

Un marin savinois : Joseph Palot

maître au cabotage (1859-1911)

Au 6, rue du Centre à Saint-Savinien, vécut **Joseph Palot**, capitaine au cabotage, mon arrière-grand-père maternel, fils du tonnelier **Alexandre Palot**.

Mon bisaïeul marin n'est pas né à Saint-Savinien, mais à Paris, dans le deuxième arrondissement, le 30 novembre 1859. Son mariage avec **Camille Bernyer** est célébré à Saint-Savinien le 24 janvier 1887, en présence d'**Adolphe Potiron**, oncle de la mariée, épicier, **Eugène Bévin**, boulanger, la famille **Lys** et de nombreux **Savinois**, membres ou amis de la famille.

Ce joli bourg saintongeais,
baigné par la Charente,
fut le berceau d'une partie de mes
ancêtres maternels
et le lieu des sorties dominicales
de mon enfance.



6, rue du Centre, côté Charente vers 2000

La carrière de Joseph Palot

Joseph débute petit mousse, comme la plupart des enfants de marins. Il reçoit ensuite une solide instruction qui lui vaut de mériter, en 1870, malgré son jeune âge, la médaille "Valeur et discipline". En 1878, il est inscrit définitif comme "gens de mer" dans le quartier maritime de Saint-Savinien en qualité de matelot de troisième classe.

Il embarque sur le navire marchand "Henry-Hélène" en septembre 1878 à Saint-Savinien, à destination du port de Nantes pour ce que l'on nommait à l'époque : *le cabotage*, c'est-à-dire, le transport de marchandises et de cargaisons d'un port à l'autre, en France, mais aussi dans d'autres pays.

Le Parseval

Le 3 janvier 1880, il est de retour à Saint-Savinien. Levé d'office, on le dirige vers Rochefort pour une instruction militaire à terre. Cette levée ou incorporation à l'armée était obligatoire pour tous les inscrits maritimes ou gens de mer français. Sa division se nomme *Division navale de Cochinchine*.

La Cochinchine comme l'Annam, provinces du sud de la Chine, sont sous protectorat français depuis une dizaine d'années ; la France, sous la troisième République, commence sa longue colonisation de ce que l'on nommait *l'Indochine française*.

Nous sommes au début de la guerre franco-chinoise, période précédant l'expédition du Tonkin. La Chine, aidée par les puissances européennes, tente

en vain de pacifier ces provinces et d'en avoir le contrôle, en envoyant des détachements. La France, elle aussi, a déjà là-bas des expéditions militaires pour protéger ses ressortissants, en particulier les géographes et les spécialistes qui s'occupent des moyens de communication, de la création des lignes commerciales au prix de gros efforts et de difficultés insurmontables : des terres inondées en permanence.

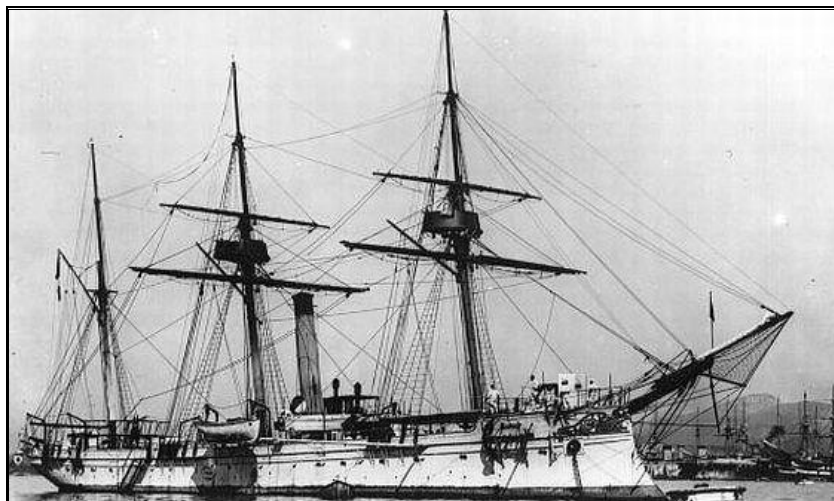
L'expédition au Tonkin

Le premier décembre de la même année (1880), pour Joseph, petit matelot de Saint-Savinien âgé de 21 ans, commence la grande aventure de l'Extrême-Orient. Il part à bord d'un bateau militaire dénommé "Parseval" ou "Aviso amiral Parseval", petit navire de guerre qui ressemblait à un aviso ou à une goélette trois-mâts, destiné au transport de troupes et commandé en 1881 par le capitaine de frégate Pontillon et le capitaine Maurel Beaulieu l'année suivante.

