

INTERLUDE

Vimers, digues et naufrages

La *côte sauvage*, qui s'étend de la Passe à la pointe des Baleines, reçoit de plein fouet la houle des tempêtes, orientées du nord-ouest au sud. Qui plus est, c'est la partie la plus basse de l'île. La façade nord est évidemment plus protégée, c'est d'ailleurs sur celle-ci que se trouvent les ports, même si Ste Marie a possédé deux lieux d'échouages aujourd'hui disparus, au Port Notre-Dame et à la Noue.

À partir du 16^e siècle, les archives écrites font état de plusieurs raz-de-marée, c'est-à-dire d'assauts de l'océan conjugués avec une dépression, un fort vent et un gros coefficient de marée, ayant entraîné une submersion totale ou partielle de l'île. Le coefficient est en général majoré par la dépression, c'est-à-dire le manque de pression de l'atmosphère sur les océans, dont les eaux enflent. Ce phénomène s'appelle chez nous un *vimer*, également orthographié *vimère* ou *vimaire*.

Il y aurait eu une première catastrophe en 1352, mais l'unique document du 19^e siècle qui en parle n'est pas fiable.

Le premier *vimer* mentionné sérieusement remonte au 10 août 1518 : l'île est submergée sur sa quasi-totalité. Amos Barbot, magistrat et historien rochelais contemporain, précise que cela "causa une perte incroyable, gâtant toutes les vignes et champs". Mais on ne sait rien des conséquences sur la population.

Les dates suivantes sont données dans des documents dignes de foi, même si les auteurs successifs se copient entre eux, dramatisant un peu plus chaque fois. Le défi consiste évidemment à retrouver le document originel.

22 août 1537 : Sel mis à égoutter sur les "bossis" des marais emporté, vignes arrachées, champs inondés. Pour le sel, il n'y a bien sûr rien à faire sinon remettre en état les marais salants et travailler encore plus (pour le propriétaire). Les vignes sont à replanter. Quant aux champs, il faut en évacuer très rapidement l'eau de mer pour ne pas que sa stagnation les rende stériles. Car le sel n'est pas qu'une manne de la nature, c'est aussi une catastrophe. Les textes mentionnent surtout la Baronnie, donc les communes de Ste Marie et la Flotte sur les terres desquelles se trouvaient effectivement à l'époque des marais salants. Mais on parle aussi de St Martin, la Couarde et du fait que, et ce sera récurrent, les "deux mers se sont jointes" au Martray. Là encore, rien au sujet de la population, sinon qu'elle est ruinée.

24 février 1591 : submersion avérée, l'île est coupée à la Maison Neuve (digue du Martray) et au Boutillon. Ce sera encore pire le 4 octobre de la même année. La misère a du être effroyable, l'hiver arrivant sans que les habitants aient eu le temps de reconstituer des réserves.

31 décembre 1598, 3 janvier et 8 septembre 1599 : les communes de Loix et la Couarde sont inondées.

Mois de janvier 1645 particulièrement redoutable et meurtrier, les submersions s'étant aussi produites sur les côtes du continent.



Digue de 1712 - le Martray
(mars 2014)

1682, 1699 : les submersions de Loix, Ars, les Portes se succèdent, 1400 foyers d'Ars ne peuvent plus subvenir à leurs besoins, l'île est coupée au Martray. Les digues et levées semblent ne plus être en état, et la fin du 17^e siècle va marquer un tournant important puisqu'on évoque les réparations ou compléments à faire d'urgence, et leur coût. Bref, un plan de sauvetage.

1711 reste dans les annales : dans la nuit du mercredi 9 au jeudi 10 décembre, un "houragan" cité par le curé le Masson des Portes renverse les digues et, durant 9 heures, envahit les terres depuis le Martray jusqu'aux Portes, y compris Ars et Loix. Claude Masse, ingénieur du Roy installé à la Rochelle, témoigne que "dans les marais du fier d'Ars, la mer [...] remplit les jars, les vasières et les vignes de sable et de graviers".

Ce *vimer* a tellement marqué les mémoires qu'on en trouve encore des traces dans les écrits du début du 19^e siècle.

Il a également entraîné une réfection des digues, comme celle récemment redécouverte par l'océan au Martray, et surtout une surveillance rapprochée et permanente : l'administration royale fait établir un *État des marais et des sels sur les marais* en 1713/1714.

