils pensaient trouver les maisons effondrées. Ils ont eu 30 cm d'eau dans la maison. Les panneaux ont freiné l'inondation.

Xynthia – 28 février 2010

A la différence de 1999, ils n'ont pas été aussi bien prévenu de la tempête. Comme lors de Martin, il a posé ses battants pour limiter la montée de l'eau dans la maison. Dans la nuit, ils sont levés et ont monté le plus de meubles qu'ils pouvaient. L'eau est montée très vite jusqu'à 1m10 dans le jardin. Ils ont attendu la fin du raz de marée assis sur l'évier et sur le lave – vaisselle dans la cuisine. L'eau est entrée par le Maréchat.

Protection du littoral

Entretien des digues

Côté Charente, les ostréiculteurs construisaient des digues pour protéger leurs établissements (années 1950). Ils les entretenaient et les renforçaient. Il n'existait pas de digue continue. Autrefois, l'eau montait par les établissements ostréicoles et depuis 1999, elle monte par les Fontaines.

Suite aux tempêtes, Renforcement des protections ?

Après la tempête de 1999, la mairie s'engage à construire une digue le long de la Charente. Mais cet ouvrage n'est jamais terminé. Il s'arrête au niveau du Maréchat.

L'écluse situé au Maréchat ne fonctionnait plus au moment de la tempête Xynthia. Le compteur baignait dans l'eau, et la manivelle était impossible à tourner étant donné sa petite taille. «Qu'ils reviennent à l'ancien temps» avec de bonnes manivelles et des éclusiers.

Après la tempête de 2010, la mairie souhaite poursuivre la digue entreprise suite à la tempête Martin. «Le plan qu'ils ont fait conviendrait.». Le conseil municipal cherche le financement. Ce projet est toujours en cours. «On attend plus que ça, ça peut se reproduire.»

L'après Xynthia

Le zonage

La maison de M. Gaurier dans en zone jaune.

Après Xynthia, c'est l'incertitude. Les habitants attendent le zonage. Ils ne savent pas «dans quelle sauce on allait être mangé.» Trois mois plus tard, ils sont fixé.

Leur maison se trouve en zone potentiellement dangereuse. Elle fut construite avant l'érection de Port – des – Barques en commune en 1947. C'est l'une des plus anciennes maisons du village.

Leurs revenus ne leur permettent pas d'acheter une autre maison. Son épouse aurait préféré quitter cette maison. Suite à Xynthia, ils ont signé un papier en mairie, de quoi ils étaient prêt à

partir à condition que l'État paie. «S'ils nous avaient payé la maison à un pris raisonnable, on aurait été content de partir.»

Les époux Gaurier auraient aimé que les maisons soient traitées cas par cas.

Les maisons dans la zone noire vont être démolies. Ce sont des terrains perdus. Avec la construction des digues, «la commune reprendrait de sa valeur». «l'État va dépenser plus d'argent que s'il avait endigué.» Détruire des maisons est plus coûteux que de construire des digues selon M. Gaurier. «C'est ça que je comprend pas».

Réparations et Remboursement

La procédure de remboursement est longue. L'assurance a remboursé en août 2010 mais elle a versé un acompte pour acheter l'électroménager endommagé par la tempête (lave – linge, lave – vaisselle, réfrigérateur, etc.) quelques jours après Xynthia.

Pour réparer sa maison, M. Gaurier a fait réalisé le gros œuvre par des entreprises (chauffage). Et il a fait le reste des travaux avec ses enfants. L'assurance ne rembourse que les travaux effectués par une entreprise. Ceux exécutés par la famille ne sont pas remboursables.

Pour parer aux submersions, M. Gaurier a surhaussé le sol de sa maison de 30cm. Il s'agit d'une maison ancienne, haute de plafond (2m75 de plafond). En augmentant la hauteur du sol, il reste dans les normes. Désormais, le sol est à la hauteur de la route. Il a rehaussé son salon et sa salle à manger. La cuisine étant plus basse de plafond, le surhaussement n'était pas possible.

La plateforme du sol a été réalisée par une entreprise. Le carrelage a été posé par ses enfants. «Beaucoup de choses sont faites par nous – mêmes.». Il est possible de se faire rembourser une partie des frais de ce surhaussement. L'Anah est un établissement public d'État créé en 1971. Elle accorde des subvention aux propriétaires pour l'exécution de travaux. Le dossier est en cours.

« On vous dit faites des travaux». Ils ont mis toutes leurs économies dans les réparations des dégâts et l'élévation du sol. Ils aimeraient faire d'autres travaux pour se protéger mais où prendre l'argent?

Il ont la possibilité de faire un coin de survie dans les combles. «Qui va payer?» demande son épouse.

Solidarité

Entre aide entre voisins

Tous les voisins proches étaient dans le même cas de figure. «Chacun pour soi». La solidarité s'est perdue. Les portbarquais habitants en haut de la commune, ne sont pas venus donner un coup demain.

Quelques jours après la tempête, une association s'est créée, Collectif Xynthia solidarité Port – des – Barques. Les bénévoles sont allés voir les sinistrés pour voir s'ils avaient besoin de quelque chose. L'association s'occupe des documents administratif, récole de l'argent pour aider les sinistrés.

Aide des pouvoirs publics

Les pompiers et l'armée ont aidé la commune à nettoyer.

