



JOURNAL

des Membres et Amis de la Sté des Régates de St-Trojan

Renaissance de la Voile Traditionnelle et du Yachting Classique.

20 Francs

Bulletin n°5 - Saison 1997

CENTENAIRE !

Malgré une interruption de quelques dizaines d'années, il y a en effet un siècle qu'existent les Régates de Saint-Trojan. Cet événement sportif et populaire qui appartient incontestablement à notre patrimoine maritime.

C'est avec quelques semaines d'avance, que la Société des Régates a fêté dignement le 19 Août 1996 cet anniversaire !

Depuis de nombreux mois, l'organisation de la Régate du Centenaire était l'objet de projets et de conciliabules. Marie-Françoise Jason, l'un de nos nouveaux administrateurs, se donnait en particulier corps et âme au jumelage de cette manifestation avec le Centre Héli-Marine qui devait nous permettre d'associer les enfants du C.H.M à la fête.

Hélas, dans les jours qui précéderent la Régate, la catastrophe de la Cotinière survenait. Touchés par l'émotion qui devait naturellement gagner l'île, nous décidâmes d'annuler toutes les festivités prévues. La Régate fût maintenue en accord avec les autorités locales. En dépit de ces tristes circonstances nous étions plus de trente vieux gréements pour le traditionnel pique-nique à Gatseau puis, vers 17 heures, devant la Petite-Plage de Saint-Trojan, pour attendre le départ.

Ils étaient venus nombreux pour nous entourer. La liste est trop longue pour être ici intégralement citée mais saluons la présence entre autre de ceux qui n'avaient pas hésité à faire de nombreuses heures de mer pour être là : Jean Giraud et tout l'équipage du

Boucholeur, nos amis de l'île de Ré, Jacques Bureau, Roger Touton et également nos "frères" de la Seudre, les mornaçons de *La Flèche*, de *Rémora*, les trembladais, la famille Cornillier, Christian Corn et beaucoup d'autres encore, autant de visages familiers que nous étions heureux de retrouver pour l'occasion.

Nous avions la joie d'accueillir également de nouveaux bateaux qui, pour la première fois s'alignaient sur la zone de départ : *Black-Pepper*, *Liberté* et *Paol*, superbe dragon verni qui, comme nous allons le voir, fera parler de lui. D'autres concurrents, présents en 1994 à l'occasion de VOILES 94 étaient revenus. C'était le cas de *Mistral*, un beau coureur construit au chantier Bernard en 1930 et de *Jabadao*, un côtre aurière de 1949 appartenant à Christian Lippinois.

Si les belles lignes de *Kattara*, un sloup traditionnel s'offrait également à nos yeux pour la première fois, en revanche la physionomie de son capitaine ne nous était pas inconnue puisque c'était celle de notre cher vice président Guy Charrié, qui depuis deux ans, oeuvrait de ses mains, à la ressurection de cette superbe unité, reconstruite à partir de la quille d'origine du début du siècle, avec un savoir faire et une patience rares.

La catégorie des bateaux de travail de moins de huit mètres était bien représentée avec entre autre *Déluré* qui entamait sa deuxième saison, *Lakmé* à notre ami Pierre Bertin et *Indépendant* toujours barré par Jean-Pierre Renaudie, l'un des administrateurs de la Société des Régates de Saint-Trojan.

Dans la catégorie lasse à voile et canots, les rangs s'étaient encore étendus et *Fil*, *Jeanne*, *Piluche*, *Petit-Pêcheur*, *Martin-Pêcheur* et *Quintinus* avaient répondu à l'appel.

Sur la Petite-Plage, le public n'avait jamais été si nombreux et une fois encore nous bénéficions d'un temps magnifique. Hélas, comme en 1993, Eole n'était pas de la partie!

A 17h45 au signal du départ, bien des voiliers éprouvent des difficultés pour franchir la ligne et gagner la zone moins abritée où devait s'effectuer l'essentiel de l'épreuve.

Seuls les plus véloces purent affronter un parcours, sans doute un peu trop ambitieux, entre la balise d'Ade, la balise du chenal d'Ors et la Petite-Plage.

Les yachts les premiers, trouvèrent le moyen de gagner le large : *Cocosio II* faisant preuve de belles qualités marines, *Pépé-Charlot II* et *Paol* prirent la tête de la flotte.

Parmi les gréements auriques Pinco barré par notre ami Louis-Marc Loubet, second dans la catégorie des plus de huit mètres en 1995, allait tenir ses promesses de l'an dernier en supplantant ses concurrents habituels *La Flèche*, *Petit Normandie* et *Rémora*.

Après un premier bord très délicat au largue jusqu'à la balise d'Ade, la seconde marque la balise du chenal d'Ors s'avérait pour beaucoup hors de portée hors de portée compte-tenu du vent qui loin de fraîchir, tombait lentement.

A 19 heures, seuls quelques voiliers avaient franchi la ligne d'arrivée et la Régate fût interrompue. *Paol* avait néanmoins enlevé de haute lutte sa suprématie à *Pépé-Charlot II* en franchissant la marque d'arrivée le premier. Le voilier de la famille Charrié s'inclinait donc pour la première fois depuis 1992.