De plus, l'esprit contestataire des rétais commence à faire pression sur l'administration responsable des digues, pour l'entretien desquelles ils paient cher avec l'argent qu'ils ne peuvent pas avoir, puisqu'elles ne les protègent pas et que chaque tempête détruit leurs sources de revenus !



La période révolutionnaire va redistribuer les cartes, et mettre de l'ordre dans les conditions d'entretien des digues et levées. Mais cela n'empêchera pas les *vimers* de 1791 d'envahir encore les terres au Bois, aux Portes, et en Ars où "plus de 20 familles ont émigré et 149 sont à l'état de charité".

Les maires peuvent désormais "battre la générale" (rien de militaire on de misogynie là-dedans...), c'est-à-dire faire appeler par le tocsin ou par le tambour de la Garde Nationale toutes les personnes valides quelle que soit l'heure, afin qu'elles aillent sans délai avec tout matériel utile tenter de refermer une brèche dans une digue, souvent à l'aide de fagots pour parer au plus pressé. Les rétais prennent leur destin en main.

Au début du 19^e siècle, on considère les obstacles à la submersion de 2 types : côté sud, entre les dunes de la Couarde aux Baleines, de hautes digues bâties en maçonnerie. Côté nord, fier d'Ars, fosse de Loix, des levées protégeant les zones salicoles. Leur état demande des travaux permanents, qu'on espère toujours suffisants et qui cèdent dès qu'un gros coup de mer survient, transformant une forte tempête en catastrophe : Ars, les Portes et Loix sont submergés les 17 et 18 novembre 1808. Pour la première fois, on envisage de généraliser la plantation de tamaris sur le haut des digues pour tenir les terres dans la partie non maçonnerie, méthode qui fit ses preuves au début du 17^e siècle. Et oui, à l'époque déjà, on réinventait ce qui avait existé...

Les digues lâchèrent encore en 1838, 1843, 1860.

En 1867, les Ponts & Chaussées les rhabillent en gros pavés de calcaire dur venant du continent, bien équarris afin que les vagues ne rentrent pas dans les joints : ce qui avait été fait en 1712...

Mais les *vimers* seront vainqueurs en 1877 et 1882, 1924, 1936 et 1940.

Celui du 16 février 1941 est le plus important depuis celui de 1711. Les hommes valides sont mobilisés, les digues manquent d'un entretien régulier sous la domination allemande et cette submersion a une particularité : elle débute par une marée haute à l'heure de... la marée basse ! Puis le niveau s'élève, laisse le temps aux personnes et aux animaux de trouver refuge sur les hauteurs, et envahit toutes les salines depuis le Boutillon, encore une fois coupé, jusqu'aux Portes et à Loix. Salines en déclin, population réduite et à l'abri, occupation : ce sont plus les allemands qui se sont inquiétés que les insulaires, d'après ce que j'en sais.

Ce *vimer*, qui frappa aussi le continent jusqu'à Rochefort, a une particularité : il ne faisait pas spécialement mauvais ce jour-là, juste un fort vent, et le coefficient de marée avoisinant les 80 n'avait rien d'extraordinaire (le coefficient maximum est de 120). Pendant des années, la mer rejeta ensuite sur les côtes des pierres ponces verdâtres. On évoqua un séisme sous-marin, mais il n'a pas été enregistré d'activité sismique... Peut-être un effondrement sous-marin.

Le maire d'Ars a battu la dernière générale le 10 novembre 1963, puis des digues maçonnées efficaces vinrent remplacer les levées de terre, enfermant même l'ancien port des Portes.

Une bonne protection des côtes était assurée par les écluses à poissons, constructions de pierre sèche en fer à cheval, à la crête sensiblement de niveau, dans lesquelles le poisson se trouve piégé à mer descendante. La seule issue est le passage ouvert face à la pleine mer, mais il est barré par une grille : il n'y a plus qu'à se baisser pour pêcher... ou presque. Ces écluses brisaient la houle à sa base, limitant les déferlantes sur la côte.

Ces gigantesques ouvrages typiques de Ré et d'Oléron demandaient un entretien quasi journalier, assuré par les "copropriétaires". Ils ont été progressivement abandonnés depuis le 19^e siècle, et peu à peu détruits par les tempêtes. Certains dataient du Moyen Âge.

