

# Les actes du colloque



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

**Le 17 février 2006**

**EPTB Charente ( 05 46 74 00 02 )  
Olivier AURIOL / Rémy FILALI  
37 rue de l'Alma-17100 Saintes  
e-mail: [charente@nerim.net](mailto:charente@nerim.net)  
Site Web: [www.fleuve-charente.net](http://www.fleuve-charente.net)**



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

*organisation : Aurélie MORENO*

*Sommaire  
de l'acte du colloque*

# Présentation du colloque

## Programme du colloque du 17/02/06

Programme de la journée  
Présentation des intervenants

### Communications

#### Présentation de l' EPTB

Le bureau, les services  
Assemblée délibérante  
Missions

#### Présentation du partenaire : Association La Route des Tonneaux et Canons)



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## *Présentation du colloque*

Saintes, le 17 février 2006

**Séminaire : « *Le fleuve Charente, des sources à la Nouvelle-France, d'hier à demain* »**

L'Etablissement public territorial du bassin de la Charente (EPTB Charente) a organisé une journée de rencontres et d'études le 17 février 2006 à partir de 10 h 30 à Saintes autour des relations entre le fleuve Charente et ses relations avec la Nouvelle-France (Canada - Etats Unis).

Les interventions de la journée s'articulaient autour de quatre thèmes : le bassin du fleuve Charente : usages, enjeux et perspectives ; la redécouverte historique du fleuve et de ses affluents ; la Charente aujourd'hui, un fleuve touristique ? ; Les nouvelles solidarités : quand les fleuves s'emmêlent. Les exposés étaient suivis de débats avec la salle.

Cet évènement, organisé en collaboration avec l'association angoumoisine « La Route des Tonneaux et des Canons », avait pour objectif d'initier une réflexion et des échanges entre les acteurs autour du bassin fluvial de la Charente, des enjeux associés, de ses habitants et de l'identité de ce territoire, notamment en s'appuyant sur la dimension historique de l'eau et de ses usages.

L'un des volets de cette journée d'études initiait la réflexion autour du jumelage entre le fleuve Charente en France et la rivière Richelieu au Québec (Canada), ainsi qu'entre les structures qui les gèrent : l'EPTB Charente et le Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR). L'objectif étant de partager les savoir-faire de ces deux structures en matière d'aménagement et de gestion de l'eau. Il existe, en effet, de nombreuses similitudes entre les deux bassins versants et la possibilité d'échanges fructueux.

Au delà de la gestion de l'eau, d'autres aspects relient les deux territoires, leurs usages et leurs habitants : des liens culturels, économiques et historiques. Un exemple : un lien culturel fort uni les habitants des deux bassins. En effet, de nombreux Québécois ont des origines familiales sur le territoire du bassin de la Charente. Cet aspect fut abordé dans le cadre de ces échanges. De plus, Brouage, ville natale du "découvreur" du Richelieu, Samuel de Champlain (1570-1635), figure emblématique du COVABAR, est située dans la partie aval du bassin de la Charente...

L'EPTB Charente, créé en 1977, est une institution interdépartementale qui rassemble les quatre départements de la région Poitou-Charentes : Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Vienne.

Son territoire d'action est non seulement le fleuve Charente et ses affluents mais aussi l'ensemble du territoire (le bassin versant) qui alimente ces cours d'eau. Le métier et les actions de l'Institution sont structurés autour de la gestion du cycle de l'eau sur ce bassin fluvial : la prévention des inondations, le manque d'eau en été et sa gestion, les problèmes de qualité de l'eau et des milieux associés ainsi que la valorisation touristique du fleuve et de ses affluents.

L'objectif de l'établissement est la promotion et la mise en oeuvre d'une gestion intégrée de l'eau à l'échelle du bassin fluvial de la Charente pour permettre ainsi une plus grande cohérence dans les actions d'aménagement des cours d'eau et des paysages associés avec, à terme, la pérennité et le développement de ce bassin de vie et d'emploi.

#### **Contact**

Olivier AURIOL / Rémy FILALI  
Institution interdépartementale du fleuve Charente  
37 rue de l'Alma - 17100 Saintes  
Tél: 05 46 74 00 02 / Fax: 05 46 74 00 20

**Mel : [charente@nerim.net](mailto:charente@nerim.net)**

**Site internet : [www.fleuve-charente.net](http://www.fleuve-charente.net)**



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents



**« Le fleuve Charente, des sources à la Nouvelle-France,  
d'hier à demain »**

10h30 : Accueil des participants, présentation

Rémy FILALI ( Institution fleuve Charente) et Jean Pierre REAL ( Association La Route des Tonneaux et Canons)

10h45 – 11h45 : I - Les nouvelles solidarités : quand les fleuves s'emmêlent

- La rivière Richelieu (Québec, Canada), identité et lien avec la Charente

Christian MORISSONNEAU (Université de Montréal)

« La rivière Richelieu, du temps de Champain à aujourd'hui. » « D'Angoulême à Angoulême »

François LAFRENIERE (Comité de Valorisation du Bassin du Richelieu)

« Les Charentais et la Nouvelle-France : aspect généalogique »

- Développement local du patrimoine culturel et naturel

Thierry SAUZEAU (Université de Poitiers)

« Patrimoine et développement local : Québec / Poitou-Charentes »

11h45 – 12h15 : débat avec la salle

12h15 – 14h00 : Buffet froid

14h00 - 14h30 : II - Le Bassin du Fleuve Charente : présentation, usages, enjeux et perspectives

Xavier de ROUX (Institution du Fleuve Charente)

14h30 – 15h45 : III - La redécouverte du fleuve et de ses affluents à partir de son histoire

- « L'empreinte du Moyen Age dans l'occupation humaine le long du fleuve Charente »

Jean CHAPELOT ( CNRS Vincennes)

- La Route des Tonneaux et des Canons du Périgord-Limousin-Angoumois à l'Atlantique, Christian MAGNE, Jean-Louis DELAGE (association RTC)

- « Le potentiel archéologique subaquatique du fleuve Charente, un atout pour le développement touristique? »

Jean-François MARIOTTI (DRAC Poitou-Charentes)

- « Le ravitaillement de la Nouvelle France au XVII<sup>e</sup> siècle depuis l'estuaire de la Charente »

Arnaud DAUTRICOURT (Corderie royale – Centre international de la mer)

15h45 – 16h00 : débat avec la salle

16h00 – 16h15 : pause collation

16h15 – 17h00 : IV – La Charente aujourd'hui, un fleuve touristique ?

- « Tourisme et environnement : le fleuve Charente, atout majeur de compétitivité et d'attractivité des territoires? »

Pierre CROIZET (bureau d'études GMT)

- Espace découverte en pays du Cognac

Pascale ORDONNAUD

17h00 : débat avec la salle et conclusion



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

**Intervenants**

« Le fleuve Charente, des sources à la Nouvelle-France, d'hier à demain »

*I) Les nouvelles solidarités : quand les fleuves s'emmêlent :*



**Christian MORISSONNEAU**

**Professeur à l'Université du Québec à Trois-Rivières**

Christian Morissonneau a été formé en Histoire et en Géographie à l'Université Laval de Québec et à l'Université McGill de Montréal. Il enseigne à l'Université du Québec à Trois-Rivières. Ses recherches portent sur l'Amérique française et l'histoire des régions du Québec. Il est co-rédacteur de l'histoire de Lanaudière, INRS (à paraître en 2006). Il a publié une étude sur Champlain, *Le langage géographique de Cartier et de Champlain*, Les Presses de l'Université Laval. Il a écrit un livre sur la colonisation québécoise devenu un classique, *La terre promise, le mythe du Nord québécois*, Hurtubise HMH. Il habite Lanaudière où, depuis nombre d'années, il est très impliqué dans la vie publique régionale.



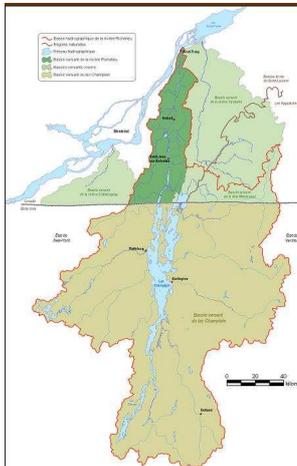
## Communications



### LE BASSIN VERSANT DE LA RIVIÈRE RICHELIEU

Présentation de  
Christian Morissonneau,  
Historien et Ambassadeur du COVABAR

17 février 2006



#### Bassin du lac Champlain

La superficie de  
l'ensemble du  
bassin du lac  
Champlain est de  
23 720 km<sup>2</sup> (84 %) du territoire est aux  
États-Unis)

La superficie du bassin  
versant de la rivière  
Richelieu est de  
2 549 km<sup>2</sup> (11 %).

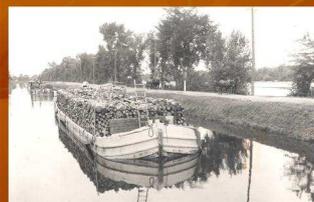
#### Bassin de la rivière Richelieu (suite)

##### Utilisation du territoire

- 71,0 % pour l'agriculture
- 18,0 % pour la forêt
- 6,0 % pour les zones urbaines
- 5,0 % pour les zones humides et cours d'eau



#### Bassin de la rivière Richelieu (suite)



Chemin de halage

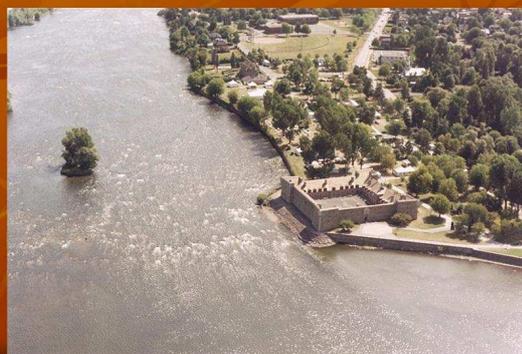
Canal / écluses entre  
Saint-Jean-sur-Richelieu  
et Chambly



#### Constats environnementaux reliés à la qualité de l'eau

- L'étalement urbain;
- Potentiel de conflits d'usages (voie navigable vs les multiples usagers);
- L'érosion des berges;
- Peu d'accessibilité aux plans d'eau pour la population;
- Le contrôle de l'usage des pesticides en milieu urbain;
- Les terrains de golf (épandage de produits chimiques);
- Espèces nuisibles (Moule zébrée, Châtaigne d'eau, etc.);
- Espèces menacées (Chevalier cuivré, Tortue molle à épine, etc.).

#### La vallée des Forts Fort Chambly



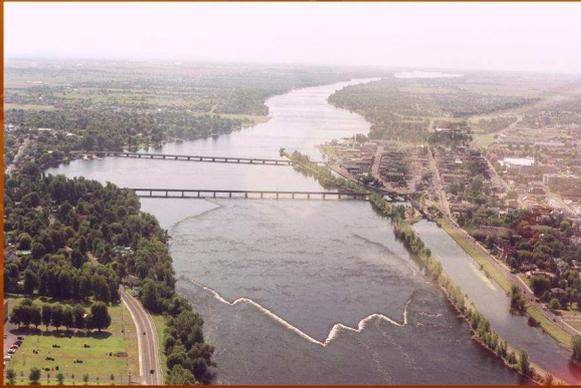
## L'embouchure (Sorel-Tracy)



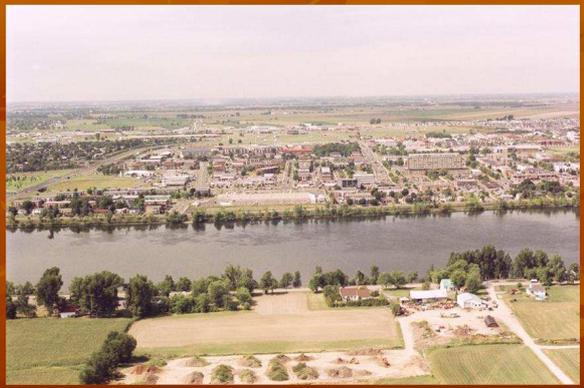
## L'embouchure à Sorel-Tracy (suite)



## Saint-Jean-sur-Richelieu

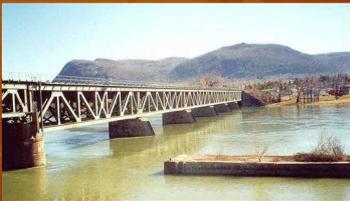


## Saint-Jean-sur-Richelieu (suite)

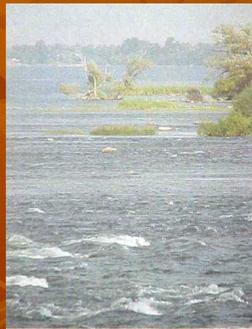


## Paysages (suite)

### Rapides à Chambly



Pont ferroviaire entre  
Beloil et Mont-Saint-Hilaire



## Poissons du Richelieu



Le lépisosté osseux.