Ce voilier à hélices a été construit à Rochefort en mémoire de l'amiral Ferdinand de Parseval. Il a été lancé de même à Rochefort, le 7 juin 1873, et désarmé définitivement le 22 juin 1898 à Toulon ; il navigue toujours en 1900.

Caractéristiques :

- coque en bois, doublée de cuivre ;
- longueur 60,85 mètres, largeur 8,54 mètres ;
- 788 tonnes, puis 870 par la suite ;
- vitesse 7 nœuds à la voile ;
- voilure 726,40 m² ;
- 2 hélices de 3,10 mètres de diamètre ;
- 7 officiers et 100 hommes d'équipage ;
- 4 canons.



Le Parseval, grand trois-mâts avec hélices

Les provinces du sud de la Chine sont alors infestées de redoutables pirates dénommés *les pavillons noirs* (Les "hi-kis" en vietnamien). Ces coupeurs de têtes chinois harcèlent non seulement la population locale des côtes du Tonkin, mais encore attaquent sans arrêt les colons et nos militaires de la Cochinchine et de l'Annam.

Pensez à nos rues de Charente-Maritime ; elles portent les noms de marins célèbres victimes de ces effroyables bandes : Francis Garnier le 21 décembre 1873 à Hanoï, puis Henri Rivière sont morts décapités avec quelques membres de leur équipage.

Quelques années plus tard, l'amiral **Courbet**, Rochefortais, et **Pierre Loti**, enseigne de vaisseau, sont présents tous les deux sur le vaisseau dénommé "L'Atalante". L'amiral **Courbet** meurt d'épuisement sur le "Bayard" après avoir délivré les forts de Hué — parmi les adversaires, on retrouve encore ces "délicieux" brigands. Les Français ont de lourdes pertes. **Pierre Loti**, écrivain rochefortais et avant tout officier de marine, décrit, dans "Mes trois jours de guerre en Annam", ces batailles féroces de part et d'autre, peu de temps après le retour de **Joseph Palot** à Saint-Savinien en 1883.

Quant aux marins, cette aventure au long cours n'a rien d'un voyage exotique ; les charmes des tropiques sont rompus. Les maladies s'aggravent par manque d'hygiène. Le climat est accablant et on déplore la perte de ceux morts de la malaria et de la dysenterie. En outre, sont-ils appréciés ? Eh bien non ! La population annamite, semble-t-il, les déteste.

Le Parseval

En 1881, le "Parseval" et son équipage sous le commandement du capitaine **Pontillon** arrivent à Alger, puis atteignent Port-Saïd le 30 janvier par le canal de Suez, Saïgon le 1^{er} avril, puis Haïphong.

À bord, notre jeune matelot côtoie les plus grands marins français : **Dartige du Fournet**, futur amiral, et le second du commandant **Hippolyte Pontillon**, **Henri de Faubournet** qui sera commandant, chef d'état-major et commandeur de la Légion d'honneur.

En 1882, un nouveau capitaine est nommé sur le "Parseval" : **Maurel Beaulieu**. L'affectation de ce navire est basée à Saïgon et a pour but la surveillance des côtes de Cochinchine, ainsi que des fleuves de Cochinchine et du Cambodge. De 1883 à 1885, **Ernest Thounens** commande ce navire.

Le Mytho

Joseph rentre en France sur le "Mytho", promu matelot deuxième classe le 2 janvier 1883. Ce bateau, navire de guerre pour transport de troupes, doit son nom à la ville de Mytho ou My Tho "transports de Chine". — Il prendra comme nom "Le Bretagne" en 1910 et "L'Armorique" en 1912.



