

Visite de Saintes



11 mai 2019



**Aller
(Page 3)**



**Abbaye aux
Dames
(Pages 3 à 5)**



**Balade
en petit train
(Pages 5 à 9)**

**Repas
(Page 9)**



Détail d'une photo Comité du Montcil

**Croisière sur
la Charente
(Pages 10 et 11)**



**Le chai
Bossuet
(Page 12)**



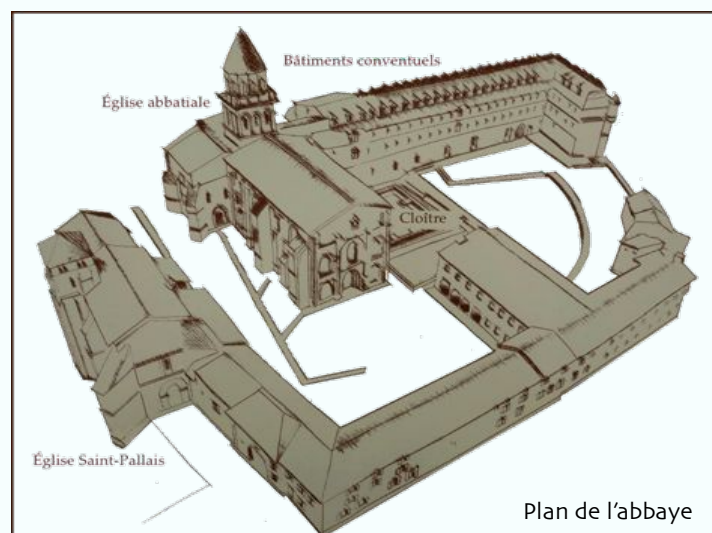
ALLER

Kléber et son bus blanc sont en retard, ce samedi matin, 11 mai. Dans la douceur de cette matinée, nous pouvons attendre quelques minutes supplémentaires au bord de l'avenue. Nous partons donc vers 7 h 30, en direction du nord : la rocade doit nous conduire au pont suspendu mais deux panneaux lumineux indiquent sa fermeture. Ni le chauffeur ni Jean-Claude ne semblent s'en soucier jusqu'à ce que les balises nous obligent à quitter la rocade. Il faut alors se faufiler dans le labyrinthe des rues et avenues des quartiers du lac et de Bacalan : parc des expositions, rue Achard, réservoir de la base sous-marine récemment transformé en fabrique de whisky (Moon Harbour), traversée des bassins à flot, avenue Lucien Faure et pont Baba. C'est un itinéraire original pour sortir de Bordeaux. Sans doute avons-nous perdu, dans ce détour urbain, un joli tiers d'heure, peut-être davantage. Nous retrouvons la rocade entre Lormont et Carbon-Blanc.

La route est sans histoire jusqu'à l'aire de Saint Léger : il y a toujours un arrêt matinal lors des sorties du Comité ! Mais cette fois-ci, pas de chance : la machine à café, derrière les vitrines des pâtisseries appétissantes, est en panne ; je ne veux pas faire la queue devant les robots qui débitent leur café. Tant pis pour moi : ce matin, l'arrêt sera inutile. Tout au long de l'autoroute, une brise légère balance les grappes blanches des fleurs d'acacias. Un peu avant 10 h, nous arrivons à Saintes, sur le parking de l'abbaye aux Dames, sur la rive droite de la Charente. C'est ici que le petit train touristique doit venir nous chercher. Le temps est insuffisant pour visiter l'église qui n'est d'ailleurs pas au programme. À peine sommes-nous installés dans les wagons que la pluie commence à tomber : Titi, le conducteur, ferme les rideaux en plas-

tique transparent. Que verrons-nous de la ville à travers les gouttes de pluie glissant sur le plastique ? Je refuse que "mon" rideau soit baissé afin de pouvoir prendre quelques photographies.

