

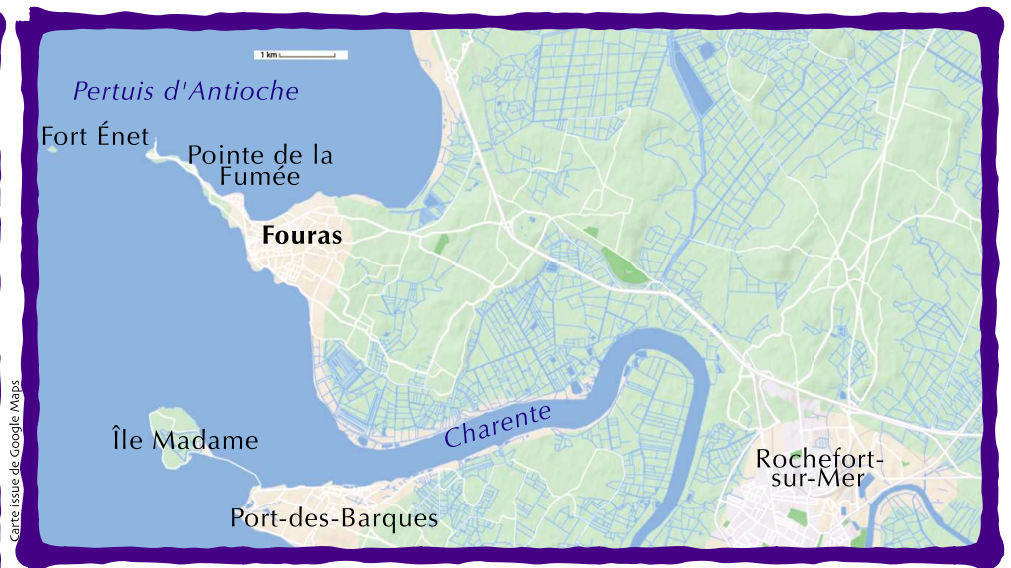
Escapade à Fouras



7 mai 2022



Itinéraire



Situation de Fouras par rapport à ses voisins



Plan de Fouras



**Le fort Vauban
(Pages 3 à 5)**



**Le vieux quartier de Fouras
(Pages 5 à 7)**

**Quartier libre dans Fouras
(Page 10)**



**Circuit en petit train
(Pages 7 à 9)**

**La distillerie
(Page 11)**



ALLER À FOURAS

Beau temps, ce matin, vers 6 h 40 lorsque le bus, conduit par Kléber, démarre de Madran pour cette excursion à Fouras. Nous avons atteint en ce 7 mai, un jour du calendrier où il fait déjà jour à 6 h. Ce 7 mai s'annonce radieux. Rcade, A 10 : route directe vers la côte de Charente-Maritime que je ne connais pas. Ce voyage me permettra donc de découvrir une ville que je n'ai encore jamais visitée. J'espère qu'un jour (ou plutôt deux), le Comité proposera un voyage sur les îles : ce devrait être possible, même en octobre...

À 8 h, arrêt sur l'aire de Saint-Léger Est pour le petit déjeuner. Cet arrêt matinal est une tradition des voyages du Comité quelle que soit l'autoroute choisie (A 10, A 89, A 62 ou A 63). C'est à cette occasion qu'il m'apparaît évident que ce sont des clans qui participent à ces voyages, qui se regroupent dans le bus, autour des tables de cette cafétéria et je le constatera une nouvelle fois au restaurant de Fouras. Moi, je ne connais (presque) personne et ne fais partie d'aucun clan... Nous repartons vers 8 h 30 et, quinze minutes plus tard, quittons l'A 10 pour l'A 837 qui conduit à La Rochelle. J'ai la sensation que notre bus se traîne sur cette autoroute ; est-ce pour ne pas être trop en avance au rendez-vous ? Les camions nous dépassent lorsque nous traversons les carrières de pierre de Crazannes, qu'avec le comité, nous avions visitées en octobre 2017.

Nous sommes à Fouras à 9 h 30. En s'engageant dans la rue, ni Kléber ni Jean-Claude ne remarquent le panneau limitant la longueur des véhicules à 10 m.

Ou bien le négligent-ils. Lorsque notre chauffeur se retrouve au bout de la rue, il n'y a pas assez de place pour tourner à droite ou à gauche. Il faut que quelqu'un ouvre la barrière du parking pour que Kléber parvienne à tourner son bus, non sans difficulté...