Le Mytho, volumineux trois-mâts avec machine à vapeur puissante

Il rejoint Toulon, son port d'attache, le 16 février 1883, puis Rochefort le 1^{er} mars 1883.

Le "My Tho" a été construit à Cherbourg et mis à flot le 11 mars 1879.

Caractéristiques :

- longueur de 105 mètres et largeur de 15,30 m ;
- trois-mâts ;
- coque en fer ;
- 5 500 tonnes, 900 tonnes de charbon et 800 passagers ;
- (avec 8 chaudières) machine à vapeur alternative de 2 640 chevaux ;
- hélice quadripale de 5,50 mètres de diamètre ;
- voilure de 1 800 m².

Il doit effectuer des rotations entre les mers de Chine et Toulon pour le transport des troupes. Au retour, il sert de navire-hôpital et il permet d'isoler les malades atteints de la dysenterie. — Il est vraisemblable que ce soit la raison de l'évacuation de **Joseph**. La première rotation est fixée au 3 mars 1880 : le voyage dure quarante et un jours. Le "Mytho" prend alors pour nom "Le Bretagne". Il finit sa carrière en août 1944, sabordé, et enfin en 2007, on retrouve l'épave de "L'Armorique" par vingt-deux mètres de fond.

Joseph restera à Rochefort dans la *division navale de Cochinchine* jusqu'en octobre 1883.

Le Mathilde

Retour dans la marine marchande.

Notre marin savinois retrouve la paisible Charente sur le "Mathilde", bateau de commerce dont le port d'armement est Saintes, embarquement à Saint-Savinien et débarquement à Rochefort le 6 décembre 1883.

Ce brick-goélette appartenait à la famille **Parfait** de Port-d'Envaux. Il a été construit dans ce charmant village en 1856. Ce navire de 94 tonneaux navigue au départ en petit cabotage sur la Charente entre Saintes et Rochefort, puis au grand cabotage vers Libourne et l'estuaire de la Gironde. Il devient breton après son acquisition pour finir ses jours à Morlaix en 1894. — Le brick-goélette porte des voiles carrées au mât de misaine ; le grand mât est gréé en voile aurique classique ; cette voilure demande moins de matelots.

Les récompenses

Mon arrière-grand-père reçoit la *médaille du Tonkin*. Il est élevé au grade de *maître au cabotage*, c'est-à-dire, capitaine dans la marine marchande.

La *médaille du Tonkin* porte un ruban jaune et vert "Guerre de Chine - Annam", médaille militaire précieusement conservée dans notre famille.

Enfin, il est nommé par brevet *maître au cabotage* le 19 mai 1884, ou *capitaine de la marine marchande*, matricule 49, à l'âge de 25 ans.

Joseph et l'époque de la marine marchande

Joseph va traverser trois grandes périodes : l'affectation au bateau-feu de Rochebonne, le cabotage maritime et enfin le cabotage en Extrême-Orient, sur le Mékong en tant qu'employé des messageries fluviales de Cochinchine ; il reprendra le cabotage régional sur les navires marchands du pays. Il passera immédiatement de Saintes à l'Extrême-Orient, loin de sa famille.

Cette destinée s'inscrit dans la normalité des marins charentais de "La Rochelle à Saïgon" ou de "Rochefort à Constantinople".

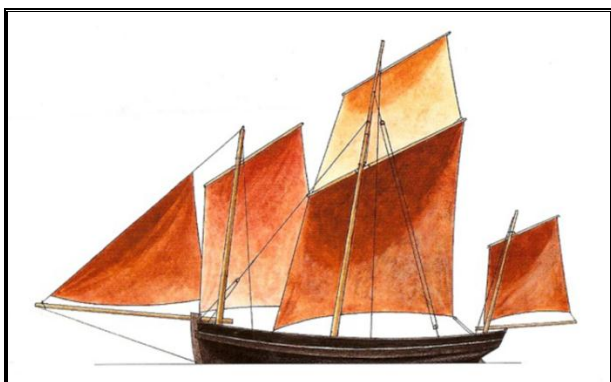
Bateaux pour le cabotage, 1884-1893

"L'Actif", lougre.

