



## BULLETIN N° 34

SEPTEMBRE 2021

### sommaire :

- 1<sup>e</sup> Editorial du Président (AJM)
- 2<sup>e</sup> L'Estuaire de la Charente & l'Arsenal de Rochefort
- 21ème GRAND SITE DE FRANCE
- 3e Les « Vivres » de la Royale – 2<sup>ème</sup> Partie –
- 4e La famille Picard rescapée de la « Méduse »

- 5<sup>e</sup> « La Belle » Navire construit et armé dans l'Arsenal de Rochefort
- 6<sup>e</sup> Deux inaugurations organisées par l'Arcef et le Souvenir Napoléonien
- 7e Informations et bulletin d'adhésion



### EDITORIAL

L'automne arrive et son chapelet d'évènements.

Après deux années bousculées par le virus, cet automne se révèle, riche de tout ce qui nous a contraints et de ce qui émerge ou résurge après ces confinements, couvre-feux, vaccinations, masques, gels hydro-alcooliques, distanciations, passes-sanitaires et autres contraintes pour se débarrasser de cet encombrant visiteur qui a mis à mal tellement de choses.

L'ARCEF a tant bien que mal survécu. Nous avons malgré tout gardé le contact et rencontré beaucoup de monde. En association avec le Souvenir Napoléonien et la Ville de Rochefort nous avons pu remettre en valeur et au premier plan le Jardin de la Marine, ses allées historiques et les évènements qui y sont liés.

Les deux évènements majeurs que je retiendrais pour 2021 et pour le patrimoine rochefortais, c'est d'abord le

Grand Site (adopté en 2020), label fort qui rend notre territoire plus visible et plus lisible. Cette entrée dans le répertoire des Grands Sites de France est une réelle avancée pour la connaissance et la reconnaissance de notre estuaire, de notre ville et de notre arsenal.

Le deuxième évènement est, enfin, la mise en place du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Remarquable de Rochefort.

La ville, puis le Préfet vont adopter prochainement ce règlement qui, nous l'espérons, viendra encadrer positivement la sauvegarde du cœur historique de la cité de Colbert, et son arsenal.

Bienvenue dans cet automne qui fourmille de nouveautés et d'évènements,

Bienvenue à Rochefort !

Albert-Jean Millour



## L'Estuaire de la Charente & l'Arsenal de Rochefort 21ème GRAND SITE DE FRANCE

Par Laurent DUMAS, Chef de projets, Développement projets, Opération Grand Site, Communauté d'agglomération Rochefort Océan

**L'Estuaire de la Charente - Arsenal de Rochefort devient le 21<sup>ème</sup> Grand Site de France et le troisième Grand Site de France en Nouvelle Aquitaine avec le Marais Poitevin et la Vallée de la Vézère**

Cette labellisation récompense plusieurs décennies d'engagements des élus et des acteurs locaux en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine.

Ce projet de développement durable est porté depuis 2010 par la Communauté d'agglomération Rochefort Océan.

### Le label Grand Site de France

Le label Grand Site de France a été créé par l'État pour reconnaître l'excellence de la gestion des sites classés protégés par la loi du 2 mai 1930 et en particulier des sites bénéficiant d'une grande notoriété et qui connaissent une forte fréquentation. Ces lieux remarquables et protégés pour leurs qualités paysagère, naturelle et culturelle font partie des paysages les plus emblématiques de France.

Les critères d'attribution portent sur le caractère reconnu du site, son authenticité au regard de ses valeurs et de l'esprit du lieu, de l'accueil des visiteurs à la hauteur des lieux, d'une gestion conforme aux principes du développement durable. Il distingue une gestion durable du territoire qui garantit sa préservation à long terme, dans le respect de l'esprit des lieux et en association avec les habitants.

La Communauté d'agglomération Rochefort Océan en qualité de gestionnaire du Grand Site de France *Estuaire de la Charente – Arsenal de Rochefort* en est garante.



Estuaire de la Charente,  
Arsenal de Rochefort



Communauté d'Agglomération Rochefort Océan  
05 46 82 80 37 - [www.agglo-rochefortocean.fr](http://www.agglo-rochefortocean.fr)



Hervé Blanché  
Président



Rémi Decoster  
Directeur  
Développement / Projet



Laurent Dumas  
Chef de projet

### Les principales étapes

**Mai 2010** : les élus de la Communauté d'agglomération du Pays rochefortais s'engagent dans une démarche Grand Site de France. Le Préfet de la Charente-Maritime lance les études préalables au classement du site au titre de la Loi de 1930.

**22 août 2013** : signature du Décret du classement du site : 7 000 hectares terrestres et 10 000 hectares maritimes.


**2014-2019** : Mise en œuvre de l'Opération Grand site : différentes actions sont conduites sur l'ensemble du site sur les 15 communes bordant le site classé en 2013 : Cabariot, Tonnav-Charente, Rochefort, Vergeroux, Breuil-Magné,

Saint-Laurent de la Prée, Fouras, l'île d'Aix, Yves, Port-des-Barques, Saint-Froult, Saint-Nazaire sur Charente, Soubise, Échillais et Saint-Hippolyte.

**18 août 2015** : signature de la convention d'objectifs et de partenariat entre l'Etat, la Région, le Département et le Conservatoire du littoral.

**Août 2019** : Dépôt du dossier de candidature au label Grand Site de France

**23 janvier 2020** : Avis favorable à l'unanimité de la Commission Supérieure des Sites, Paysages et Perspectives.

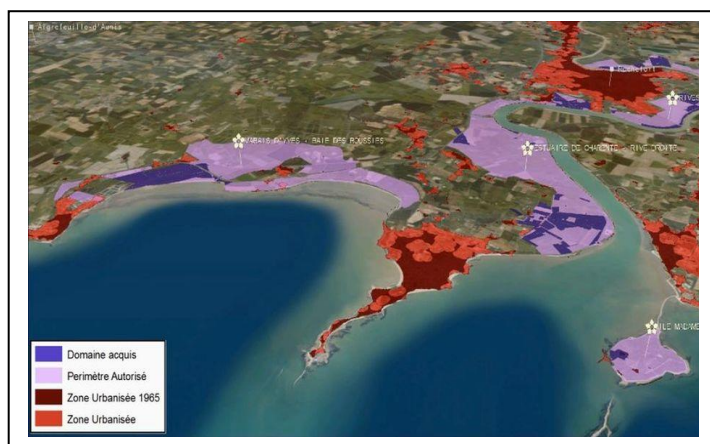
**2 juillet 2020** : Décision d'attribution du label par Elisabeth Borne, Ministre de la transition écologique et solidaire. 

## L'esprit du lieu

### La rencontre de la terre et de mer

L'estuaire est une lisière très productive avec la rencontre de deux écosystèmes majeurs : l'océan atlantique et le fleuve Charente. L'activité conchylicole dans l'économie locale ou l'importance de l'estran pour les oiseaux migrateurs en témoignent.

Depuis le pertuis d'Antioche, en passant entre les îles d'Aix et Madame, en serpentant entre des îles anciennes de l'ancien golfe marin, l'estuaire de la Charente a structuré le paysage et a donné lieu à l'implantation de différents ports.



Mais la singularité du lieu, l'esprit du lieu, est très liée aux représentations de la relation homme - nature, dont le paysage porte les traces.