À peine descendus, nous sommes divisés en deux groupes, l'un partant en petit train visiter la ville, l'autre suivant le guide pour une visite du château et du vieux Fouras.

VISITE DU CHÂTEAU



Je choisis de visiter d'abord le château et la localité. Le guide se prénomme Christophe et nous le suivons vers l'entrée du château se dressant juste devant nous.

Le château de Fouras est le plus ancien monument de la ville, ce qui n'est pas très difficile à croire. Il existait déjà avant le règne de Philippe le Bel qui en fit l'acquisition en 1305 pour le reconstruire. (Il acheta Fouras et rattacha la localité à la couronne). Il passa successivement aux mains de seigneurs français et anglais durant la guerre de Cent ans. Très abîmé par ce conflit, le château et son donjon furent rebâties vers la fin du XV^e siècle.

Son aspect de château fort se lit encore dans la présence de son donjon (du XV^e siècle), de ses tours rondes, de ses archères (datant de Philippe le Bel), de son enceinte, de son fossé, de son pont-levis et de son entrée monumentale. Situé entre la ville et la mer,



Fort Vauban



Plage près du fort Vauban



Parvis devant le fort Vauban



Vue générale du fort Vauban

face au pertuis d'Antioche, il fut de tout temps un lieu stratégique pour la surveillance et la défense de la côte. Durant la guerre de Hollande (de 1672 à 1678), le château de Fouras protégea l'arsenal en défendant l'embouchure de la Charente. Le donjon servit à observer les mouvements des navires et à envoyer des messages à la tour des signaux construite près du logis du chef d'escadre.

Depuis la plateforme où Christophe nous propose de monter, le panorama s'ouvre sur l'océan, de l'embouchure de la Charente à la pointe de la Fumée. Entre ces deux points côtiers, voici l'île d'Oléron (qui occupe tout le flanc sud-ouest), l'île Madame (et son tombolo), la plus petite des îles charentaises, le fort Boyard (mondialement connu et assez éloigné), l'île d'Aix, le fort Énet sur son îlot éponyme (accessible à pied à marée basse par une passe de 1,6 km) et, tout à l'horizon, l'île de Ré.

Le tombolo de l'île Madame se découvre à marée basse sur une longueur de neuf cent mètres, ce qui permet d'accéder à l'île à pied sec ou en voiture. Cette

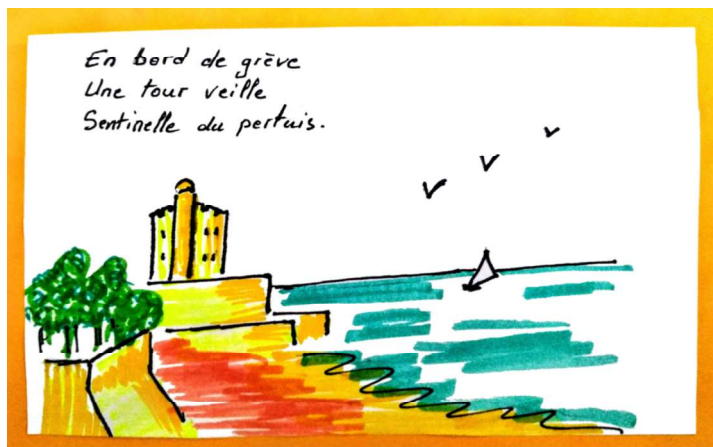
curiosité est appelée "Passe aux bœufs," nous dit Christophe. L'île d'Oléron porte elle aussi une forteresse. Avec ses 33 km de long sur 12 de large, elle est la plus grande des îles charentaises. Le fort Boyard est le dernier maillon de cette chaîne de défense et fut le plus difficile à construire. Pensé dès 1666, il ne fut construit qu'à partir de 1803 pour compenser la portée des canons de dix-huit livres – 1 500 m – insuffisante pour atteindre tous les bateaux. L'emplacement choisi était un banc de sable qui ne se découvrait jamais à marée basse... La construction fut interrompue en avril 1809 par une attaque anglaise que le guide appelle "les brûlots de l'île d'Aix". La flotte française, forte de douze vaisseaux, incapable de faire mouvements et de réagir devant les navires brûlots lancés par les Anglais, fut détruite. Les vaisseaux français s'échouèrent et furent bombardés par les Anglais. Cette défaite française remit aux calendes grecques la construction du fort Boyard, malgré le début de l'empierrage du banc de sable sur lequel il devait être édifié. Les travaux ne reprirent qu'en 1842 et furent achevés vers 1870. Le fort n'était pas encore terminé qu'il était déjà obsolète. C'était un vaisseau de pierre