Joseph est capitaine de ce lougre marchand. Le bateau navigue sur la Charente entre Rochefort et Saintes. Il s'agit d'un trajet fluvial essentiellement de 1884 à 1893. Le lougre, pouvant posséder deux ou trois mâts, sert au cabotage et aussi d'escadre sur l'océan à la garde du littoral. C'est un des navires utilisés par les pirates au XVIII^e et au début du XIX^e s.

"Marie", sloup.

Petit bateau marchand à un mât, bien équipé en voiles, construit et armé à Bayonne en 1893. Joseph, capitaine, naviguera de Rochefort à Nantes, en venant jusqu'à Saint-Savinien, durant environ cinq mois, peut-être en famille. Il avait terminé son service à l'État en janvier 1887, après sept années.



Lougre classique à trois mâts :
mât de misaine,
grand mât et tape-cul
(petit mât derrière la barre).
Son riche gréement a fait sa
réputation de rapidité.

La goélette possède deux mâts (sinon, on dit goélette à trois mâts). Le mât de misaine et le grand mât sont grésés en voiles auriques (goélette franche). Elle est souvent armée de huniers (goélette à huniers). C'est un bateau maniable et rapide, peu gourmand en hommes pour les manœuvres.



Le sloup, création française, est une chaloupe évoluée (sloop, en anglais). Le grand mât porte une voile aurique et les voiles d'étai ; à l'arrière, le mât tape-cul est également grésé en voile aurique. Pour la navigation fluviale, le haut du grand mât est équipé de huniers.

Joseph Palot, un maître au cabotage de 1884 à 1911

Camille Bernyer, la mémoire familiale

Joseph épouse le 24 janvier 1887 **Camille Marie Jeanne Bernyer**, fille de **Céline Lys** dont le père **Pierre Lys**, propriétaire terrien, demeure à Saint-Savinien et de **Abel Bernyer**, Rochefortais, alors écrivain de la marine.



La mère de **Camille** meurt à sa naissance. L'enfant sera confiée à une institution religieuse. Elle en sortira à dix-huit ans pour épouser le mari choisi par les familles : **Joseph Palot**, maître au cabotage, âgé de 27 ans.

← **Camille Bernyer** tenant un vélo d'homme devant le magasin de cycles "Harvore" face à la halle de Saint-Savinien, vers 1906.

Camille reçoit sa dot, vite dépensée... Elle accompagne de temps à autre son mari et voyage ainsi jusqu'à la naissance en 1894 de **Marie**, ma grand-mère. Elle n'ira pas en Extrême-Orient mais principalement en Angleterre via Nantes. Petite femme, forte, aux yeux bleus magnifiques et pleins de vie, peu coquette, mal vêtue, elle ne ressemble guère aux épouses des capitaines de la marine marchande, le plus souvent armateurs aisés, ni aux femmes élégantes des officiers de la marine. Elle se moque des conventions et vit à sa guise. Elle aimait la littérature, la poésie, le théâtre et déclamait sans arrêt avec beaucoup d'humour.

Les époux sont très différents et ne s'entendent pas. **Camille** est la mémoire de la famille surnommée "Grand'Palot" par ses petits-enfants. Elle est aimée ou détestée, car elle pouvait être bonne mais également redoutable, dotée d'un caractère ferme. Les **Palot** sont pauvres ; ma grand-mère faisait l'objet de moqueries.

Rochebonne, 1893-1898

Un marin, lieutenant à bord du bateau-feu Rochebonne

Joseph Palot fut affecté en qualité de lieutenant (marine marchande) dans les équipages de bateaux-feux de Rochebonne de 1893 à 1896 dont le port d'embarquement était La Rochelle.

Rochebonne : un plateau, un banc marin, l'un des plus dangereux des côtes françaises, peu connu mais redoutable, à tel point que le géographe **Élisée Reclus** le mentionne dans son ouvrage "Géographie universelle, 1877". Dans l'imagerie populaire, c'est l'ancienne rive rasée, à environ cinquante kilomètres au nord de l'île de Ré, là où les flots ont nivelé la côte submergée, terre détachée de l'ancien littoral, à soixante-dix kilomètres au large de La Rochelle. Il résulte de ce "tsunami" un ensemble de petites îles séparées entre elles par des couloirs profonds (sortes de gouffres).