Alors que la flotte faisait route vers le Port, le président de la Société des Régates, le Maire de Saint-Trojan ainsi que Monsieur Parent, Conseiller

Général, jetèrent une gerbe en mer, à la mémoire des victimes de la catastrophe de La Cotinière.

Au port, une foule nombreuse attendaient les concurrents. C'est en effet plusieurs milliers de spectateurs qui applaudirent les voiliers qui un à un entraient alors que notre ami Guy improvisait au micro des commentaires toujours savoureux.

La remise des coupes permet de distinguer un certain nombre de concurrents particulièrement pugnaces. Cependant, la Coupe de la Ville de Saint-Trojan allait bien naturellement à l'équipage de *Paol* qui, j'en suis sûr, reviendra après ce coup de maître! La coupe de la Société des Régates revenait à *Pinco*.

C'est avec une joie non dissimulée que la coupe Charles et Neptune Gaurivaud devait revenir à l'équipage de *Kattara* qui, au vue de ces premiers bords promet de reparaitre bientôt au classement.

La coupe de l'Association des Lasses Marennaïses permet, pour sa part

d'honorer *Piluche* à la famille Fleurié et notre cher doyen Amédée Dangaly qui, une fois de plus a mené sa belle lasse *Fil* sur le chemin du podium. Enfin, le commandant François Lafeuille, qui menait comme toujours Antarès III, remettait la coupe qui porte le nom de son père à l'équipage de *Virginie*.

A l'issue de cette petite cérémonie, nous nous retrouvions dans une ambiance toujours plaisante sur le quai nord du Port pour un cocktail qui permit aux amis de la Société des Régates de se retrouver.

Un dîner des équipages était ensuite pris en commun aux établissements Charrié-Gaurivaud où l'on pouvait admirer les photographies marines de Bernard Deleu et voir les premiers tirages des clichés de la Régate de l'après-midi.

C'est dans cette ambiance chaleureuse que nous devons nous dire à l'année prochaine pour la prochaine Régate, en espérant un peu plus de vent et surtout des circonstances moins dramatiques.

Brèves nouvelles du Club-Brèves nouvelles du Club-Brèves nouvelles du

DEUIL

Nous avons la tristesse de vous apprendre la disparition de notre Ami Klaes Tibelius qui nous a quitté cet hiver. Chacun conserve dans son cœur la gentillesse avec laquelle il nous accueillait avec Madeleine, son épouse, à L'Embrun et l'inoubliable chaleur qu'il dispensait autour de lui. Souhaitant lui rendre hommage, nous vous proposerons lors de la prochaine assemblée générale de créer un trophée qui portera son nom.

Que Madeleine et sa famille trouve ici l'expression de nous immense tristesse.

UN RUDE CONCURRENT EST ANNONCE

L'armada mornaçonne sera bientôt renforcée par une unité magnifique : *Gabriel*, un superbe sloup de 9m30, construit dans les années trente au chantier Paraveau et restauré cet hiver avec émotion par Jean-Claude Paraveau, le fils du constructeur. Notre Ami Jean-Claude Chotard, patron du *Gabriel* qui a déjà tant fait pour la voile traditionnelle dans le sud du Coureau, sera à coup sûr un cadidant redoutable pour ses adversaires !

ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale de la Société des Régates de Saint-Trojan aura lieu le samedi 19 Avril à partir de 19H00, aux établissements Charrié-Gaurivaud sur le quai Nord. Un cocktail permettra de nous retrouver à l'aube de cette nouvelle saison.

PERTE EN MER

L'Indépendant a sombré au début de l'automne sur la côte de Ronce les Bains. Le bateau de notre Ami Jean-Pierre Renaudie n'est plus. Sa superbe silhouette va nous manquer sur la Petite-Plage. Jean-Pierre nous l'attendons avec une nouvelle embarcation pour en découvrir de nouveau sur l'eau.

REGATE 1997

Notre Traditionnelle Grande Régate de Saint-Trojan se déroulera cette année, le Mardi 19 Août 1997 à partir de 16H00, devant la Petite-Plage comme à l'accoutumée. Le soir les bateaux seront accueillis dans le Port de Saint-Trojan.

NOUVELLE CATEGORIE

A l'occasion des Régates 1997, une sixième catégorie sera ouverte en faveur des embarcations traditionnelles à rames.

Un parcours spécial leur sera réservé comme autrefois. Candidats, inscrivez-vous !

DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

- Histoire des Régates dans le Coureau d'Oléron (5ème Partie)
La Tremblade au temps des Régates.
- Petite Histoire de la Petite-Plage (2ème Partie).
- Portrait de bateau : *Amphitrite*.
- Portrait de Marin : Charles Gaurivaud.
- Etude : Le Sloup à Guibre.



JOURNAL

des Membres et Amis de la Sté des Régates de St-Trojan

Renaissance de la Voile Traditionnelle et du Yachting Classique.

20 Francs

Bulletin n°6 - Saison 1997

HISTOIRE DES RÉGATES DANS LE COUREAU D'OLÉRON

Cinquième partie : Bourcefranc - Le Chapus avant la Grande Guerre

Après avoir évoqué dans nos articles précédents les Ports de Mornac et du Château d'Oléron avant 1914 à travers l'histoire des Régates du Coureau d'Oléron, découvrons aujourd'hui l'une des plus disputées d'entre elles : celle du Chapus.