Donjon du fort Vauban



La demi-lune. Dans le fond, Oléron et Madame



Poème et dessin d'Aline Pinsolle Leveilly

de soixante-quatorze canons. D'après Christophe, il fut dit à l'empereur : *"Sire, il serait plus facile de saisir la lune avec les dents plutôt que de construire un fort ici."* Le donjon de Fouras, haut de vingt mètres, domine cet horizon de trente-six mètres : un "phare" avant l'heure !

Le 5 mai 1666, Colbert du Terron (cousin germain de l'autre Colbert) et Louis XIV décidèrent la construction de l'arsenal de Rochefort, le plus important arsenal militaire de cette époque. Le roi voulait que l'on construise *"grand, beau et vite"*. Se souvenir de la corderie royale dont le bâtiment mesure plus de 373 m de longueur. L'arsenal faisait vivre tout l'arrière-pays grâce à la navigabilité de la Charente jusqu'à Angoulême ; il était aussi très riche en bois pour fabriquer les vaisseaux. À l'époque de Vauban, François Ferry, ingénieur militaire, transforma donc le château fort en place militaire chargée de protéger l'arsenal. Il devint un maillon supplémentaire dans cette ligne de fortifications qui ceinturait le pertuis d'Antioche. Le donjon fut renforcé, un mur de refend fut construit à l'intérieur. Des canons, chargés de démâter les navires, furent installés sur la terrasse sommitale. Ils

pouvaient être armés de boulets ramés : deux boulets ou demi-boulets reliés par une barre ou une chaîne et projetés sur les vaisseaux pouvaient couper les cordages servant à manœuvrer les vergues et par extension, à immobiliser les navires. Sur la terrasse inférieure, en forme de demi-lune, les canons tiraient en plein bois pour déchirer la coque ou à coulée bas pour faire couler les navires. L'ensemble militaire occupait autrefois toute l'esplanade ainsi que le parking qui, aujourd'hui, entourent le château et l'isolent de la ville. Avant de quitter ce fort, qui ne tira pas un coup de feu, même lors des deux attaques britanniques de la rade, en 1757 et en 1809, il faut savoir que son nom de "fort Vauban" est impropre puisque bien antérieur à l'illustre architecte.

VISITE DU VIEUX FOURAS

Nous suivons notre guide par la rue du Fort pour atteindre l'un des vieux quartiers de Fouras, celui autrefois habité par les pêcheurs. Maisons aux volets colorés, placette et venelles bien entretenues, acanthes, géraniums, pétunias et bégonias fleuris, les deux derniers se balançant doucement dans la brise dans leurs corbeilles suspendues aux maisons. Cette placette, au centre de laquelle se trouve un puits dont les habitants riverains se partageaient l'eau douce, est appelée quereux, nous précise Christophe. Dans cette région de l'Aunis (mais aussi de la Saintonge, du Poitou et de l'Angoumois), un quereux est une sorte de place nue ou de cour non fermée, située entre une maison et la voie publique.

Rassemblés sur la placette ensoleillée, nous écoutons le guide nous raconter l'histoire du village dont les traces gallo-romaines (fragments de tuiles et



Ruelle du vieux quartier



Placette ou quereux

monnaies impériales) attestent d'une très ancienne occupation humaine, probablement plus ancienne encore car des vestiges néolithiques ont été retrouvés (pointes de flèches et de silex taillés) ; rien d'original : un pareil endroit ne pouvait être ignoré des Anciens. Les historiens supposent qu'une petite agglomération existait à cet endroit stratégique dès les premiers siècles de l'ère chrétienne.

Un premier édifice défensif pourrait avoir été bâti dès le haut Moyen Âge afin de protéger le rivage des incursions des Vikings et des pirates. Cependant, la présence effective d'un château fort n'est attestée dans une charte qu'au cours du XI^e siècle. Fouras était alors le siège d'une châtellenie – sans doute aux mains des ducs d'Aquitaine et comtes de Poitiers – tirant une partie de ses revenus de la perception d'un droit de navigation sur les navires et gabares empruntant la Charente.