En domestiquant progressivement l'eau, depuis les premiers sites à sel du Néolithique, en passant par les aménagements des abbayes jusqu'aux grands travaux d'assainissement sous Henri IV, l'Homme cherche à réduire son asservissement à la nature, à l'ordre des choses.

**À partir du siècle des Lumières**, l'homme se fait comme maître et possesseur de la nature. En quelques décennies, tout l'espace de l'estuaire est quadrillé en complexe militaire et industriel. Rapidement, c'est l'accès individuel à une nature que l'on croyait infinie qui se fait jour.

**Plus récemment, les évolutions de la relation entre l'homme et la nature continuent d'évoluer** ; des réalisations comme la Station de Lagunage de Rochefort qui traite biologiquement les eaux usées de la Ville de Rochefort illustre de nouvelles relations avec la nature.

## Un estuaire au cœur d'un archipel

La lecture du paysage depuis l'océan, donne la part belle à l'ouverture, à l'entrée de l'estuaire avec sa large embouchure ou à l'étendue de ses baies. En se retirant, l'océan découvre la terre et révèle un nouveau paysage, très différent : les vasières du pertuis.

Le territoire s'agrandit avec l'estran vaseux tandis qu'à Tonnay-Charente, Rochefort, Échillais et Soubise, la Charente est guidée par des fronts calcaires qui la conduisent à changer plus ou moins brutalement de direction, décrivant ainsi deux amples méandres.

Les profondeurs vaseuses de l'estuaire et le fond océanique en bordure de littoral, les marais, le lit amont de la rivière offrent le spectacle contrasté d'un archipel au cœur d'un ancien golfe marin où les marques du relief, tout comme la bordure du fleuve, déterminent les implantations humaines.



## 2020 – 2026 : un projet déjà très engagé pour les six prochaines années

A l'aune des réalisations conduites ces six dernières années, la Communauté d'agglomération Rochefort Océan a fixé trois ambitions fortes inscrites dans son projet de territoire.

### Un tourisme apaisé, un accueil de qualité

Tout au long de la Charente se distribuent des sites remarquables avec, notamment, des édifices et installations de l'Arsenal Maritime de Rochefort.

La reconnaissance du patrimoine de cet ensemble par l'État s'amorce très symboliquement dans les années 1970 avec la restauration de la Corderie Royale et la création du Jardin des Retours. Le littoral, avec un tourisme balnéaire et insulaire, plus ancien, a connu un accroissement de sa fréquentation.

**La Charente s'impose comme le fil conducteur du projet « Grand Site de France »** avec de nombreux sites qui donnent lieu à des mise en valeur. Certains sont discrets comme les fortifications, les Fosses aux Mâts, la Fontaine Lupin, ou les marais du méandre de Rochefort, d'autres sont majeurs comme :

- **La Pointe de la Fumée.** Sa requalification paysagère améliorera l'accueil des visiteurs grâce à création de cheminements pédestres et cyclables et l'organisation du stationnement.
- **L'île d'Aix.** Tout ce qui permet de mieux accueillir les visiteurs permet aussi de mieux gérer la fréquentation saisonnière : découverte historique (fort Liédot) et du milieu marin (batteries Saint-Eulard) en partenariat avec le Parc Naturel Marin. D'autres opérations confortent le maintien de l'activité socio-économique insulaire.
- **L'île madame et la Pointe de Port des Barques.** L'engagement commun des principaux partenaires, Département, commune et Communauté d'agglomération permet de conserver les qualités paysagères de cette petite île fragile en réduisant la pression automobile et en mettant en valeur les richesses culturelles et naturelles.
- **Le Pont Transbordeur.** Les travaux de restauration conduits par l'État pour un montant de 22 M€, désormais achevés, sont accompagnés par un engagement fort de la CARO : entretien de l'édifice, valorisation touristique du site (accueil, traversées, centre d'interprétation).





- **L'Arsenal à Rochefort.** Port d'attache de *L'Hermione*, il comprend aussi la Corderie Royale et le jardin des Retours. Aujourd'hui, il donne lieu au développement d'un projet touristique culturel de grande ampleur : l'Arsenal des Mers. Il renforce l'offre de visite portée par le Musée National de la Marine, l'association Hermione-La Fayette, l'Accromât et le Centre International de la Mer.
- **Les quais de Tonnay-Charente.** Une redynamisation sociale et économique du bourg préserve aussi le caractère patrimonial de cet ensemble associant le pont, les quais et les marais.

Enfin, le Grand Site de France pourra être parcouru différents moyens comme le vélo ou les navettes fluviales et être raconté comme un tout.



## Un archipel aux paysages préserver : échapper à la banalisation et participer à la transition écologique et énergétiques

Le paysage du Grand Site de France Estuaire de la Charente - Arsenal de Rochefort s'inscrit dans une configuration urbaine, dans l'ancien golfe marin parsemé des anciennes îles. Cette géographie invite à épouser cette alternance de pleins et de vides, en favorisant une urbanisation plus ramassée sur les terres hautes autour des centre-bourgs pour que se dessine ce paysage en archipel. Le prochain SCoT, en cours d'élaboration, ou les documents d'urbanisme intégreront le paysage comme fil conducteur de l'aménagement du territoire.

### Un lieu de vie pour ses habitants

L'archipel terrestre est avant tout un lieu de vie. La relocalisation du travail et des activités commerciales dans les cœurs de villes ou de bourgs, le développement des filières courtes d'approvisionnement des produits agricoles et conchyliques, les activités culturelles ou sportives sont désormais des enjeux majeurs. ■



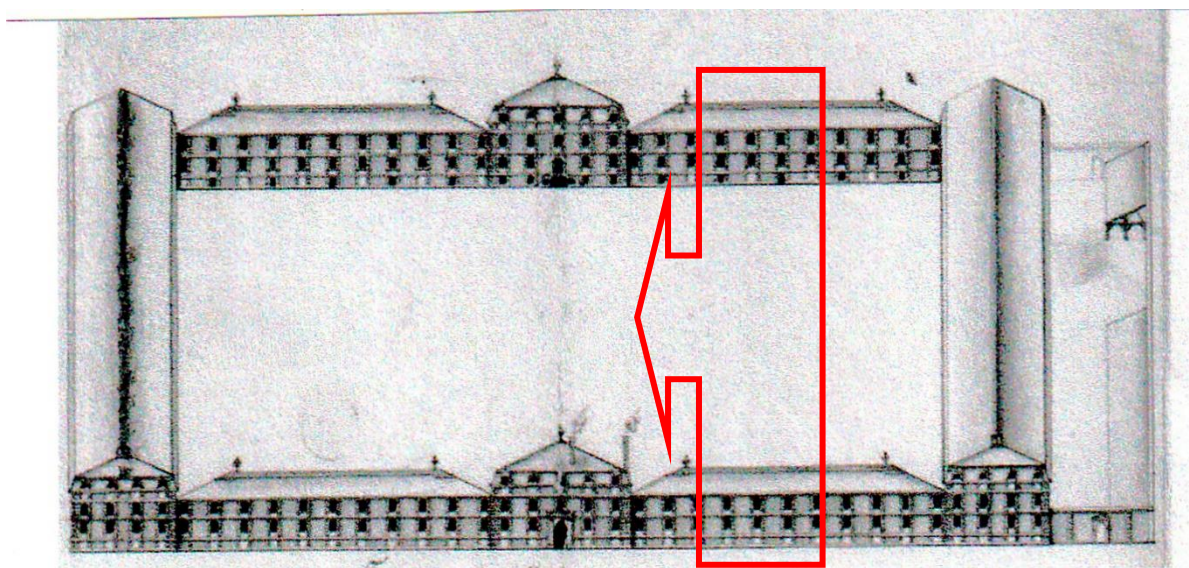
## Les « Vivres » de la Royale – 2<sup>ème</sup> Partie –

*Par Viviane Plazanet*

Dans l'article précédent, nous avons exposé succinctement la genèse de cet établissement

Rappelons qu'il « devait » être grand, de belle construction à l'image de la Corderie.  
Les premiers plans furent présentés par l'architecte François Le Vau, chargé de ce projet.