Contemporaine par sa naissance des Régates de Saint-Trojan, la première Régate organisée à Bourcefranc eut lieu le 23 août 1896 à l'instigation de la Société des Régates du Chapus (S.R.C) créée le mois précédent sous l'impulsion d'un certain nombre d'habitants et de marins parmi lesquels : Eugène Rié, le premier président de la S.R.C, Henri et Charles Gresseau, Jules Gouinaud, Fernand Guérande.

Le bureau a introduit dès l'origine dans le règlement des Régates une clause sans équivalent dans le Coureau, selon laquelle, «ne seront admis à concourir que les bateaux du syndicat de Marennes».

Cette disposition excluait donc la totalité des bateaux immatriculés au quartier d'Oléron et en particulier ceux du Château et de Saint-Trojan. Cet ostracisme dut être apprécié par les insulaires..., il est tout de même surprenant que ceux-ci n'aient pas à leur tour, fermé leurs Régates aux concurrents continentaux!



Régates du Chapus vers 1905. Les concurrents attendent le départ, à droite la Tribune Officielle pavoisée, d'où les autorités assistent à la compétition.

Seuls, les embarcations du Chapus, de la Tremblade et de Mornac disputeront donc pendant de longues années, les Régates du Chapus. Les raisons d'une telle décision ne s'expliquent que dans la mesure où les organisateurs disposent de l'importante flotte du Chapus, consacrée à la pêche et à l'ostréiculture. A la fin du XIXème siècle, l'une des particularités de cette flottille tient au nombre encore conséquent des grandes chaloupes qui s'y rangent. Elles témoignent d'une époque déjà révolue de la construction navale des années 1850-1870. Parmi celles-ci il faut en particulier citer *Soeur aux*

Trois Frères construite en 1856 à Royan et appartenant depuis 1893 au pilote du Chapus Henri Gresseau, le second président de la S.R.C. D'autres, représentent l'ultime génération de ces bateaux qui disparaîtront au début du XXème siècle comme *Suzanne-Émilie* construite en 1883 au Château pour Théophile Orion et barrée par le patron Régnier ou encore la *Jeune-Henriette* construite dans le même Port en 1887 pour l'aspirant pilote Louis Nadeau.

Suzanne-Émilie et *Augustine-Élisabeth* se disputent régulièrement la suprématie au sein de la catégorie réservée aux chaloupes. Si la première

remporte en 1896 et 1897 le premier prix, celui-ci revient en 1898 à la seconde. Cependant dès 1900, C'est *Jeune-Henriette* à Nadeau et *Adèlina-Ernestine* construite en 1883 à Marennes pour l'aspirant pilote Augustin Sciaud qui s'imposent. Louis Nadeau s'empare ainsi en 1900, 1902 et 1903 du premier prix alors que Augustin Sciaud en fait de même en 1904 et 1906.

Dès les premières années de notre siècle, ces bateaux anachroniques par leur forme et leur gréement commencent à disparaître des compétitions et du Coureau d'Oléron. C'est ainsi que par exemple *Soeur aux Trois Frères* sera démolie en 1901 et que *Adèlina-Ernestine* bien qu'étant sans doute l'une des plus véloces chaloupes du bassin finira échouée à la côte et abandonnée par son propriétaire en 1910 à la Marine.

La première édition des Régates du Chapus semble avoir eu un certain succès puisque le journal de Marennes parle d'une «foule énorme de curieux» qui se presse autour de l'estrade réservée aux notabilités qui a été pour l'occasion, élevée en face du bassin nord du Port du Chapus et qui permet de suivre sans difficulté les bateaux dans leur parcours.

Cette disposition sans exemple dans le reste du Coureau, s'explique par le fait que Bourcefranc ne dispose pas de plage comme les autres Ports de la région. Après ce premier succès, les Régates du Chapus de 1897 seront quelques peu gâchées par la pluie qui s'abat sur le public en cet après midi de 15 août. Même le très constant député Garnier, qui ne rate pas une Régate dans la région, doit faire retraite devant l'inclémence du temps. Il trouva sans doute un certain réconfort dans le banquet de quarante couverts qui acheva heureusement cette journée. 1898, fut l'occasion d'enrichir encore le programme des festivités. Après une journée d'un beau temps revenu, une petite fête de nuit avec bal champêtre, feu d'artifice, manège de chevaux de bois termina la soirée.

Cependant, une grande innovation qui devait encore une fois faire des Régates du Chapus une compétition à part, deux ans plus tard. Cette



Bac à dérive Président Kruger, construit en 1902 au Château pour la famille Roumégous du Chapus (qui pose au grand complet).

année-là, le bureau de la S.R.C décida en effet d'étaler les compétitions sur deux jours consécutifs. Le premier se déroulait comme les années précédentes alors que le second devait être consacré aux «courses d'honneur» dans lesquelles ne s'affrontaient apparemment que ceux qui avaient obtenu la veille les meilleurs résultats dans chaque catégorie. Ce dispositif original fut reconduit jusqu'en 1904, année où il fut abandonné définitivement. Il permit pendant quatre ans d'assister souvent à de magnifiques «duels» dans les premières catégories. C'est ainsi que les chaloupes rivales *Jeune-Henriette* et *Adèlina-Ernestine*, par leurs qualités quasi-équivalentes se disputèrent avec frénésie ces courses d'honneur qui permettaient de prendre une éventuelle revanche comme ce fut le cas en 1900 et en 1902 où, après que la première ait gagné la Régate du premier jour, la seconde remportait de haute lutte la course du lendemain.