Nous nous étonnons de la beauté de la placette, superbement fleurie. Christophe précise le climat favorable et doux, les gels rares. Nous sommes en avance pour admirer les roses trémières mais je suis certain qu'elles doivent exploser de couleurs en été. Le guide nous explique qu'elles viennent d'outremer et furent introduites à la fin du XVII^e siècle car, à cette époque, la Marine de Louis XIV demandait à ces officiers de s'intéresser à la botanique. Comme à regrets, nous



Poème et dessin d'Aline Pinsolle Leveille

quittons ce bel endroit, convivial, non sans être passés par les étroits chemins qui contournent ou traversent les jardinets.

Nous passons place de la République habitée par un grand chêne vert puis, par la rue Villaret de Joyeuse, arrivons aux halles. Il y en a deux : l'ancienne halle aux poissons appelée encore criée et la nouvelle halle aux légumes. La première date du second Empire (1866), lorsque la localité devint station balnéaire et vit sa population augmenter, ne serait-ce que lors des étés. Les produits de la mer (poissons, huîtres, moules et autres coquillages) étaient fournis

par les petits pêcheurs de la ville car la flotte fourasine comptait, au XIX^e siècle, soixante-trois chaloupes et vingt-quatre canots de pêche. Christophe complète ces informations en nous précisant que Fouras comptait 175 marins pêcheurs à la fin du XIX^e siècle qui naviguaient sur des barques à fond plat capables de se poser sur la vase. L'une des criées avait lieu entre 4 h et 5 h du matin, l'autre dans l'après-midi. Le crieur sonnait l'ouverture de la criée avec une cloche encore suspendue au mur. Cette criée cessa en 1940. Ce premier marché couvert fut rénové dans les années 1980 et est demeurée la halle aux poissons, fidèle à ses origines.

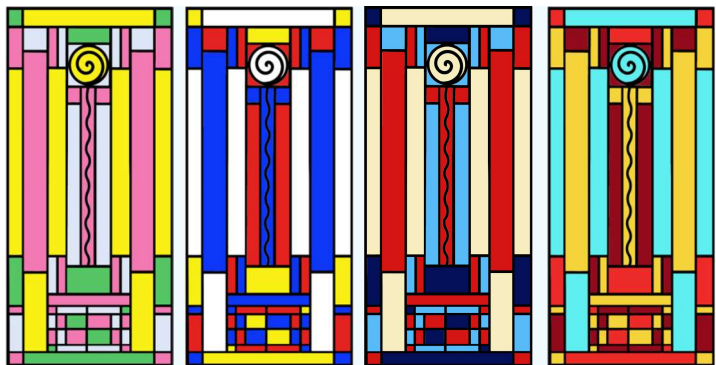
Avec l'essor du tourisme, un autre marché couvert fut construit en 1935, en pleine période de l'Art Déco.



Maison du quéreux



Détail de la maison



Quatre colonnages JP L. d'après photos JPL

Il est Le monument Art Déco de Fouras. La structure graphique des grilles de ce marché, typique des années Trente, a été reproduite sur la façade. Leur mise en couleur s'est inspirée des codes coloriels d'artistes majeurs tels que Sonia Delaunay, Piet Mondrian ou Andy Warhol. Ce marché était destiné à la vente des denrées alimentaires autres que les produits de la mer, telles que les fruits et légumes, les produits laitiers et les produits de la viande.

Nous ne visitons pas les marchés et ne perdons pas de temps car le petit train dans lequel l'autre groupe visite Fouras est sur le point d'arriver. Nous retournons donc devant le fort et attendons quelques minutes que l'engin touristique arrive. Sitôt que les passagers sont descendus, nous prenons places sur les banquettes à peine libérées et partons presque immédiatement pour notre tour typiquement touristique. Il est alors 11 h 20. À nous, Fouras !