Le plan en élévation ci-dessous nous montre un ensemble de bâtiments autour d'une cour rectangulaire en parfaite symétrie.



Des difficultés firent que Le Vau et Colbert de Terron réduisirent les dimensions prévues, et Le Vau présenta des plans plus rationnels (1670). Paris avait vu trop grand, des problèmes financiers et des retards dans les travaux dûs à diverses causes firent que la partie droite (zone rouge dans le plan ci-dessus) fut abandonnée.

Le Vau chargé de remodeler le Pavillon nord de la Corderie, appliqua une modénature (proportions, galbes d'une corniche) qui présage le Magasin aux vivres.

**La construction commence en 1671 par le pavillon nord-ouest**, suivirent l'aile accolée à son côté sud, l'aile sud (1674/1675) et enfin en 1676, le pavillon que Le Vau voyait en bâtiment central de l'ensemble.

Sur le terrain ainsi libéré, s'implantèrent le premier hôpital de la Marine et le séminaire des jésuites, chargé de former entre autres des aumôniers, et ce dans la continuité architecturale.

Des modifications furent apportées au cours des travaux pour tenir compte des besoins réels, et du risque d'inondation ...

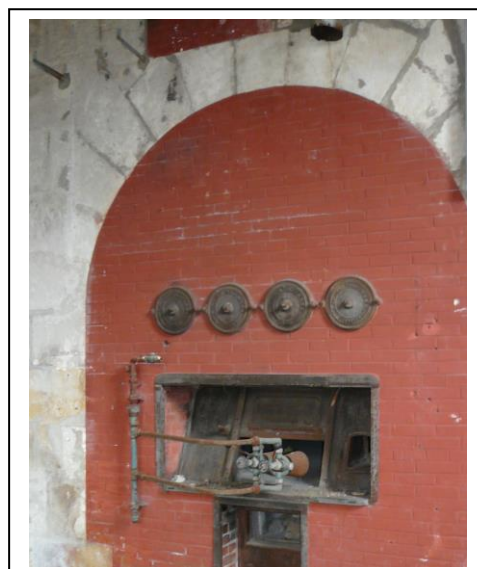
Les logements du munitionnaire et de ses commis furent supprimés au titre d'économies.

Reste l'aménagement du canal pour tout ce qui peut arriver par le fleuve ; le fontainier du port, François Desse, proposa de détourner une rivière surgérienne qui aurait pu réduire l'envasement du canal lors du jusan. Le trésor royal étant mal en point, le projet fut rejeté (1678).

La destination de chaque bâtiment est noté scrupuleusement. A part quelques ajustements judicieux, les bâtiments ont conservé leurs vocations.

### **Voici quelques données numériques édifiantes**

**La boulangerie** semble le bâtiment le plus important ; il y était préparé le biscuit - cuit « deux fois » - déjà employé dit-on par les grecs et même avant.



En grande demande, les quatre salles de quatre fours pouvaient fournir 15 tonnes de biscuits/jour, au blutage il



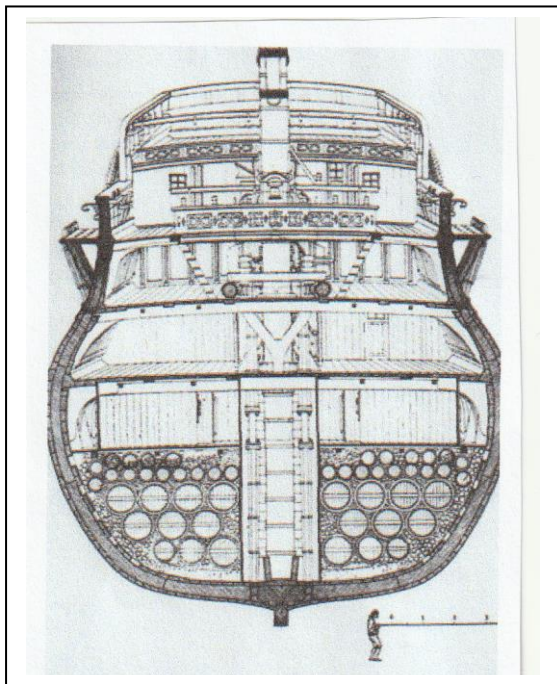
pouvait y avoir en tout 400 tonnes de farine et les réserves de blé au grenier pouvaient atteindre 1000 tonnes.

**Les magasins dédiés** aux légumes, riz ... avaient une capacité de 1200 tonnes

**En tonnellerie** se fabriquaient les futailles en tailles différentes, tierçons, pipes, tonneaux et barriques, récipients pour tout, adaptés aux bateaux en bois.

**L'abattage de la viande sur pied** se faisait dans la cour à raison de milliers de cochons et bœufs.

Les odeurs, les miasmes, les tripailles près de l'hôpital ont fait qu'un abattoir indépendant a été construit et mis en service en 1782 dans un terrain face au magasin de l'autre côté du chenal.



Les vins, salaisons, huiles étaient stockés dans les grandes caves aptes à contenir 400 tonneaux de vin et 600 tonnes de viande en salaisons.

**Le chargement dans les vaisseaux était normalisé suivant le contenu des futailles**

Les denrées sèches, légumes secs, fromages, biscuits, étaient stockées dans des soutes sur un pont situé au-dessus des cales.

Ces soutes étaient rendues hermétiques par un doublage, sparterie (cordages, tissages faits en sparte, alfa, genêt d'Espagne ou toute fibre similaire) et calfatage.

Un espace d'environ un mètre, laissé entre marchandises et coque, nommé courroir, permettait la surveillance de l'état de la coque notamment au niveau de la ligne de flottaison.

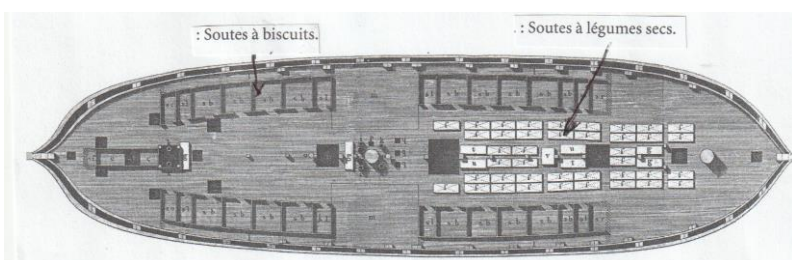
Du fait des mouvements du bateau, le biscuit pouvait se casser voire s'effriter créant de la « mâchemoure » non distribuée à l'équipage si les grains sont inférieurs à une noisette. Ainsi, par précaution il était embarqué dix pour cent en plus

Les salaisons, viande, lard, morue... étaient stockées en quarts de salaisons dans la cale.

Malgré l'arrêté de mars 1691, interdisant d'embarquer des animaux vivants, cela fut quand même pratiqué au profit des officiers, leurs propriétaires.