Le danger réside dans ces couloirs dont la profondeur peut se limiter à quatre mètres à marée basse. Les marins, depuis quatre siècles environ, évitent ce plateau maudit signalé par des petites tours sur les rochers, par des clochers et par des feux de longue portée.

Mais rien ne protège les malheureux marins de ces dangereux écueils, les phares et les balises se révélant insuffisants.

Au milieu du XIX^e siècle, on créa un nouveau système de balisage : les *bateaux-feux*. Ces bateaux ont permis la réalisation d'un film : "Les marins de l'immobile".

Les bateaux-feux

Les deux bateaux-feux de Rochebonne ne sont pas les premiers à avoir été adoptés sous la forme de phare flottant.

Le bateau immobile, avec feu de signalisation, est une invention de l'Anglais John Clayton ; ce premier bateau-feu fut installé, en 1732, à Nore Sand dans l'estuaire de la Tamise. Par la suite et jusqu'au XIX^e siècle, il sera peu utilisé.

Au XIX^e siècle, le commerce maritime s'intensifie et l'on voudrait naviguer de nuit sans risque afin d'éviter les nombreux naufrages avec pertes humaines.

L'estuaire de la Gironde est difficile à remonter ; on ne peut atteindre Bordeaux avec les navires de la marine marchande à cause des bancs de sable ; en Charente-Maritime, la passe de Maumusson est particulièrement dangereuse.

La navigation de nuit est souvent impossible ou délicate. À la demande notamment des maîtres au cabotage et des capitaines de la marine marchande, on va créer le *service des phares et balises*. Ce service s'organise, non seulement pour éviter les naufrages, mais aussi pour porter secours aux bateaux en détresse.

Les bateaux-feux, et non pas bateaux-phares, ont été construits en France à partir de 1850. Ils vont fonctionner pendant une centaine d'années avec ou sans équipage.

Le principe était d'ancrer un bateau de commerce de petite taille (quinze mètres de long sur sept de large) pour le maintenir immobile en pleine mer. Quant à l'éclairage, on va utiliser du gaz stocké dans des caisses sur le bateau. Le gaz va être introduit dans deux gros mâts métalliques de dix mètres environ, creux, fixes, et couronnés par des sortes de ballons à claire-voie dans lesquels on va alimenter, de jour et de nuit, un feu continu dans les lanternes.

Le système est un balisage permanent flottant mais fixe.

Bateaux-feux avec ou sans équipage

Plusieurs bateaux-feux ont été construits à la fin du XIX^e siècle.

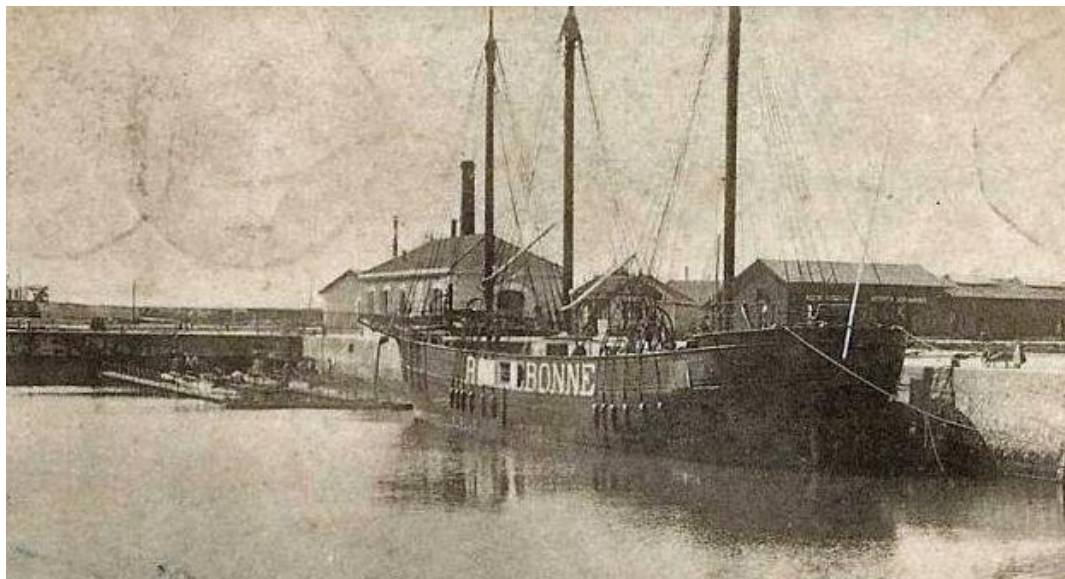
Dans les livres d'Yves Le Dret, ils sont tous détaillés avec de splendides illustrations, photos d'époque, plans. Ils ont également fait l'objet d'études précises dans un ouvrage édité par le musée portuaire de Dunkerque.