Bien que la visite de l'église ne soit pas au programme et que nous n'ayons pas le temps d'entrer pour seulement voir, il faudrait quand même parler un peu de ce monument essentiel dans l'histoire de Saintes. Sur ce site, au-delà des murs de la ville, fut édifée, dans la première moitié du XI^e siècle, une première église. Puis, au XII^e siècle, alors qu'Aliénor régnait sur l'Aquitaine, l'église fut reconstruite et agrandie. La charpente en bois d'origine fut remplacée par deux coupoles semblables à celles que l'on peut encore voir à Angoulême. La façade occidentale fut achevée, un clocher commencé au-dessus de la croisée du transept. Au XVII^e siècle, les deux coupoles s'effondrèrent et ne furent pas reconstruites. Tout au



Le petit train, prêt au départ, juste avant l'averse



Façade de l'église Sainte-Marie



Le très beau portail saintongeais de Sainte-Marie



Détail des voussoirs

long du XX^e siècle, des restaurations furent entreprises car le monument était classé monument historique.

La façade occidentale, construite au XII^e siècle, est caractéristique du style roman saintongeais. Je m'approche du portail dont les quatre voussures sont, chacune, sculptées d'une manière différente. La voussure extérieure est ornée de cinquante-quatre figurines montrant les vieillards de l'Apocalypse et les rois de l'Ancien Testament. La deuxième voussure est décorée de quarante-quatre personnages, parfois représentés dans d'étranges postures comme une multitude de petites figures humaines montrant le petit peuple du temps jadis. Sur la voussure suivante, les symboles des quatre évangélistes sont disposés



dans une série d'entrelacs végétal foisonnant ; ils entourent l'agneau pascal représentant le Christ. Enfin, au centre de la dernière voussure, celle sous laquelle doivent passer les fidèles pour entrer dans l'église, on peut observer la main de Dieu bénir ceux qui viennent se recueillir en ce lieu sacré. C'est juste au-dessus de cette main divine que se trouve l'agneau pascal. Des anges en adoration complètent cet arc ultime. Ce portail ne comporte pas de tympan. Il est flanqué de deux arcades aveugles, celle de droite ornée de la Cène, celle de gauche du Christ bénissant. Le registre supérieur est construit de la même façon que l'inférieur : une arcade centrale assez grande encadrée de deux plus petites, aveugles. Cette façade saintongaise, malheureusement



Le premier registre. 1 : main de Dieu ; 2 : agneau pascal ; 5 : l'Écène ; 6 : Christ bénissant



Chapiteaux de l'arcade droite

dans l'ombre ce matin, élève cette église au niveau des cathédrales de Poitiers ou d'Angoulême.

Rien ne nous sera dit sur l'histoire de ce monument même lorsque le petit train reviendra faire un tour dans la cour où nous nous trouvons en attente du départ. Titi déroule les plastiques transparents pour nous protéger de la pluie puis, démarrant le petit train urbain, quitte la cour de l'abbaye aux Dames. Nous ne saurons donc pas que ce monastère pour femmes, placé sous la protection du roi de France et sous l'autorité directe du pape, fut l'un des plus puissants de tout le Sud-Ouest français. À peine avons-nous entendu qu'il était richement doté en terres, en forêts et en marais salants dont on pouvait tirer, à cette époque lointaine, de très importants revenus. Plus tard dans l'après-midi, on nous racontera les gabares chargées de sel et remontant le fleuve... Les haut-parleurs du petit train nous diront que le monastère fut prospère jusqu'au XVIII^e siècle. Nous ne saurons pas qu'ici, les jeunes filles de bonnes familles furent instruites et éduquées durant des siècles.

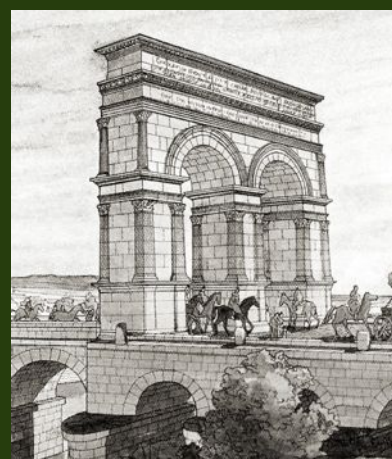
Comme pour beaucoup d'édifices religieux, la Révolution de 1789 passa et détruisit, transformant l'édifice en prison puis, plus tard, en caserne militaire. Il fallut attendre le XX^e siècle pour que des restaurations soient entreprises et qu'une nouvelle vie s'installe dans ces murs séculaires. Le monastère est devenu un lieu de culture et de musique. Nous ne saurons pas non plus que le fleuve faisait, à partir de 1259, la frontière entre la France et l'Aquitaine anglaise : une ville partagée entre deux souverains... Bien que située sur la rive droite (donc "française"), l'abbaye était placée sous juridiction anglaise : imbroglia !