Ces toutes premières années du siècle voient cependant une profonde mutation de la flotte du Chapus et des autres ports du sud du Coureau d'Oléron. La pêche recule devant la montée de l'ostréiculture et ce mouvement accélère le déclin déjà évoqué des lourdes chaloupes qui disparaissent des compétitions de la S.R.C dès 1907-1908.

Au contraire, de nouvelles catégories voient le jour afin d'accueillir de nouveaux types de bateaux de travail. C'est ainsi que les Régates du Chapus des 3 et 4 août 1902 sont mar-

quées par l'apparition d'une catégorie réservée «aux bateaux dits becs de canne». Néanmoins, il semble qu'aient couru dans cette catégorie des bacs à voile qui n'ont bien-sûr rien à voir avec des bateaux à guibre! Y a-t-il eu confusion dans l'esprit du journaliste qui rapporte le programme où les deux types de bateaux furent-ils réunis dans cette nouvelle catégorie?

En tous cas, quelques jours après ces Régates, le Journal de Marennes annonce de nouvelles compétitions au Chapus et fixées au 7 septembre suivant «en raison du succès obtenu les 3 et 4 août dernier, vu aussi la création dans la région d'un nouveau genre de bateaux dits bacs à drives (sic) destiné à former nouvelle catégorie pour les fêtes nautiques de 1903". Déjà ces bacs à dérive avaient fait la preuve de leurs remarquables qualités qui leur permettaient de surclasser sans doute la plupart des autres bateaux ce qui explique la volonté des organisateurs de les faire courir séparément.

Sans revenir sur l'excellente étude publiée dans «le Petit Perroquet» et reprise il y a quelques années par «Le Chasse Marée», rappelons que le bac à dérive est né des recherches d'Auguste Bert un constructeur archaichonais des années 1890. D'abord utilisé sur le bassin du même nom, le bac à dérive apparaît vers 1900 dans le Coureau d'Oléron à l'initiative sans doute d'ostréiculteurs du Chapus. Leur nombre ne cesse de croître à partir de 1902. Au *Président Kruger*, construit

cette année-là au Château d'Oléron et appartenant à Jean puis Pierre Roumegous, viennent s'ajouter *Izard* à Brière, *Utilité* à Roy-Nadreau, le vice-président de la S.R.C en 1903 et *Aiglon* au patron Coustet.

Les Régates de 1903 sont l'occasion de dissiper les éventuelles confusions entre becs de canne et bacs à dérive. En dehors des catégories classiques, il est en effet créé une section spéciale pour chacun de ces deux types de nouveaux voiliers.

Pour les bateaux à guibre, dont nous aborderons l'histoire glorieuse dans une prochaine étude spécifique, la palme revient cette année-là à la célèbre *Fauvette* barrée par Ludovic Rivière de Mornac devant *Saint-Antoine de Padoue* au patron Moreau. En ce qui concerne les bacs à dérive, c'est *Aiglon* qui l'emporte devant *Utilité*, ce dernier prendra sa revanche lors de la course d'honneur du lendemain.

L'année 1904 voit encore surgir de nouvelles innovations qui révèlent la richesse et la diversité du patrimoine maritime du quartier de Marennes. Si en effet, la catégorie inaugurée l'année précédente en faveur des becs de canne ne semble pas avoir été reconduite, une section «sharpie» est ouverte. *Escargot*, *Frère aux Cinq Soeurs* à Delavoie, *Philosophe* et bien d'autres de ces bateaux à fond plat s'affrontent sans pouvoir rivaliser avec le meilleur d'entre eux : *Satan* au chapuset Roy.

Quant aux bacs, le *Président Kruger* renouvelle sa performance de 1902 en remportant le premier prix de sa catégorie. Avec les années, ces nouveaux bateaux à la rapidité surprenante ont volé la vedette aux grosses chaloupes dont les duels séduisaient tant le public des années 1895-1900. Ce glissement est sensible dans le fait que dorénavant la première catégorie n'est plus celle des chaloupes mais celle des bacs à dérive comme c'est le cas par exemple en 1906.

Le choix des distractions réservées au public pendant les Régates évoluent considérablement; aussi en 1909, les organisateurs des Régates du Chapus créent ainsi un concours de natation et invitent par voix de presse

«tous les amateurs de ce genre de sport à se rendre nombreux et de se munir d'un costume qui ne soit pas désagréable à la vue» !

Le compte-rendu des Régates du Chapus en 1911 nous permet de connaître le parcours imposé aux concurrents de l'époque. Pour les sept premières catégories (chaloupes, dundees et sloops) celui-ci passe par la balise du Sud en la quittant à tribord, la balise de Charret, la balise du nord, la bouée de Craze et le bateau-jury, ces dernières marques laissées à bâbord. Pour les trois catégories suivantes (sharpies, yoles et sharpies à dérive), un parcours différent est proposé : balise d'Aubrière, balise du Charret, balise du Nord, bouée de Craze et bateau-jury.