Avant d'être remplacés par de grosses bouées lumineuses, et plus tard, par les radars, voici les noms des plus célèbres : "Le Tallais" 1898 Bordeaux, "Le Dyck" 1888, "Le Sandettié" de Dunkerque, "Le Ruytingen". Ce dernier présente la particularité d'être en bois doublé de cuivre afin de réduire les risques d'incendies.

Les bateaux-feux de Rochebonne

Sur le matricule des gens de mer de la marine marchande de "Joseph Palot, inscrit définitif", mon ancêtre lieutenant, j'ai pu retrouver non seulement les années de fonctionnement mais aussi les rotations de l'équipage. Les deux ouvrages cités précédemment m'ont permis de retrouver le nombre et les effectifs de l'équipage, ainsi que leur construction.

Le second bateau, identique au premier, permet de le remplacer pour effectuer des réparations.



Vieux témoignage du bateau-feu de Rochebonne

Les dates des mouillages sont mentionnées sur le matricule. Ces bateaux étaient maintenus en place par deux ancres de deux et quatre tonnes. Ils avaient ainsi deux feux fixes d'une portée de onze miles (environ 20 km).

On utilisait également une corne de brume les jours de mauvais temps pour prévenir tout navire en vue.

L'équipage comprenait un capitaine, un second, un lieutenant, seize matelots, deux charpentiers, deux boulangers et deux mousses, pour un total de vingt-cinq, soit un équipage actif de quatorze hommes en permanence et onze à terre.

Le premier bateau-feu a été construit à Royan par les Ets Grenzillier et Guichard et le second l'a été à Nantes. Ces deux bateaux se révèlent trop coûteux, car il fallait rétribuer le personnel embarqué et celui restant à terre.

Le bateau-phare de Rochebonne

En 1893, on décide de les remplacer. Celui de Rochebonne se transforme en feu flottant permanent à partir de 1896, sans équipage : "Bateau-phare de Rochebonne". Puis arrivent d'abord une bouée géante avec un gros caisson contenant le gaz et ensuite une nouvelle bouée portant une sorte de plate-forme avec le caisson à gaz.

La mer et les tempêtes ont eu raison de tout ce matériel. Le dernier "Rochebonne" disparut lors du naufrage de "L'Afrique", paquebot qui sombra dans la nuit du 11 janvier 1920.

Retour au cabotage, de 1899 à 1902

L'estuaire de la Gironde avec la goélette "Delphine", 1899-1901.

Joseph Palot navigue de Libourne à Pauillac en qualité de capitaine. Il fait du cabotage sur "La Favorite", une goélette, en 1901. Avec ce bateau rochefortais, il a la qualité de second capitaine entre Rochefort et St-Savinien.

Bornage : en qualité de capitaine en 1901.

Sur le "Louis Éléonore", un coureau, bateau à fond plat inscrit à Saintes, il étudie la côte à La Flotte-en-Ré — Peut-être en préparation de son voyage à Saïgon.

Les messageries fluviales de Cochinchine, de juin 1902 à avril 1903.

En 1902 et 1903, Joseph va retourner de son plein gré pendant plusieurs mois à Saïgon sur les steamers "Haiman" et "Cambodge", en qualité de second capitaine de ces navires messageries.