M. Gaurier note que parmi les politiques, Seule Ségolène Royal, président de la région Poitou – Charente s'est déplacé. Le don qu'elle a fait à la commune leur a permis de faire le nettoyage de leur

maison.

Urbanisation et Tourisme

«On vivait tous de la pêche autrefois». Puis le tourisme s'est développé. Dans les années 1960, la commune a vendu les terres de l'ancienne sablière en terrains constructibles. Ces maisons sont situées Rue Jean Mermoz et Rue des Mouettes.

La maison située derrière celle de M. Gaurier a été construite à la même époque que la leur. Cette maison a brûlé il y a plusieurs années. Elle a été abattue. Dès lors, le terrain n'est plus constructible donc invendable. Si le propriétaire est prêt à surélever sa maison, pourquoi lui interdire de reconstruire? Des maisons se construisent dans des endroits pires. «C'est pas normal qu'on fasse des maisons non surélevées.»

Culture du risque

Connaissance des risques

M. Gaurier a toujours vécu à Port – des – Barques. A 10 ans, il connaît sa première tempête. Le moindre coup de vent, la crainte d'une tempête apparaît. «On se fie au baromètre, s'il descend, c'est pas bon signe.» Par son expérience d'ostréiculteur, il n'a pas peur des submersions. A l'inverse de sa femme qui reste très marquée par Xynthia.

M. Gaurier souligne que certains facteurs ne sont pas déterminants pour prévoir une submersion. Autrefois, les tempêtes n'étaient pas nécessairement accompagnées de montée d'eau. Une marée de 90 avec des vents violents peut entraîner une montée d'eau. Le coefficient de marée et une tempête ne constituent pas un indicateur fiable de raz de marée.

Communication des pouvoirs publics sur les dangers de la mer

Après la tempête de 1999, aucun document sur les risques n'est distribué aux habitants.

Par contre, après le 28 février 2010, des documents de prévention sont élaborés pour donner les consignes de base aux habitants de Port – des – Barques.

Conclusion

Plus d'un an après la tempête Xynthia, «le pays est complètement déboussolé», à part le haut du village non submergé. L'établissement du zonage reste mal perçu. «Ils ne se mettent pas à notre place.»

Les époux Gaurier ont été visités la Hollande et notamment la digue du Nord. Les Pays – Bas sont

mieux protégés que nous. L'électronique est sous l'eau dans un caisson. Aucun risque d'inondation de la commande de la digue.

Bibliographie

Ressources utiles

- Dictionnaire Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>, consulté d'avril à juin 2011.
- Google Maps, <http://maps.google.fr/>, consulté de janvier à juin 2011.
- Mappy, <http://fr.mappy.com/>, consulté de novembre à juin 2011.

Les littoraux français et les tempêtes

Ouvrages

- BAVOUX, Jean – Jacques, *Les littoraux français*, Paris, Collection U, Armand Colin, 1997, 265p.
- BESSEMOULIN, Jean, *Les tempêtes en France*, Revue Les Annales des Mines Réalités Industrielles, Août 2002, 105p.
- FAUCHARD, Cyrille, MERIAUX, Patrice, *Méthodes géophysiques et géotechniques pour le diagnostic des digues de protection contre les crues*, Antony (Hauts – de - Seine), Cemagref, 2004, 124p.
- GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, [dir.], *La tempête Xynthia face à l'histoire, Submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours*, Saintes, Le Croît vif, , 2010, 176p.
- VERGER, Fernand, *Zones humides du littoral français : estuaires, deltas, marais et lagunes*, Paris, Belin, 2009, 447p.
- WOPPELMANN, Guy, «Zéro hydrographique, vers une détermination globale», revue trimestrielle XYZ, n°79, 1999-2, 34p.

Sites internet

- Cartes et description météorologique de la tempête Xynthia des 27 – 28 février 2010 : http://france.meteofrance.com/france/actu/actu?portlet_id=50150&document_id=22089, Novembre 2010.
- Actes de la journée d'études du CPER «Paysages et patrimoine du Centre - Ouest atlantique», consacrées aux marais d'entre Loire et Gironde : <http://fr.calameo.com/read/0005082523c0f93c288c6>, Novembre 2010.
- Carte IGN, carte aérienne et carte du réseau hydrographique de Port des Barques : <http://www.geoportail.fr/>, Novembre 2010.

- Service de cartographie rapide, la tempête Xynthia vue par satellite pour chaque commune touchée : http://sertit.u-strasbg.fr/SITE_RMS/2010/04_rms_france_tempete_2010/04_rms_francetempete2010.html, consulté en février 2011.
- Émission radiophonique, «*Un an après, les leçons et les cicatrices de la tempête Xynthia*», enregistré le 19 février 2011 sur France Culture (invité : Corinne Lepage et Thierry Sauzeau), <http://www.facebook.com/1/28815rFp5X1G3kI-pQLgiDX4G-A/www.franceculture.com/emission-le-magazine-de-la-redaction-un-an-apres-les-lecons-et-les-cicatrices-de-la-tempete-xynthia->, écouté le 25 février 2011.