- Le vin, la bière, le cidre, etc, mis en futailles en cale, se conservaient mal ...
- L'eau de vie prenait le relais dans les rations à raison d'un quart du vin initialement prévu.
- Quant à l'eau, le chargement pour trois mois était de 720 barriques (242 litres par barrique) pour un vaisseau de 74. Elle pourrissait très vite noirâtre, glaireuse, avec de gros vers ...et à moins de trouver à faire aiguade sur le chemin, il fallait s'en contenter....


**Il était dit qu'il fallait que l'eau subisse trois cycles de pourrissement avant d'être à nouveau presque consommable.**



Les cales et soutes sont pleines, reste à prendre eau à la fontaine royale à Fort Lupin, à attendre le reste de l'armement en rade, et sous vent favorable, partir aux ordres» - extrait de J. Boudriot, Le vaisseau de 74.

Lecteur, qui avez eu le courage de lire cet article jusqu'au bout, je vous offre la recette du biscuit :

- Faire une pâte avec froment, levain, farine, peu d'eau et sans sel
- L'assemblage étant très compact, pétrir avec les pieds si besoin
- Mettre sous forme de galettes rondes, perforer galettes et plaques avec une crinette, instrument garni de pointes
- Cuire pendant 1 heure et demi soit deux fois plus longtemps qu'un pain normal
- Mettre à ressuer dans un endroit chaud et sec pendant au moins 6 semaines

Ce biscuit peut se conserver deux ans, ne partez pas sans ! 

☀ **NOTA :** Ce condensé relatant le pourquoi et le comment de ce beau bâtiment conçu pour les vivres de la Marine, est un assemblage de données puisées dans les documents suivants :

- Histoire ignorée de la Marine française de Etienne Taillemite, 2003

- Arsenal et Patrimoine colloque 2007, direction Martine Acerra

- L'alimentation des équipages dans la Marine de Lucien Fournier, 2007



## CHARLOTTE, CAROLINE ET ANTOINETTE, passagères naufragées de « La Méduse » ...

Récit simplifié inspiré du – Blog Méduse-Picard – avec l'aimable autorisation de Frédéric Ducros

Le 2 juillet 1816, un des naufrages les plus effroyablement célèbres, au large des côtes de l'actuelle Mauritanie, sur le banc de sable d'Arguin, fut provoqué par l'incompétence d'un capitaine alcoolique et dépassé, noble émigré sous la Terreur, qui n'a pas navigué depuis 25 ans et qui doit sa nomination au retour de la Monarchie...

Une des passagères se nomme **Charlotte Picard**, elle arrive de Paris par la route avec son père, sa sœur Caroline, et Antoinette leur cousine qui rentrera en France par le premier bateau de retour, après la tragédie.

Depuis 1758 le Sénégal n'a cessé de passer de l'Angleterre à la France et vice-versa.

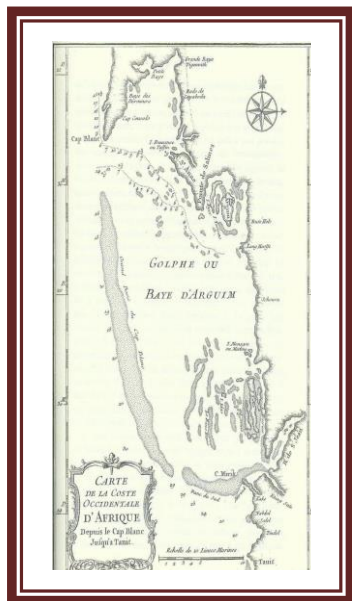
En 1808, dans le contexte des conflits européens, vient le tour des Britanniques. L'annexion de la colonie par l'Angleterre provoque le départ des ressortissants français dont Charles Picard, indéniablement royaliste, que la police impériale, dirigée par Fouché, soupçonnait sans preuves tangibles d'avoir participé à des tentatives d'assassinat visant l'Empereur.

En 1816, la France reprend possession, au nom de Louis XVIII, des comptoirs ravis par l'Angleterre à la France sous l'Empire et rétrocédés par les traités de Paris de 1814 et 1815.

Après 1815, l'arrivée au pouvoir de la bourgeoisie en France va changer profondément les relations franco-britanniques, dorénavant basées sur une approche essentiellement commerciale, laissant sur mer la prééminence à la Grande-Bretagne. La marine intervient surtout, seule ou au sein de forces multinationales, en appui de la politique extérieure française parmi le concert des nations.

C'est donc, le 17 juin 1816, qu'une division de bâtiments militaires chargée d'acheminer les fonctionnaires et les militaires affectés au Sénégal, ainsi que des scientifiques et des colons, quitte Rochefort pour rallier Saint-Louis.

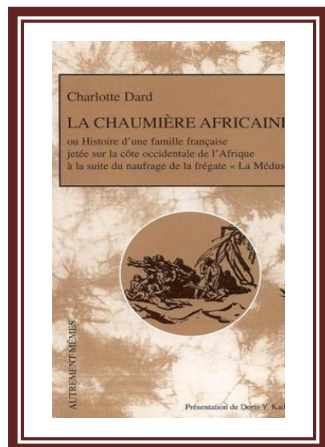
Cette division militaire se compose de la frégate la **Méduse**, navire sous commandement du capitaine de frégate Hugues Duroy de Chaumareys, de la corvette l'**Écho**, du brick l'**Argus** et de la flûte la **Loire**. Parmi les passagers





à bord de la « Méduse », entre autres, se trouvent le colonel Schmaltz, nouveau gouverneur de la colonie du Sénégal et son épouse, le futur explorateur Gaspard Théodore Mollien, et la famille Picard composée de 9 personnes. A bord de la *Loire* monte René Caillié explorateur, premier occidental à revenir de Tombouctou.

**Depuis son retour du Sénégal en 1808, Charles Picard devenu veuf, vit en France,** discrètement, occupant la fonction de professeur de mathématiques jusqu'en 1816, date à laquelle avec la Restauration, il retrouve son titre de notaire greffier, et rejoint son poste, avec toute sa famille, sur la frégate la « Méduse ».

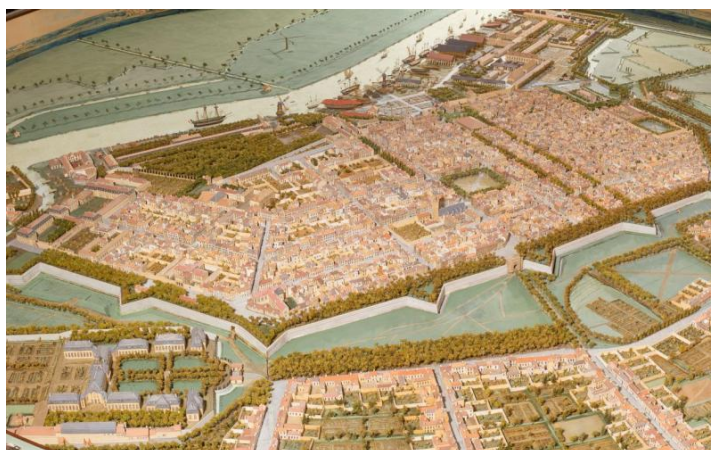


C'est là que commence l'histoire relatée par Charlotte alors âgée de 18ans dans « La Chaumière africaine », récit en forme de journal publié en 1824.