VISITE DE SAINTES EN PETIT TRAIN

Nous partons peu avant 10 h 30. Pendant les premiers tours de roues, les haut-parleurs racontent l'histoire ancienne de la ville, citent son nom romain – Mediolanum Santonum, première capitale historique de la Gaule Aquitaine, à l'extrémité occidentale de la Via Agrippa qui partait de Lugdunum. La ville de quinze mille habitants était parée de somptueux monuments dont il nous reste une porte double et un amphithéâtre en ruine. Le stade reste hypothétique car aucune trace n'en a été retrouvée. Les haut-parleurs nous parlent aussi des Santons, peuple gaulois qui donna son nom à la région. Il me faudra attendre l'après-midi pour commencer à comprendre pourquoi ce lieu perdu au milieu des terres fut choisi par les Romains pour en faire une capitale.

Le petit train est venu nous chercher devant l'église Sainte-Marie mais, bien que nous occupions tous les bancs, le conducteur fait une longue halte devant l'office du tourisme, en bordure de la Charente car c'est d'ici, nous dit-il que commence le voyage. C'est l'occasion de voir pour la première fois l'arc de Germanicus, vestige romain. Après ce second départ, nous revenons devant l'église d'où nous sommes partis ; c'est un peu ridicule mais c'est l'itinéraire : il n'y a pas de raison, apparemment, pour que nous ne parcourions pas tout le circuit officiel. Nous repassons aussi devant la prison de Saintes. C'est alors que les haut-parleurs nous expliquent que le docteur Guillotin, inventeur du célèbre rasoir national, était né à Saintes ; a-t-il sa rue dans cette ville ? Il semble que oui.

Lorsque nous parcourons, pour la seconde fois, l'avenue Gambetta, nous apprenons l'événement qui,



Deux représentations de la porte d'entrée dans la ville par la via Agrippa (arc de Germanicus) et du pont romain détruit

au XIX^e siècle, sortit Saintes de sa torpeur et y effectua une véritable révolution "culturelle". En effet (et on nous le répètera dans l'après-midi), la ville vivait de son fleuve, lien entre l'intérieur du pays riche en bois et le port de Rochefort où se construisaient les navires de la marine royale, républicaine puis impériale et de nouveau royale, républicaine et impériale. Toute cette ordonnance séculaire fut perturbée alors que le trafic sur le fleuve atteignait son apogée car vint le train, celui qui fit disparaître la navigation sur nos fleuves, Dordogne, Garonne ou Charente. Qui dit train dit gare et c'est pour accéder à cette nouvelle gare que la rive droite fut urbanisée : l'avenue Gambetta est la pièce principale de cet aménagement. Lorsqu'elle fut construite, au milieu du XIX^e siècle, elle franchissait les remparts et traversait les champs, nous disent les haut-parleurs. Aujourd'hui, elle est bordée de belles demeures des XIX^e et XX^e siècles. Le circuit du petit train ne passe pas par la gare...

Nous revenons vers le fleuve et franchissons la Charente par le pont Palissy. Nouvelle énigme qui n'est pas bien expliquée par les haut-parleurs (ou bien n'ai pas compris). Que fait donc Palissy par ici ? Cet artiste de la Renaissance (1510 - 1590) serait né près d'Agen. En 1539, il s'installa à Saintes, y ouvrit un atelier de poterie et entama des recherches sur l'émail blanc qu'il parvint à mettre au point en 1545. Un an plus tard, il se convertit au protestantisme. De ces terres protestantes, il ne nous sera rien dit hors la présentation du temple lorsque nous passerons devant. Il monta travailler à Paris et au château d'Écouen puis revint travailler à Saintes en 1557. Mais en 1559, un édit contre les protestants le conduisit en prison,

à Saintes. Quatre ans plus tard, il fut transféré à Bordeaux, peut-être au fort du Hâ... puis sauvé de la prison par son protecteur Anne de Montmorency. Il échappa aux massacres de la Saint-Barthélemy. De nouveau arrêté en 1586, il fut embastillé et mourut dans cette prison en 1589 ou 1590, de faim, de froid et de mauvais traitements. Ses travaux sur l'émail et la faïence le rendirent célèbre dès son décès. Il était un savant en avance sur son temps mais ce n'est pas ce voyage à Saintes qui devait nous en apprendre davantage. Existe-t-il un musée Palissy à Saintes, je ne sais ? Apparemment pas.