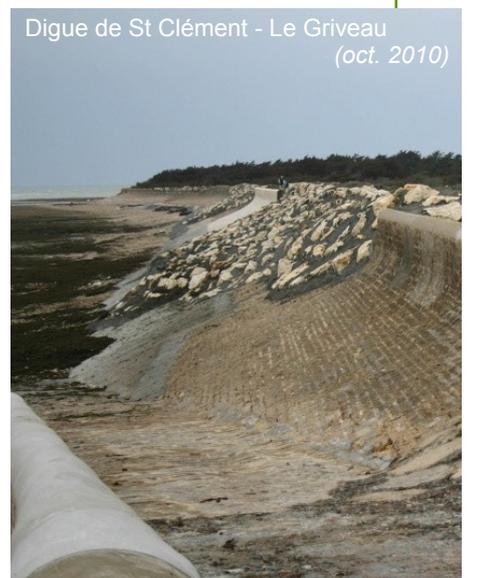
Un malfaisant quelconque demanda même que les dernières écluses soient détruites car elles étaient dangereuses pour la navigation : à moins de 100 m des

côtes, c'est plutôt le navigateur qui est dangereux... Du coup, elles ont été classées et on en a même reconstruit certaines (...l'esprit frondeur rétais...)

L' "ouragan" Martin du 27 décembre 1999 amena des vents de 200 km/h sur l'île (198 km/h enregistrés en Oléron avant que l'anémomètre se bloque), mais la mer n'a pas envahi l'île.

La tempête Xynthia, elle, dévasta le 28 février 2010 les digues du Boutillon et celles d'Ars et de St Clément, qui furent réparées dans l'urgence à l'aide d'enrochements provisoires.

Il y eut submersion partielle et, malheureusement, des morts.



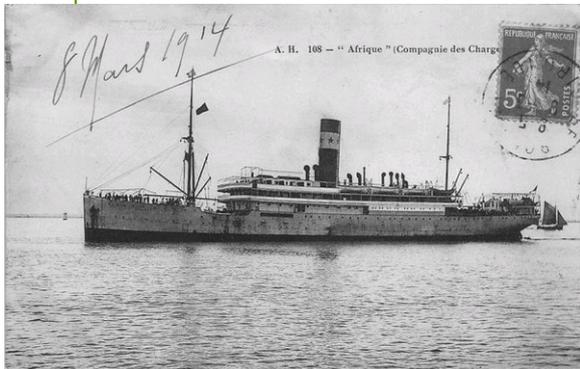
On notera, et ce n'est pas anecdotique, que jusqu'au 19e siècle de nombreux cétacés et mammifères marins se sont échoués sur les plages, ce qui a donné son nom à l'extrême pointe ouest de l'île. La dernière baleine y a été trouvée en 1922, mais il n'est hélas pas rare d'y rencontrer des cadavres de tortues luth victimes de sacs en plastique dérivantes qu'elles prennent pour des méduses.

Si les tempêtes entraînent leur lot de désolation à chaque passage, avec ou sans submersion. Elles sont aussi à l'origine de très nombreux naufrages autour de l'île : on en comptabilise plus de 400 pour les deux derniers siècles.

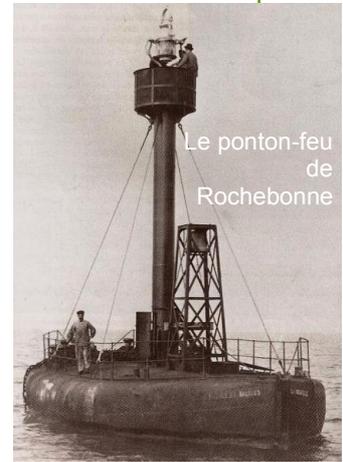
Les zones les plus dangereuses sont évidemment les côtes rocheuses le long de la *Côte Sauvage*, de la Couarde aux Baleines. Elles se prolongent plus loin en mer par le Haut Banc du Nord, nom qui m'a toujours fait penser à des terres lointaines. Le Pertuis Breton, qui sépare l'île de la Vendée, n'est pas exempt de risques non plus.