CIRCUIT EN PETIT TRAIN

Le train démarre et roule vers le sud. Il emprunte le boulevard qui longe le bord de mer jusqu'à atteindre la plage sud. Les haut-parleurs nous racontent l'histoire et la géographie du village, nous parlent du tombolo de l'île Madame, nous apprennent que Fouras fut la première station balnéaire de France à l'époque des congés payés. Puis le train remonte le boulevard des deux ports qui traverse la ville de part en part, du sud au nord. Nous traversons à nouveau le vieux quartier des pêcheurs dont les échoppes bordent la rue rectiligne. Nous arrivons ainsi à la mairie construite en briques et pierres blanches. Nombreuses sont les maisons du XIX^e siècle construites en briques rouges et pierres blanches ; elles caractérisent ce premier boom urbain consécutif à l'arrivée du chemin de fer.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT



BILLETS A PRIX RÉDUITS. TRAINS RAPIDES. VOITURES DIRECTES DE PARIS ET...
PARCS DE CHÈMES VERTS. NOMBREUSES EXCURSIONS. PÊCHES DIVERSES
CASINO. THÉÂTRE. CONCERTS. BALS. POSTES. TÉLÉGRAPHE. TÉLÉPHONE

Par le boulevard Allard, nous atteignons l'église construite en 1883. Son parvis est constitué de la place Carnot où reste encore un kiosque, témoin muet d'une époque plus joyeuse – les années Trente – pendant laquelle la musique était fréquente en plein air. À quoi servent ces kiosques, aujourd'hui ? La plupart des maisons qui défilent devant le train datent de la seconde moitié du XIX^e siècle et de la première du XX^e. Fouras est une ville "neuve" bien qu'inscrite depuis longtemps dans l'Histoire.

Par le boulevard Allard, nous atteignons l'église construite en 1883. Son parvis est constitué de la place Carnot où reste encore un kiosque, témoin muet d'une époque plus joyeuse – les années Trente – pendant laquelle la musique était fréquente en plein air. À quoi servent ces kiosques, aujourd'hui ? La plupart des maisons qui défilent devant le train datent de la seconde moitié du XIX^e siècle et de la première du XX^e. Fouras est une ville "neuve" bien qu'inscrite depuis longtemps dans l'Histoire.



D'après photos JP L.

Dessin de la façade du marché



D'après photo JP L.

La rue de la halle entre 1900 et 1914



La redoute de l'Aiguille

Nous remontons la rue du port Nord, longeons le parc de l'ancien casino, planté de chênes verts, poumon de la presqu'île, nous disent les haut-parleurs, atteignons l'avenue d'Aix, trouvons la plage Nord, et empruntons l'avenue de Cadoret. Nous longeons alors l'ancienne voie ferrée qui fut construite en 1883. Le premier train entra en gare de Fouras en 1884, ce qui favorisa le développement de la ville qui n'était alors qu'un modeste village en bord de mer. Le trajet omnibus durait environ sept heures et demie depuis Paris-Austerlitz. La gare de voyageurs fut fermée le 15 décembre 1969, en raison d'un déficit important causé par une très faible fréquentation. Le service des marchandises fut fermé le 1^{er} décembre 1971. La gare fut démolie en 1985 mais il reste une avenue de la gare...

Au bout de cette belle avenue, le train tourne à gauche, rue de Chaterny et arrive au bord de la plage nord, sur le boulevard de l'Océan. Le paysage change alors complètement, la partie droite s'ouvrant sur l'océan, le côté gauche étant occupé par de jolies villas dont certaines, du XIX^e siècle, sont en briques roses et pierres blanches, comme il se doit. On y découvre parfois une maison déguisée en castel. On devine aisément le bonheur d'habiter ici, face à la houle adoucie par le chapelet d'îles.... Quelques jolis

chênes témoignent de l'ancienne forêt qui habillait ce bord de mer avant que la folie des bains de mer ne vienne détruire le paysage naturel.

À l'extrémité de ce boulevard de la mer, voici le boulevard Louise de Bretignies puis la rue Clemenceau. Retour sur l'avenue d'Aix, direction la pointe de la Fumée, objectif du voyage en train. La rue traverse des lotissements : est-ce ici que vivent ceux qui travaillent à La Rochelle ou à Rochefort ? Nous longeons un parc boisé, sur notre gauche, une fois que le train touristique s'est engagé sur l'avenue du 11 novembre, principale artère de la presqu'île de la Fumée. Sur notre gauche, la redoute de l'Aiguille, dont les remparts sont à peine visibles. Les haut-parleurs nous racontent la bataille des brûlots qui se déroula du 11 au 24 avril 1809. Les pistes cyclables en site propre indiquent une affluence touristique certaine en été. Il faut bien reconnaître que le lieu prête au farniente, au repos, à la détente. La route passe maintenant entre deux baies, sur l'isthme devenu très étroit de la presqu'île. Si beaucoup viennent en villégiature, il existe des habitants qui travaillent ici. Ainsi voyons-nous bientôt tout le matériel de récupération du naissain constitué de coupelles en plastique montées sur de longues tiges. C'est probablement plus