Nous traversons le pont et par le quai de l'Yser, longeons le fleuve vers l'aval. Nous apprenons le commerce sur le fleuve, le trafic de marchandises très intense dans la première moitié du XIX^e siècle : le bois et le grain descendait la Charente en gabares, le sel, l'eau-de-vie, le vin, la pierre blanche de Craizanne la remontaient. Ces commentaires, je les ai déjà entendus lors de diverses croisières sur "nos" fleuves – Isle, Dordogne, Lot ou Garonne. Le bois du Massif Central trouvait sa destination aux chantiers navals de Rochefort. Pour satisfaire cette augmentation du trafic, des quais furent aménagés dès 1833. Nous découvrons que le train ne fut pas le seul à nuire à l'intensité du trafic sur le fleuve : le phylloxéra qui détruisit les vignes y contribua aussi ; peut-être annonça-t-il la fin d'une époque que tous croyaient immuable. Nous revenons au centre-ville par la rue du Bois d'Amour dont on nous explique qu'avant l'urbanisation, les amoureux venaient s'y promener et plus si affinité. Il se trouvait hors les murs. À cette époque, la ville s'étendait sur seize hectares, cernée par les fossés. Je



Saintes en bord de fleuve et pont Palissy

suppose que, comme à Bordeaux ou Périgueux, la première urbanisation romaine existait sans remparts. Ce sont les invasions dites barbares qui obligèrent les villes à se protéger mais souvent, un tel investissement nécessitait de diminuer de façon drastique la surface protégée : de grands pans urbains se retrouvèrent donc hors les murs dont les amphithéâtres, toujours éloignés du centre. À Périgueux, l'amphithéâtre devint une partie du rempart. Ailleurs, et à Saintes en particulier, les pierres de l'amphithéâtre furent utilisées pour édifier le rempart

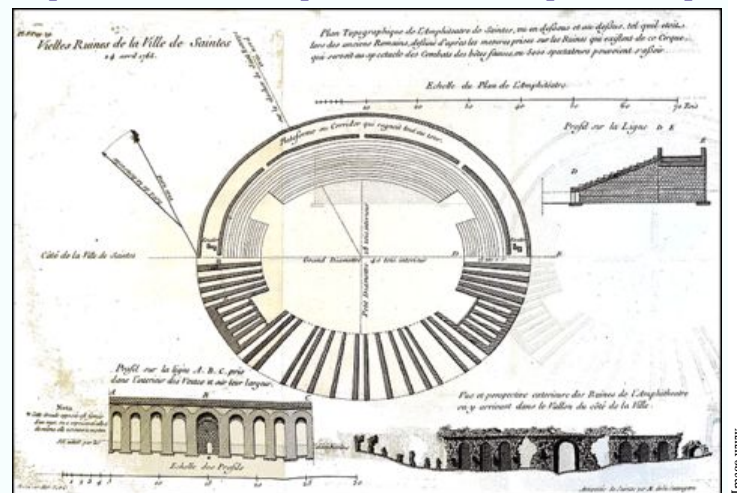
Le cours National que notre convoi remonte est le pendant de l'avenue Gambetta, le premier sur la rive gauche, la seconde sur la droite : il fallait "irriguer" l'agrandissement de la ville dans la seconde moitié du XIX^e siècle. En empruntant le cours Reverseaux, nous passons devant le temple protestant dont la façade originale, presque "catholique", manque de l'habituelle discrétion de cette catégorie d'édifices. Construite au début du XX^e siècle, elle comprend des éléments byzantins et art nouveau.