Un de ces ouvrages fut sauvé des flammes par Mme Dementin à qui il a été donné par un pauvre diable qui, ayant malgré lui hérité d'une malle de papiers provenant des archives de Marguerite Bernier épouse de Maurice Olivier, en a brûlé tout le contenu (source de Michel Hanniet). Un autre ouvrage fut retrouvé par Frédéric Dard, arrière-arrière-petit-fils de Charlotte Adélaïde Picard, dans son grenier (source de Dorothée Koechlin de Bizemont).

**Dans son livre, Michel Hanniet « Paroles de rescapés » témoigne:** « Picard était devenu au Sénégal un personnage qui comptait: il était celui qui rédigeait et enregistrant quantité d'actes ayant trait au négoce ainsi qu'à la vente ou rachat de terrains et de maisons, avec, à la clef, le dé-

nombrement des esclaves qui faisaient implicitement partie intégrante de la transaction. ». La vie de Charles Picard porte ainsi l'empreinte des tumultes de cette époque, tout autant teintée de flou familial : Veuf depuis 1807, en 1810 au cours de l'attente d'un nouveau départ pour le Sénégal apparaît Adélaïde Fleury que « Charlotte adopte avec chaleur comme sa nouvelle mère ». Marié ? pas marié ? avec Mme Fleury mère des 4 petits enfants que nous retrouverons sur La Méduse...Seul le dernier-né de cette fratrie, dénommé Alphonse César âgé de trois ans, réchappera de cette tragédie.



Rochefort : Plan en relief de Touboullic

**Les retrouvailles à Rochefort :** Tout débute dans l'allégresse malgré une arrivée tumultueuse.... Après

avoir fait leurs adieux rue de Lille à Paris, la voiture prend la route d'Orléans via le port de Rochefort : « De Niort à Rochefort, la route était presque impraticable aussi fûmes-nous souvent obligés de descendre de la voiture, pour donner plus de facilité aux chevaux de la tirer des mauvais pas que nous rencontrions. En approchant d'un hameau nommé « Charente », nous nous enfonçâmes si profondément dans un bourbier, qu'il nous fut presque impossible d'en sortir, même après le déchargement de nos malles et de tout notre bagage. Cependant nous étions au milieu d'un bois, et aucun village ne s'offrait à notre vue.... Enfin nous vîmes ... une jeune Dame qui se promenait un livre à la main, ses fermiers ... vinrent avec leurs bœufs pour nous sortir du mauvais pas où nous étions. Lorsque notre voiture fut remise en état de continuer la route, la Dame nous offrit d'aller nous rafraîchir dans sa maison de campagne, située au milieu du bois. ...Je ne puis résister au plaisir de faire connaître son nom. Cette Dame est l'épouse de M. Télotte employé supérieur au magasin général de Rochefort. »

Durant leur court séjour à Rochefort et dans l'attente du départ sur la frégate La Méduse, la famille Picard, au total 9 personnes : Charles Picard et ses deux filles Charlotte et Caroline, Mme Adélaïde Fleury avec quatre enfants et la cousine Antoinette, logent dans une auberge de la rue Dauphine.

**Entre le XVIIème et le XVIIIème siècle l'on comptait sept auberges dans cette même rue: l'Espée royale, la Fortune, l'Image de Notre-Dame, l'Etoile, l'Image de Saint-Nicolas, les Trois-Rois, l'Espé d'or.** Avec le peu de description des lieux que nous fait Charlotte à son arrivée à Rochefort, il n'est pas possible d'identifier précisément l'établissement, et de surcroît la rue a changé de nom.

**En fait les noms de rues se sont adaptés au cours des siècles et des événements politiques.** Mais par chance, la physionomie de la ville intramuros a peu évoluée. Les premières traces de la rue Dauphine remontent à 1669. Lors de la Révolution tout ce qui pouvait avoir une relation avec la monarchie et le catholicisme est bannie. En 1793 la rue Dauphine se transforme en rue des Fédérés.

Au premier Empire, en 1808 la rue Dauphine ou des Fédérés est dédiée à l'impératrice, et les saints refont leurs apparitions en 1812. À la restauration, en 1815, nouveau changement, la rue de l'impératrice est mise au tiroir et la rue Dauphine retrouve son nom d'origine, peu avant le passage de la famille Picard. Et enfin sous la monarchie de Juillet La Fayette se voit attribuer la rue Dauphine le 30 août 1830, qui perdure de nos jours comme avenue La Fayette.

**Voici le passage (orthographe d'origine) de « La Chaumière Africaine » qui décrit leur séjour à Rochefort :**

*« Déjà les mâts des navires paraissaient à l'horizon et nous entendions dans le lointain un bruit sourd et confus, semblable à celui que fait une multitude de gens occupés à divers travaux.*

**Nous approchions de Rochefort.** *Le tumulte que nous entendions, était causé par les ouvriers des chantiers et les forçats qui traînaient péniblement leurs fers, tout en vaquant aux divers travaux du port.*

*Etant entrés en cette ville, le premier tableau qui s'offrit à nos yeux fut celui de ces malheureux, qui, accouplés deux à deux par d'énormes chaînes, sont forcés de transporter les fardeaux les plus pesants. Il faut le dire en passant, ce spectacle n'était guère attrayant pour des jeunes Demoiselles qui n'avaient jamais quitté Paris car malgré toute la répugnance qu'on peut avoir pour ceux que les lois condamnent à vivre loin de la société, on ne peut voir avec indifférence, cette foule d'êtres pensants, dégradés par suite de leurs actions criminelles, au point d'être assimilés aux bêtes de somme.*

*Mon esprit était encore plein de ces tristes réflexions, lorsque mon père, ouvrant la portière de notre voiture, m'apprit que nous allions descendre dans un hôtel de la rue Dauphine, où déjà nous attendaient notre belle-mère et nos jeunes frères et sœurs, qui étaient restés à Brest avec elle. Bientôt toute notre nombreuse famille fut encore réunie. Quels transports de joie ! quels embrassements ! Non il n'est rien de comparable au plaisir de revoir ses parents après une longue absence.*

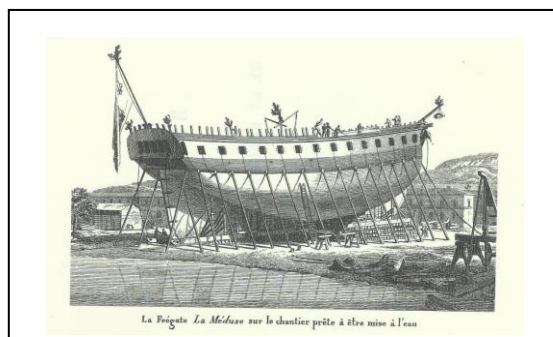
**Nous voilà à Rochefort.** *Mon père va rendre sa visite aux employés qui devaient faire le voyage du Sénégal avec nous. Ma belle-mère s'occupe de nous faire apprêter à souper, et ma sœur Caroline, ma cousine et moi, nous allons dormir, car la promenade ne s'accommodait point avec la fatigue dont nous étions accablées. D'ailleurs nous pouvions facilement nous passer de souper, après le goûter délicieux que nous avions fait à la métairie de Charente.*

**Le lendemain, 3 juin, nous eûmes tout le temps de parcourir la ville de Rochefort.**

*En moins de deux heures nous vîmes ce qu'elle offre de plus, curieux, Ho ! La belle chose qu'une ville maritime, pour un faiseur de romans ! Comme il y trouve de quoi exercer sa verve ! Comme le mugissement des flots se fait entendre sous sa plume enchantée ! En un mot, rien ne manque à son tableau que la vérité, quoique ce soit l'objet principal.*