C'est au naufrage de deux navires de la Royale au 17e siècle que l'on doit l'édification de la tour des Baleines (1682), premier phare construit à la pointe de l'île, restauré en 2007. La visite vous emmène dans le monde des phares et balises. L'actuel phare des Baleines entra en fonction en 1854, complété en même temps par le phare des Baleineaux matérialisant l'extrémité du Haut Banc du Nord. Plus loin, 70 km à l'ouest, s'étend le plateau de Rochebonne, autrefois signalé par un ponton-feu, qui diffère des bateaux-phares par l'absence de personnel à bord et l'automatisme de son fonctionnement.

Le paquebot mixte *Afrique*, parti le 9 janvier 1920 de Bordeaux en direction du Sénégal, après une voie d'eau et de multiples avaries, essaie de rejoindre la Pallice mais, en panne de machines, se met à dériver.



Le mauvais temps se transforme en tempête puis en "ouragan", et les navires envoyés à son secours doivent rebrousser chemin. La dernière chaudière s'arrête, faute de pression. Le 11 janvier à 22 heures, dérivant vers le nord, l'*Afrique* vient heurter plusieurs fois de suite le ponton-feu, qui coule quelques minutes après, ce qui crée une énorme voie d'eau qui ne peut être colmatée. Il n'y a plus d'électricité à bord. La mise à l'eau des canots de sauvetage se passe mal, et peu de gens veulent y prendre place, jugeant le navire plus sûr dans une mer démontée. Il n'y aurait de toute façon pas eu assez de place pour tout le monde.



Le 12 janvier 1920 vers 3 heures du matin, le bateau se fracasse sur les hauts fonds de Rochebonne, 3 sommets à fleur d'eau, et sombre en quelques minutes, emportant avec lui la majorité des passagers : sur 602 personnes supposées à l'embarquement, militaires partant aux colonies et tirailleurs sénégalais rentrant au pays après la Grande Guerre, mais aussi civils, hommes, femmes et enfants, il n'y eut que 34 rescapés. Les corps seront retrouvés durant des mois sur les plages de Ré et de Vendée.

L'affaire fit grand bruit à l'époque, on chercha des coupables et l'armateur ne fut pas inquiété. Mais naquit alors l'idée d'un organisme de contrôle des navires plus indépendant et une meilleure gestion des moyens de sauvetage. Puis on oublia. Pourtant, c'est la plus grande catastrophe maritime civile française, comparable au naufrage du *Titanic*.

La gigantesque épave gît toujours sur les hauts fonds de Rochebonne, à peine couverte par 30 m d'eau.

Malgré les tentatives, aucun phare ne sera édifié et le ponton-feu ne sera pas remplacé. Actuellement, des bouées disposées aux quatre points cardinaux signalent le plateau, que les navires évitent soigneusement.

Cinq ans après, c'est devant la commune du Bois que va se jouer un autre drame, du lui aussi à la tempête et à des conditions de sauvetage impossibles.

Le 22 février 1925, le *Cristina Rueda* appareille de Paimboeuf à destination de Pasajes, en Espagne, avec 19 marins espagnols à bord, sous le commandement d'un jeune capitaine. Le 23 février vers 8 heures du soir, la mer houleuse qui est devenue tempête arrache le gouvernail du navire, à moins que ce ne soit un choc avec une épave, alors qu'il se trouve à la pointe nord de l'île. Il dérive jusque sur la Côte Sauvage et vient s'échouer violemment sur les rochers de la Pointe de la Couarde, devant les Gollandières, l'actuelle plage principale du Bois. Les 2 canots de sauvetage sont mis à l'eau, emportant chacun deux marins qui pensent rejoindre la côte pour demander de l'aide. Il n'y aura que deux survivants, mais l'appel est lancé.

En pleine tempête, les stations de sauvetage de la Pallice, la Rochelle et les Baleines tentent de mettre les canots à la mer, mais c'est impossible. Deux patrons-pêcheurs tentent, au péril de leur vie, de porter secours aux hommes restés à bord, mais ne recueillent que deux naufragés sur un radeau de fortune.

Le lendemain à 13 heures, une chaîne humaine se crée, entrant au milieu des vagues froides et déchaînées, les hommes arrimés entre eux par une corde, pour tenter d'attraper les naufragés qui, désespérés, se sont jetés à l'eau.