Le littoral de la Charente – Maritime

Ouvrages

- AUDE, Jean – Luc, *Chronique du climat en Poitou – Charentes et Vendée : chronologie des phénomènes météorologiques et naturels du Moyen Age au XXe siècle*, Mairé – Levescault (79), Lanoli éditions, 2006, 152p.
- BOUTINET, Jean – Pierre, DUGUET, Jacques, DUGUY, Raymond, EVEN, Pascal, FLOURET, Jean, FORTIN, Jacqueline, GLENISSON, Jean, GUESNIER, Bernard, SEGUIN, Marc, VALIERE, Michel, *Charente – Maritime*, Paris, Christine Bonneton Editeur, Juin 2001, 320p.
- COMBES, Jean, FORTIN, Jacqueline, *La Charente – Maritime autrefois (1870 à 1939) : images retrouvées de la vie quotidienne*, Saint Etienne, Editions Horvath, 1990, 144p.
- DELAYANT, Léopold, *La Charente – Maritime, Histoire du département de la Charente Inférieure*, Paris, Res Universis, 1993 (rééd.), 399p.
- FAUCHERRE, Nicolas, PROST, Philippe, CHAZETTE, Alain, LE BLANC, François – Yves, *Les fortifications du littoral, La Charente – Maritime*, Chauray – Niort, Editions Patrimoines et Médias, Octobre 2000, 222p.
- GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric, (dir.), *Climat et révolutions : autour du Journal du négociant rochelais Jacob Lambert, (1733-1813)*, Saintes, Le Croît vif, 2010, 576p.
- HERCULE, Philippe, *Paroisses et communes de France : Dictionnaire d'histoire administrative et démographique. Charente – Maritime*, Paris, Editions du CNRS France, 1985, 628p.
- REAULT – MILLE, Sarah, *Les marais charentais, Géohistoire des paysages de sel*, Rennes, PUF de Rennes, 2003, 270p.
- VERGER, Fernand, *Marais maritimes et estuaires du littoral français*, Paris, Belin, 2005, 335p.

Sites internet

- Article sur l'ingénieur du roi, Claude MASSE :
<http://actualite-poitou-charentes.info/2007/07/claude-masse-ingenieur-geographe-de-louis-xiv/>, consulté le 13 Mai 2011.
- Résumé d'une étude réalisé par Brl Ingénierie, «Etude de définition des dispositifs de défense contre la mer sur le littoral de Charente Maritime» :
<http://brli.brl.fr/etude-de-definition-des-dispositifs-de-defense-contre-la-mer-sur-le-littoral-de-charente-maritime-23-f-167.html>, décembre 2010.
- Communiqués de la préfecture, cartographie des zones noires et jaunes de Port des Barques :
http://www.charente-maritime.pref.gouv.fr/actualite/f_xynthia.htm, octobre 2010.
- Archives en ligne de Port des Barques issues des archives départementales de Charente - Maritime (fonds des cartes postales) :
http://charente-maritime.fr/archinoe/carte_postale.php, octobre 2010.
- Rapports des expertises des zones de solidarité Xynthia en Charente Maritime :
http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=43, consulté en février 2011.
- Compte - rendu de séminaires LIENSs (Littoral Environnement et Sociétés), «Pratiques de recherche sur les risques liés à la mer» :
<http://lienss.univ-larochelle.fr/SEMINAIRE-LIENSs-FREDD-Pratiques.html>, novembre 2010.
- Cartes de Port - des - Barques du XVIe siècle au XXe siècle :
<http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/index.php>, septembre à décembre 2010.

Port des Barques

Ouvrages

- DUFFOURC, Laurent, *La Portbarquaise, Voyage de Port – des – barques à l'île Madame*, Poitiers, Les Cahiers – Découverte du Poitou – Charentes, Editions BBD, 2001, 82p.

Sites internet

- Ecomusée de Port des Barques «Patrimoine et avenir de l'estuaire» :
<http://ecomuseeportdesbarques.net/>, Septembre à Octobre 2010.
- Site officiel de la mairie de Port des Barques :

Sources imprimées

- Auteur anonyme mais Mémoire lu à la Société de Littérature Sciences et Arts de Rochefort «*Les pêches dans la Charente et sur les côtes qui bordent la rade l'île d'Aix*», Rochefort, 1813, 153p.
- BREILH (Jean – François), Thèse en préparation sur les risques de submersions marines en Charente – Maritime.
- CAILLOSSE, Pierre, L'évolution du trait de côte oléronais. Entre action humaine et délaissements humains, de Louis XIV à l'après Xynthia, Mémoire de Master 1, 2011, SHD-Rochefort, lettre de 1864.
- Flash Info de Port – des – Barques, «*Suites de Xynthia : Les actions de la Municipalité en Janvier 2011*», rédigé par le Conseil Municipal, Février 2011, 2p.
- GARNIER, Emmanuel, «*Historique des risques de submersions marines pour les littoraux français (Normandie, Bretagne, Vendée, Charente-Maritime, Méditerranée)* », Journée vigilance et alerte « Risques tsunamis et submersion marine du 1er juin 2010 organisée par l'Institut national de Maîtrise des Risques (IMdR) et l'Association Française pour la Prévention des Catastrophes Naturelles (AFPCN), *Revue du Bas-Poitou*, n° 53, 2010.
- Groupe Submersions, Missions d'enquête parlementaire et sénatoriale sur Xynthia, *La crise Xynthia à l'aune de l'histoire, Enseignements et enjeux contemporains d'une histoire des submersions*, 2010, 112p.
- ROQUECAVE, Jean, TERRADILLOS, Jean – Luc, L'actualité Poitou – Charentes, *La mer, milieu naturel fragile, vivre de l'océan*, Poitiers, édité par l'Espace Mendès France, n°89, 3e trimestre 2010, 114p.
- SAUZEAU, Thierry, Conférence «*Expertise historique dans la gestion des crises sur le littoral : l'exemple de Xynthia*», Rochefort, 11 Mars 2011.
- SAUZEAU, Thierry, «*Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e s.)* », Poitiers, *Revue Historique du Centre Ouest*, t.II, 2e semestre 2005, 368p.
- SAUZEAU, Thierry, «*Les petits ports animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles)* », dans Le BOUËDEC, Gérard, BUTI, Gilbert, *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XVe-XIXe siècles)*, Rives méditerranéennes, n° 35, 2010, 140p.