Lépisosté osseux

### Poisson-castor



Le poisson-castor.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## *Intervenants*



François LAFRENIERE

**Rechercheur en histoire et patrimoine ainsi que généalogiste.**

Vice-président au Corridor patrimonial international et aux fêtes de Champlain au COVABAR

Le Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR) est un organisme sans but lucratif qui œuvre à développer une basée sur la concertation relative à la gestion intégrée des ressources et activités par bassin versant dans une démarche de développement durable pour l'ensemble du territoire de la vallée du Richelieu (Québec, Canada).



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

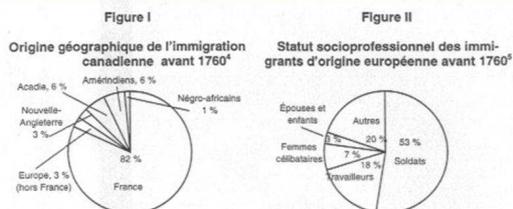
## Communications



### Les Charentais et la Nouvelle-France : Aspect généalogique

Présentation de  
**François Lafrenière**  
Vice-président au  
Corridor patrimonial international  
et aux Fêtes de Champlain

17 février 2006



Il faut bien saisir, d'autre part, la distinction entre l'immigration totale, celle présentée au tableau I, et l'immigration fondatrice, c'est-à-dire celle ayant donné une descendance disséminée dans la population francophone actuelle. Nos ancêtres ne formaient en fait qu'une minorité dans l'ensemble du flux migratoire.

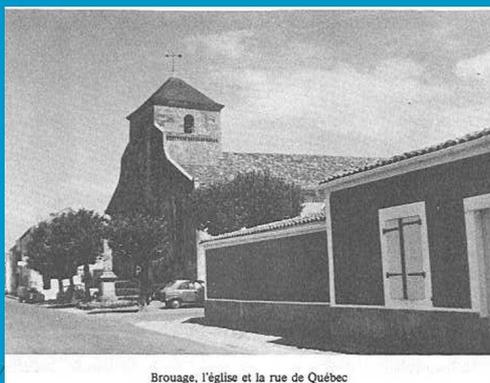
TABLEAU I  
COLONS VENUS EN NOUVELLE-FRANCE  
AU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE (1608-1700)

Provinces d'origine des colons	S. Lortie: 1ère liste	S. Lortie: 2e liste	P. Archambeault: Godbout	% Moyenne des trois
1. Normandie	683	958	547	18.5%
2. Ile-de-France et Paris	567	621	508	14.7%
3. Poitou	370	569	352	10.9%
4. Aunis, Iles de Ré et d'Oléron	403	524	332	10.6%
5. Saintonge	212	274	185	5.8%
6. Perche	187	238	64	3.9%
7. Bretagne	121	175	117	3.5%
8. Anjou	129	139	89	3.0%
9. Champagne	114	129	83	2.8%
10. Maine	126	113	78	2.7%
11. Guyenne	94	124	85	2.6%
12. Limousin et Périgord	84	120	86	2.4%
13. Picardie	84	96	77	2.2%
14. Angoumois	69	93	71	2.0%
15. Touraine	79	91	58	1.9%
16. Beauce	46	105	74	1.9%

(Il faut ajouter 10% environ pour toutes les autres provinces réunies).

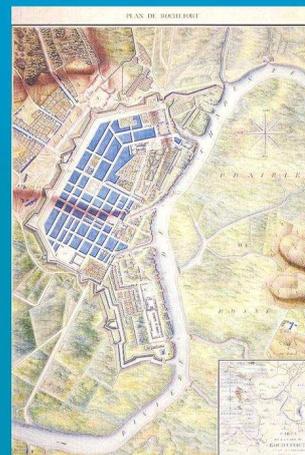
## Ports d'embarquements

### Brouage



Brouage, l'église et la rue de Québec

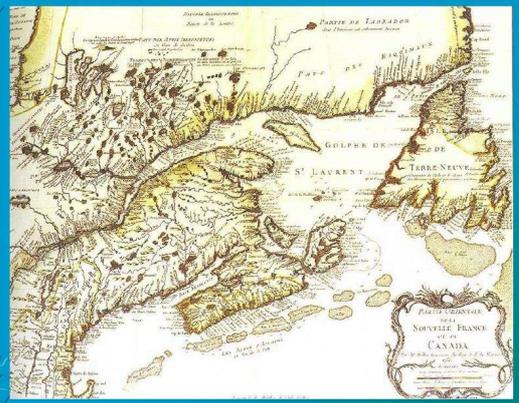
### Rochefort



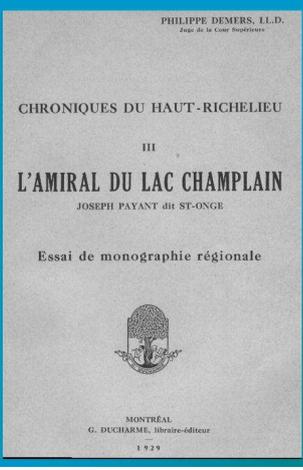
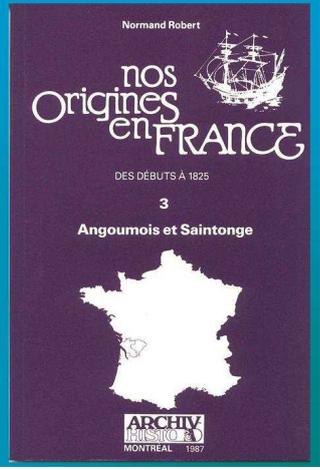


CHARLES DE BRACHARAIS, gouverneur du Canada de 1726 à 1747.

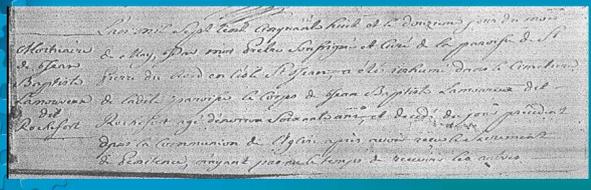
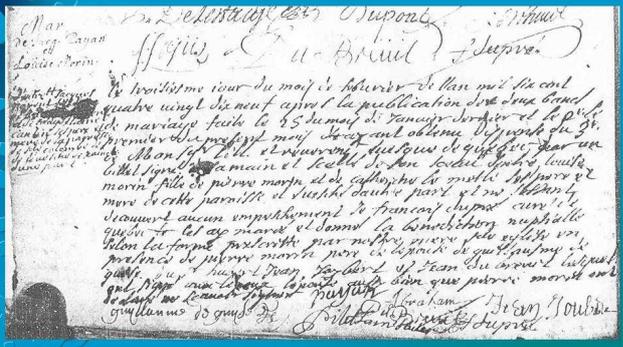
### Carte de la Nouvelle France



### Angoumois et Saintonge



### Rochefort : exemple





**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

Intervenants

---



Thierry SAUZEAU

Professeur à l'Université de Poitiers

Ancien professeur d'Histoire et Géographie de collège et de lycée, Thierry Sauzeau est titulaire d'un doctorat d'Histoire Moderne à l'Université de Poitiers. Il a publié sa thèse, Les marins de la Seudre (1760-1850), soutenue en 2002. Grâce à l'informatique, cette reconstitution de 3300 destins individuels éclaire l'histoire sociale et professionnelle d'une population maritime rurale, de l'apogée de l'économie atlantique à la naissance de l'ostréiculture. Relayant les travaux de Dominique Guillemet, il participe actuellement à des ouvrages collectifs à l'occasion des célébrations de la naissance du Canada (2004-2008).

Administrateur du Centre Rochefortais de Documentation et d'Histoire de la Marine, destiné à promouvoir les fonds du Service Historique de la Défense, département Marine de Rochefort, et membre de l'Institut d'Etudes Acadiennes et Québécoises, Thierry Sauzeau oriente actuellement ses recherches vers les modes de développement et les relations entre les littoraux du centre-ouest français et d'Amérique du Nord, du XVIIIe au XIXe siècle.



# Communications

## Patrimoine fluvial et développement local

Deux espaces fluviaux : deux échelles



Des problématiques parallèles ?

- 1 - Les conditions d'émergence du patrimoine.
- 2 - Les leviers de l'action de développement.
- 3 - Regards croisés sur des réalisations « des sources à la Nouvelle France »

1

## A la base : mémoire et images du fleuve.

La Charente : une axe de développement tombé dans l'oubli ...

L'axe structurant du développement économique (XIII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle)



- 1 - Solidarités provinciales
  - 2 - Axe de communication
  - 3 - Complémentarités économiques
- 
- 1 - Départementalisation
  - 2 - Révolution des transports
  - 3 - Crises des activités industrielles
  - 4 - Concurrence des activités agro-maritimes

Une direction tombée en désuétude, puis dans l'oubli (XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle)

L'eau qui divise ?

1 - Les conditions d'émergence du patrimoine

## A la base : mémoire et images du fleuve.

La vallée laurentienne reflet de l'histoire d'un pays, le Québec.

L'axe structurant du développement économique (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle)



- 1 - Économie atlatstique
- 2 - Réseau de transport
- 3 - Peuplement fluvial

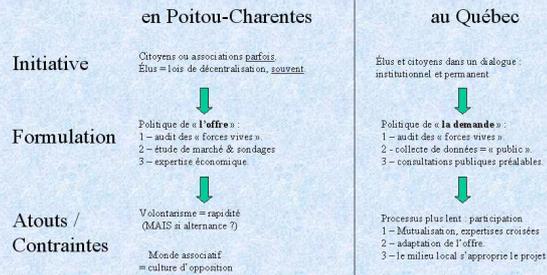
- 1 - Conquête de l'ouest
- 2 - Liens avec les États-Unis
- 3 - Crises mais restructurations
- 4 - Identité québécoise

Une direction confirmée et renforcée après la Conquête

L'eau qui réunit ?