De par sa desserte ferroviaire, le Chapus peut accueillir un grand nombre de touristes qui sont à pied d'œuvre pour découvrir un spectacle typique de nos côtes.

Cependant le voyage n'est parfois pas de tout repos comme le relate une tribune libre du journal de Marennes de septembre 1912 : «c'est entassées comme de véritables moutons que bon nombre de personnes ont pris place dans ce que nous pouvons appeler des fourgons à bestiaux qui sont loin d'offrir un confortable quelconque. Beaucoup de voyageurs ont dû effectuer leur parcours ainsi tassés. Il est regrettable qu'un matériel aussi insalubre soit mis en circulation et nous n'admettons pas que des voyageurs proprement vêtus soient tenus, au risque de rester sur le quai d'une gare,



17. FOURAS - Types de Pêcheurs
Philosophe, bac à dérive avec patron et équipage.

On apprend également que les bateaux ne sont admis à courir qu'après avoir versé un droit d'entrée de 2 francs pour ceux des sept premières catégories et de 50 centimes pour les autres.

Ces conditions ne retirent rien au succès de la compétition puisque cette année-là, c'est trente six prix qui seront remis à des patrons d'embarcation; preuve s'il en était que depuis sa création, les Régates du Chapus sont devenues l'une des plus importantes si ce n'est la plus importante des compétitions nautiques du Coureau d'Oléron! A cette participation exceptionnelle des marins du bassin répond un engouement sans égal du public venu en foule.

d'être trainés dans des caisses de cette nature, mal commodes et dangereuses, les portes glissières devant rester ouvertes pour éclairer l'intérieur de la cage et ces ouvertures béantes n'étant protégées par aucune chaîne, barre ou autre objet qui pourraient préserver d'une chute possible sur la voie, les personnes restant debout faute de place ou pour ne pas se salir sur les bancs disposés comme des bat flancs dans un box». L'auteur n'épargne pas non plus le personnel local des Chemins de Fer de l'état : «A la gare de Bourcefranc les observations et protestations des voyageurs ne sont pas admises, la complaisance semblerait y être encore moins connue; cependant les instructions de la direction y sont apparentes sur plaque émaillée!».

En 1913, un autre incident viendra perturber la fête. Le comité des Régates présidé par J. Coustey s'élève en effet publiquement de «l'étrange coïncidence qui fait que cette année, la municipalité de Marennes a fixé la fête locale de cette ville le même jour que celui des Régates du Chapus et proteste contre cette modification tout en invitant, d'une façon pressante, tous les amateurs de sport nautique et en particulier les habitants de Bourcefranc à se porter en masse à notre attraction maritime». Cloche-Merle n'est pas loin quand Coustey rappelle que la date des Régates était fixée avant l'annonce des festivités de Marennes de sorte «qu'il est par suite facile de voir de quel côté vint l'étourderie... ou la malice!».

Les Régates du Chapus étaient fixées pour 1914, le 23 juillet et furent disputées quelques jours après l'assassinat de Sarajevo et une semaine avant



Idéal, construit à L'Éguille en 1908 pour Émile Lis du Château. Sharpie typique de la flotte du sud du Coureau.

la mobilisation générale, qui marquera la fin d'une époque et le début d'événements dramatiques.

Combien de ceux qui assistèrent à ces ultimes Régates d'avant Guerre pouvaient imaginer qu'ils voyaient là l'ultime compétition nautique de la Belle Époque dans le Coureau d'Oléron et combien de patrons couraient leur dernière Régate ?

Jusqu'à cette dernière journée, les Régates du Chapus avaient connu un succès jamais démenti. C'est l'une des particularités de ces compétitions que de n'avoir connu, comme leurs rivales du Château d'Oléron ou de Saint-Trojan, aucune interruption entre 1896 et 1914. Elles renaîtront dès le 1er Août 1920 et retrouveront leur place dans la vie estivale, bien d'autres ne renoueront jamais avec le succès qu'elles avaient connu avant la Première Guerre Mondiale.

BREVES NOUVELLES DU CLUB-BREVES NOUVELLES DU

Nouveau Bureau

A l'occasion de l'Assemblée générale de la Société des Régates, le 19 avril dernier, il a été procédé à l'élection du nouveau bureau qui se compose donc dorénavant comme suit :

Président d'Honneur :
Amiral Marc Faugère

Président :
Jean-François Morlon

Vice-président :
Guy Charrié

Trésorier :
Richard Bocquet

Secrétaire :
Jean-Christophe Charrié

Administrateurs :
Marie-Françoise Jason
Jacques Molina
Jean-Pierre Renaudie.

Recherches historiques

Sur proposition du président, l'Assemblée générale s'est prononcée favorablement à un projet de collationnement exhaustif des bateaux inscrits dans les quartiers maritimes de Marennes et de l'Île d'Oléron entre 1880 et 1914. Ces recherches qui seront prises en charge par l'association devraient permettre l'élaboration d'une table de recensement sans exemple dans la région et dont l'exploitation s'avérera sans aucun doute particulièrement enrichissante pour l'histoire maritime locale. A cette heure, près de mille bateaux ont déjà été enregistrés!

