

L'Île de Ré

Texte et photographies

Bruno Barbier

- 2** Introduction – Une certaine image du bonheur
- 4** Saint-Martin, témoin de l'histoire
- 8** Le chef-d'œuvre de Vauban
- 12** Voyage au cœur des villages
- 20** Fiers d'Ars – La petite Camargue
- 22** L'île de l'or blanc
- 24** La route de l'huître
- 26** Au bonheur des champs
- 28** Les Baleines au secours des marins
- 30** Il suffit de passer le pont
- 32** Informations pratiques

En couverture

En haut : avec plus de 110 km de pistes cyclables, l'île de Ré est un véritable paradis pour les vélos.

En bas : vue sur le bassin du port intérieur de La Flotte.

En 4^e de couverture

En haut : village de Rivedoux.

En bas : maisons blanches et roses trémières ; voiliers sur le Banc du Bûcheron ; les marais vus du ciel.

1.
Les cabines de bain posées sur la plage de la Cible au pied des remparts de Saint-Martin rappellent le temps des premiers baigneurs.

1.





2.

1.

Il abrite un port ouvert. Négligé par le duc de Buckingham en 1627, ce fortin permit à l'armée française de débarquer à la nuit, de prendre les Anglais à revers et de les chasser de l'île.

Le **Bois-Plage** est la capitale du vin. Au XIX^e siècle, on ne comptait pas moins d'une vinaigrierie et de sept distilleries. Le vignoble occupait près de 1 000 hectares. Gros bourg avec ses maisons sagement rangées, ville de notables touchée de plein fouet en 1875 par l'épidémie de phylloxéra, Le Bois-Plage a conservé une fière allure. De belles demeures – comme la tour Malakoff, ancienne propriété de Théodore Phelippot, maire du village (rue Menuteau vers le Morinant) – en témoignent.

La **Couarde-sur-Mer** ne doit pas ce nom à son caractère peureux, mais l'origine est la même : « coe », la queue. Au Moyen Âge, ce village marquait la limite de l'île de Ré. De grandes maisons bourgeoises, de jolies venelles chargées de roses trémières, un kiosque à musique (le seul de l'île) rappellent les fortunes faites avec le vin et le sel au XIX^e siècle. La Couarde se prolonge d'une forêt domaniale, le Bois Henri, où le jeune Henri de Navarre venait se livrer à des chasses



1.
Le bassin du port de La Flotte. Aujourd'hui, les bateaux de plaisance remplacent la plupart des chalutiers.

2.
Pêche au lancer à la pointe du Grouin dans le nord de l'île.

3.
Le fort du Grouin a été construit en 1860 sur l'emplacement d'une ancienne redoute.



mémorables. Une agréable plage de sable se découvre largement à marée basse. La piste cyclable qui rejoint Loix traverse un beau paysage de marais salants. (Voir aussi un four à chaux transformé en résidence secondaire sur la route de Saint-Martin.)

Perdue au bout de nulle part, entre mer et marais salants, **Loix** revendique son isolement et sa tranquillité. L'ancienne Isle de l'Oye, qui appartenait à l'abbaye de Saint-Michel-en-l'Herm, n'a été reliée à l'île de Ré qu'à la fin du XIX^e siècle. Auparavant, les liaisons se faisaient par le pont du Feneau et un petit bac. De jolies ruelles fleuries dominées par un solide clocher carré, un petit port avec son moulin à marée, rien ne rappelle que Loix fut le lieu de tous les affrontements. En 1622, l'amiral de Guise livra bataille dans la fosse de Loix à la flotte rochelaise des protestants. Après le siège de Saint-Martin, les navires de Buckingham choisirent de mouiller dans ces eaux. Ce sera un piège mortel. Voir la pointe du Grouin à marée basse, elle découvre à perte de vue des hectares de parcs à huîtres. Enfin, de nombreux sentiers parcourent les dédales de marais salants et de prés sauvages.

Le clocher noir et blanc d'**Ars-en-Ré** est une image emblématique de l'île de Ré. Ainsi, l'**église Sainte-Etienne** est la plus célèbre de l'île. De plus, c'est la seule église qui a conservé la plupart des éléments du XI^e siècle, notamment le portail dégagé récemment (il avait été à moitié enterré par les élévations successives de la chaussée). Ses sculptures sont sérieusement endommagées en raison d'une maladie de la pierre. On distingue toutefois quelques représentations symboliques : félins, oiseaux, chimères

3.



Clocher amer

Le clocher d'Ars est une flèche octogonale de 42 mètres de hauteur. Cette « aiguille » gothique dont les arêtes sont ornées de crochets est peinte pour moitié en noir (à partir du sommet), pour moitié en blanc. Elle sert d'amer aux marins. Déjà en 1697, l'évêque de La Rochelle en demande l'entretien car elle est « nécessaire même pour le service du Roy, servant de balise aux vaisseaux ». Même type d'architecture à l'église de Sainte-Marie, mais la flèche a cessé d'être peinte en noir et blanc dès la première moitié du XX^e siècle.