1 - Les conditions d'émergence du patrimoine

## L'émergence du patrimoine : approches et méthodes



1 - Les conditions d'émergence du patrimoine

## Les leviers de l'action au Québec



- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| 1973 : Héritage Canada      | Constitution immobilière pour préserver le bâti urbain   |
| 1979 : « Rues Principales » | Étape humaine : actions d'implications des citoyens  |
| 1990 : Fusions au Québec    | regroupements de 1800 à 1300 municipalités + MRC   |
| 2004 : les « bons coups »   | 200 expériences réussies, une expertise reconnue, une formation de « développeurs » patrimoniaux |

Participation citoyenne, réhabilitation / revitalisation des vieux centres

2 - Les leviers de l'action patrimoniale

## Les leviers de l'action au Québec



- |                          |   |
|--------------------------|---|
| 1998 : un état des lieux | Demande culturelle et touristique croissante<br>30% du fond de LPC = diplômés du secteur culturel |
| Partenariat à trois      | U.L.aval (Québec), Ministère de la Culture, LPC.<br>Formation « d'agents de changement »          |
| 2004 : le réseau VVAP    | 93 animateurs, 75 partenaires   |

Mise en synergie de la recherche historique et des politiques de développement local

2 - Les leviers de l'action patrimoniale



## Les leviers de l'action au Québec

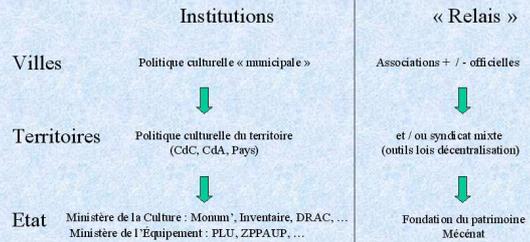


- Une expertise fédérale** : La Commission Fédérale des Sites et Monuments historiques  
La Direction Générale des Lieux Historiques de P.C.
- Des actions de sauvegarde** : Pose de plaques, classements de périmètres  
Chantiers de valorisation confiés à Park Canada
- Un acteur majeur** : Protection, Découverte, Commémoration

Volontarisme de la politique fédérale :  
expertise, classement, développement

2 - Les leviers de l'action patrimoniale

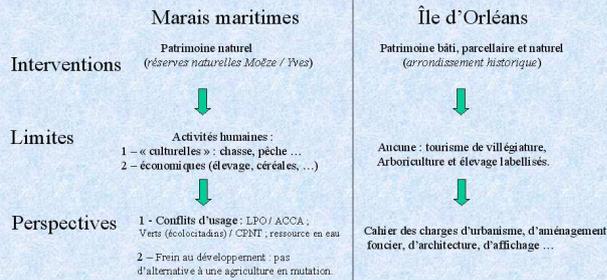
## Les leviers de l'action en Poitou-Charentes



Un patrimoine riche et diversifié = de nombreux acteurs  
institutionnels MAIS place du citoyen ?

2 - Les leviers de l'action patrimoniale

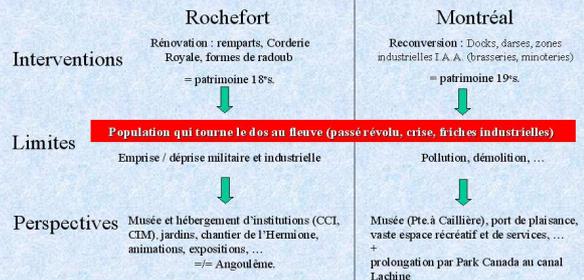
## Le patrimoine paysager face au développement



Faire cohabiter développement et protection patrimoniale :  
un délicat exercice d'équilibre.

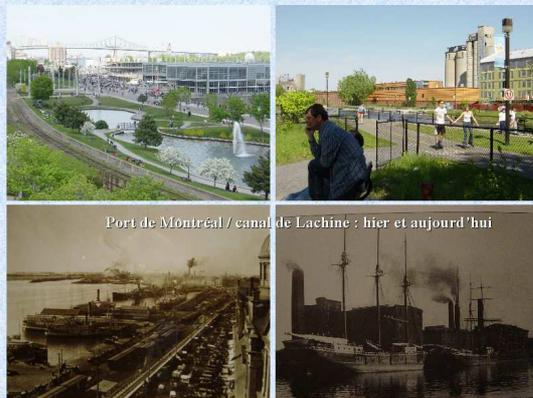
3 - Les réalisations « des zones à la Nouvelle-France »

## La ville portuaire face à son passé



Difficile appropriation citoyenne d'espaces désaffectés mais chargés  
d'histoire : nécessité de projets porteurs de développement.

3 - Les réalisations « des zones à la Nouvelle-France »



Port de Montréal / canal de Lachine : hier et aujourd'hui

## Sites archéologiques / muséographiques



Décalage important entre opérations : 1 - initiative locale en France  
; 2 - initiative institutionnelle au Canada.

3 - Les réalisations « des zones à la Nouvelle-France »



# Communications

Un pôle du patrimoine industriel

Sur les ruines de la présence française

Un pôle du patrimoine industriel

Un pôle du patrimoine industriel

### Patrimoine fluvial et développement local

Éclairage scientifique  
Caution, validation  
=> Recherche fondamentale

**Expertise**

**Milieu local**  
1 - Patrimoine  
2 - appropriation citoyenne  
3 - priorités politiques

**Environnement**  
Richesse et rareté du fait patrimonial  
Dispersion (capitaux, décisions, soutiens)  
Concurrence (patrimoine, activités)  
Impact sur le milieu local (flux, nuisances)  
=> SIG, géographes

**Développement**  
Sauvegarde, protection, image, « mémoire », identité  
Fréquentation & rayonnement  
Emplois et activités induits  
=> Secteur tourisme

**Actions**  
Investissement : finances, formation du personnel.  
Fonctionnement : gestion, événements, publicité.  
=> Recherche appliquée, bureaux d'études

14



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

Intervenants

II) Le Bassin du fleuve Charente : présentation, usages, enjeux et perspectives :

Xavier de Roux



- Député de Charente Maritime
- Vice-Président du Conseil général de Charente Maritime
- Maire de Chaniers en Charente Maritime depuis 1983

**Président de l'Institution du fleuve Charente**

Rémy FILALI



**Directeur de l'Institution**



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

***III) La redécouverte du fleuve et de ses affluents à partir de son histoire :***

**Jean CHAPELOT**

**Directeur de recherche en archéologie médiévale en Ile-de-France au CNRS**

Jean CHAPELOT, est chercheur au Centre de Recherches Historiques, un laboratoire du CNRS, spécialisé en histoire générale de l'Europe. Il oriente ses recherches historiques dans la longue durée (de l'Antiquité à nos jours), sur des aires spatiales très variées, en entretenant un dialogue permanent avec les autres sciences sociales et avec les chercheurs dont le champ d'étude extra-européen correspond à d'autres «aires culturelles». Il est aussi enseignant à l'Ecole des hautes études en sciences sociales.

Il est l'auteur de l'ouvrage « Huit siècle d'artisanat rural », Catalogue de l'exposition du musée national des Arts et Traditions populaires, Paris, 1975, aux éditions Potiers de Saintonge.



## *Communications*

"L'empreinte du Moyen Age dans l'occupation humaine le long du fleuve Charente"

Jean Chapelot,  
Directeur de recherche au CNRS

### *Introduction*

Malgré la présence sur son cours de l'importante cité gallo-romaine de Saintes, il ne semble pas que le fleuve Charente ait été très utilisé à l'époque gallo-romaine. Nous connaissons l'existence à Saintes d'un pont qui est le seul franchissement fixe du fleuve en aval d'Angoulême pour toute cette époque. Il est certain que les carrières de pierre situées en bordure du fleuve, en amont et en aval de la cité de Saintes ont été exploitées dès cette époque, ce qui implique l'existence d'une batellerie. Un chaland fluvial assemblé à fond plat en cours de fouille à Taillebourg (épave EP1) depuis 2002 par Éric Rieth, daté au radiocarbone des années 170-445 ap. J.-C et long d'au moins 10 m, confirme qu'il existait au moins dans ce secteur une navigation exclusivement fluviale transportant d'assez lourdes charges.

Mais nous n'avons à ce jour aucune trace d'aménagement des berges ou du cours du fleuve en dehors du pont de Saintes et de quelques traces fugaces de quais de bois mal datés observés au milieu des années quatre-vingt lors de travaux de recalibrage du lit mineur rive droite et un peu en aval du pont Bernard Palissy.

### **Le Moyen Age : le fleuve devient le grand axe de l'histoire et de l'économie de la Saintonge**

Il faut distinguer deux périodes dans le millénaire que représente le Moyen Age : avant et après le milieu du XIIe siècle.

#### *Le haut Moyen Age et les XIe-XIIe siècles*

C'est à cette époque que se mettent en place les grandes formes d'utilisation des berges et du lit du fleuve.

La première caractéristique de cette époque est la création, aux environs de l'an mille, de grands châteaux accompagnés de bourgs castraux : de l'amont vers l'aval, il s'agit de Cognac, Taillebourg, Tonnay-Charente et dans une moindre mesure Saint-Savinien, Rochefort et Soubise.

Ces trois bourgs castraux de Cognac, Taillebourg et Tonnay-Charente concentrent les grands péages, les greniers à sel, qui sont des éléments essentiels d'animation du commerce fluvial et terrestre et pour les deux premiers des ponts bâtis aux XIe-XIIe siècles et qui resteront jusqu'aux dernières années du XIXe siècle avec Saintes les seuls dans le cours de la Charente en aval de Cognac. Les autres châteaux des bords de la Charente, comme Saint-Savinien, qui est d'abord une annexe de Taillebourg avant de supplanter progressivement ce port maritime et fluvial à partir du XIIIe siècle, Soubise et Rochefort sont des lieux de péage et possèdent, pour les deux premiers, des bacs prolongés en rive gauche inondable par des chaussées insubmersibles longues parfois d'un kilomètre.

Ces créations urbaines sont caractéristiques de la deuxième vague d'urbanisation en France, après celle de l'époque romaine, et continuent de marquer le paysage régional, grâce notamment à la présence des points de franchissement du fleuve, médiévaux pour Cognac ou Taillebourg, du XIXe siècle mais qui remplacent des bacs du Moyen Age pour les autres (sauf naturellement Soubise, trop en aval). Même dans des secteurs non urbanisés, comme à Chaniers, Brives, Orlac, en amont de Saintes, des chaussées de plusieurs centaines de mètres existent en prolongement de bacs qui sont attestés au moins dès le XVe siècle : il ne s'agit pas ici de l'aménagement d'un franchissement du fleuve sur un axe routier mais de permettre au



peuplement humain (le plus souvent la rive droite en aval de Cognac) d'accéder aux prés de la rive inondable, essentielles dans l'économie rurale médiévale et de l'Ancien régime pour la fourniture du foin.

Cette période antérieure au milieu du XIIe siècle est celle où se créent de nouveaux axes de franchissement du fleuve, par pont ou par bac, par exemple entre Saint-Jean-d'Angély et Saintes par Taillebourg. C'est aussi celle où apparaissent des utilisations ou des aménagements du cours du fleuve qui marqueront eux aussi profondément l'occupation humaine dans la vallée de la Charente jusqu'au XIXe siècle.

Dès les IXe-XIe siècles, sur certains hauts-fonds sont installées des pêcheries formées de pieux enfoncés dans le fond du fleuve, ordinairement selon un plan en forme de V. Dans le même temps, les textes montrent qu'apparaissent les moulins à eau, sous les arches des ponts de Taillebourg et de Saintes mais aussi, en amont de cette ville, là où le fleuve n'est pas trop large, sur des aménagements transversaux barrant le lit mineur. A la fin du XVIIIe siècle, il existait entre Civray (Charente) et la Baine 74 barrages (la majorité en amont d'Angoulême) totalisant une hauteur de chute de près de 60 m.