- SAUZEAU, Thierry, «Réinventer la culture du risque», dans ACERRA, Martine, MERCIER, Denis, Xynthia, une tragédie prévisible, hors série, Place Publique, 2011, 64p.
- SUD OUEST, Suppléments «*La côte maudite*», 3 Mars 2010, 31p.
- SUD OUEST, Hors – série «*Xynthia un an après*», 24 février 2010, 39p.

Les archives départementales de la Charente - Maritime

Série S – Service Maritime / Travaux publics et transports

- Sous séries 4S – Mer, ports, transports maritimes

8071 : Lais de mer de la commune de Saint Froult et de Moëze (1891 – 1939).

7943 : Lais de mer de la commune de Saint Froult et de Moëze (1837 – 1839).

7837 : Généralité sur la défense des côtes (1937 - 1938).

4446 : Généralité sur la défense des côtes (1920 – 1940).

8604 : Tempête du 31 décembre 1876 (1876 – 1877).

7679 : Tempête du 9 janvier 1924 (1924).

7838 : Tempête du 13 mars 1932 (1932).

1002 : Pêche des huîtres (1827 – 1886).

1165 : Pêche côtière.

1142 : Ports maritimes (contravention, police, dunes..), (1809 – 1824).

1144 : Ports maritimes (1824 – 1830).

1143 : Ports maritimes (1825 – 1830).

1137 : Ports et littoral (1856 - 1905).

5096 : Travaux maritimes à l'Ile Madame (1922 - 1934).

5095 : Lais de mer Les Tannes de Brouage, (Saint Froult), (1914 - 1931).

5092 : Défense des côtes à Saint Froult et Moëze (1935 – 1938).

Port des Barques

5401 : Projet de construction d'un mur de quai (1821 – 1853).

8792 : Construction d'un mur de protection des quais et des maisons (1846 – 1853).

7911 : Projet de construction d'un débarcadère en maçonnerie (1848 – 1866).

5399 : Construction d'un mur de défense (1848 – 1869) .

5400 : Élargissement de la jetée (1883 – 1884).

8228 : Reconstruction et élargissement de la jetée (1883 – 1888).

1205 : Amodiation de terrains à Port des Barques (1887 – 1908).

5621 : Passage d'eau (1899 – 1920).

9482 : Transformation du feu de port de Port des Barques (1908 – 1910) .

7872 : Travaux d'amélioration de la jetée (1912 – 1938).

8442 : Exhaussement de la jetée (1922 – 1930).

5394 : Exhaussement de la jetée (1928 - 1930).

5442 : Surhaussement de la jetée (1928 – 1930).

5649 : Restauration de la jetée (1938).

- **Sous séries 7S – Service hydraulique**

8764 : Travaux d'amélioration du marais de Moëze (1863 – 1864).

8763 : Projet d'amélioration du marais de Montportail (1864).

Série E – Féodalité, communes, bourgeoisie, familles, notaires.

- **Sous séries E dépôt 189 - 398 – Archives déposées par les communes**

2D1 : délibérations du conseil municipal de Saint - Nazaire (1876).

1 Mi 552 1 D 1 : Conseil municipal de Saint – Nazaire (1791 – 1794).

Série B : Cours et juridictions - Amirauté de Marennes et de La Rochelle

B 5635 : écluses, pêcheries, bouchots (18e siècle).

B 5636 : écluses, pêcheries, bouchots (18e siècle).

Série C – Administration provinciale

C 779 : envasement du canal de Brouage (1787).

- Sous série C 263 bis : Cahiers de doléances de 1789

Pièce 44 : Soubise.

Pièce 45 : Moëze.

Pièce 46 : Saint Nazaire.

Série O – Administration et comptabilité communales

- Sous série 2O

2248 : Travaux de protection de la falaise de Port des Barques (1929).

Série J – Archives personnelles et familiales

4 J 3440 : Procès verbal de Le Masson Duparc de visite concernant la pêche dans l'amirauté de Marennes (1728).

- série 69J - Mémoire de maîtrise d'histoire moderne

69J art.15 : LUC, Albert Michel, *Naufrages et échouements et évènements de la mer dans l'amirauté de La Rochelle (1719 – 1750)*, 1869.

69J art.23 : *L'île Madame : un site à protéger, un centre de découverte maritime à organiser*, Auteur non mentionné, Centre international de la mer, Août 1990.

69J art.29 : BRETON, Emmanuel, *Les naufrages dans l'amirauté de Marennes (1680 – 1700)*, 1995.

69J art.45 : AZOUAGH, Nazib, *Les naufrages de navires au XVIIIe siècle (1750 – 1811) dans l'amirauté de Marennes*, 1996.