Puis le petit train remonte la rue Saint-Eutrope et passe devant l'église du même nom. Située sur la gauche, je ne peux la prendre en photo. De plus, la pluie a fait descendre tous les volets transparents (sauf celui qui se trouve à ma droite) et prendre des photos à cet instant, c'est surtout photographier les gouttes qui ruissellent sur le plastique. Comme nous passons sans nous arrêter pour une visite, cet instant est inutile et gâché. Telle est la déception engendrée par ces circuits touristiques où l'on voit très vite ce qu'il faudrait visiter. Mais le temps nous manque et ces visites ne sont pas au programme, ce qui est un peu dommage. Les haut-parleurs ne nous racontent pas grand-chose de cet édifice sauf qu'il porte le nom de l'évêque qui,

soi-disant, évangélisa les Santons. Il vécut au III^e ou IV^e siècle, ce qui laisse une grande marge d'incertitude et nourrit la légende car on sait fort peu de chose sur Eutrope.

Plusieurs édifices se sont succédé pour honorer la mémoire du saint homme et nombreux sont ceux qui disparurent dans les aléas de l'histoire. La ville connue, comme beaucoup d'autres villes fluviales, les ravages des Vikings et autres envahisseurs "barbares". L'édifice que nous longeons sans nous arrêter date de la fin du XI^e siècle. Les deux principales caractéristiques de cette église sont qu'elle est double et amputée. Une église basse, magnifique crypte qui vaudrait à elle seule le voyage à Saintes, communique avec le chœur de l'église haute de telle façon que les pèlerins puissent circuler sans difficulté. La moitié de la nef haute fut démolie en 1806 car jugée trop vétuste. À sa place, un parking...

La pluie cesse un instant lorsque nous atteignons le panorama sur l'amphithéâtre. La surprise est que



Plan de l'amphithéâtre datant du XVIII^e siècle



Façade moderne du temple protestant (XX^e siècle)



La crypte de Saint-Eutrope

Titi arrête son véhicule et nous propose de descendre quelques minutes pour voir le monument en ruine par-dessus la grille, ce qui est beaucoup mieux pour les photos. Les architectes romains qui dessinèrent ce monument utilisèrent le vallon pour y appuyer leur projet. Les gradins, aptes à accueillir entre douze et quinze mille spectateurs, furent creusés dans la roche, ce qui limitait l'emploi de pierres de construction.

Les dimensions de l'édifice – 126 m de grand axe pour 102 m de petit axe – et sa capacité d'accueil prouvent l'importance de la ville au temps des empereurs Tibère et Claude (première moitié du premier siècle après JC). Une centaine d'accès permettait aux spectateurs d'atteindre très rapidement la trentaine de gradins. J'ai du mal à croire que cet amphithéâtre soit l'un des mieux conservés de l'Aquitaine romaine : la superstructure a disparu et les flancs sont couverts d'herbe bien verte. Certes, il reste quelques arcades du côté de la ville et l'arène est dégagée ; les trois premiers gradins ont été restaurés. Bien sûr, cette ruine est en bien meilleur état que l'amphithéâtre de Bordeaux mais c'est quand même une ruine. Les haut-parleurs nous apprennent que cet amphithéâtre est antérieur à celui de Rome ; sa structure creusée dans le vallon le rapprocherait de ceux de Fréjus et Pompéi. Nous restons quelques minutes, sous un ciel de cendres, à regarder ce lieu caractéristique de la culture romaine qui offrait des jeux souvent cruels et sauvages aux foules friandes de ces festivités : "*panem et circenses*" selon l'expression de Juvénal. Des spectacles et des concerts sont régulièrement donnés dans ces arènes. Au loin s'élève l'élégant clocher de l'église Saint-Eutrope qui fut construit au XV^e siècle dans le style gothique flamboyant. À 11 h, le convoi s'ébranle de nouveau, contourne l'amphithéâtre et, dans un carrefour un peu serré, heurte quelque chose...