Dès les VIIe-XIe siècles, comme le montrent diverses épaves étudiées ces vingt dernières années à Orlac, Port-Berteau (Commune de Bussac) et Taillebourg, il existe une navigation fluviale diversifiée. Des pirogues monoxyles, certaines utilisées pour de petits déplacements, de franchissement du fleuve par exemple, d'autres pour des transports importants, ont été découvertes en grand nombre entre Dompierre et Port-d'Envaux. Mais dans le même secteur on a aussi découvert et étudié à Orlac un gros chaland fluvial du XIe siècle, long de 15 m et d'un port maximal de 12 tonnes et à Port-Berteau (commune de Bussac), un caboteur daté du VIIe siècle lui aussi long de 15 m et déplaçant en charge 17 tonnes. Ces deux découvertes sont très importantes. La première montre qu'une batellerie, cantonnée à certaines sections du fleuve et affectée à des transports lourds, de pierre par exemple, existe. Plus importante encore, la seconde prouve que des navires de mer remontent très en avant à l'intérieur des terres pour décharger dans de tout petits ports ruraux comme Port-Berteau des cargaisons et en emporter d'autres.

Tout cela pose deux problèmes : la coexistence entre les premiers aménagements transversaux dans le lit mineur et cette navigation fluviale ; l'articulation entre cette dernière et le trafic maritime. C'est dans la seconde partie du Moyen Age, à partir du milieu du XIIe siècle que nous voyons clairement en action ces deux problèmes, la pauvreté des sources archivistiques et le développement récent des fouilles archéologiques, notre quasi-seule source d'information sur tous les problèmes évoqués ci-dessus, limitant nos possibilités de compréhension.

### *Le Moyen Age classique (XIIe-XVe siècle)*

Les aménagements mis en place dans la période précédente (bourgs castraux, ponts, chaussées, bacs, lieux de perception de péage, etc.) restent déterminants mais avec une donnée nouvelle qui va conduire à des rééquilibres : l'apparition d'un grand port de mer. Probablement dès la fin du Xe ou le tout début du siècle suivant, Châtelailon joue un rôle comme point de contact entre les navires de mer et le trafic fluvial sur la Charente mais nous ignorons précisément l'ampleur du phénomène avant que La Rochelle n'apparaisse et ne s'impose dans cette fonction à partir du milieu du XIIe siècle. L'essor de La Rochelle et du trafic maritime qui s'organise à partir de ce port est déterminant pour la Charente et cela de deux manières au moins.

Pour alimenter la demande venue du Nord de l'Europe, en sel mais surtout en vin et en céréales, les bourgeois de La Rochelle vont devoir aller chercher ces produits de plus en plus loin des abords de leur ville et le fleuve Charente va être un axe de pénétration essentiel. Dès le XIIIe siècle, les vignobles se sont considérablement développés jusque dans les environs de Cognac et autour de Saint-Jean-d'Angély et avec une vocation d'exportation. La conséquence est le développement d'une batellerie très active, l'aménagement des voies d'eau, notamment de la Boutonne rendue navigable jusqu'à Saint-Jean dès le milieu du XIIIe siècle et de la Charente qui est accessible à la batellerie jusqu'à Jarnac probablement dès la même époque.

Pour s'assurer les approvisionnements dont ils ont besoin pour leur commerce, les rochelais vont mettre en œuvre une politique de contrôle des petits ports de la côte, de l'anse de l'Aiguillon au nord jusqu'au golfe de Brouage au sud, en passant par la partie basse du cours de la Charente.

Au XIIIe siècle, en réponse à l'essor de la Rochelle et de ces besoins, le besoin d'un port dans la



basse vallée de la Charente servant de lieu de contact entre navires de mer et batellerie est évident. Après avoir tenté une création *ex nihilo*, selon l'exemple de la Rochelle un siècle plus tôt, la solution sera le développement de Tonnay-Charente avec pour conséquence la marginalisation d'un port comme Taillebourg, situé trop en amont, et l'essor progressif de Saint-Savinien, bien placé en avant de Taillebourg dans un point délicat à franchir par les caboteurs et la batellerie. Dans les trois derniers siècles du Moyen Age, des caboteurs de 80 à 100 tonneaux peuvent remonter jusqu'à Saintes, des caboteurs et des gabarres de 30 à 40 tonneaux jusqu'à Cognac.

Même si dès la seconde moitié du XVe siècle, période de reconstruction après la Guerre de Cent ans, la politique royale met en œuvre pour la première fois et dans l'ensemble du royaume une politique d'aménagement des rivières et des fleuves, cela n'a guère de conséquences concrètes dans le cas de la Charente : c'est seulement à partir de la fin du XVIIe siècle que l'on sort très progressivement, des cadres mis en place au Moyen Age.

#### *La prise en compte du fleuve dans sa globalité : l'émergence très progressive d'un projet de régularisation*

La création du port royal militaire de Rochefort en 1666 va avoir pour ce qui concerne le fleuve, deux conséquences essentielles. Un projet de régularisation d'ensemble va émerger progressivement. Surtout, on s'intéresse pour la première fois véritablement à la section du fleuve en amont de Cognac.

Il faut cependant relativiser cette rupture qui va être très progressive. Dès la fin du XVIIe siècle et dans tout le cours du XVIIIe siècle, des visites de l'ensemble du cours de la Charente sont faites, des travaux réalisés entre Cognac et Angoulême et en amont de cette ville. Mais c'est seulement en 1772 que Trésaguet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dans la généralité de Limoges établit un projet d'ensemble de régularisation du fleuve de Civray à la mer, ponctuellement mis en œuvre dans les dernières années de l'Ancien régime.

C'est le XIXe siècle qui va véritablement modifier la situation héritée du Moyen Age, en particulier en aval de Cognac. Après une loi de 1825 sur l'amélioration de la Charente, le directeur général des Ponts et Chaussées demande en septembre de la même année aux deux préfets de la Charente et de la Charente-Maritime de faire établir par les ingénieurs des Ponts et Chaussées un projet général qui est achevé pour le premier département en 1827-1830, pour le second seulement le 25 février 1834. Ce dernier préconise des travaux dans le lit (creusement d'une dérivation et construction d'un barrage fixe dans l'île de la Baine ; enlèvement des vestiges du pont médiéval de Taillebourg détruit partiellement en 1651 ; construction d'un nouveau pont à Saintes), sur les berges (constructions de quais dans divers lieux, aménagement d'ensemble du chemin de halage, construction de passerelles sur les affluents de la Charente et les canaux de drainage des prairies, balisage du cours mineur) et enfin des dragages. Avec quelques modifications et des adjonctions, ce projet est à la base de tous les aménagements réalisés jusqu'à la fin du XIXe siècle et va profondément modifier le paysage des bords du fleuve en Charente-Maritime. C'est alors, si l'on met à part quelques aménagements ponctuels à Saint-Savinien ou Saintes, qu'apparaît pour la première fois la construction de quais de pierre et que sont aménagés de véritables ports fluviaux, par exemple à Taillebourg. Une politique générale de dégagement des berges et d'alignement des constructions modifie profondément le paysage urbain, par exemple à Saint-Savinien ou Taillebourg. C'est dans le cadre de ce programme d'ensemble que sont créés de nouveaux ponts sur la Charente, à Tonnay-Charente dès 1841-1843, à Saint-Savinien en 1875-1881, à Taillebourg en 1885-1891, sans parler de la reconstruction du pont de Saintes en 1838-1843 puis en 1879 pour le pont Bernard Palissy actuel.

Il faut souligner deux choses : ces travaux sont cantonnés, si l'on met à part le cas de Saintes, uniquement dans les centres urbains de création médiévale, Tonnay-Charente, Saint-Savinien, Taillebourg, plus quelques petites agglomérations de moindre importance qui sont des ports d'embarquement de la pierre, comme Crazannes, ou d'intérêt agricole, comme Port-d'Envaux ; une large part de ces aménagements est réalisée après l'inauguration en 1867 de la ligne de chemin de fer Cognac-Saintes-Rochefort qui, bien que longeant la Charente n'a aucun lien avec le moindre port fluvial, même à Taillebourg où elle passe à peu de distance du fleuve. C'est le chemin de fer qui va signer l'arrêt de mort du trafic fluvial : inauguré en 1822, le



transport de passagers, qui concerne 40 000 personnes en 1855 disparaît le premier, le transport de marchandises, notamment du cognac, s'arrêtant après la Première guerre mondiale.

Dans tout le cours du XXe siècle, le seul aménagement d'importance sera le barrage de Saint-Savinien, inauguré en 1968.

### *Conclusion*

En fait, c'est seulement à la fin du XXe siècle que l'on sort véritablement des cadres d'aménagement et d'utilisation hérités du Moyen Age. Deux éléments sont caractéristiques à cet égard. Il s'agit d'abord de la création de ponts en dehors des centres urbains médiévaux : le premier est celui inauguré légèrement en amont de Taillebourg dans la décennie quatre-vingt, les deux suivants sont les ponts autoroutiers de l'amont de Taillebourg et des abords d'Agonnay. Mais l'élément le plus caractéristique de l'époque récente, celui qui rompt définitivement avec les cadres d'aménagement hérités des Xe-XIIIe siècles est la prise en compte globale du fleuve avec des aspects aussi nouveaux que l'utilisation de son eau ou sa reconquête pour la navigation touristique. D'une certaine manière, il s'agit de l'achèvement d'une évolution longue impulsée par la monarchie centralisée des XVIIe-XVIIIe siècles, mais qui trouve son aboutissement avec des instruments juridiques nouveaux comme les agences de bassin et surtout, plus récemment, les établissements publics territoriaux de bassin. Parallèlement, l'essor du tourisme ou l'intérêt croissant pour l'environnement remettent en lumière les traces des anciennes utilisations du fleuve dont la nature, l'intérêt et la fragilité ne sont pleinement compris que depuis peu. Il existe au fond ou dans le lit mineur du fleuve de très nombreux témoignages de son utilisation ancienne, par exemple des dizaines d'épaves et de très nombreux pieux de pêcheries, très souvent du haut Moyen Age. Rappelons aussi qu'il existe entre Civray et Saintes des dizaines de barrages, remontant presque toujours au Moyen Age et représentant au total 3200 mètres linéaires : 1500 mètres avaient été rénovés avant 1989, le reste devra l'être un jour. Or, tous, comme les quais ou les chaussées dans le lit majeur sont construits avant le XIXe siècle sur des pieux battus, ce qui permet de fixer l'origine de l'aménagement par dendrochronologie. L'histoire médiévale de la Charente, dont nous venons de voir qu'elle est essentielle pour l'histoire régionale, est là, dans ces vestiges archéologiques, qu'il conviendra de localiser et d'étudier au mieux

Jean Chapelot

Directeur de recherche au CNRS,  
Château de Vincennes,  
Bâtiment 06,  
Avenue de Paris,  
94300 Vincennes  
Courriel : jeanchapelot@aol.com

### **Quelques éléments bibliographiques récents sur la Charente au Moyen Age**

CHAPELOT (J.), « Société rurale et économie de marché en Saintonge aux XVe-XVIe siècles : l'exemple de la seigneurie de Taillebourg et de ses environs », *Revue de Saintonge et d'Aunis*, X, 1984, p. 63-104.

JOUANNET (G.), *éd.*, *Charente, fleuve et symbole*, Paris, éditions du Croît-Vif, octobre 1992, 270 p. (Pour le Moyen Age, voir les textes de Jean CHAPELOT : le chapitre "La Charente, drain économique", pp. 117-183 et quatorze encarts, 56-57, 62, 64-65, 72-73, 83, 120-121, 123, 126, 130, 136, 138-139, 144-145, 164-165, 233-234).



CHAPELOT (J.) et RIETH (Eric), *Navigation et milieu fluvial au XIe siècle. L'épave d'Orlac (Charente-Maritime)*, Paris, 1995, Editions de la maison des sciences de l'homme, 165 p., ill. (Documents d'archéologie française, n° 48)

RIETH (Eric), avec Catherine CARRIERE-DESBOIS et Virginie SERNA, *L'épave de Port Berteau II (Charente-Maritime). Un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen Age et son contexte nautique*, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2001, 154 pages, 131 fig. (Documents d'Archéologie Française, 86)

CHAPELOT (Jean), " Poteries et céramiques saintongeaises en Amérique du Nord, XVIIe-XVIIIe siècles", dans AUGERON (Mickaël) et GUILLEMET (Dominique), dir., *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord XVIe-XXe siècles*, Geste éditions, 79260 La Crèche, 2004, in-4°, 414 p. ill. : p. 223-226, ill.