Le canot à moteur *Commandant-Viort*, bateau de sauvetage de La Rochelle, prend la mer, tandis que celui de La Pallice est mis hors d'usage en heurtant un chaland lors de sa mise à l'eau. Le canot à rames de St Denis d'Oléron doit rebrousser chemin devant la violence de la tempête. Arrivé sur les lieux du naufrage, le capitaine du canot de sauvetage des Baleines trouve une épave disloquée, presque complètement submergée, et ne voit aucun signe de vie. Estimant qu'il n'y a plus d'espoir, il fait demi-tour et transmet l'information au canot *Commandant-Viort*. Celui-ci retourne à sa base qu'il atteint dans la nuit du 23 au 24 février. Grave erreur, car les marins restés à bord du *Cristina Rueda* se sont barricadés comme ils ont pu, mais ne peuvent se signaler que par des feux, visibles la nuit à marée basse, ce que détecteront les douaniers restés en surveillance. Temps perdu...

Ancre du *Cristina Rueda* - le Bois
(mars 2015)



Le 25 février, la mer ne s'est pas calmée. Au loin, l'épave se remplit d'eau à chaque marée haute. Seul le *Commandant-Viort* repart pour tenter le sauvetage aux premières lueurs, mais une lame énorme le retourne 4 heures plus tard près du navire et le renvoie sur la côte, où la chaîne humaine repêche deux des hommes qui y avaient pris place, le patron ayant réussi à rejoindre la plage à la nage.

Aucun homme d'équipage ne sera plus sauvé, malgré leurs tentatives à bord de radeaux de fortune : la mer les emportera tous. Au matin du 26, la coque du cargo se brise. La mer rendra les corps quelques jours plus tard.

Il n'y eut que 5 survivants parmi les 19 occupants du *Cristina*, et 3 sur les 8 sauveteurs du *Commandant-Viort*. Le sommet de l'épave est toujours visible à marée basse, au large de la plage des Gollandières. L'ancre a été remontée en 1980.

Le *Commandant-Viort* n'aurait pas dû se retourner car, canot de sauvetage moderne équipé de voiles et d'un moteur, il possédait une quille fortement lestée. Celui des Baleines ne comportait que des rames pour 10 servants, il faisait 19 m de long et était équipé de caissons flottants assurant son insubmersibilité. Seul le capitaine était un marin, les sauveteurs étaient souvent agriculteurs : solidarité insulaire. Il était abrité dans un ouvrage ressemblant fortement aux portes fortifiées de l'enceinte de St Martin, bien que construit en 1869 (restauré en avril 2015).

D'autres naufrages se sont produits plus récemment :

Le 3 février 1988, le *Nautilus*, caboteur hollandais déséquilibré par un déplacement de sa cargaison dans la tempête, se dresse sur les rochers du Grignon. L'équipage est sain et sauf. L'épave, disloquée en trois morceaux, repose par 20 mètres de fond.

Dans la nuit du 23 au 24 octobre 2006, le porte-conteneurs *Rokia Delmas* est pris dans une violente tempête avec des rafales de vent



à 140 km/h, alors qu'il fait route vers la Pallice. Victime d'une avarie totale d'énergie et de propulsion (pavillon panaméen, déjà sanctionné pour dégazage), il s'échoue sur les hauts fonds au sud de la Couarde, très près de la côte. 20 des 26 membres d'équipage sont immédiatement hélitreuillés, les autres restant à bord du navire pour aider aux manœuvres de récupération du fret essentiellement constitué de conteneurs, car le navire s'est stabilisé sur le fond sans risques de basculement ou de submersion.

Le bateau fera le spectacle durant quelques mois. Il sera démantelé, le chantier se terminera le 27 novembre 2007, ayant nécessité la venue d'une gigantesque grue sur barge pouvant lever 2000 tonnes.

Si aujourd'hui les moyens de sauvetage ont considérablement évolué, moyens de communication, hélitreuillage, remorqueurs puissants, les côtes rétaies demeurent des pièges certains en cas d'avarie, malgré les nombreux phares et bouées automatisés signalant les fonds rocheux, à fleur d'eau lors des marées basses ou des tempêtes.



Les épaves d'une des baleinières du *Cristina Rueda* et, derrière, du canot de sauvetage *Commandant-Viort*
(coll. J. Clair-Guyot)



Intérieur de l'abri du canot de sauvetage
(oct. 2010)



19. ILE-DE-RÉ — Sortie du Canot de Sauvotage à la Pointe des Baleines.