Nous redescendons vers le cours National, passons devant le théâtre dont on nous dit le toit en cuivre, empruntons la rue piétonne Alsace-Lorraine, commerçante depuis la nuit des temps. Elle l'était déjà au Moyen Âge, entend-on dans les wagons. Le convoi passe devant le musée de l'Échevinage et arrive devant la cathédrale Saint-Pierre. Titi contourne la placette située devant le clocher-porche de l'édifice mais les rideaux baissés ne laissent guère de chance à une belle photo : aucun arrêt, même de quelques secondes, pour garder un souvenir dans la carte mémoire de l'appareil : le petit train ne s'arrête pas ; c'est pourquoi l'arrêt en haut de l'amphithéâtre reste une énigme...

Pendant que je tente vainement de faire un cliché de cette cathédrale, les haut-parleurs racontent que l'édifice est resté inachevé à cause des guerres de religions. À l'origine il y avait une église romane qui se dégrada tant qu'en 1420, une partie de la voûte s'écroula. On décida de construire un autre édifice, de style gothique, cette fois. Il était presque terminé lorsque les huguenots, en 1568, le mirent à sac et sapèrent les piliers qui s'écroulèrent, effondrant la nef : il fallut tout reconstruire. Faute de moyens financiers, la nouvelle cathédrale, reconstruite dès 1585, se retrouva plus petite que la précédente. Le chœur ne fut pas terminé. Comme nous ne sommes pas entrés dans la nef, impossible de dire comment se présente ce chœur. Autre victime de la lutte entre huguenots et catholiques, le clocher-porche. Le projet initial prévoyait d'édifier une flèche qui aurait culminé à près de cent mètres. Mais cette flèche ne fut jamais faite : c'est pourquoi la tour se termine par un petit dôme en cuivre "ridicule" et anachronique. Malgré tout, cette tour domine la vieille ville et reste visible d'assez loin.



L'amphithéâtre de Saintes

Détail d'une photo Comité du Montcel

Par une rue pavée passant devant l'hôtel de ville, nous rejoignons la place Blair et le quai de Verdun : ainsi retrouvons-nous la Charente. Titi fait un joli tour devant l'arc de Germanicus qui n'était pas un arc de triomphe mais une porte d'entrée dans la ville : cette porte à double sens, placée juste à l'entrée d'un pont détruit, achevait la via Agrippa en provenance de Lyon. Cette porte fut construite vers l'an 18 ou 19 après JC grâce au mécénat d'un riche et illustre citoyen de Saintes, C. Julius Rufus. Malgré son nom latin, on sait que cet homme était gaulois et avait adopté un nom entièrement latin, ce qui prouve la romanisation progressive des notables gaulois. En 1843, alors que la ville envisageait la destruction du vieux pont romain, Prosper Mérimé parvint à sauver l'arc qui avait les pieds dans l'eau : le fleuve, en effet, s'était déplacé au cours des siècles et menaçait l'arc romain. Il fut donc déplacé plus haut sur la rive, au lieu où nous le voyons aujourd'hui, démonté pierre par pierre puis remonté. Il avait, auparavant, subi une restauration complète en 1666. Sur l'attique se trouvait une dédicace nommant l'empereur Tibère et son fils Drusus. Mais c'est la dédicace à son neveu et fils adoptif Germanicus, davantage lisible, qui donna son nom à l'arc et permit la datation. Aujourd'hui, pour les deux mille années de cet arc, une installation artistique a été aménagée dans et autour de la double porte. Sur les panneaux qui expliquent cet événement, la ville se déclare fruit de la rencontre d'une voie romaine et d'un fleuve, formule parfaitement illustrée par cette porte, vestige d'un passé flo-

rissant. Il faudrait lire dans cette installation de cordes blanches tendues de part et d'autre de l'arc, une porte du temps, sorte de passerelle entre +18 et +2018.

Jean-Claude ayant demandé que le petit train nous conduise jusqu'au restaurant, nous remontons à nouveau le cours Gambetta jusqu'à la taverne alsacienne de Maître Kanter. Il est à peine 11 h 30 lorsque nous nous installons aux tables de ce restaurant alsacien en plein centre de la Saintonge. Nous servirait-on de la choucroute ?



L'apéritif – pineau blanc – est offert par le Comité, suivi d'un friand au fromage de chèvre accompagné de salade et de noix. Si l'entrée est locale, allons-nous manquer la choucroute ? Eh oui ! Des assiettes emplies de mogettes, de champignons et de poulet grillé nous sont apportées. Vin rouge ou rosé, au choix. Les deux sont, bien sûr, possibles ! En dessert, tarte aux pommes et glace à la vanille. Café.