CHAPELOT (Jean), RIETH (Eric), « Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XIe siècle d'après l'archéologie et les textes », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, actes du XXXVe congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, La Rochelle, 4-6 juin 2004, Publications de la Sorbonne, Paris, 2005, 287 p. ill. : p. 195-215, 3 ill.

CHAPELOT, Jean, "Le pont et la chaussée de Taillebourg (Charente-maritime) : l'histoire complexe d'un grand aménagement médiéval", dans *La rivière aménagée entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre*, actes du colloque, Orléans, 15-16 octobre 2004, *Æstuarina*, 2005, 7 : p. 151-205, dix ill.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

---

Intervenants

### **Christian MAGNE**

Christian MAGNE est le fondateur du CPIE (Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement) du Périgord-Limousin et également Directeur de cet organisme. Ethnologue, il est l'auteur de l'ouvrage: « Au temps où le Périgord-Limousin-Angoumois cannonait à l'Atlantique », qui a pour sous-titre « Du fer et des canons pour sa Majesté ». Il est actuellement animateur des groupes de recherches de l'association angoumoisine La Route des tonneaux et Canons.

### **Jean-Louis DELAGE**

Il est l'initiateur et le fondateur Périgourdin de l'association La Route des Tonneaux et Canons.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## Communications



L'association  
la Route des Tonneaux et des Canons  
(RTC)  
du Périgord-Limousin-Angoumois jusqu'à l'Atlantique  
par le fleuve Charente,

### C'EST ???

**C'est déjà, une longue aventure...**

L'idée a germé en 1979 à Varaignes en Dordogne  
à la fête « Forgerons d'hier et d'aujourd'hui » :

**Pour la première fois**

la population découvrait  
son patrimoine  
métallurgique  
local disparu  
de la mémoire  
populaire,



**Pendant 10 ans,**  
l'idée de RTC a mûri au sein de deux associations :

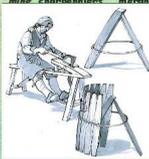
- Foyer d'animation Culturelle des villages du Haut-Périgord - CPIE Périgord-Limousin
- ...et autour de deux sites : les Forges d'Etouars et la forges royale de Forgeneuve de Javerlhac.



**Pour retrouver les liens historiques**

entre les hommes de la RTC, leurs savoir-faire oubliés... ainsi que l'identité du  
bassin Charente disparue ::

- les maîtres de forges à canons et le petit peuple de paysans-ouvriers au service  
des forges et des tonnelleries: forgerons, chargeurs, mouleurs, foreurs, souffletiers, tireurs de  
mise charbonniers, mazonniers, cercliers, feuilardiers, ...



**C'est une association loi 1901,**  
créée le 12 juillet 2002  
avec pour objet :

- Animer le réseau des partenaires gestionnaires de sites à l'origine du projet de « Route des Tonneaux et des Canons » et des acteurs concernés par ce projet. Cette animation ayant pour but de mettre en place un projet culturel et touristique rédigé et validé par les partenaires.
- Être l'interface entre les initiateurs du projet qu'elle regroupe et les partenaires institutionnels, administratifs et privés concernés,
- Participer à la valorisation du bassin versant du fleuve Charente.

### Avec une démarche caractérisée par une volonté

- de **redécouvrir** le passé prestigieux des cette Route qui l'inscrivait aux 17ème et 18 ème siècles dans la Grande Histoire du Monde,
- d'**utiliser** son impact très fort sur l'imaginaire et ses facultés fédératrices à l'échelle du bassin comme vecteur de développement culturel et touristique,
- de **pratiquer** une méthodologie participative, aujourd'hui validée avec les acteurs locaux dans la réalisation de ses projets.

2

### Avec des projets de recherche historiques dans le cadre de ses 7 groupes d'historiens

- groupe 1** : Les forges du Bandiat avec expérimentations des bas et hauts-fourneaux et les forges de Horte et Tardoire ;
- groupe 2** : Les forges de la Touvre et Port L'Hommeau
- groupe 3**: Tonneaux et tonnelleries
- groupe 4** : Les transports terrestres ;
- groupe 5** : Les transports fluviaux ;
- groupe 6** : L'arsenal de Rochefort, les forts ;
- groupe 7**: Les tonneaux et canons de la RTC outre-mer ;

4

### Avec des animations évènementielles :

- reconstitutions d'une livraison de tonneaux et de canons pour l'arsenal de Rochefort: **Les Routards de toujours sur la RTC** ,



### En 2005 elle a fédéré les efforts

- **des collectivités locales**: 1 Région, 3 Départements, 4 Pays, 5 communautés de communes, 52 communes,
- **des acteurs de la société civile** : 2 Chambres Consulaires, 43 associations, 44 entreprises,
- **de la RTC** : 15 organisateurs, 23 rouliers, 16 chevaux , 15 saltimbanques, 10 gabarriers et 3 gabarres, 5 marins et un vieux gréement ,...

- en basse saison touristique elle à rassemblé lors des 13 étapes:

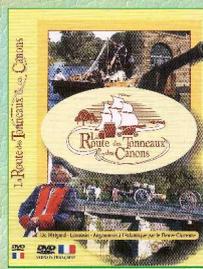
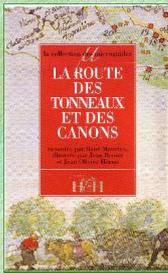
- 9700 personnes ont participé aux animations quotidiennes,
- 40 cavaliers, 100 randonneurs pédestres,



### -Avec des projet pédagogique :

- Classes de découvertes RTC
- Valise pédagogique RTC

### -Avec des projet d'éditions :



2

### -Avec un projet touristique

## La pérennisation de la Route des Tonneaux et des canons



2



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## *Communications*

### **Le potentiel archéologique du fleuve Charente**

L'archéologie subaquatique à travers les opérations de prospection et de fouilles est présente sur le fleuve Charente depuis une trentaine d'années. Cette activité était à ses débuts menée par quelques plongeurs bénévoles. Elle a permis la découverte de nombreux sites, étudiés par les chercheurs institutionnels (CNRS, Université, Ministère de la culture et de la communication). Toutefois, l'absence de structure régionale - encadrement, suivi et contrôle - génère la perte de nombreuses informations archéologiques et le désengagement de certains acteurs locaux.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles a mis en place voici une dizaine d'années, une politique d'archéologie subaquatique, à travers un soutien technique, scientifique et financier aux plongeurs archéologues professionnels et bénévoles en collaboration étroite avec le D.R.A.S.S.M\*, service à compétence nationale du ministère de la culture et de la communication.

L'augmentation du nombre d'autorisations d'opérations subaquatiques, et la mise en place de méthodes de prospection plus rigoureuses ont contribué à la multiplication des découvertes ces cinq dernières années. L'activité conjointe du service régional de l'archéologie et des bénévoles a permis entre autres, la mise au jour de plusieurs sites majeurs : Dompierre-sur-Charente en 1999, Taillebourg en 2001, Angeac-sur-Charente en 2002. Les deux premiers sites comportent de nombreuses épaves (pirogues monoxyles et bateaux assemblés) : douze à Dompierre et vingt à Taillebourg, faisant du fleuve Charente un des plus importants gisements d'épaves recensés à ce jour en France. Le site d'Angeac est caractérisé par un corpus d'objets et de structures (habitat ?) de l'âge du Bronze.

Parallèlement à ces opérations de prospection, un travail d'enquête est mené auprès des plongeurs qui avaient une activité dans le fleuve il y a trente ans. Les informations obtenues nous ont permis de retrouver neuf épaves inédites et d'autres vestiges entre Taillebourg et Saintes.

Les découvertes d'embarcations (pirogues monoxyles et épaves assemblées) ne sont qu'un aspect du potentiel archéologique du fleuve. L'analyse des sites archéologiques connus dans le lit mineur mais aussi majeur du fleuve, fait apparaître leur grande diversité (habitats, aménagements du fleuve, franchissements, lieux de production artisanale...). Elle souligne aussi une disparité chronologique marquée, entre la partie amont du fleuve jusqu'à Cognac, et la partie aval.

L'amont du fleuve a en effet livré majoritairement des vestiges datant des périodes néolithiques et protohistoriques. La pirogue néolithique de Bourg-Charente, mais plus encore le site de l'Île au Bois sur la commune de Saint-Simon daté du Néolithique ancien (4910 – 4790 av. J.-C.) sont à ce jour les vestiges les plus anciens conservés dans le lit mineur du fleuve.

Les découvertes (épaves, structures et mobilier) dans la partie aval de la Charente concernent le Moyen Age et les périodes modernes. Une majorité des pirogues trouvées ces trente dernières années sont même datées du haut Moyen Age, l'épave assemblée d'Orlac est en revanche du XI<sup>e</sup> s.

L'absence de pirogues postérieures au XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> s pose la question de leur disparition à ces périodes. Cela a parfois été interprété comme un abandon de ce type d'embarcation au profit d'une architecture navale assemblée, mais la pirogue de Saint-Fraigne datée des XV<sup>e</sup> – XVIII<sup>e</sup>s, et trouvée dans un affluent mineur de la Charente laisse penser que l'usage des pirogues a perduré jusqu'à une époque récente dans le bassin de la Charente.

Seule une étude diachronique et interdisciplinaire du fleuve pourrait apporter une réponse à cette question. La prospection thématique engagée sur le site de Taillebourg depuis 2001, a donné naissance à un programme collectif de recherche, pluridisciplinaire, associant de nombreux chercheurs régionaux et nationaux sur l'étude de cette portion de la vallée de la Charente. Les premiers résultats de cette recherche

ont livré un site portuaire fluvial antérieur à l'an mille. Ils ont aussi mis en évidence une érosion du lit du fleuve qui dégage des niveaux archéologiques des VIII<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup>s. L'analyse archéologique, croisée avec les études géomorphologiques menées par le pôle des sciences de la terre-faculté des sciences de l'université de la Rochelle est l'exemple de ce qui pourrait être fait à l'échelle du fleuve.

Une synthèse des données archéologiques recensées et des différentes mesures bathymétriques et géophysiques serait riche d'enseignements. Elle mettrait vraisemblablement en évidence une relation entre la différence de débit, et les disparités chronologiques et archéologiques décrites précédemment. Les variations climatiques (par exemple le petit âge glaciaire du XIV<sup>e</sup>s-XVIII<sup>e</sup>s .), la géomorphologie des paysages et l'urbanisation différenciée des territoires traversés par le fleuve, participent également à ce mécanisme.

Une grande partie des vestiges archéologiques immergés dans le fleuve Charente est encore à découvrir, notamment pour la période antique. Cette recherche doit accompagner la gestion et les aménagements du fleuve afin de pouvoir préserver et restituer au public ce patrimoine, riche, mais trop méconnu.

Jean-François Mariotti  
Technicien de recherche  
Direction régionale des affaires culturelles  
De Poitou-Charentes  
Service Régional de l'archéologie

**\*DRASSM : Département de la recherche archéologique subaquatique et sous-marine.**



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

Intervenants

### **Arnaud Dautricourt**

#### **Chef de projet à la Corderie Royale – Centre International de la Mer**

Coordinateur de plusieurs expositions temporaires au sein du Centre Culturel de la Corderie Royale - Centre International de la Mer, Arnaud Dautricourt accompagne des projets culturels à l'extérieur des murs du CIM en intervenant à différents niveaux sur des missions d'ingénierie culturelle .