L'attrait de l'Indochine étant peut-être plus fort que l'appât du gain, il part de Nantes le 12 avril 1902, en qualité de second, sur le "Cambodge" et arrivera au port de Saïgon le 5 juin. Il ne reviendra à Saint-Savinien qu'en septembre 1903.

Le cabotage de nouveau.

Il repart sur le "Edmond et Marie", un dundee de l'île d'Oléron, en qualité de capitaine. Ce bateau sert pour le cabotage. Il porte un grand mât à l'avant et un mât d'artimon gréé en voile aurique avec une flèche. Ce bateau a été construit en 1857 à Saint-Denis-d'Oléron et emporte vingt-cinq tonneaux de fret. Joseph en prend possession pour le cabotage :

- à Saint-Savinien le 30 septembre 1903 jusqu'au 20 février 1904 ;
- à Rochefort le 21 février 1904 jusqu'au 15 avril 1904 à Nantes ;
- à Nantes en avril 1905 jusqu'au 14 avril 1906.

Il navigue entre Rochefort, Oléron et Nantes en qualité de capitaine pour le cabotage. Il va souvent à Nantes. De là, repartait-il en qualité de passager pour une destination à l'étranger ? Nous l'ignorons. Son matricule atteste, à cette période énigmatique, de ses absences.

Naufrage du "Edmond et Marie" à Belle-Île-en-Mer, début avril 1906.

Joseph ayant embarqué à La Rochelle le 11 septembre 1905, sur ce dundee armé à Oléron le 20 avril 1905 pour le cabotage, fait naufrage en 1906. Le bateau est retrouvé démolé sous les blocs de la jetée nord du Palais de Belle-Île. Ce naufrage brise littéralement la carrière de mon ancêtre marin.



← Jeanne, en 1905, fille aînée de Joseph Palot.

Il appelait le dundee "La Jeanne", prénom de sa fille aînée.

Cet incident l'affecta tant qu'il prit la décision de quitter Saint-Savinien pour le port de La Pallice. Il fut inculpé de perte par négligence du dundee "Edmond et Marie" qu'il était chargé de conduire, puis innocenté le 25 octobre 1906.

Malgré cet acquittement, ce naufrage affecta toute la famille.

Fin du cabotage et le temps des "vapeurs".

"**Samuel-Azline**", brick-goélette rochefortais, du 21 avril au 5 septembre 1904, en qualité de capitaine pour le cabotage et du 21 septembre au 24 octobre avec débarquement à Bayonne.

"**Marguerite Anais**", gabarre de La Rochelle. Cabotage durant un mois à l'île d'Oléron en janvier 1905.

"**Louis Éléonore**", de Saintes, en septembre 1906.

"**La Marguerite**", chaloupe de l'île d'Oléron, de janvier à juillet 1907.

"**Lulu**", dundee de La Rochelle. Ce sera son dernier voilier.

Joseph à La Rochelle – La Pallice

Joseph et sa famille rejoindront le quai sud de La Pallice. Il pilotera désormais des vapeurs de 1908 à décembre 1910.

"**Le Vulcain**", affectation au cabotage, puis au bornage.

"**Le Rapide**", cabotage.

"**La Pallice**", en 1909.

Décès de Joseph Palot, à La Pallice, le 22 janvier 1911.

La vie saintongeaise

Je suis née après la guerre...

Combien de précieux souvenirs me restent de cette vie saintongeaise rythmée par les fêtes familiales, les frairies, les foires !

La généalogie me permet de réaliser comment une famille maternelle charentaise ordinaire (la mienne) a traversé trois siècles, avec une mortalité infantile très élevée. — *La mort en couches*, qui frappait aveuglément les mères, a ému le sculpteur charentais Raoul Verlet à la fin du XIX^e siècle. La représentation qu'il en a donnée, exposée au musée d'Angoulême : un père de famille en pleurs, allongé aux côtés de sa jolie jeune femme morte en couches, qu'il serre si tendrement contre lui, est bouleversante de beauté, de douleur, de réalisme...