Après être restés deux heures dans la taverne, il nous faut revenir au fleuve à pied, le long du cours Gambetta car une croisière sur la Charente occupera une partie de l'après-midi. Sans nous presser, nous arrivons sur le quai, devant l'arc de Germanicus, en avance et attendons donc que la gabare se mette en place. C'est l'occasion pour essayer de comprendre l'installation artistique qui décore l'arc pour son deux millièmes anniversaire. Je ne me souviens pas avoir déjà navigué sur ce fleuve...



L'arc de Germanicus et la passerelle du temps



Tour de la cathédrale par-delà les maisons du quai de Verdun

LA CROISIÈRE EN GABARE

Lorsque l'embarcation est amarrée au ponton flottant, nous prenons place à bord. Deux longs bancs abrités par une bâche sont aménagés sur les côtés et quelques marches sont disponibles pour ceux qui préfèrent le soleil. Le capitaine s'appelle Yves. Debout sur le toit de la cabine pour voir plus loin, il manœuvre le gouvernail avec un pied : une longue barre, rasant le toit, prolonge ce gouvernail. C'est insolite mais efficace : nous n'aurons aucun incident !

Marie-Pascale est la guide qui raconte le fleuve et la ville à mesure que nous remontons la Charente. Le départ est donné vers 14 h 30, sans doute un peu avant. Le commentaire, s'il n'est pas écrit, est su par cœur mais distillé avec parcimonie : nous avons donc une leçon de rattrapage sur l'histoire de la ville et de sa région.

Avant Jules César, il n'y a rien à dire de Saintes sauf à aller visiter un musée qui nous montrerait des pièces "préhistoriques". L'an zéro de la véritable histoire de Saintes, lorsqu'enfin la localité entre dans l'Histoire, c'est lorsque le général s'empare de la Gaule et que les Romains choisissent ce lieu pour édifier une ville sur le fleuve. Ils la nomment Mediolanum civitas Santorum, la ville au milieu du pays des Santons. Le fleuve navigable est donc à l'origine de la cité. Pourquoi si loin de la mer, je l'ignore ? Pourquoi pas Bordeaux ? Ne sais pas. Quoi qu'il en soit, la ville est, pour quelques décennies, capitale de l'Aquitaine romaine et reliée à la capitale des Gaules par l'une des quatre "Via Agrippa". Au II^e siècle après JC, la ville comptait déjà quinze mille habitants (ce qui explique la taille de l'amphithéâtre).

Peu avant de quitter la ville, la guide nous montre quelques jolies demeures bourgeoises dominant le fleuve depuis la rive gauche ; celle ornée d'arcades "art nouveau" est très originale, pour ne pas dire superbe, datée du XIX^e siècle. Les richesses de Saintes ne sont pas évidentes à trouver car, pour la plupart sinon pour toutes, extérieures à la ville. Saintes était un port, une plaque tournante comme on dit aujourd'hui. Pas de porte-conteneurs mais une flottille de cent soixante gabares qui assurait un trafic important. La guide nous parle de 180 000 tonnes de marchandises transportées par année à l'apogée du commerce fluvial, avant le premier sifflement d'une locomotive à vapeur. Parmi ces marchandises – richesse de la ville – la pierre de Crazanne dont sont faites quelques jolies maisons locales mais aussi la cathédrale de Cologne (qui ne m'a pas paru blanche lorsque je l'ai vue !). Autre marchandise : le sel. Pendant des siècles, les gens d'ici ne payaient pas de taxes sur le sel. Lorsque le roi décida qu'ils en paieraient, les révoltes furent nombreuses. L'une des marchandises transportées autrefois sur le fleuve était le chanvre. Pourquoi le chanvre ? Parce que, à l'extrémité de la Charente, se trouvait la corderie royale de Rochefort... Il fallait aussi transporter les canons qui armaient les navires royaux. Ils étaient fabriqués dans les fonderies proches d'Angoulême. La guide nous raconte que les canons de la nouvelle Hermione furent, exceptionnellement, transportés d'Angoulême à Rochefort sur les trois gabares encore existantes sur le fleuve. Les haut-parleurs du petit train nous avaient déjà appris que le bois du Massif Central descendait en gabare jusqu'à Rochefort et servait à construire les navires de la marine royale. En 1810, la ville était si importante qu'elle devint préfecture de Charente-Inférieure.