Après des études universitaires en biologie, il a suivi une formation d'agent de développement local en milieu rural et s'est "spécialisé" dans la médiation culturelle.



## EXPOSITION



Partir du Pays  
Rochefortais  
et peupler la  
Nouvelle France

à TONNAY CHARENTE (Charente Maritime)  
de mai à octobre 2006



« Le Fleuve Charente, des sources à la Nouvelle-France, d'hier à demain », 17 Février 2006 à Saintes.



## 150 ans d'histoire de la Nouvelle France à découvrir en trois chapitres...

Lorsque les gens d'ici découvraient l'Amérique – Au  
temps de Pierre Dugua de Mons et de Samuel de  
Champlain - Royan (été 2005) :



Les peuples du chemin qui marche – Amérindiens et  
Français au Pays du Saint Laurent 17ème – 18ème  
siècle - La Rochelle (hiver 2006) :



Partir du Pays rochefortais et peupler la Nouvelle-France  
(titre provisoire) - Tonnay Charente (été 2006)

## Le Pays Rochefortais: les objectifs de l'exposition

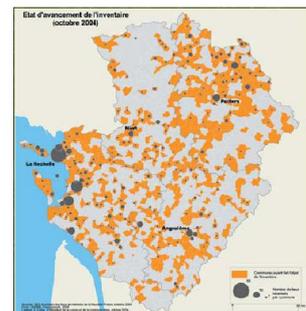
### Trois enjeux pour le projet du Pays Rochefortais :

- \*Valoriser un ou plusieurs sites peu connus du Pays Rochefortais grâce au tourisme culturel :
- \*En contrepoint de l'Histoire militaire et technique de l'ancien arsenal : évoquer les hommes et les marchandises qui transitent par l'estuaire.
- \*Tenir le pari de « l'Histoire partagée » :

## L'inventaire des lieux de mémoire de la Nouvelle-France en Poitou Charente :

### Un patrimoine en puissance

Après trois années d'études documentaires  
et d'enquêtes de terrain, 585 lieux ont été mis  
au jour par l'inventaire.



[www.memoirenf.cieq.ulaval.ca/](http://www.memoirenf.cieq.ulaval.ca/)

## Les 3 axes de travail pour l'exposition :

- mettre en scène des lieux :  
*en bordure du fleuve, Rochefort, Tonnay-Charente, Soubise, etc ..., une mosaïque de points de départ (quais, maisons, églises, etc ...)*
- mettre en scène des personnages :  
*les biographies de certains émigrants nous sont connues. L'intention est de leur donner la parole en utilisant le ressort de la fiction pour restituer l'histoire vécue grâce aux techniques modernes du spectacle*
- mettre en scène les modalités de la projection vers le Nouveau-Monde :
  - autour de la Royale, l'infrastructure permettant le départ des émigrants (recrutement, préparation, embarquement des émigrants)
  - ceux qui partent « en service commandé » (engagés, soldats, missionnaires, filles du roi, ...)
  - l'activité marchande destinée à soutenir la colonie (commerce, activité des compagnies, échanges transatlantiques)

## Le principe général de la scénographie, le choix d'un parti :

### 1- Une installation au coeur d'un lieu de commerce,



Entrée de l'ancienne halle - Tonnay Charente



Les bords de Charente - Tonnay Charente



## Le principe général de la scénographie, le choix d'un parti :

### 2- Un procédé technique « innovant »: le théâtre optique



#### Mettre en scène les acteurs de cette histoire

- Les migrants, militaires, commerçants, acadiens,...

#### Passer le l'histoire singulière à l'Histoire

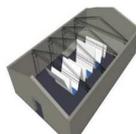
- Les Gens d'ici: ceux du Pays rochefortais

#### Interpeller le visiteur

- Organiser cette apparition « magique » avec une mise en scène particulière

## Le principe général de la scénographie, le choix d'un parti :

### 3- Une vague centrale qui se déroulera en sous-espaces (plis de l'histoire) :



Vues schématiques de la scénographie de l'ancienne halle - Tonnay Charente

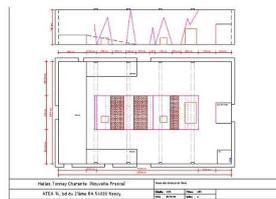
- 1 sensibilité graphique représentant l'espace géographique

- 1 présentation didactique pour chaque espace : sources informatives

- 1 présentation intime d'une scène théâtralisée

- 1 volonté de faire résonner cette histoire dans la mémoire aujourd'hui

## Le détail de la scénographie par espace, 5 parties pour composer le récit:



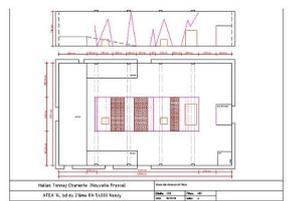
#### Espace d'introduction

**Séquence 1**  
un habitant du Pays rochefortais embarque l'outre-Atlantique

**Espace théâtralisé :**  
Scène 1: le migrant et l'engageur  
Scène 2: les filles du Roy

**Séquence 2**  
L'organisation de la colonie : Rochefort, au de la politique de peuplement

## Le détail de la scénographie par espace, 5 parties pour composer le récit:



**Séquence 3**  
Louisbourg, ville « modèle » du Nouveau monde

**Espace théâtralisé :**  
Scène 1: Le marchand et la Royale  
Scène 2 : Partir avec une famille acadienne

**Séquence 4**  
La fin annoncée de la présence française en Nouvelle-France

## Les différents acteurs du projet :

Exposition produite par la Communauté d'agglomération du pays rochefortais

Commissariat et Coordination générale du projet : Arnaud Dautricourt - La Corderie Royale – Centre International de la Mer  
 Direction du projet : Emmanuel de Fontamieu - La Corderie Royale – Centre International de la Mer  
 Scénographie : Bruno Cohen - ATEA

Conseil scientifique  
 Lieux de Mémoire de la Nouvelle France : Aline Carpentier  
 Elsa Guerry

Charte graphique : Jean Monfort

Personnes ressources: Thierry Sauzeau – université de Poitiers  
 Mickaël Augeron – Université de La Rochelle  
 Pauline Arsenault – Archives Départementales 17

Prises de d'images aujourd'hui: Secteur audiovisuel du lycée Merleau Ponty

Avec le soutien de: Mairie de Tonnay Charente, Union Européenne, Région.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

Intervenants

#### ***IV) La Charente aujourd'hui, un fleuve touristique?***



**Pierre CROIZET**

**Directeur de GMT Editions, coordinateur de l'étude de définition d'un schéma  
stratégique de développement touristique et environnemental sur le fleuve Charente**

Pierre Croizet est un spécialiste du développement touristique et des politiques d'aménagement du territoire. Il est diplômé de l'Université Bordeaux IV et de l'Institut des Hautes Etudes de Droit Rural et d'Economie Agricole. Au service des collectivités locales et des acteurs privés depuis plus de 10 ans, il a été successivement consultant auprès du groupe RCT et chargé de mission "pôles touristiques" à la DRT Aquitaine. Il dirige, depuis 2003, la société GMT Editions, dont le champ d'intervention couvre deux domaines : le conseil en tourisme et la mise en place de solutions TIC appliquées au tourisme.

Il est par ailleurs responsable du cours de "tourisme et culture", auprès des étudiants de licence 3 de l'Institut National du Développement Local.

Son intervention est liée à sa mission de coordination de l'étude du schéma stratégique. Elle s'appuiera sur les premiers constats issus de la phase de diagnostic.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## Communications



### Tourisme et environnement : le fleuve Charente, atout majeur de compétitivité et d'attractivité des territoires ?

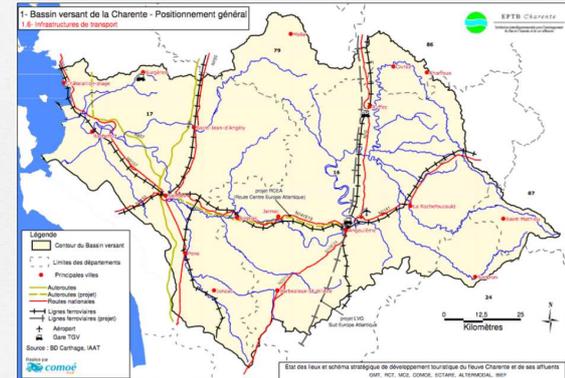
Colloque "le Fleuve Charente, des sources à la Nouvelle  
France, d'hier à demain"

### Compétitivité & Attractivité : deux notions "à la mode" ?

- Une évolution du concept de développement durable
- Des territoires en compétition
- Créer des synergies encourageant l'implantation d'activités
- Mettre en place un environnement favorable

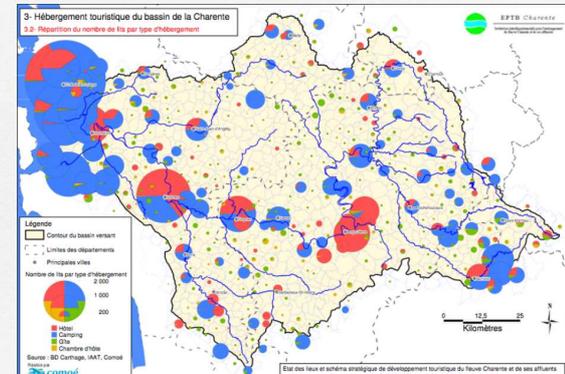
### Un schéma stratégique en cours d'élaboration

- Une commande de l'EPTB au  
groupement RCT
- Objet : "Etude de définition d'un  
schéma stratégique de  
développement touristique et  
environnemental du Fleuve Charente  
et de ses affluents"



### Comment "fonctionne" le bassin versant ?

- Un bon niveau d'attractivité : accessibilité,  
démographie, cohésion
- Une arrivée prévisible de nouvelles  
populations
- Des bassins de vie structurés par le  
réseau hydrographique
- L'eau et les ressources naturelles :  
ressort de la qualité du cadre de vie





# Communications

	1*	2*	3*	Total	Villes	Villages	Sites naturels grottes paysage	Musées et Zgls	Monuments et Zgls	Autre
<b>Charente</b>	40	8	0	48	4	0	7	6	30	1
- dont amont Angoulême	4	2	0	6	0	0	1	6	5	0
- dont aval Angoulême	36	6	0	42	4	0	6	6	25	1
<b>Dordogne</b>	67	37	11	115	4	35	46	3	21	6
- dont haute	34	19	4	57	4	10	28	0	10	5
- dont moyenne	29	15	7	51	0	23	16	2	9	1
- dont basse	4	3	0	7	0	2	2	1	2	0
<b>Lot</b>	48	15	8	71	6	14	29	3	16	4
<b>Loire</b>	100	31	12	143	11	17	21	16	69	9
<b>Rhône</b>	45	26	19	90	6	8	31	11	25	5
<b>Rhin</b>	35	59	24	118	34	27	29	29	51	13
- dont Rhin France	26	25	9	60	9	15	9	9	14	4
- dont Rhin Allemagne	46	26	10	82	22	1	12	15	29	3
- dont Rhin Suisse	23	8	5	36	3	6	8	5	8	6

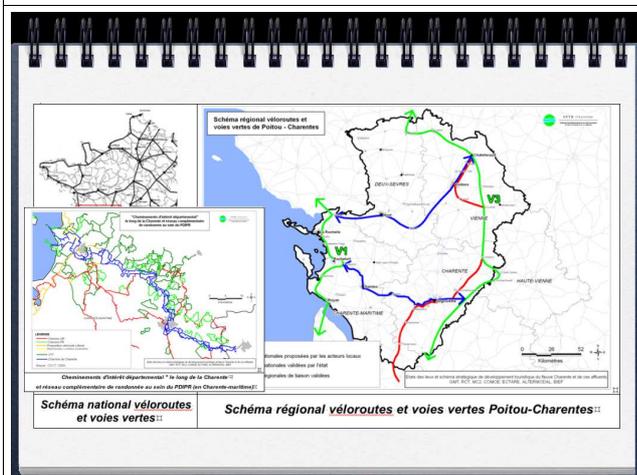
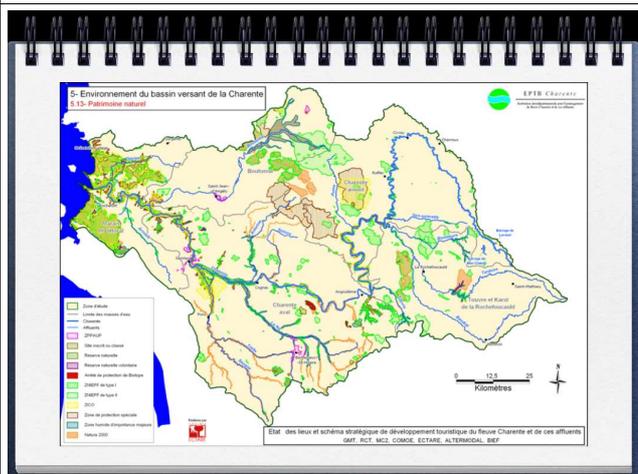
Source : Michelle - Editions des Voyages

### Pertinence du périmètre ?

- Une juxtaposition d'espaces plus qu'une destination "vallée"
- Le Fleuve comme axe fédérateur principal des projets de territoire
- Une ressource commune : l'eau. Des interdépendances et une cohésion de fait.