*Pour moi qui n'ai ni le talent ni l'envie d'écrire un roman, et qui ai promis au lecteur d'être toujours véridique, je me contenterai de lui apprendre que pendant neuf jours, je me suis ennuyée à Rochefort, et que si le génie de l'homme a produit quelques merveilles, elles ne se trouvent sûrement point dans cette ville marécageuse. ... le 12 juin, après le lever du soleil nous nous mîmes en route pour aller nous embarquer dans un petit bateau destiné à nous conduire à bord de la Méduse qui était en rade à l'île d'Aix, distante d'environ quatre lieues de Rochefort. La plaine que nous traversions était ensemencée de blé.»*

**Le naufrage :** Charles Picard semble très attentif à la navigation et s'associe aux mises en garde des officiers de marine sur la route suivie. Il fait preuve de son expérience et de sa perspicacité. Les dominantes de son caractère sont la détermination et le franc-parler. Il s'affirme en refusant l'affectation de sa famille sur le fatal radeau, et en menaçant d'une arme trouvée sur le pont, les marins d'un canot qui refusent de les conduire au canot major où ils ont leurs places attribuées.



Il apparaît aussi réfléchi et courageux quand il affirme son opinion sur les mesures à prendre pour sauver les vies, contrairement à celle des autorités : le Commandant de la frégate et le Gouverneur. En dépit de la crainte que suscite les maures, réputés esclavagistes dangereux pour les européens, il est favorable à la solution consistant à débarquer tout le monde sur la côte en organisant une rotation de canots et de constituer une caravane fortement armée. Les dites autorités ont au contraire décidé de livrer aux flots déchainés un radeau suicide ingouvernable et par la suite, pour les « chanceux » qui ont évité la mort programmée sur le radeau, d'atteindre St Louis par la mer avec des canots pour la plupart délabrés, surchargés et sans nourriture ni eau. Les suites de l'aventure lui donnent raison.

**La traversée du désert :** C'est l'occasion pour Charles Picard de marquer sa connaissance des lieux et des hommes de ces contrées (tractations avec les maures pour l'achat d'eau, de viande, location d'ânes...rencontre d'un autochtone connu de lui pour les conduire à St Louis.) De ce périple nous retiendrons également la confirmation de son attachement à sa famille mais aussi ses exigences jugées par certains excessives. Tel le jeune ingénieur géologue Brédif, dont pourtant son dévouement pour la communauté des naufragés fut exemplaire : *« La fraîcheur de la nuit permettait de marcher, mais la famille Picard ne pouvait suivre. On porte les enfants. Pour engager les matelots à les porter tour-tour, nous donnons l'exemple. J'en porte un pendant une demi-heure. Cet effort de la part d'un homme déjà épuisé m'acheva, je n'en pouvais plus »* (Extrait du journal de Charles Marie Brédif ). Dans la même page du journal, il marque son admiration pour le courage des 3 jeunes filles Picard...En un mois, passer de la quiétude d'un pensionnat à la violence de l'océan, puis, de l'épouvante du naufrage dans des eaux infestées de requins, au calvaire de ce long chemin dans le désert brûlant, quel effroi !!!

**L'arrivée :** Après de terribles souffrances, les naufragés arrivent épuisés à Saint Louis. Nous sommes le 12 juillet 1816, ils sont reçus avec beaucoup de prévenances par les habitants tant français, anglais ou africains. Concernant les autorités les choses se présentent moins bien, les négociations traînent. En réalité les anglais cherchent à gagner du temps. On murmure que leur objectif est de terminer à leur profit la campagne de récolte de la gomme. Les français sont alors regroupés sur la presque-île du Cap Vert, l'emplacement actuel de Dakar. Les malheureux rescapés y meurent en grand nombre de maladie et de privation.

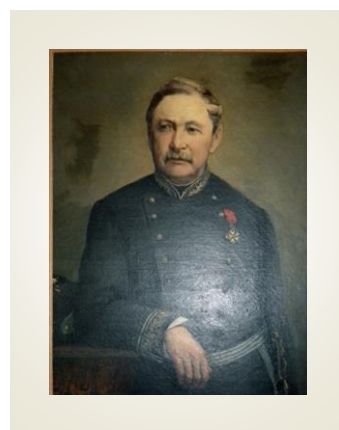
Charles Picard tire parti de ses relations des précédents séjours, et obtient la faveur de rester à St Louis des autorités anglaises. Cela est très mal perçu par le gouverneur français, surtout que l'autorisation est étendue à tous les naufragés de la *Méduse*. Alors Picard et les siens se voient refuser tout émolument et toute aide alimentaire. Ce sont les anglais, qui, encore eux, viennent à son secours.


**Ce n'est que le 22 janvier 1817 que la rétrocession de la colonie à la France intervient, plus de 6 mois après l'arrivée à St Louis des rescapés.** Avec la rétrocession M. Picard, retrouve sa fonction et les conditions de vie s'améliorent pour la famille. Néanmoins les difficultés s'accumulent, l'orage se prépare. La situation économique de la colonie est désastreuse, et cela a des conséquences sur les activités du notaire greffier.

**Au final, il restera de cet épisode à l'égard de la France, une impression très négative : Une arrivée sans panache après un naufrage minable et une attitude mesquine vis-à-vis de ses serviteurs.**

Entre toutes ces catastrophes cumulées par cette famille, reste la maladie qui a eu raison progressivement des 8 Picard débarqués sur le sol africain (mis à part la cousine Antoinette repartie en France). Ils ont tous été atteints par des fièvres aux origines diverses mais résultant des épreuves endurées, des effets du climat et de l'état sanitaire de la région.

Sur une famille de 9 personnes à l'embarquement à Rochefort, seuls 3 ont survécus : Charlotte et Caroline Picard et le petit Alphonse-César Fleury (ci-contre) qui fut recueilli plus tard par Charlotte et son mari, Théophile Dard : *« Vers les premiers jours d'août 1819 le meilleur ami de mon Père (M. Dard) qui dès le commencement de nos infortunes nous avait tendu une main secourable, vint nous annoncer son prochain départ pour la France »*. *« M. Dard que les vents contraires retenaient depuis dix jours en rade de Saint-Louis, se fait débarquer, rend son congé et adopte -tous les débris de la famille Picard- »*. Il épouse Charlotte, l'aînée des demoiselles et la ramène en France ».



**Charles Picard meurt le 15 août 1819, à 51ans.** La mission confiée à Charlotte par son Père de faire connaître les malheurs endurés par la famille et de révéler leurs persécuteurs a-t-elle été remplie ? Sur le premier point indéniablement. Sur le deuxième l'accusation se porte sur le seul gouverneur Schmaltz. Les ressentiments qu'il nourrissait à l'égard de Picard étaient importants et sa place le mettait en position de force. Il faudra attendre la mort de Charles Picard pour apprendre que l'ordre avait été donné au gouverneur de lui fournir un emploi rémunéré. Ordre non exécuté ou perdu dans les dédales administratifs compliqués par la distance....