À gauche, maison art nouveau en bordure de Charente



Maison en partie troglodytique



Plus en amont, Marie-Pascale nous montre les maisons troglodytiques cachées par la végétation. J'ai compris que les excavations servaient davantage d'espaces de rangement plutôt que d'habitation. Remontant le bras principal du fleuve, nous longeons la grande île de la Palu souvent submergée par les crues. La Charente est un fleuve capricieux, pouvant sortir de son lit de façon considérable, jusqu'à sept mètres en 1982, ce qui était plus haut que ne pouvait indiquer l'échelle de crue.

Lorsque nous passons sous l'élégant pont de chemin de fer, la guide nous répète l'arrivée du train à Saintes et la fin du commerce fluvial sur la Charente. Le train allait beaucoup plus vite que les gabares que l'on devait haler depuis les chemins de halage qui longeaient le fleuve : autre temps. Les gabares n'avaient pas de voile. Quelques cigognes planent au-dessus de l'eau pendant que des amateurs glissent avec élégance sur leurs frêles avirons. Nous en verrons beaucoup au cours de l'après-midi. Quant aux cigognes, on nous dit que le département de la Charente-Maritime est celui qui abrite le plus de couples en France : il y en aurait plus de cinq cents.

La navigation se prolonge sur quelques kilomètres sur "*le plus joli ruissel de mon royaume*" se plaisait à dire François I^{er}, natif de Cognac. Vers 15 h, nous atteignons l'extrémité amont de l'île de la Palu et, sur la rive gauche, l'un des nombreux défluent de la Seugne, la rivière qui arrose Pons. C'est l'occasion pour la guide de nous apprendre que la Charente – 381 km – est le septième plus long fleuve de France puis de nous demander les six premiers. Le Rhin est exclu de la liste mais pas la Meuse.

Nous passons devant un village dont on ne nous dit pas le nom puis, après quelques minutes, le capitaine effectue son demi-tour. La balade est finie, la guide retrouve le silence : on rentre à Saintes beaucoup plus vite que nous avons remonté le fleuve. Cependant, avant la fin de la croisière, la guide réclame notre attention afin d'observer les trois clochers de Saintes : la haute flèche de Saint-Eutrope, la tour inachevée de la cathédrale et le clocher de l'abbaye aux Dames coiffé de sa "pomme de pin". Vers 16 h 15, retour sur le quai de Saintes en attente du bus que Kléber et Jean-Claude vont chercher pour nous éviter de marcher jusqu'à l'abbaye aux Dames.

VISITE DES CHAIS BOSSUET

Par les routes de campagne, nous abordons le domaine de la Folle Blanche, propriété de la famille Bossuet, vignerons et fabricants de cognac et de pineau depuis des siècles. Réunis devant le bel alambic rouge, nous écoutons la jeune femme nous raconter la fabrication complexe du cognac. Les explications sont assez claires mais trop rapides pour tout noter. Il faut préchauffer le vin, faire une première distillation puis une seconde pour obtenir le cognac. L'alcool transparent se teinte dans les fûts de chêne neufs dans lesquels il peut rester plusieurs années avant d'être transvasé dans de vieux fûts. Le cognac y vieillit, s'oxyde et s'évapore doucement. S'il y reste quarante ans, il atteint son apogée... Mis en bouteilles, il ne bouge plus. Le pineau est un produit dérivé du cognac. Dégustation multiple et achat des bouteilles, comme il se doit... Nous revenons sous la pluie vers Pessac : le pont suspendu est ouvert à la circulation. Le traditionnel remerciement de Kléber annonce la fin du voyage.



Le clocher de Saint-Eutrope depuis le fleuve



Le logis de la Folle Blanche



Écrit par Jean-Pierre Lazarus en mai 2019
d'après les notes et les photos prises au cours du voyage
Les photos sans cartouche sont de l'auteur.