

Petits par la taille mais de grande renommée

Les chantiers navals royannais restent méconnus, leur réputation fut pourtant une référence sur tout le littoral atlantique.

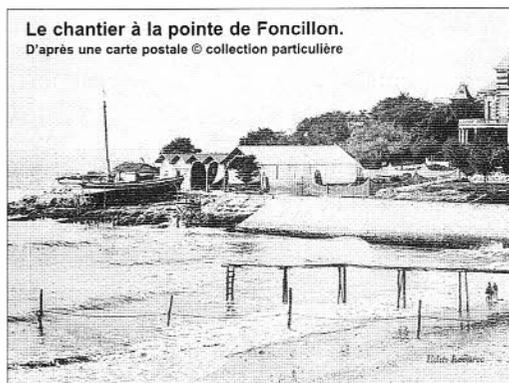
Décrire l'histoire de la construction de bateaux à Royan est un "chantier" bien plus vaste que ceux de charpente navale qui s'activèrent dans la cité santonne.

LE DÉMÉNAGEMENT AU XIX^e SIÈCLE

Au XVIII^e siècle, les pêcheurs ou pilotes de l'estuaire et leurs embarcations trouvent dans la modeste bourgade de Royan, les chantiers nécessaires à l'entretien et aux réparations ; comme il est courant à l'époque, ceux-ci s'accommodent de l'espace dégagé des plages pour mener leurs activités. La courbe de la Grande Conche, où se déverse le "riveau de Pousseau" drainant les eaux du marais éponyme, offre "ses services" ainsi qu'un abri précaire pour leur implantation⁽¹⁾.

Sont-ce les infrastructures trop sommaires pour répondre à la demande, ou les nuisances sonores, olfactives ou visuelles occasionnées par les charpentiers qui provoquèrent leur déménagement ? Rien ne permet de trancher. Mais on imagine aisément, combien la cohabitation fut

⁽¹⁾ Ces chantiers se trouvaient près de l'actuel monument aux morts.



Le chantier à la pointe de Foncillon.
D'après une carte postale © collection particulière

difficile entre le martèlement bruyant des maillets de calfat, l'odeur âcre du brai des carénages et le tumulte joyeux des bains de mer, jumelé au farniente des nantis européens en villégiature dans la station balnéaire la plus prisée de l'époque.

LE CHANTIER SE DÉPLACE

Toujours est-il qu'en 1830, les cales de construction « établies sur les ruines du château » sont restructurées. Dix ans plus tard, elles trônent dans le port, comme l'atteste la lithographie de C. Mercereau ; mais avec la réfection du quai sud, on les déplace à nouveau, en 1862, sur un terre-plein. Les chantiers migrent encore une fois vers la Plataine de Foncillon (les travaux d'aménagement d'un port en eau profonde, vite abandonnés, n'y sont peut-être pas étrangers). Le 9 février 1929, *Le Réveil des Charentes* annonce officiellement la fermeture définitive des chantiers maritimes de Foncillon. Une page se tourne et avec elle une part non négligeable de l'histoire maritime française car, aussi modestes qu'aient été ces chantiers royannais, la réputation de leurs charpentiers s'exporta sur tout le littoral.



Le chantier du port en 1855.
D'après une lithographie de C. Mercereau © collection particulière



Le chantier en pleine activité dans les années 1910.

Photo © collection particulière

LE PREMIER BATEAU-FEU FRANÇAIS

En effet, Roux fabriqua dans son chantier, en 1844, le premier bateau-feu français, le *Talais I*, suivi en cela par Grenzillier et Guichard en 1858, avec le *Talais II* puis le *By*, afin d'éclairer ces fameux bancs de Gironde. Suivant l'exemple, plusieurs ports français, jusqu'à Dunkerque, s'équipèrent de ces bateaux-phares.