Trois bulletins par an

Il y a longtemps, que nous vous le promettons. Grâce au talent et au travail de notre ami Richard Bocquet nous pouvons espérer cette année accélérer le rythme de publication de notre bulletin de liaison. Nous devrions donc dorénavant faire paraître deux petits numéros en mars et novembre qui vien-

dront s'ajouter à notre traditionnelle édition de l'été. Une raison supplémentaire de devenir membre de la Société des Régates!

Régate 1997

Comme nous vous l'annoncions dans notre dernier bulletin d'avril, la régate traditionnelle de Saint-Trojan aura lieu cette année le 19 août prochain. En voici le programme :

Vers 16 H 00 Régate devant la Petite Plage. Animation avec fanfare et commentaire en direct de la course. Six catégories de vieux gréements en compétition avec pour la première fois une classe réservée aux bateaux voiles et avirons. Mise en place également d'un nouveau parcours plus proche de la plage.

Vers 18 H Arrivée des voiliers devant la Petite Plage.

Vers 19 H Entrée des bateaux dans le port de Saint-Trojan. Présentation des voiliers. Remise publique des coupes. Fête du port avec orchestre et feux d'artifices. Cocktail et dîner des équipages.

PETITE HISTOIRE DE LA PETITE-PLAGE DE SAINT-TROJAN

(deuxième partie) par Jean-François MORLON

La décision prise par Louis DELANOUE de créer en cette fin du XIX^{ème} siècle un véritable établissement de bain sur le site de la Petite-Plage de Saint-Trojan encore presque vierge, était en fait, mûrement réfléchie.

Depuis son arrivée en 1891 à Saint-Trojan, il avait eu l'occasion de mesurer tout à la fois l'engouement constant des baigneurs pour cette côte abritée mais aussi l'attente chez ceux-ci d'installations balnéaires dignes de ce nom. Au moins depuis 1896, il avait tenté de répondre à cette attente en louant une section du littoral à la municipalité conjointement à son concitoyen Nicolas MARTIN. Sur cet emplacement il avait installé une première batterie de cabines de bain mises à la disposition des touristes.

Néanmoins, face à l'investissement nécessaire pour édifier un établissement moderne, il lui était préférable d'être propriétaire du terrain. C'est pourquoi dès décembre 1897 il présentait à la Commune une offre d'acquisition d'un emplacement de trente mètres de façade sur la côte. Cependant, l'affaire ne devait être conclue qu'en février 1899 après que Louis DELANOUE ait accepté le prix exigé par le Conseil Municipal, soit deux francs du mètre carré.

Dès l'été 1899, un établissement flambant neuf baptisé «Grand Etablissement de Bain Aux Vernis du Japon» est ouvert au public saint-trojanais. En quelques mois est sorti du sable un grand corps de bâtiment construit le long de la plage. Il est composé d'une salle de bal parquetée, dont l'entrée donne sur l'actuelle rue Henri MASSE et qui est ouverte par de vastes baies sur la Petite-Plage, et complétée d'une grande cuisine assortie de quelques pièces de service et d'habitation.

A cet ensemble s'ajoute perpendiculairement au bâtiment, une série de dix huit cabines de bain peintes en rouge à la disposition des baigneurs qui les louent à la saison. Chaque client y trouve des serviettes et son maillot lavé après chaque baignade. On peut y prendre également à toute heure des bains chauds et des douches. L'eau est chauffée dans la cuisine de l'établissement et stockée dans une énorme barrique à proximité des cabi-



*Louis DELANOUE (1850-1942)
Fondateur des Vernis du Japon première établissement de bain de l'île d'Oléron.*

nes. Deux domestiques Camille VI-DEAU et Marie-Louise MESMIN s'occupent du service. L'ensemble est complété par une terrasse couverte ouvrant directement sur la plage où l'on peut prendre des consommations et par un portique réservé aux enfants de la clientèle.

Le succès est immédiat. Aucun établissement de ce genre n'existe en effet à cette époque sur l'île. Les «Vernis du Japon» deviennent le lieu à la mode où l'on peut apercevoir par exemple et tout à la fois la Baronne de LA TOUSCHE en villégiature à la villa Saint-Antoine de Padoue et qui porte le deuil en blanc, le député de la Charente Inférieure Edouard POUZET, Monsieur POINCLOUX chef de Cabinet d'un Ministre de la Troisième République mais aussi la plupart des familles propriétaires des premières villas construites sur la plage.

En 1906, le rédacteur du Journal de Marennes ne tarit pas d'éloges sur l'endroit : « En suivant le boulevard, dans la direction du Sanatorium, l'Etablissement PORTOU-DELANOUE avec son café où les fleurs en pleine terre abondent : là, c'est le summum, du bien être. La terrasse devant les cabines est abritée des ardeurs du soleil par de grandes tentes, on y peut consommer. Le patron du café se pique de n'avoir que des liqueurs de grandes marques et il est presque furieux si vous mettez en doute la provenance de ses liqueurs. Nous l'avons vu, certains jours, remporter une consommation déjà servie pour la remplacer par une autre consommation sortant d'une bouteille débouchée devant le client : il est pointilleux ce brave PORTOU, cela tient sans doute à son caractère essentiellement militaire. Néanmoins, très affable l'ancien «mar-souin» est d'une franchise hors-ligne. Toujours gai, que les clients abondent ou qu'il n'y ait qu'une table de manille organisée. Sa grande salle de café est agrémentée d'un piano et tous les

soirs, baigneurs et baigneuses se donnent de la danse à cœur-joie. Il n'est pas exigeant Valentin, il ne demande qu'une chose : voir ses clients s'amuser».