### Quels sujets prioritaires et partagés ?

- L'environnement et les ressources naturelles : sans cela, pas de tourisme
- Conflits d'usage : incontournables et à résoudre à l'échelle du bassin
- Grands projets structurants : jouer la complémentarité



- Le Fleuve Charente comme atout majeur de compétitivité et d'attractivité des territoires : une vision du futur à partager et à concrétiser...



## Notions de compétitivité et d'attractivité

Si l'on continue de parler de développement durable, l'accent est mis depuis quelques temps sur les notions de compétitivité et d'attractivité des territoires.

Ces notions ne sont pas fondamentalement nouvelles : elles recouvrent, sous une forme légèrement mise à jour, les concepts de districts industriels et de polarisation d'activités sur les territoires. L'idée sous jacente est que les activités économiques ont tendance à se regrouper sur les territoires où elles sont les plus à même de trouver un environnement économique, social et institutionnel favorable à leur développement.

Alors qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle et dans une bonne partie du XX<sup>ème</sup> siècle il était question des avantages comparatifs de Pays, il est aujourd'hui habituel d'envisager des « silicon valley », « plastic valley », « biotech valley », etc. Jusqu'à entendre parler, dans le Sud-Ouest de la France, de « glissicon valley », autrement dit la côte landaise et basque qui dispose d'un avantage absolu en matière d'économie du... surf.

Les politiques de développement local s'en trouvent modifiées : force est de constater que les territoires sont en compétition les uns avec (ou contre) les autres. Et cette compétition se joue à une échelle planétaire.

Dans ce contexte, la notion de développement durable, qui conserve toute sa pertinence, a été orientée, par l'Europe et les Etats membres, vers ces deux thèmes :

- compétitivité : mettre en place les synergies entre éducation - recherche et entreprises de manière à faire émerger des pôles spécialisés (autrement dit : rendre des territoires incontournables pour toute implantation sur une thématique donnée) ;
- attractivité : mettre en place un environnement en termes d'infrastructures, de moyens de communication et de cadre de vie, augmentant encore la capacité des territoires à faire venir des investisseurs, des emplois, des habitants et même, des touristes.

Compétitivité et attractivité sont donc bien plus que des termes « à la mode ».

On les retrouve, quasi omniprésents, dans les lignes directrices :

- de la future politique européenne régionale de cohésion : à titre d'exemple, le zonage objectif 2 disparaît au profit d'une approche thématique et territoriale, objet d'une négociation menée à l'échelle régionale
- des futurs contrats Etat Régions, qui font la part belle aux pôles de compétitivité (sélectionnés et hiérarchisés au niveau national), aux pôles d'excellence rurale, dont les thématiques prioritaires seraient : culture, biotechnologies, technologies de l'information et de la communication, tourisme et ressources naturelles et « aux projets de grande ampleur ».

Les enjeux sont lourds et les échéances se rapprochent :

- un Comité Interministériel pour l'Aménagement et la Compétitivité des territoires aura lieu fin février : il devrait préciser certaines orientations et le calendrier de préparation de ces politiques ;
- le cadre de références stratégique national est fixé ;
- la « feuille de route » qui doit permettre aux Préfets de mener les négociations avec les collectivités leur sera bientôt communiquée.

Il s'agit pour les territoires, dans ces conditions, de se positionner. C'est à dire de réussir à faire émerger des projets collectifs et volontaires de manière à devenir « éligibles » aux dispositifs européens et nationaux.

C'est dans ce climat « sous pression » qu'est menée actuellement une étude de définition d'un schéma stratégique de développement touristique et environnemental du fleuve Charente et de ses affluents.

L'objectif de ce travail, commandé par l'EPTB à un groupement de cabinet d'études, conduit par RCT, est de faire émerger un projet collectif de développement, à l'échelle du bassin versant du fleuve. Le diagnostic vient tout juste d'être achevé.

Avec deux questions à la clé :



- le bassin versant est-il un périmètre pertinent pour traiter ce genre de problématique ?
- si oui, quels sont les sujets appelant un traitement coordonné à cette échelle ?

Sur la première question, nous nous sommes intéressés au fonctionnement touristique et économique de ce territoire, qui est un périmètre d'analyse inhabituel en matière de développement local. Il en ressort que :

- Le bassin versant dispose déjà d'un bon niveau d'attractivité : il est globalement facilement accessible, son armature urbaine est équilibrée, et en dépit d'un certain enclavement intérieur, la cohésion territoriale est bonne, en termes de peuplement. Quelques points à signaler (Cf. cartes) :
  - o l'accessibilité du territoire va évoluer dans un proche avenir : RCEA, LGV. Il est probable que la démographie s'en ressente, avec l'arrivée de nouvelles populations (retraités et actifs) ;
  - o Les bassins de vie sont largement structurés par le réseau hydrographique : ce constat n'est pas propre au fleuve Charente, historiquement ce sont d'abord les voies d'eau qui ont déterminé les flux de population et de marchandises et l'emplacement des villes. Mais la faible taille du bassin versant amplifie ce phénomène : plus ou moins ressentie, la cohésion territoriale est réelle ;
  - o L'eau et les ressources naturelles qui lui sont associées sont les ressorts de la qualité du cadre de vie.
- Du point de vue touristique, le bassin versant recouvre trois sous ensembles : le littoral, le Val de Charente et la Haute Charente. Du tourisme balnéaire jusqu'au tourisme de pleine nature, en passant par le tourisme fluvial, le territoire dispose d'une offre variée, avec quelques caractéristiques saillantes (Cf. cartes) :
  - o Des fréquentations concentrées sur l'aval d'Angoulême ;
  - o Une grande richesse patrimoniale, mais sans sites majeurs ;
  - o Un secteur économique important qui pourrait être mieux valorisé : 370M€ de chiffre d'affaires (hors littoral), dont 50% sur le val de Charente. A titre de comparaison : le chiffre d'affaires par lit marchand s'établit à 826 € pour le Val de Charente, contre 2 182 € pour la Vallée de la Dordogne (et d'autres destinations assimilées). Un manque de compétitivité touristique ?
- En définitive, il semble qu'il n'y ait pas vraiment de logique de destination « vallée de la Charente » mais plutôt une juxtaposition d'espaces diversifiés de consommation de loisirs et de séjours touristiques.

Cependant, l'analyse des programmes de développement portés par les territoires de projets du bassin montre que le fleuve est l'axe fédérateur principal : les thématiques de valorisation du patrimoine (très souvent lié à l'eau), d'organisation des pratiques de randonnée et de développement des loisirs, se retrouvent quasi systématiquement.

Avec une ressource commune : l'eau, et les milieux naturels qui lui sont attachés. Les interdépendances et la cohérence existent donc, de fait.

Ci fil conducteur, le fil du fleuve, implique donc plus de complémentarités à construire que de concurrences à entretenir. Si l'émergence d'une logique de destination paraît difficile à atteindre à court terme, des synergies peuvent néanmoins être trouvées sur quelques sujets prioritaires.

Compte tenu de ce qui a été exposé précédemment, ces sujets pourraient être les suivants :

- L'environnement et les ressources naturelles comme thème majeur : moins d'eau, moins de verdure, moins de paysages, c'est, parvenu à un certain seuil, moins de tourisme. Les épisodes de sécheresse répétitifs font peser une vraie menace sur l'activité touristique, surtout pour une destination disposant d'une image très qualitative ;



- En lien avec le grand thème de l'environnement, les conflits d'usage appellent un traitement coordonné : pêcheurs, chasseurs, résidents et touristes ont vocation à cohabiter et à se partager une ressource en raréfaction. Il ne s'agit pas de s'éviter mutuellement mais d'apprendre à coexister simultanément, sur les mêmes espaces, avec des pratiques différentes, parfois incompatibles. Sur ces sujets, seule une approche coordonnée à l'échelle du bassin versant est, nous semble-t-il, porteuse de solutions appropriées.
- Enfin, de grands projets structurants sont en cours de réalisation ou en projet : projet global du Pays Rochefortais, renforcement du pôle des lacs de Haute Charente, concrétisation d'un itinéraire véloroute et voie verte le long du fleuve, développement des activités nautiques sur l'estuaire de la Charente et le canal Charente Seudre, création d'un pôle touristico-fluvial autour d'Angoulême, etc. Ce sont ces types de projet qui, dans les dix ans à venir, vont déterminer la compétitivité touristique du territoire. Ce sont ces mêmes projets qui, vraisemblablement, bénéficieront d'un soutien prioritaire dans le cadre des dispositifs contractuels qui se mettront en place à partir de 2007. L'intérêt est de jouer la carte de la complémentarité entre territoires et projets à l'échelle du Fleuve.

En conclusion, je citerai le Professeur Roberto Camagni pour qui « l'élément crucial de toute politique de développement réside dans la construction d'une vision partagée du futur, bien ancrée dans les spécificités et les vocations de l'économie locale. Cette vision doit se concrétiser dans un plan d'action collective et de coopération public – privé, c'est-à-dire une démarche stratégique capable de maximiser les synergies locales et de valoriser le rôle de chaque acteur ».

Pour ma part, vous l'aurez compris, ma vision du futur est qu'en matière de tourisme et d'environnement, le Fleuve Charente est, indubitablement, un atout majeur pour la compétitivité et l'attractivité des territoires.

C'est sur cette base que nous tentons aujourd'hui d'élaborer un schéma stratégique de développement à l'échelle du bassin versant.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

[Intervenants](#)

---

### **Pascale ORDONNAUD**

#### **Responsable du centre Espace découverte en pays du Cognac**

Pascale Ordonnaud, responsable du Centre, ne limite pas sa mission au simple renseignement du voyageur : elle veut le convaincre que la région est la plus belle, et qu'il a eu raison, comme 300.000 autres touristes, de la choisir. Elle fait ressortir qu'une partie de cette documentation s'appuie sur les Etapes du cognac, l'un des points forts de l'animation dans le Cognacais et le fleuve Charente.

Le centre de 400 m<sup>2</sup> à l'architecture résolument contemporaine permet au visiteur de découvrir toutes les richesses patrimoniales et touristiques des environs de Cognac.

Plusieurs scénographies présentent l'histoire du fleuve, les paysages vus du ciel mais aussi l'architecture des églises romanes et des porches charentais.