Villa-castel face à la plage du Nord



Maisons de briques et de pierres, boulevard de la plage



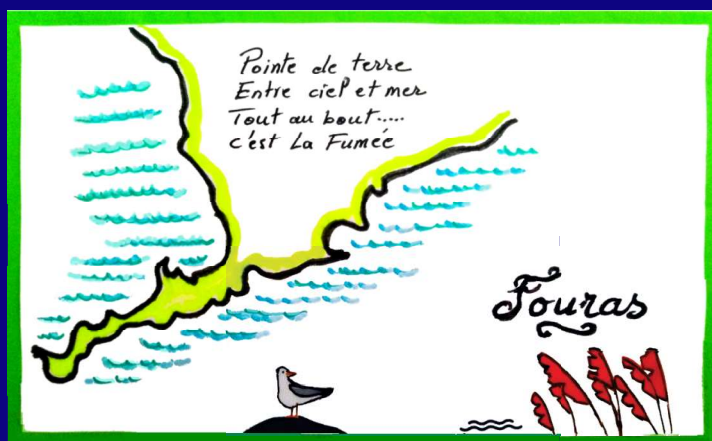
A l'extrémité de la pointe de la Fumée : vue sur le fort d'Énet.

pratique que les tuiles chaulées du bassin d'Arcachon mais beaucoup moins esthétique.

Nous voici au bout de la route. D'ici, il est possible de s'aventurer à pied vers l'îlot d'Énet (construit au début du XIX^e siècle) ou bien de prendre le bateau pour l'île d'Aix. Malheureusement, le petit train ne s'arrête pas. Impossible donc de descendre et d'observer la mer, d'apercevoir le fort d'Énet sur son rocher et, plus loin, sur la ligne d'horizon, de distinguer le grand volume du fort Boyard. Quelques carrelots sur pilotis traduisent une activité de pêche traditionnelle ancienne. J'envie ceux qui viennent ici par grande marée et s'engagent sur la passe conduisant au fort d'Énet dont il est possible de faire le tour des remparts. Mais il faut probablement avoir l'œil sur la montre pour ne pas se faire surprendre par le retour des eaux. Les haut-parleurs nous parlent de "ceinture de feu de Vauban" pour qualifier toutes les fortifications qui furent édifiées pour protéger l'arsenal de Rochefort. Est-ce bien raisonnable d'utiliser un tel qualificatif ? Puis ils nous racontent l'histoire du fort Boyard pendant que le petit train rembobine l'avenue du 11 novembre puis s'oriente sur celle du Bois Vert au niveau de la redoute de l'Aiguille. Nombre des petites maisons construites le long de toutes ces rues

et boulevards portent, sur leurs façades blanches, des volets bleus, créant ainsi une certaine harmonie architecturale caractéristique des stations balnéaires. L'avenue du Bois Vert s'enfonce dans l'ombre des chênes verts, forêt résiduelle de celle qui devait couvrir toute la presqu'île avant que les voyageurs ne descendent en masse des trains venus de la capitale. Sur le côté droit de la route, vastes propriétés boisées cachant de très belles demeures... La rue du port Nord nous reconduit devant le fort Vauban : c'est la fin du circuit qui nous aura fait découvrir divers quartiers de Fouras : le vieux quartier des pêcheurs et ses échoppes collées les unes contre les autres, le bord de mer et ses belles villas, la pointe de la Fumée et ses ateliers ostréicoles.

Vers 12 h 30, les deux groupes réunis se dirigent vers le restaurant réservé, face à la mer. Alors que nous montons le large escalier conduisant aux tables, l'une des responsables du Comité se précipite pour réserver neuf chaises autour d'une table : je déteste cette façon de réserver et, c'est arrivé une fois, de demander aux gens de changer de place pour qu'un clan se constitue. Au menu : apéritif, terrine de poisson, émincé de poulet avec crevettes et riz ; tarte aux pommes, vin blanc, café.