- Sous série Jx – La presse

Jx 33 art. 2 : Le littoral de la Charente – Maritime (1962).

Jx 33 art. 3 : Le littoral de la Charente – Maritime (1965).

Jx 33 art 6 : Le littoral de la Charente – Maritime (1971).

Jx 33 art. 8 : Le littoral de Charente - Maritime (1974).

Jx 169 art. 23 : Le journal de Marennnes (1906 - 1907).

Jx 169 art. 24 : Journal de Marennnes (1908).

Jx 169 art. 28 : Le journal de Marennnes (13 janvier 1924 – 20 Janvier 1924).

Jx 169 art.31 : Journal de Marennnes (3 Mars 1935).

Jx 169 art. 32 : Le Journal de Marennnes (1940).

Jx 262 art. 56 : Sud Ouest (16 Février 1957 – 17 Février 1957).

Jx 262 art. 104 : Sud Ouest (Janvier 1965).

Jx 262 art. 109 : Sud Ouest (19 Novembre 1965).

PER 993 : Annonces, Affiches et avis divers de la Généralité de La Rochelle (1779 – 1788).

Série P – Série microfilmée

- Sous série 3P – cadastre napoléonien (série microfilmée)

3P 49 86/01 : Tableau d'assemblage du plan cadastral parcellaire de la commune de Saint – Nazaire, canton de Saint – Agnant, arrondissement de Saint – Nazaire (1824).

3P 49 86/03 : Tableau d'assemblage du plan cadastral parcellaire de la commune de Saint – Nazaire, canton de Saint – Agnant, arrondissement de Saint – Nazaire (1824).

Série Q – Domaines, enregistrement et hypothèques

- Q Supp

Article 1 à 10 : Affaires domaniales (1792 – 1840).

Les archives du service historique de la Défense à Rochefort

Série 7P – Archives de l'inscription maritime de Rochefort

- Sous série 7P1 – Courriers reçus du ministre de la marine ou du préfet maritime

7P1 – 82 : Enquête sur les dommages causées par la tempête du 9 janvier 1924.

7P1 – 93 : Aide financière versée aux sinistrés de la tempête de 1935.

- Sous série 7P3 - Courriers envoyés par le quartier de Rochefort

7P3 – 5 (octobre 1855 – juin 1858).

7P3 – 7 (Février 1860 – Juin 1863).

7P3 – 23 : livret de solde, notes après inventaires (1924).

- Sous série 7P9 – Pêches

7P9 – 67 : Bouchots situés au nord de l'île Madame (1939).

7P9 – 69 : Syndicat conchycole de Port des Barques (1924 – 1946).

Série K – Fonds de la direction locale des travaux maritimes

- Sous série 2K – Travaux maritimes

2K – 18/001 : Ports et batteries et fortifications.

Les archives municipales de Saint - Nazaire – sur – Charente

Série A - Délibération du conseil municipal Mai 1907 – Août 1925.

1 - Séance du 28 novembre 1920

Construction de la jetée du fort la Pointe, p204.

2 - Séance du 12 décembre 1921

Construction d'un mur de soutènement au pont du projecteur du chemin de la Roche, p229.

3 - Séance du 13 avril 1922

Exhaussement de la jetée de Port – des – Barques, p240.

4 - Session extraordinaire du 15 juillet 1923

Surhaussement de la jetée, p258.

5 - Séance du 19 août 1923

Surhaussement de la jetée du Port – des – Barques, p262 – 263.

6 - Séance du 4 novembre 1923

Projet d'adduction d'eau potable à Port - des – Barques, p266.

7 - Séance du 24 février 1924

Exhaussement de la jetée de Port – des – Barques, p 269.

B - Délibération du conseil municipal de février 1926 à décembre 1946.

1 - Séance du 21 Février 1926

Travaux de protection à la falaise de Port – des – Barques, p10.

2 - Session ordinaire du 14 Novembre 1926

Enlèvement des cabanes en bois construites sur le sable, p27.

3 - Session ordinaire du 20 Février 1927

Mur de soutènement du chemin de grande Com n°25 en face du chalet «simple abri», p29.

4 - Session extraordinaire du 31 Mars 1927

Protection de la falaise de Port – des – Barques, p33.

5 - Séance du 5 Juin 1927

Adduction d'eau à Port – des – Barques, p38.

6 - Session extraordinaire du 17 Juillet 1927

Adduction d'eau potable à Port – des – Barques, p40.

7 - Séance du 10 Juin 1926

Évacuation des eaux salées de Port – des – Barques, p62.

8 - Séance du 12 Août 1928

Évacuation des eaux résiduaires à Port – des – Barques, p64.

9 - Session du 23 Septembre 1928

Projet d'exhaussement de la jetée de Port – des – Barques, p66.

10 - Session ordinaire du 17 Février 1929

Exhaussement de la jetée de Port – des – Barques, p77.

11 - Séance du 9 Juin 1929

Château d'eau à Port – des – Barques, p91.

12 - Session ordinaire du 11 Août 1929

Enlèvement des cabanes en bois le long de la digue de Port – des – Barques, p97.

13 - Séance du 27 Octobre 1930

Projet d'adduction d'eau à Port – des – Barques, p125.

14 - Séance du 21 Août 1931

Construction d'un escalier à la falaise de Piédemont, p146.