Si ce récit vous a captivé, rendez-vous sur le Blog Méduse-Picard pour plus d'informations : <https://medusepicard.wordpress.com>

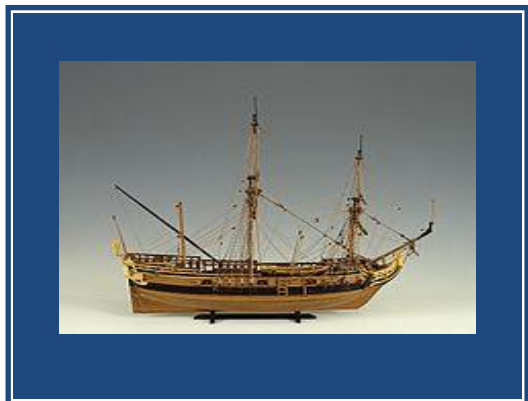


**Sources :** Frédéric Ducros, le blog Méduse-Picard. <https://medusepicard.wordpress.com>- Bernard Ducros ; « Ecris, Charlotte ! »- Dorothee Koechlin de Bizemont, Marine Editions 2010 ; « Paroles de rescapés »- Michel Hanniet, Éditions L'ancre De Marine, 2006 – « la Chaumière Africaine » Récit autobiographique de Charlotte DARD (1824)-réédition: Paris, L'Harmattan, 2005.



## « LA BELLE » - Navire construit et armé dans l'Arsenal de Rochefort

Par Bernard JEULIN

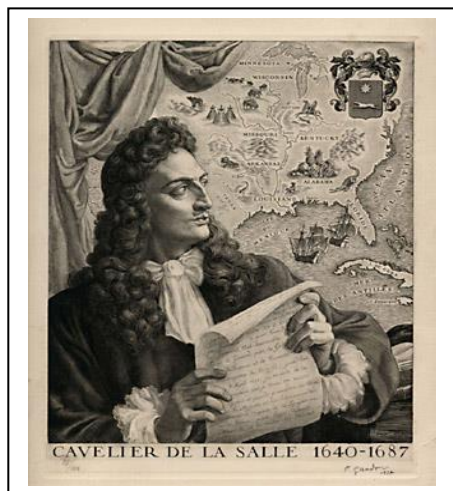


**C'est au début de 1686** que «La Belle», prise dans un ouragan, fit naufrage dans la baie de Matagorda, au large du Texas, où son équipage recherchait l'embouchure du Mississippi....



**C'est en 1689** que les Espagnols découvrent l'épave, qui figure sur une carte datée de cette même année. Du fait de l'ensablement important de la zone, ils n'en récupéreront alors que quelques canons.

## Qu'elle était «La Belle» et que faisait-elle si loin de son port d'attache de Rochefort ?



«La Belle» était l'un des quatre navires que René-Robert Cavalier de La Salle avait affrété pour son expédition de 1684. Il souhaitait établir une Colonie française à l'embouchure du Mississippi. «La Belle» était accompagnée d'une part, du « Joly » qui faisait partie de la Marine royale et d'autre part, de deux navires marchands, « L'aimable » et le « Saint-François ».

**L'expédition part de La Rochelle le 24 juillet 1684 avec 300 personnes à bord, soldats et colons.**

«La Belle» entièrement démontée car initialement conçue pour être transportée sur le « Joly » est, par manque de place, assemblée rapidement en mai et juin de la même année dans l'Arsenal de Rochefort, et partira aussitôt sa mise à l'eau en juillet 1684.

Par la faute, nous dit-on, du commandant souvent ivre, les bateaux se retrouvèrent à quelques 600Km trop à l'Est, et ils manquent ainsi largement l'embouchure du Mississippi.

Pour connaître l'histoire complète de cette expédition, nous vous invitons à vous reporter au livre : « René-Robert Cavelier de La Salle et « La Belle » » écrit par Marc Fardet, ancien Conservateur du Service Historique de la Défense de Rochefort. En 2015, le prix Marine et Océans a été décerné à cet ouvrage.

## Pendant plus de trois siècles l'épave de «La Belle» restera dans l'oubli

**Une première tentative sera menée en 1978** par la Texas Historical Commission (THC), mais malgré plusieurs plongées, on ne parvint pas à identifier «La Belle».

**Ce n'est qu'en 1995**, grâce en partie aux évolutions techniques, que les plongeurs remontent à la surface des objets d'origine française. Ils peuvent, approximativement, les dater du XVIIème siècle.

**C'est la découverte d'un canon de bronze – coulé aux Fonderies royales de Rochefort – décoré aux armes de Louis de Bourbon (fils illégitime de Louis XIV) qui lèvera enfin tous les doutes.**

**Commencent alors les fouilles.** Celle de l'épave de «La Belle» est considérée comme le chantier d'archéologie navale le plus important en Amérique du Nord.

L'eau de la baie étant très trouble, l'utilisation du batardeau est choisi pour créer des conditions de fouilles à sec. Les parois métalliques sont enfoncées à 12m de profondeur dans le sable, des pompes fonctionnent 24 heures sur 24 pour garder le chantier au sec. Son enceinte fait environ 25m de long sur 16m de large. Elle est abritée par un auvent, et les deux parois latérales sont espacées d'environ 10m, incluant les bureaux et les logements de l'équipe.



**Ce chantier aura coûté de 1.5 million de dollars...**

**Et ce ne sera pas moins de 1.6 million d'objets qui seront extraits de l'épave de «La Belle» !**

L'enjeu majeur est la conservation de ces objets pour la recherche et l'exposition.

Ce chantier est mené sur plus de quinze ans par le laboratoire de l'université A&M du Texas. Cette conservation sera possible grâce au savoir-faire des experts. Ces derniers utilisent la chimie et la physique pour nettoyer puis stabiliser les objets qui une fois sortis de l'eau peuvent se dégrader rapidement.

Les objets sont pour la plupart conservés dans les réserves de la Texas State History Muséum à Austin.

**Il restait la question de la propriété de l'ensemble : Epave et objets.**

**Un agrément fut ratifié, le 31 mars 2003** à Washington, dans lequel les Etats-Unis accordaient la propriété de «La Belle» à la France. Cet accord fut signé sur la base d'une jurisprudence de 1989 selon laquelle la France avait accordé aux Etats-Unis, la propriété de l'épave du « CSS Alabama » retrouvée par un chasseur de mines de la Marine nationale au large de la rade de Cherbourg.

Les documents fournis par le SHD de Rochefort sur «La Belle» comptèrent pour beaucoup dans ces transactions. ◻

**La coque de «La Belle» fut remontée en 2015**, et est aujourd'hui visible dans le hall du Texas State History Muséum.



### **Franc succès et chaleureuse convivialité autour des deux inaugurations organisées par l'Arcef et le Souvenir Napoléonien**

Dès 18h, ce vendredi 2 juillet 2021, convergeaient plus de 300 personnes à un rendez-vous improbable avec l'Histoire : Ou comment, par-delà les siècles et les soubresauts de la Grande Histoire, Alain Fournier a serré la main de l'Aiglon dans une allée du Jardin de la Marine à Rochefort, par l'intermédiaire de leurs descendantes !...

Trois espaces d'animations proposaient au public : Les travaux de l'Arcef et ses nouveaux projets en cours, une exposition sur l'histoire du Jardin de la Marine, et, la librairie « Pierre Loti », « Le grand Meaulnes » d'Alain Fournier, et « l'Aiglon, le rêve brisé de Napoléon » sous la plume de Mme de Witt.