À la fin du XIX^e siècle, c'est la construction de chaloupes de pêche ou de pilotage qui jouit d'un certain prestige ; nos saintongeaises sont prisées, notamment par les Groisillons s'équipant régulièrement chez nous, délaissant pour un temps les chantiers de La Rochelle ou des Sables d'Olonne. Le *Père Milloch* en 1862, la *Marie Léttia* construite en 1864, *Marie* en 1869, *Notre-Dame de Quelvain* en 1880, ou *Sidonie* en 1883, témoignent en partie de cet engouement. Cette dernière chaloupe révolutionnera le grément des navires. Son propriétaire, Pierre Baron, réchappé de justesse à une tempête, 15 jours après la réception de son bateau, remplaça sa voilure, jugée trop dure à la manœuvre, par une grand voile aurique bômée et un tapecul, créant ainsi le premier dundee de l'Atlantique. Ses performances indéniables impressionnèrent ses contemporains qui adoptèrent rapidement le cotre à tapecul, notamment pour les bateaux pilotes.

GASTON GUICHARD ET AUGUSTIN GAURAUD

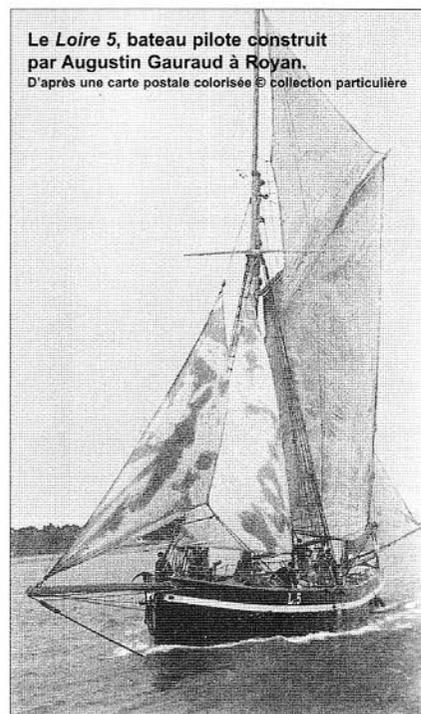
Deux architectes constructeurs, implantés à Foncillon, vont ensuite faire rayonner la charpente navale royannaise, avec leurs cotres : Gaston Guichard et Augustin Gauraud. Le premier, né à Royan le 9 septembre 1850, obtint son brevet de constructeur de navires à Rochefort, travailla dans le chantier de son père jusqu'à la mort de celui-ci en 1876, lui succéda ensuite et produisit des bateaux qui firent parler d'eux. En 1893, il réalise pour Mangin, président de l'orphéon municipal, le cotre pilote *Bébé*, classé 3^e l'année de son lancement, aux régates où s'affrontent

bateaux du pilotage, du bornage ou de la pêche. Meilleur palmarès encore pour le *Vengeur*, pilote n° 7, à Binot et Ferrero, qui empochera 150 francs et une médaille d'argent en remportant celles de 1896 dès sa mise à l'eau, et renouvellera l'exploit quinze ans plus tard, en 1911, prouvant la qualité de la construction.

LE PRESTIGIEUX MINAHOUE

La liste est longue avec les *La Coubre*, *Roitelet*... des bateaux de pêche comme la *Gabrielle*, armée en 1900 pour M. Lacroix, le célèbre fabricant de papier à cigarettes, propriétaire d'une villa à Royan... Membre de nombreuses sociétés dont celles de Secours aux marins naufragés et celles des Régates, M. Guichard sera élu conseiller municipal en 1896 et occupera le siège de premier adjoint jusqu'à sa mort en 1905. Son confrère Gauraud s'illustrera aussi avec ses pilotes : *Jean Bart* en 1905, *Loire 5* en 1909, qui officiera sur l'estuaire du même nom, suivie de la *Padelle* à guibre, du *Surcouf*, de la *Gabrielle* jusqu'au prestigieux *Minahouet* en 1912. Sa carène sublime, restaurée après 15 ans de travail acharné, peut aujourd'hui encore se faire admirer, unique rescapé de la flottille imposante sortie des chantiers de Royan.

Guy Landry



Le Loire 5, bateau pilote construit par Augustin Gauraud à Royan.

D'après une carte postale colorisée © collection particulière