Poème et dessin d'Aline Pinsolle Leveilley



Poème et dessin d'Aline Pinsolle Leveilley

QUARTIER LIBRE À FOURAS

En sortant du restaurant, Jean-Claude annonce une heure de liberté dans Fouras. Je décide d'aller visiter l'église devant laquelle nous sommes passés avec le petit train touristique. Le centre-ville n'est pas grand, se perdre est difficile car, dès la sortie du restaurant, on aperçoit le clocher de l'église au bout de l'avenue Carnot.

Si l'église actuelle est récente (fin XIX^e siècle), cela ne signifie pas qu'il n'y en ait pas eu auparavant. Comme dans la plupart des villages, une église romane fut remplacée par une autre, plus grande, d'un style différent, contemporain de ses années de construction : le gothique remplaça ainsi le roman. Cette église du XIII^e siècle sortit ruinée des guerres de religion qui durent faire fureur dans cette région devenue protestante. Elle fut restaurée au XVII^e siècle. Sans doute cela se serait arrêté là si le train n'était arrivé à Fouras, dans la seconde moitié du XIX^e siècle et, avec lui, des "touristes" par centaines, amateurs de bains de mer et de casino qui ouvrit peu après. Cette église de village de pêcheurs devint très vite trop petite pour cette population inattendue. Il fallait l'agrandir ! Le choix fut fait d'en édifier une neuve. Le chantier de la nouvelle église commença en 1884 grâce à des subventions de l'État, à des quêtes, à des souscriptions "auprès des baigneurs", à un emprunt national et à des dons de riches propriétaires. Le clocher-porche, assez élevé, sert d'amer.



L'église de Fouras en 1887

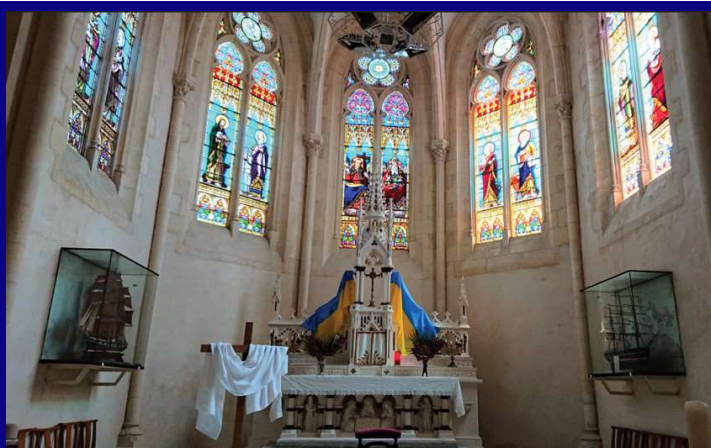


Voilier ex-voto

Je découvre la nef et le chœur polygonal et, de chaque côté du maître-autel, deux ex-voto magnifiques. Ce sont deux grands voiliers de commerce, caractéristiques des navires de commerce du Second Empire. Pour les protéger, ils sont sous vitrine.

Puis je retourne dans le quereux prendre quelques photos supplémentaires. L'heure n'étant pas encore terminée, je vais m'asseoir sur un banc de l'esplanade, face au pertuis d'Antioche et observe la marée descendre. C'est aussi la dernière occasion d'observer la fameuse "ceinture de feu" sensée défendre l'invisible arsenal de Rochefort. Le regard circule de l'embouchure de la Charente à la pointe de la Fumée en passant par la colline boisée de l'île Madame, la sombre ligne des forêts d'Oléron, le vaisseau de pierre de Boyard, l'île d'Aix et le fort d'Énet. Je commence à deviner la passe des Bœufs, fameux tombolo dont j'avais oublié l'existence, et les hauts fonds que la mer descendante révèle minute après minute. Le cargo ayant quitté la Charente doit suivre un chenal étroit pour éviter ces hauts fonds.

Tombolo sableux
Ceinture d'îles charentaises
Le donjon les veille



Le chœur de l'église Saint-Gaudence, à Fouras

Photo Comité du Monreil



Chaloupes fourasines

D'après photo JP L.

LA DISTILLERIE

15 h 10 : retour au bus que je surveillais du coin de l'œil. Nous partons peu après pour aller visiter une distillerie de cognac. Sitôt arrivés et avant même d'entrer dans la distillerie, nous sommes plusieurs à nous attrouper autour d'une vieille 203 plateau qui semble encore en état en marche. Les voitures du XX^e siècle gardent une attraction étonnante sur les "papy boomers" biberonnés aux voitures qui avaient du caractère et qui étaient reconnaissables au premier coup d'œil, des voitures qui "en avaient", aux formes plantureuses comme la 203 ou plus agressives comme la 404. Comme j'écris ces lignes en octobre 2022, je ne peux passer sous silence l'intérêt que susciteront, le week-end des 15 et 16 octobre, les DS et SM Citroën sur la place centrale de Monpazier.