15 - Session extraordinaire du 24 Janvier 1932

Élargissement et redressement du chemin rural de Port – des – Barques à Piédemont, p150.

16 - Séance du 27 Mai 1932

Chemin du Piedémont, p161.

17 - Séance du 3 Novembre 1934

Passage d'eau de Port – des – Barques, p191.

18 - Séance du 7 Mai 1936

Projet d'achat de la forteresse de l'île Madame, p215.

19 - Séance du 6 Décembre 1936

Demande de subvention pour le chemin de l'île Madame, état du fort de Piédemont, p225.

20 - Séance du 4 Avril 1937

Demande de secours pour le chemin de l'île Madame, p231.

21 - Séance du 13 Mars 1938

Chemin de Port – des – Barques à Piédemont, p248 – 250.

22 - Séance du 22 Novembre 1938

Emprunt de 42 000 F pour le chemin de Port – des – Barques à Piédemont, p263.

23 - Séance du 24 Novembre 1940

Chemin de l'île Madame, p290.

24 - Séance du 22 Octobre 1945

Réparations de la jetée à Port – des – Barques, p375.

25 - Séance du 22 Août 1946

Demande d'érection en commune de la section de Port – des – Barques, p387.

26 - Séance du 23 Novembre 1946

Érection de Port – des – Barques en commune, p394.

Les archives municipales de Port des Barques

X - Archives communales non – classées de Port – des Barques

1 - Compte – rendu du Conseil Municipal du 30 Mai 1978

Travaux de défense contre la mer, protection de l'île Madame et de la côte de Montportail.

2 - Lettre de l'ingénieur en chef du Génie Rural, des Eaux et Forêts à Monsieur Laugraud, président de l'association syndicale des marais de Montportail, 7 Novembre 1978

Projet de construction de claires de Montportail.

3 - Compte – rendu de la séance du Conseil Municipal du 25 Septembre 1979

Défense contre la mer et protection de la falaise de l'avenue de l'île Madame.

4 - Compte – rendu de la séance du Conseil Municipal du 30 Octobre 1979

Projet d'aménagement des bords de côte.

5 - Compte – rendu de la séance du Conseil Municipal du 14 Novembre 1979

Travaux programmés en 1979 (protection de l'avenue de l'île Madame, réfection de la jetée des Anses, aménagement des plages).

6 - Compte – rendu de la séance du Conseil Municipal du 25 Mars 1980

Travaux de réfection de la jetée des Anses (2ème tranche).

7 - Réunion du 21 Avril 1980 – Lutte contre les inondations secteur petit poste – station d'épuration

Quartier des Sables du Moulin.

8 - Compte – rendu de la séance du Conseil Municipal du 24 Juin 1980

Réfection de la cale des Anses (2ème tranche).

9 - État des travaux de maçonnerie à la date du 1er Septembre 1980

Élargissement de l'entrée de la jetée des Anses.

10 – Document écrit, après Septembre 1981(date non précisée)

Défense contre la mer (La Garenne, le Calvaire et Ile Madame).

11 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 9 Juin 1981

Affaires ostréicoles, dragage des petits ports de commerce et de pêche.

12 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 29 Juin 1981

Bassin d'eau de mer des Anses.

13 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 7 Août 1981

Travaux aux ouvrages portuaires.

14 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 19 Octobre 1981

Défenses contre la mer (La Garenne, Ile Madame).

15 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 26 Janvier 1982

La jetée des Anses.

16 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 1er Mars 1982

Servitude du passage le long du littoral (projet Wagon).

17 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 17 Mai 1982

Affaires ostréicoles et dallage de la cale des Anses.

18 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 26 Octobre 1982

Travaux de défenses contre la mer (le Calvaire, Montportail).

19 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 15 Décembre 1982

Travaux de défense contre la mer (les Anses, le Calvaire).

20 - Compte – rendu de la réunion du Conseil Municipal du 25 Janvier 1983

Inondations du mois de décembre 1982.

21 - Procès verbal de la réunion du 5 Mai 1966

travaux de restauration de la digue de Montportail.

22 - Procès verbal de la réunion du 13 Septembre 1967

Digue de Montportail.

23 - Réunion du conseil d'administration du syndicat ostréicole de Port – des – Barques, 1979

Dragage des abords de la jetée.

24 - Syndicat de la conchyliculture de la rive gauche de la Charente, 23 Juin 1971

Aménagement d'un ensemble ostréicole.

25 - Le complexe ostréicole de Montportail : l'ostréiculture Port Barquaise : son cheminement par Edgar Laugraud, adjoint au maire, 1979

Rappel historique des aménagements réalisés.

26 - Opération d'aménagement ostréicole de la S.A.F.E.R, Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural, le 2 avril 1971

Le marais de Montportail et sa digue.

27 - Lettre du maire de Port – des – Barques à Monsieur l'Ingénieur des T.P.E, chef de la Subdivision Maritime de Rochefort, 1er décembre 1974

Creusement d'un fossé à Montportail.

28 - Assemblée générale du 22 mars 1979 de l'association syndicale des claires de Montportail

Dégâts de la tempête de 1978.

29 - Panneaux dans la mairie, document d'étude: «Carte des aléas climatiques», 2010.

30 – Photographies aériennes de Port – des – Barques, 27 février 2003.

31 – Carte sur «Éléments de mémoire sur la tempête du 27 décembre 1999», Par Météo France, mai 2001.