Les épidémies fréquentes, le travail ingrat de la terre, les étés chauds, sans pluie, la chute des enfants dans les puits, la faim faisaient le quotidien de nos aïeules.

Des superstitions tenaces, datant parfois de plusieurs millénaires, pouvaient, croyait-on, conjurer cette peur transmise de génération en génération. Les prêtres notables des villages n'y pourront rien changer. Et différemment, certes ! sainte Eustelle, sainte Barbe, tous les saints, les prières, les processions — que j'ai connues, petite fille —, seront dès lors les recours de nos anciens contre les malheurs.

Souvenirs d'enfance

Camille — surnommée également **Céline** par les religieuses — et sa fille **Marie** ont quitté Saint-Savinien pour habiter à La Rochelle, puis définitivement à Tonnay-Charente. Elles n'ont pas abandonné pour autant Saint-Savinien et rendaient souvent visite à leur famille...

Nous sommes tous restés assez longtemps attachés à ce charmant bourg et nous nous y promenions fréquemment. Les souvenirs d'enfance remontaient alors à nos mémoires au fil de nos balades.

Mon adorable grand-mère, **Marie**, prenait son chapeau de paille noire et sa canne en bois, et nous, les cousins, montions prestement dans la Dauphine et l'Aronde, "bolides des années 50", et partions déjeuner le dimanche, plutôt pique-niquer, dans les carrières de Crazannes, dans les bois de Forgettes ou au bord de la Charente.

Au mois de mai, les carrières désaffectées de Crazannes étaient toutes couvertes de ronces, d'aubépine odoriférante, de ces petites fraises sauvages, rouges, parfumées, si savoureuses qui régalaient la famille.

À cette époque, les vieilles maisons de Saint-Savinien s'ouvraient, en bordure du fleuve, sur de minuscules jardins, mitoyens, foisonnant de fleurs multicolores écloses dans un fouillis propre aux terres charentaises. Les roses trémières, têtues et sauvages, — fleurs rapportées lors des croisades — poussaient en pleine liberté, jamais à l'endroit désiré, au long de la Charente boueuse et chaude. Les pois de senteur fleuretaient avec une multitude de papillons. Je fuyais par instants les interminables repas en famille ; je m'asseyais au milieu de cet éden, laissant le soleil me chauffer le dos et je cassais les feuilles des "succulentes", ces cactus en forme de rosace desquels une substance laiteuse s'écoulait.

Après la dégustation de l'inévitable crème au chocolat aromatisée au cognac de notre tante, accompagnée ou d'une part de "milla", gâteau de maïs, ou de la galette de Beurly à l'angélique, ma sœur et mes cousins, jeunes enfants, me rejoignaient dans le jardin ; ils lisaient et fermaient les yeux de temps à autre, humant avec délices les parfums des plantes.

Le bois de Forgettes ressemblait aux forêts qui longent l'océan Atlantique et nous rêvions déjà aux prochaines grandes vacances à la mer. Nous étions nés après la guerre. Pour nos parents, délivrés des cauchemars qu'elle avait entraînés, c'était une époque extraordinaire : nous profitions de ces petits bonheurs simples et modestes... Une raison de tant aimer Saint-Savinien.

Avec étonnement, d'une oreille discrète et incrédule, nous écoutions notre grand-mère raconter son enfance à Saint-Savinien, la vie qui régnait dans ce port : les quais encombrés de barriques, de caisses, de tonneaux divers. À l'arrivée des bateaux, il y avait les chevaux, les attelages, les gabarres transportant les eaux-de-vie de cognac pour l'Angleterre. Mamie connaissait toutes les grandes maisons de cognac. Elle parlait mer, voiliers avec mon père lui-même passionné de voiles qui avait construit son « cinq-0-cinq » seul, à l'aide de ses propres plans.

À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les rues résonnaient du travail de dix-huit tonneliers dont **Alexandre Palot**, père de **Joseph**. À partir de 1960, elles sont bien désertées... Les tonneliers, n'espérant plus qu'un enrôlement à bord des long-courriers, ont disparu.

Saint-Savinien s'est assoupi. Quant à grand-mère **Marie**, elle a gagné une autre rive...

Françoise Lefebvre