Pendant plus de deux heures, et malgré une météo incertaine, officiels, spectateurs et acteurs ont échangé dans une ambiance festive, et apprécié le renouveau de ce jardin pour lequel la Ville, consciente de ses enjeux historiques, a engagé d'importants travaux de rénovation dans cette partie du jardin, resté jusque-là un peu à l'écart....



Après que Monsieur le Maire se soit exprimé et réjoui de cette manifestation, félicitant les deux associations en la personne de leurs représentants respectifs qui ont mené de conserve, et avec succès, ces deux projets particulièrement singuliers, Albert-Jean Millour Président de l'Arcef a présenté au public le spectacle de grande qualité qui a ouvert les festivités. À son tour Michel Bord, Délégué du Souvenir Napoléonien, a évoqué le parcours trop bref du fils unique de Napoléon, et la raison pour laquelle cette allée du jardin porte encore son nom.



Tout au long de deux années de préparation, nos amis Annie Simon, et Thadée-Albert Grzesiak de l'Arcef, ont placé toute leur énergie, avec Rachel Lacaud-Martineau, l'Ecole de théâtre Rochefort-Océan, Maguy Bleau et la vingtaine d'élèves de la classe de 4<sup>ème</sup> du Collège Pierre Loti, pour monter un spectacle chorégraphique de très grande qualité, enthousiasmant les spectateurs. Cette création originale, intitulée « Acte manqué » a suscité un concert d'applaudissements.




Tandis que les membres de l'association « Rochefort en Histoire » déambulaient en costumes d'époque dans les allées, et proposaient au public nombreux de découvrir les secrets de l'herboristerie...

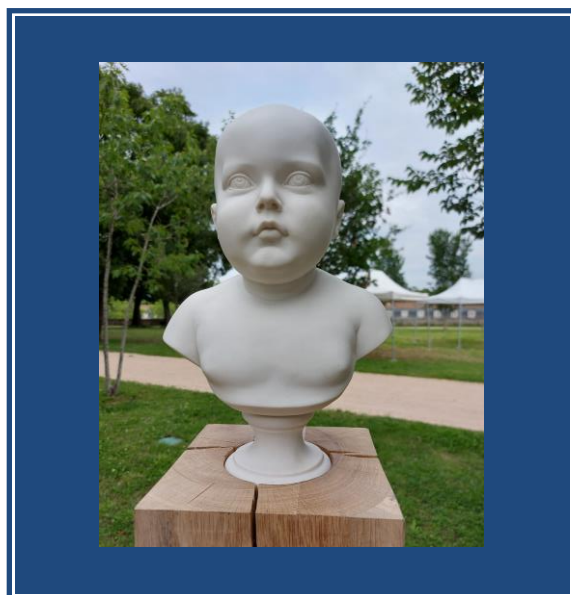


Ainsi, dans un presque face à face, à quelques encablures l'un de l'autre, la stèle du buste du Roi de Rome, honoré par le Porte-drapeau du Souvenir Napoléonien, et la stèle commémorant les rencontres d'Alain Fournier et d'Yvonne de Quièvecourt, recouverte d'un drapeau tricolore en hommage à celui qui fut tué au combat en 1914, ont été dévoilées par Monsieur le Maire, Hervé Blanché, entouré de ses adjoints, du Général Paulin, Commandant de l'Ecole de gendarmerie de Rochefort, de Michel Bord, d'Albert-Jean Millour, et des deux descendantes de ces illustres personnages, **Mme Agathe Rivière-Corre pour Alain Fournier, et Mme Laetitia de Witt pour l'Empereur.**

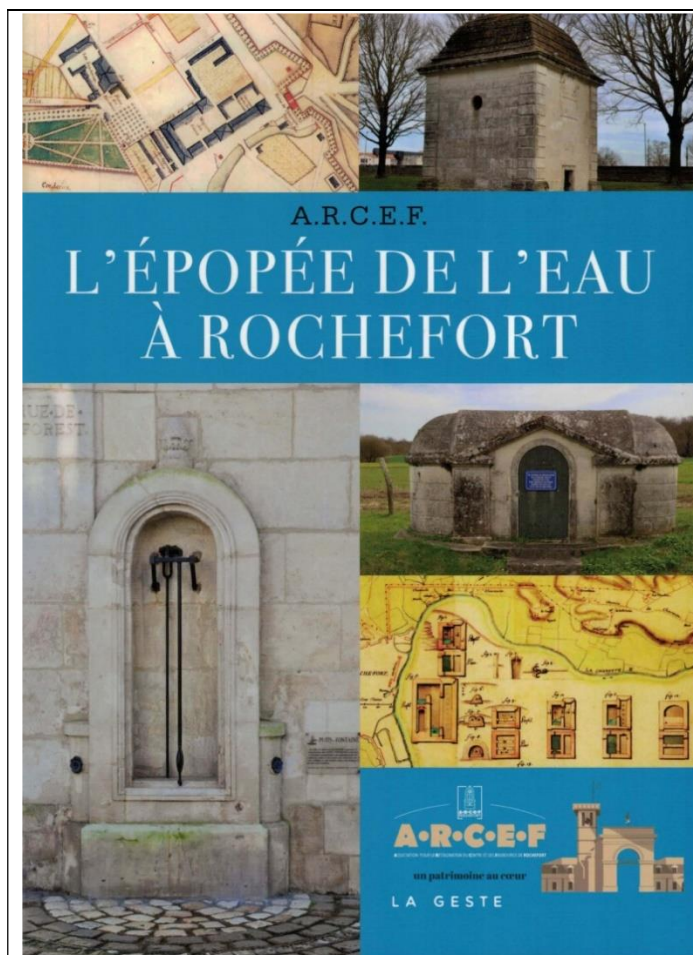


La foule toujours aussi nombreuse progressant dans l'allée du Roi de Rome, a ponctué ces deux inaugurations de chaleureux applaudissements, et salué le discours du Délégué du Souvenir Napoléonien, qui a offert à la Ville de Rochefort une réplique du buste de l'Aiglon qui avait été à l'origine envoyé par l'Empereur à la naissance de son fils dans toutes les préfectures de l'Empire, afin d'asseoir sa dynastie.

Vers 20h, restaient encore quelques groupes d'irréductibles débattant toujours sur ces deux personnages, alors que s'achevait cette jolie journée, qui restera dans les mémoires comme un lien fort entre Rochefort, les personnages illustres qui sont passés en ses murs, et ses habitants d'aujourd'hui fortement sensibilisés et attentifs à son Histoire....



*Par Francine Millour-Czaykowski*



L'eau à Rochefort c'est d'abord l'histoire de l'estuaire qui commence à Saint-Nazaire-sur-Charente, se poursuit à Tonnay-Charente, et qui va marquer le territoire à travers une multitude de petits ouvrages témoins à la fois de l'élégance et de la technicité de l'époque. C'est en 1666 que tout commence à partir du coteau qui surplombe la Charente, à 3 km de l'Arsenal, des sources, des aqueducs, des fontaines et châteaux d'eau, autant de témoignages qui racontent l'épopée de la domestication de l'eau.

**Editions La Geste**

**Ouvrage en vente  
dans les librairies  
de la région**

*A.R.C.E.F. BULLETIN D'ADHESION 2021/22*

**Tarif : 20€ individuel / 30€ couple**

**NOM :**

**Prénom :**

**adresse :**

**adresse mail :**

**téléphone :**

**signature :**

**Réunions : 4<sup>e</sup> jeudi du mois – 17h30 – Palais des Congrès**

Imprimé par ESAT MESSIDOR ROCHEFORT