32 - Extrait du registre des délibérations du conseil municipal, 25 juin 1985.

Réparations de la cale des Anses.

33 - Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au maire, 15 juillet 1985.

Construction d'un épi à la Passe aux Bœufs.

Archives communales classées

4 B 1 – Administration générale – Tempête du 27 décembre 1999.

1 J 2 bis – Plan ORSEC.

1N – Tourisme

1 N 2 – Tourisme, aménagement plages, Projet Wagon, Bassin de retenue d'eau des Anses.

1 N 3 – Tourisme, Bassin de retenue d'eau des Anses.

1 U - Port

1 U 1 – Port - Monographie conchylicole et aquacole – Bassin Marennes – Oléron.

1 U 2 - Port - Schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer (1973 – 1974).

1 U 3 – Port - Schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer (1975 – 1979).

2 U - Port

2 U 1 – Port - Construction d'un port aux Anses.

2 U 2 – Port – Travaux à la jetée aux Anses, Réfection jetée du port (1975).

2 U 3 – Port – Cale des Anses, Carénage Lupin, Protection Passe aux Bœufs.

2 U 4 – Port – Complexe Montportail : Achat terrains / Construction d'une route / Construction d'une vanne d'eau douce.

2 U 5 – Port – Complexe Montportail : Electrification / Reconversion endiguage / Terrassement claires / Extension claires / Aménagement d'un fossé.

2 U 5 bis – Port – Digue de Montportail.

2 U 6 – Port – Claires de la Garenne, Claires de la Fontaine.

2 U 7 – Port - Défense contre la mer : Avenue Ile Madame / Baie des Anses / Fond Renaud.

2 U 8 – Port - Défense des côtes (1957 – 1979), Entretien jetées, Entretien digues, Protection falaises.

2 U 9 – Port – Étude défense des côtes, Défense contre la mer suite à des tempêtes, Dragage ports secondaires.

2 U 10 – Port – Construction cale en Charente.

3 U - Port

3 U 1 – Port - Syndicat claires de la Garenne, Surveillance claires.

3 U 2 – Port – Installation électricité jetée, commission d'enquête pêche, commission d'enquête plaisance, Police du port.

3 U 3 – Port – Syndicat ostréicole rive Gauche Charente - Syndicat ostréicole Port – des – Barques, Complexe ostréicole St Froult - Syndic des gens de mer.

3 U 4 – Port - Syndicat de l'Estrée (délibérations – courriers).

3 U 5 – Port – Syndicat de l'Estrée (comptabilité – archives).

3 U 6 – Port – Exploitation marine : enquêtes publiques.

4 U 1 - Port

4 U 1 – Port – Subvention travaux port.

Les archives de l'Ecomusée de Port des Barques

- CRALAY de FRANCHIMONT (ingénieur des pont et chaussées), *Notice sur Port des Barques*, 1850.

- LE BLANC, François – Yves, *l'île Madame et le puits des insurgés*, 12 avril 2010, 2p.

- Mairie de Port – des – Barques, *Le blason de Port – des – Barques*, sans date, 1p.

Collections de cartes postales

Articles du Sud – Ouest

● Années 2000

Article du 7 Janvier 2000, «Le rempart du génie», aide de l'armée.

Article du 6 Février 2000, «Le bilan de l'aide aux sinistrés».

Article du 3 Mars 2000, «7 millions de francs de travaux», pour effectuer les travaux dans la commune.

Article du 28 Octobre 2000, «Toujours la tempête...».

Article du 6 Novembre 2000, «Angoisse à Port – des – Barques».

Article du 13 Novembre 2000, «La psychose de la tempête».

● **Année 2001**

Article du 23 Janvier 2001, «On oublie la tempête...».

Article du 27 Décembre 2001, «Tout le monde y pense encore».

Années 2009

Article du 23 Novembre 2009, «Fermée malgré les travaux», (l'estacade).

Article du 28 Décembre 2009, digue de la Charente.

Année 2010

Article du 1er Mars 2010, «Une tempête annoncée», «Xynthia a semé mort et destructions rappelant toute la fragilité humaine face aux éléments naturels».

Article du 2 Mars 2010, «Ces questions que pose la tempêtes».

Article du 16 Juin 2010, Situation des zones noires.

Article du 19 Juin 2010, «Lourdement dévasté, le musée s'est relevée».

Article du 7 Décembre 2010, «Des terrains destinés aux sinistrés».

Source Orale

- Témoignage d'un portbarquais, M. Gaurier, 18 mai 2011.