PORTOU-DELANOUE assure également en outre la sécurité de la plage. Un joli canot à voile et aviron, le *Liberté* construit par un charpentier de Saint-Trojan lui permet une surveillance de la baignade fut-elle involontaire! C'est ainsi qu'en septembre 1912 les deux domestiques de l'Établissement devaient sauver d'une noyade certaine un vieux capitaine au cabotage de 86 ans qui revenant de la pêche aux fougons s'était laissé surprendre par la marée montante.

Enfin durant la morte saison, PORTOU veille également sur les villas de la côte et prête son concours à la location de certaines d'entre elles.

Dès les premières années de notre siècle, la municipalité se préoccupe de l'aménagement de la plage face à l'engouement croissant des touristes pour l'endroit. C'est ainsi qu'en novembre 1901 sur proposition du Maire, le Conseil Municipal décide de procéder à la plantation de deux rangées d'arbres tout le long de la plage. Est-ce un hasard si ce sont des vernis du Japon qui seront choisis parmi les nombreuses essences disponibles ?

Cependant, le «boulevard» tracé le long de la côte ne s'étend guère au delà de l'actuelle colonie de vacances de la ville de Limoges, au grand



Le Liberté IO 1186, construit en 1912 à Saint-Trojan pour Valentin PORTOU (au centre avec le trident), qui assure la sécurité et la surveillance de la baignade sur la Petite-Plage.

mécontentement de certains propriétaires. En 1906, Monsieur CHIRON qui vient de faire construire la villa «l'ANGELUS» demande sans succès la poursuite de l'avenue jusque devant chez lui.

D'autres comme Monsieur NOCQUET, répétiteur général au lycée de Poitiers n'hésitent pas à faire savoir à la mairie qu'ils sont prêts à acquérir des terrains sur la plage jusqu'à hauteur de quatre francs le mètre carré pourvu qu'on procède à ces travaux.

A la même époque commence à s'élever des voix pour réclamer que l'on baptise le boulevard en question. Cependant la décision est ajournée au motif que l'on prépare un «projet d'en-

semble pour la dénomination des rues de Saint-Trojan». En réalité, il faudra attendre encore longtemps avant que le boulevard de la plage porte pour une part, le nom du Président Félix FAURE auquel nous devons la création du Centre Héli-Marin.

Le déclenchement de la première guerre mondiale suspend un temps le succès de la petite plage et celui de l'établissement PORTOU-DELANOUE.

Cependant ce dernier connaît bientôt un surcroît de clientèle avec l'arrivée des troupes américaines cantonnées à Saint-Trojan. Les «Vernis du Japon» sont alors envahis par les militaires en garnison. Les Saint-Trojanais découvrent les premiers hommes de couleur et regardent avec consternation ces Américains qui mangent du beefsteak avec des chocolats.

Un règlement intérieur permet de faire face à l'afflux. Avant 17 heures l'établissement est ouvert à tous, quelque soit le grade, après, il est réservé aux officiers.

Parmi ces derniers, un neveu du président des États-Unis, le lieutenant ROOSEVELT à sa table réservée et se liera d'une amitié durable avec PORTOU, sans doute l'un des rares autochtones à parler couramment la langue de Shakespeare.

(Suite dans le prochain numéro du Journal des Membres et amis de la Sté des régates de Saint-Trojan).



Les établissements DELANOUE-PORTOU vers 1905. On voit au premier plan à droite, les cabines réservées aux bains chauds et à gauche la terrasse couverte. Derrière, le bâtiment principal, au fond à droite les 18 cabines de bain.

PORTRAIT DE MARIN :

CHARLES GAURIVAUD (1910-1995)

Il y a quelques années, dans un hôpital de la région d'Oléron, ce vieux monsieur qu'était devenu Charles Gaurivaud avait un jour apostrophé le personnel soignant d'un péremptoire : "y faut que j'sois sorti samedi!". Comme pour le taquiner gentiment une infirmière lui avait demandé s'il avait un rendez-vous galant, notre vieux marin avait répondu savoureusement «Ben mieux qu'ça, j'ai une régaté!».

Si pour ceux qui recréèrent les régates de Saint-Trojan en 1993, le chemin fut parfois pavé d'embûches, faut-il avouer que le récit de cette petite anecdote et l'intérêt que Monsieur Gaurivaud porta à notre aventure fut l'un de nos plus beaux encouragements.