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## Espace découverte en pays du cognac



1



2

## La maquette

- L'Art Roman
- Le Fleuve Charente
- Les points d'histoire
  - Le cognac

6



7

## Vue du ciel

ou les paysages charentais  
vus par un photographe de renom

9



12



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents



14



17

## Au fil de l'eau

ou l'histoire du Fleuve  
Charente de l'Antiquité à  
nos jours

19

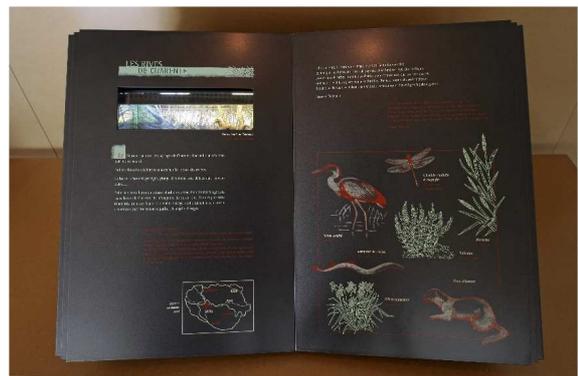


24

## Les Livres Magiques

- Mémoire des gabarriers
- La Renaissance
- Les rives du Fleuve
- Les porches charentais
- L'Art Roman
- La distillation

31



33



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## *Présentation de l'Institution*

L'Institution du fleuve Charente est un établissement public territorial de bassin (EPTB)

### **Le Bureau de l'EPTB**

- Président de l'Institution : Monsieur Xavier de Roux, Conseil général de Charente-maritime
- Premier Vice-président : Monsieur Michel Boutant, Conseil général de Charente
- Second Vice-président : Monsieur Yves Gargouil, Conseil général de la Vienne
- Secrétaire est Monsieur Pierre Deborde, Conseil général des Deux Sèvres

### **Les services**

#### **Contacts**

Rémy FILALI  
Directeur de l'EPTB Charente

Olivier AURIOL  
Harold RETHORET  
Ingénieurs chargé de projet

Marie SARRAF  
Assistante administrative

Aurélie MORENO  
Stagiaire chargé du colloque

#### **Adresse**

37 rue de l'Alma  
17100 - SAINTES

#### **Téléphone**

05 46 74 00 02

#### **Fax**

05 46 74 00 20

#### **Mail**

[charente@nerim.net](mailto:charente@nerim.net)

#### **Site Internet**

[www.fleuve-charente.net](http://www.fleuve-charente.net)



# *Présentation de l'Institution*

## **Composition de l'Assemblée délibérante de l'EPTB Charente**

L'assemblée délibérante de l'EPTB Charente est constituée de 16 Conseillers généraux titulaires  
(et 8 suppléants) ; 4 titulaires par département.

### **Département de la Charente**

#### **Titulaires**

**M. Michel BOUTANT** : Président du Conseil général

**M. Abel MIGNÉ** : 3<sup>ème</sup> Vice-président du Conseil général, Président de la commission des infrastructures et de la mobilité, Conseiller général du canton de Soyaux

**M. Didier LOUIS** : Secrétaire de l'assemblée départementale, Conseiller général du canton d'Hiersac

**M. Jean GOMBERT** : Conseiller général du canton de Cognac-sud,

#### **Suppléants**

**M. Jean-Pierre DENIEUL** : Conseiller général du canton de Jarnac, 4<sup>ème</sup> vice-président du Conseil général, président de la commission de l'éducation, de la jeunesse et des innovations

**M. Michel HARMAND** : Conseiller général du canton de Mansle

### **Département de la Charente-Maritime**

#### **Titulaires**

**M. Xavier de ROUX** : Député, Vice-président du Conseil général, Président de la 2<sup>ème</sup> Commission,

**M. Daniel LAURENT** : Vice-président du Conseil général, Président de la 5<sup>ème</sup> Commission, Conseiller général du canton de Pons,

**M. Bernard ROCHET** : 2<sup>nd</sup> Vice-président du Conseil général, Conseiller général du canton de Tonnay Boutonne

**M. Christophe DOURTHE** : Conseiller général du canton de Saintes Nord

#### **Suppléants**

**M. DOUBLET** : Sénateur, Vice président du Conseil général, Conseiller général du canton de Saint Porchaire

**M. CHAPPET** : Conseiller général du canton de Saint Savinien



**EPTB Charente**

Institution interdépartementale pour l'aménagement  
du fleuve Charente et de ses affluents

## *Présentation de l'Institution*

### **Département des Deux-Sèvres**

#### **Titulaires**

**M. Jean-Marie MORISSET** : Président du Conseil général, Député, Conseiller général du canton de Mazières-en-Gâtine

**M. Pierre DEBORDE** : Conseiller général du canton de Brioux-sur-Boutonne

**M. Jean-Claude AUBINEAU** : Conseiller général du canton de Beauvoir-sur-Niort

**M. Jean-Claude SILLON** : Conseiller général du canton de Chef-Boutonne

#### **Suppléants**

**M. Jean-Claude MAZIN** : Conseiller général de Lezay

**M. Eric GAUTIER** : Conseiller général de Celles-sur-Belles

### **Département de la Vienne**

#### **Titulaires**

**M. Alain FOUCHÉ** : Président du Conseil général, Sénateur de la Vienne

**M. Yves GARGOUIL** : Conseiller général de Charroux, Maire de Charroux

**M. Arnaud LEPERCQ** : Député de la Vienne, Vice-président et Conseiller général de Gençay, Maire d'Usson du Poitou.

**M. Jacky VETAULT** : Conseiller général de Civray, adjoint au maire de Civray

#### **Suppléants**

**Roland DEBIAIS** : Conseiller général

**André SENECHÉAU** : Conseiller général

### **L'EPTB Charente : Présentation**

L'Institution interdépartementale pour l'aménagement du fleuve Charente et de ses affluents est un établissement public territorial de bassin (EPTB) créé en 1977 à l'initiative des quatre Conseils généraux des départements de la région Poitou-Charentes : Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Vienne. Elle réalise à l'échelle de l'ensemble du bassin de la Charente (10 000 Km<sup>2</sup>) les études et les travaux permettant l'amélioration du régime hydraulique tant en crues qu'en étiages, le maintien ou la reconquête de la qualité des eaux et des milieux aquatiques, la valorisation du fleuve et de ses affluents.

Son rôle est de permettre une harmonisation et une coordination des actions concernant la gestion des eaux superficielles du fleuve et de son bassin hydrographique. L'établissement a pour objectif de faciliter la mise en place d'une gestion globale et intégrée de la gestion de l'eau à l'échelle du bassin, d'élaborer les

outils nécessaires à l'information et au suivi des différentes actions, de réaliser les travaux d'intérêt général à l'échelle du bassin et permettre ainsi une plus grande cohérence dans les actions d'aménagement des cours d'eau avec, à terme, une économie financière d'échelle. Elle favorise la concertation notamment entre les collectivités territoriales compétentes comme ses départements membres.

### Son projet

La mise en place d'une gestion équilibrée du cycle de l'eau à l'échelle du bassin fluvial de la Charente. Cette gestion se structure autour d'un partage équitable de l'eau entre les différents usages et les milieux associés du bassin. L'établissement a pour objectif de faciliter la mise en place d'une gestion globale et intégrée de la gestion de l'eau à l'échelle du bassin, d'élaborer les outils nécessaires à l'information et au suivi des différentes actions, de réaliser les travaux d'intérêt général à l'échelle du bassin et permettre ainsi une plus grande cohérence dans les actions d'aménagement des cours d'eau avec, à terme, une économie financière d'échelle.

### Les actions de l'Institution

**Etudes et Travaux :** l'Institution a assuré la maîtrise d'ouvrage du barrage de Lavaud, destiné au soutien d'étiage. Elle participe à la lutte contre les inondations et avec les Conseils Généraux concernés à la valorisation de la section navigable du fleuve.

L'Institution réalise un ensemble d'études structurantes à l'échelle du bassin versant de la Charente sur les thématiques suivantes : poissons migrateurs, étiages (Plan de gestion des étiages, PGE), inondations (Programme national d'actions et de préventions des inondations), eau et tourisme, nappes souterraines...

**Gestion du cycle de l'eau :** l'Institution participe à la gestion de l'étiage sur le bassin de la Charente et notamment à la gestion des situations de crise. L'établissement est propriétaire et gestionnaire du barrage de Lavaud de soutien du débit du fleuve Charente en période d'étiage. Elle a développé un certain nombre d'outils de constat et d'anticipation : tableau de bord de la ressource en eau pour le suivi quotidien des débits, d'un réseau piézométrique, des consommations agricoles, suivi de la qualité du fleuve ; modèles prédictifs des débits des cours d'eau sur différents sous-bassins.

*Concertation et sensibilisation des acteurs. L'Institution réalise un ensemble d'actions d'information et de concertation qui sont au cœur de son mode de fonctionnement notamment tout au long de la mise en place des études en cours : PGE, inondations, eau et tourisme ...*

### Le fonctionnement de l'établissement

**Assemblée :** Le Conseil d'administration est constitué de 16 membres titulaires (4 par départements) et 8 suppléants (2 par départements).

**Services :** Le service technique de l'EPTB Charente est constitué par 4 personnes : 3 ingénieurs et une assistante administrative.

**Budget :** Variable notamment pour l'investissement : de 1 à 2 M€. A noter : l'EPTB bénéficie de redevances versées par les agriculteurs irrigants sur le sous bassin de la Charente amont.

L'EPTB est financé par les participations des départements membres selon les clés de répartition précisées dans ses statuts et par des financements externes : Agence de l'eau Adour Garonne, MEDD, Région Poitou Charentes, Europe.

**Relations avec l'Etat et les usagers :** l'Institution participe de façon forte à la co-gestion avec l'Etat des crises estivales en matière de gestion des étiages. Des conventions sont passées avec l'Agence de l'Eau en matière de suivi de la ressource en eau.



En septembre 2003, la Route des Tonneaux et des Canons a créé l'événement entre Nontron et Rochefort.

Un challenge vraiment peu banal pour 11 chevaux tirant leur fardier et une modeste gabarre en bateau ivre accostant à chaque port !

Quel contraste entre les moyens mis en œuvre et la répercussion dans l'opinion !

On a estimé le nombre de participants et de spectateurs à 15.000 personnes. L'initiative a fédéré : 58 associations, 34 municipalités, 11 entreprises, 7 pays, 3 départements et 1 région sur un territoire !

Au moment d'entamer la deuxième descente, cette fois jusqu'à l'Ile d'Aix, la Route des Tonneaux et des Canons peut se prévaloir d'une large reconnaissance.

C'est sans doute pourquoi elle a retenu l'attention d'acteurs majeurs du tourisme, de la culture et de l'économie.

De nouveaux partenaires qui apportent leur expertise et leur expérience. De quoi décupler l'impact de l'événement sur le territoire, et même au-delà.

La RTC a l'ambition d'offrir durant une dizaine de jours une animation dont l'originalité est d'unir les collectivités, les entreprises, les associations, les pays. Des écoliers aux actifs, des retraités aux clubs du troisième âge, des acteurs locaux de toutes obédiences sont appelés à coopérer pour accueillir les " Routards de toujours ". Et ce n'est que le prélude à une route pérenne qui a déjà commencé à réunir tous les sites.

Remettre en mémoire l'histoire de cette route qui, au 18<sup>ème</sup> siècle, a ouvert notre territoire sur le monde, se forger une identité, valoriser les richesses économiques et patrimoniales du Périgord-Limousin-Angoumois à l'Atlantique à travers le fleuve Charente, telle est la raison d'être de l'association " La Route des Tonneaux et des Canons ".

Jean-Pierre REAL, président de l'Association RTC