Table des matières

Remerciements.....	2
Tables des sigles et des abréviations.....	3
Sommaire.....	4
Introduction.....	6
I - Un village proche de la mer (XVII^e – XIX^e siècles).....	11
A – Les premiers signes de l'existence du village	12
1. Les sources cartographiques : un village maritime.....	12
2. Les sources textuelles : une histoire liée au monde de la mer.....	17
B - La vocation militaire de Port – des – Barques.....	20
1. La protection de l'arsenal de Rochefort.....	20
2. La pêche, une activité sous le contrôle de la Marine.....	23
C - un village de pêcheurs	25
II - Port des Barques : village ostréicole en danger (XIX^e - XX^e siècles)?.....	30
A - le début du XIX ^e siècle : la grande époque de la pêche des huîtres.....	31
1. Les débuts de la pêche.....	31
2. Les premières aménagements côtiers de protection.....	33
B – Explosion de l'ostréiculture et risques côtiers à la fin du XIX ^e siècle.....	38
1. Des aléas climatiques mieux connus.....	38
2. Les aménagements côtiers.....	40
3. Une sensibilité côtière accrue	43
C - Le XX ^e siècle : de nouveaux aménagements maritimes nécessaires.....	46
1. Les nouvelles pratiques ostréicoles.....	46
2. Les tempêtes de 1900 – 1950.....	48
3. Amélioration de la jetée située au bord de la Charente (1900 – 1945).....	51
4. Le lieu – dit les Anses : un site maritime à aménager.....	56
5. Un nouveau complexe ostréicole : Montportail.....	5
III - Port – des – Barques : une commune remodelée (1970 - 2011)	63
A – L'économie touristique et son impact sur le village	64
1. Les Anses : un lieu à aménager.....	64
2. L'aboutissement du projet.....	67
3. Amélioration de la plage des Anses.....	69
B - Le tournant des années 1960 – 1980 : entre l'abandon des défenses maritimes et l'impact des tempêtes.....	73
1. Une recrudescence des tempêtes ?.....	73
2. Des défenses contre la mer opérationnelles ?.....	77
a. Le boulevard de l'océan et le Maréchat : une protection à renforcer.....	78
b. L'île Madame et la Passe aux Bœufs : des zones sensibles aux houles.....	83
c. La cale des Anses : un lieu économique à préserver de la mer.....	86
d. La façade Sud de Port – des – Barques : Une nouvelle zone à risque.....	88
3. Un désengagement de l'État ?.....	90
4. Des risques accentués par l'urbanisation ?.....	93

C – La politique de défense côtière de 1990 à la tempête Martin (27 décembre 1999).....	95
1. La politique de défense maritime avant 1999	95
2. Le réveil : la tempête Martin – 27 décembre 1999.....	99
3. Entre 1999 et 2010 : l'application des enseignements de la tempête de 1999.....	102
4. Xynthia : une nouvelle prise de conscience des risques.....	104
5. L'évolution du trait de côte : un facteur crucial de compréhension.....	106
Conclusion.....	109
Annexes	112
Bibliographie.....	124

Ce mémoire fait partie du Programme "Xynthia" de la Région Poitou-Charentes. Il porte sur la gestion du littoral de la commune de Port – des – Barques. Il associe histoire et prévention des risques maritimes.

Situé à l'embouchure de la Charente, sur la rive Sud, Port – des – Barques est un espace fragile marqué par les submersions et les transformations humaines.

Dès le XVII^e siècle, cette presqu'île est un village de pêcheurs concentré au bord de la Charente. La volonté de la monarchie française de défendre ses côtes au XVIII^e siècle entraîne la construction de fortifications sur le littoral portbarquais. L'activité militaire du village renforce son lien avec la mer. Il devient un point de ravitaillement pour les bateaux sortant de l'arsenal de Rochefort. Le XIX^e siècle est une période d'essor ostréicole pour Port – des – Barques. La pêche se professionnalise et enrichit la commune.

Le développement du village est rythmé par une série de tempêtes. Certaines sont accompagnées de raz de marée, d'autres se signalent par un fort impact au niveau de l'érosion côtière et des destructions d'infrastructures maritimes.

Les protections contre les dangers de la mer se mettent en place progressivement. Au XIX^e siècle, les services de l'État gèrent les défenses côtières. A partir de la seconde moitié du XX^e siècle, les collectivités, sans toujours maîtriser les connaissances et les moyens de gestion, remplacent petit à petit l'État dans la gestion des ouvrages de protection.

Au cours de cette période, d'autres bouleversements modifient le littoral de Port – des – Barques. L'urbanisation et la balnéarisation de la presqu'île accentuent l'impact des risques maritimes et la fragilité d'une société en développement. La culture du risque disparaît et laisse place à la vulnérabilité du site.

Mots clés : tempête – raz de marée – ouvrage de protection – ostréiculture – urbanisation – culture du risque

This master's thesis is part of the program 'Xynthia' from the Poitou-Charentes region. It deals with the management of Port-des-Barques' coast. It associates history and maritime risks measures. Situated on the Charente's mouth, on the south shore, Port-des-Barques is a frail space marked by submersions and human's transformations.

From the XVIIth century, this peninsula is a fisherman's village concentrated on the Charente's shore. The will of the french monarchy to defend its coast at the XVIIIth century leads to the construction of fortifications on Port-des-Barques seaside. The military activity of the village reinforces the link with the sea. It becomes a resupplying place for boats leaving the Rochefort's Arsenal. The XIXth century was a period of oyster farming expansion in Port-des-Barques. The Fishing professionalization makes the village richer.

A series of storms punctuated the village's development. Some of them are with tidal waves, some other are known for a strong impact on the erosion of the coast and for maritime infrastructures destructions.

Protections against sea's dangers gradually set up. At the XIXth century, public utilities manage the defense of coasts. From the second part of the XXth century, local authorities still without control knowledge and means of management, step by step replace state's utilities on its protection works management.

At this time, other disruptions change Port-des-Barques' coastlines. Urbanization and seaside development of the peninsula increase the impact of maritime risks and the frailty of an expanding society. Risk culture disappears and lets the vulnerability of the site take its place.

Keywords : storm – tidal wave – protection's work – oyster farming – urbanization – risk culture