Il faut dire qu'en matière de régaté et de patrimoine maritime, Charles Gaurivaud était une référence locale. Dès sa naissance en 1910, notre homme avait vu sans doute se pencher sur son berceau les dieux marins les plus puissants. N'était-il pas le fils de Neptune Gaurivaud, l'une des personnalités les plus marquantes du Saint-Trojan de l'entre-deux guerres? Ce dernier, né à la Tremblade dans les années 1900 ayant perdu son père à quatorze ans s'était fait embarquer d'abord à Royan puis à Saint-Trojan sur LA BERTHE. Rapidement, conjuguant les talents d'ostréiculteur et de pêcheur, il s'imposa comme l'un des premiers courtiers de Saint-Trojan. C'est à cette époque qu'il entre au comité des régates dont il prendra la présidence en 1931 au côté de Roger Dandonneau, Chariou père et Ernest Gérieteau Vices-Présidents.

Autant dire que Charles Gaurivaud fut vite initié au monde des régates locales. Il se souvenait que dès l'âge de seize ans c'était l'occasion de faire «la java» à la Potinière, le café qui devait remplacer «les vernis du Japon» sur la petite plage vers 1925, et même de se faire un peu d'argent de poche en accompagnant le pianiste. Il racontait surtout les départs sur cette

même petite plage les jours de régaté : «Le départ se faisait comme ça : la grand'voile envoyée seule, on mouillait et quand on appareillait, le bout était tourné juste et celui-là qui était derrière, à braquer pour qu'il affale le bateau. On mouillait par catégorie parce qu'il y en avait plusieurs, il y en avait qui torchaient comme LE GOSSE eh couillon!».

Les préparatifs eux-mêmes n'étaient pas négligés : «Quand on faisait les régates, on restait à la plage le soir parce que comme ça, on enlevait l'hélice et on mettait une planche dans l' trou pour que le gouvernail apprécie mieux. Oh putain! C'était toute une préparation. On suiffait, on coltarait sur la plage la veille et le matin de la régaté». Quant à l'ambiance pendant les régates, il la résumait par ces mots : «y avait pas d'copain aux régates!». Le tracé des parcours eux-mêmes ne s'était pas effacé de sa mémoire : «Pour Saint-Trojan, au coup de fusil, on partait dès qu'y avait d'l'eau, trois heures avant la haute mer, soit de devant chez Portou, soit de devant le Chalet ou l'Soleil Levant. Tu venais sur la balise du chenal du port, tu la quittais à tribord, on tournait, on venait chercher la bouée de la Palette, on venait sur Trompe-Sot, c'est l'pointeau, et s'y avait des vents de Norois, on louvoyait le long de terre ou y a l'moins de courant, ensuite on venait chercher presque le fort-Chapus pour venir doubler la balise d'Ade et on la quittait à bâbord et aussi la balise du chenal de Saint-Trojan à bâbord et arrivée à la plage. Cà durait la soirée!», ce qui ne nous étonne guère.

Dès 1925, alors qu'il n'a que quatorze ans, Charles commence à pêcher sur le bateau de son père : LA VILLE DE ST-CHRISTOLY. Ce voilier de travail de près de onze mètres avait été construit en 1913 à Mornac. Acheté en Gironde par Rivasseau de La Cotinière, il fut acquis à ce dernier par Neptune Gaurivaud en 1925. «On faisait souvent de la pêche à la journée. Après on faisait du large dans les mois de juin et juillet. On faisait beaucoup de crevettes qu'on trouvait au large de la Gironde et qu'on vendait à Royan. A Saint-Trojan, y avait pas de vente ou alors il fallait arriver l'un des premiers. Alors quand on était à la mer, le premier qui levait le bout, tout le monde levait le bout. C'étaient les régates alors pour venir à la vente. A Royan en revanche, on avait un mareyeur qui achetait! Mais eh couillon, il nous faisait aller à la mer même le quinze août et même la nuit!»

En 1930, Charles Gaurivaud est appelé comme inscrit maritime à servir dans la marine pour deux ans. Voilà notre Saint-trojanais canonnier : «un truc que j'avais jamais voulu faire, mais ils en manquaient et nous on n'avait pas l'droit à la parole». «J'avais demandé à être gabier mais il n'y avait pas de place, j'avais demandé Rochefort, je me suis retrouvé au Cameroun!». Il devait faire à bord du croiseur PRIMAUGUE, Libreville, Pointe Noire et tout le littoral de la Côte d'Ivoire pour finir son service en Tunisie en passant par Bizerte, Casablanca et Oran..
(A SUIVRE DANS LE PROCHAIN NUMERO DU JOURNAL).

*La S^{te} des RÉGATES de ST-TROJAN organise
le 19 Août 1997 à 16 h, devant la Petite-Plage un*

RASSEMBLEMENT DE VIEUX GRÉEMENTS pour la traditionnelle GRANDE RÉGATE DE SAINT-TROJAN



Programme de la journée :

- | | |
|--|--|
| 15 Heures 30 : | Rassemblement des bateaux devant la Petite-Plage. |
| 16 Heures : | Départ, évolution des bateaux devant St-Trojan. |
| 19 Heures 30 : | Entrée des bateaux dans le Port. |
| dès 20 Heures : | Dégustations d'huîtres et d'églades sur le Port,
Soirée animée par le Groupe folklorique
"Les Déjhouqués" et une formation Bretonne. |
| pour conclure : Feu d'artifice tiré depuis l'entrée du Port. | |