Ce n'est pas la première distillerie que je visite, que ce soit avec le Comité ou non mais je reste toujours impressionné par la beauté des alambics aux formes... elles aussi plantureuses ! Une fois que chacun est assis, notre guide nous raconte son travail et celui qui aboutit au nectar qu'est, pour certains, le cognac. Un cadeau, sans doute offert aux Charentais par Bacchus... Il s'agit de chauffer le vin pour en récupérer l'alcool, chauffage au gaz dont déjà, en mai 2022, l'approvisionnement commençait à défaillir. La vapeur d'alcool (70° à 80° degrés d'alcool) passe dans le col de cygne et traverse une seconde cuve remplie de neuf cents litres de vin blanc. Le vin est ainsi préchauffé et la vapeur refroidie. Elle poursuit son chemin dans le serpentin plongé dans un bain d'eau froide : l'alcool recondensé goutte dans le récipient et se nomme alors brouillis. Double distillation, nous dit-on. Cette opération est répétée trois fois puis les

trois brouillis sont distillés une troisième fois, ensemble (neuf cents litres) pour obtenir, cette fois, un premier alcool nommé "alcool de tête" titrant entre 90° et 92° qui sera envoyé en distillerie d'État. Le distillateur conserve l'alcool à partir de 72°. Ce cognac en formation est transparent ; il prendra sa belle couleur ambrée et sa saveur en séjournant plusieurs années dans les fûts en chêne. Ceux-ci sont plus ou moins préalablement brûlés pour obtenir différentes saveurs. C'est ensuite au sommelier d'assembler les divers alcools aux différentes saveurs pour obtenir le cognac souhaité. Avec trois étoiles, ce sera un cognac basique. S'il est noté VS – *Very Special* –, il n'aura que trois ou quatre ans de vieillissement. S'il est appelé VSOP – *Very Supreme Old Pale* – il aura vieilli quatre à huit ans. Le Napoléon aura vieilli huit à quinze ans et l'Extra, plus de quarante ans. 2 700 l de vin, distillés en trois fois, donnent 250 l de futur cognac, soit, en gros, dix litres de vin pour un de cognac. Encore faudra-t-il enlever la fameuse part des anges avant la mise en bouteille. Pour faire baisser le degré alcoolique d'un degré par an, on ajoute de l'eau distillée. Plus un cognac est vieux, nous dit-on, plus il est doux... Quant au pineau, il est fabriqué avec un tiers de cognac et deux tiers de jus de raisin. Viennent alors les dégustations dans des dés à coudre en verre : pineau rosé, pineau blanc, liqueur de poire, liqueur de framboise, liqueur de caramel...

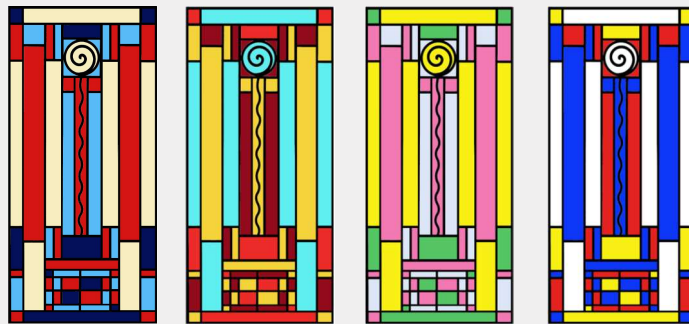
À 15 h 45, les soutes remplies de pineau, nous retournons vers Bordeaux en reprenant l'itinéraire aller. J'aperçois, sur la droite, le pont transbordeur de Rochefort. Arrivée vers 17 h 25. Sans micro, Kléber remercie pour l'enveloppe reçue.



Détail de l'alambic



La distillerie



Dessin d'Aline Pinsolle Leveilley

Écrit par Jean-Pierre Lazarus en octobre 2022
d'après les notes prises au cours du voyage
et d'après divers documents pêchés sur la Grande Toile Mondiale.
Les photos sans cartouche sont de l'auteur.