Fier d'Ars

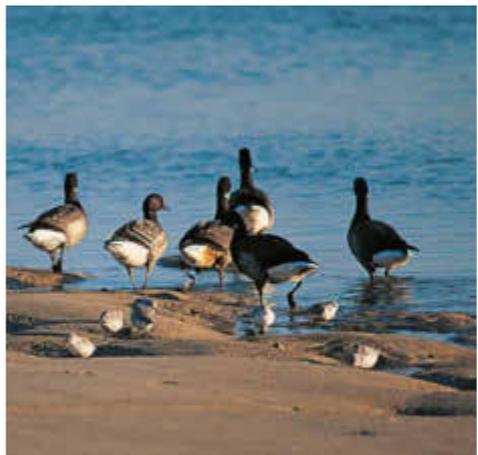
La petite Camargue

Le fier d'Ars est un lieu sauvage et irréel qui rappelle les coins perdus de la Camargue. Un ciel immense, peu de terre, une lumière si étrange qui hésite entre le bleu profond de la mer, le blanc limpide des nuages et le camaïeu des algues. Depuis le XI^e siècle, des hommes ont façonné ces terres incertaines. Le grand large ne les intéressait guère – peu d'entre eux étaient pêcheurs – mais ils étaient devenus d'habiles cultivateurs de la terre, domestiquant tous ses caprices : le vent d'hiver violent et imprévisible, les hautes marées impitoyables. Pendant des siècles, les Rétais ont apprivoisé cet espace farouche, le transformant en un véritable jardin à la française, un labyrinthe de canaux et de bassins où la mer s'engouffre et qu'elle déborde le temps d'une marée. Aujourd'hui, les sauniers ont conservé quelques parcelles de sel entretenues avec soin, mais ailleurs, la nature a repris ses droits sur cette zone humide qui retourne doucement à son état primitif, offrant une mosaïque de milieux d'une richesse inouïe : vasières, estran rocheux, sables, marais salants et prés salés. Une aubaine pour les migrateurs qui trouvent ici calme et subsistance. Puisant leur nourriture dans ce milieu aquatique si abondant – insectes, vers, petits crustacés

1.



2.



Les oies voyageuses

L'oie bernache cravant niche de juin à août dans la péninsule de Taïmyr (la partie la plus nordique de la Sibérie) puis entreprend sa grande migration qui la conduit vers ses lieux d'hivernage, les côtes de l'Europe, le sud de la Grande-Bretagne et l'Irlande – plusieurs milliers de kilomètres à tire-d'aile. Très présente dans l'île de Ré – on en recense chaque hiver plus de dix mille –, elle y trouve un environnement exceptionnel et une nourriture abondante. Friande de zostère (plante des prairies sous-marines), elle s'accommode aussi de nombreuses algues vertes.



3.

et mollusques –, ils prennent des forces pour rejoindre les côtes africaines ou les immensités du Groenland et de la Sibérie. Ainsi, des centaines de milliers d'oiseaux répartis en trois cents espèces s'arrêtent chaque année dans ce paradis intact.

Cinquante mille passent l'hiver dans le Fier et la moitié d'entre eux y font leur territoire.

Les prairies humides, les bords des anciens marais salants ou les « bosses » (des bandes de terres surélevées qui séparent les marais) offrent des lieux irremplaçables de nidification. Une vie intense est partout : le faucon crécelle palpète au-dessus des herbes folles, le busard se cache dans les roseaux, mouettes et goélands colonisent la mer. Tadornes, canards colverts et sarcelles côtoient courlis et chevaliers gambettes. Une vie rythmée par la mer. A marée basse, l'huître pie trotte au long des plages et des côtes rocheuses. Quand la mer monte, il se retrouve dans la foule des échassiers sur les îlots émergés.

Créée en 1980, la réserve naturelle de Lilleau des Niges est une enclave de 150 hectares où se retrouvent toutes les espèces représentatives des marais du Fier. Elle est gérée par la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) qui assure de nombreuses missions de protection : restauration des ouvrages hydrauliques, gestion des niveaux d'eau et des hauteurs, baguages, inventaires et suivis des oiseaux nicheurs.

1. Les marais salants abandonnés du fier d'Ars servent de refuge à des milliers d'oiseaux migrateurs.
2. Les oies bernaches cravants hivernent chaque année dans l'île.
3. La bicyclette est le moyen le plus agréable pour découvrir les étendues sauvages du Fier d'Ars.



1.

La route de l'huître

Depuis l'Antiquité, l'huître de l'île de Ré et de toute la côte charentaise était plate comme la belon bretonne. Elle est verte, charnue et très goûteuse. Sa réputation dépassait les frontières de l'Aunis et de la Saintonge. On raconte que Lucullus, un général gourmand, en faisait venir à Rome. L'arrivée des huîtres creuses est récente et purement accidentelle. Au siècle dernier, *Le Morlaisien*, un navire chargé d'huîtres du Portugal fut pris dans une tempête et déchargea une partie de sa cargaison dans l'embouchure de la Gironde. En quelques années, ces mollusques plus résistants et mieux adaptés vont coloniser les eaux charentaises et chasser les huîtres plates. L'idée de transporter des huîtres sur des lieux propices à leur élevage est très ancienne mais l'ostréiculture est née tardivement dans l'île de Ré : au milieu du XIX^e siècle. Réglementée par Napoléon III, la création des parcs à huîtres sur le domaine maritime nécessitait des investissements lourds et des travaux importants. On en attend des bénéfices conséquents. L'huître est un mets de luxe.

1. Autrefois, le détroquage des huîtres était réservé aux femmes.
2. Certains parcs à huîtres se découvrent à marée basse.
3. Après deux mois en claires, les huîtres sont affinées à souhait.
4. Les grandes marées attirent des foules de pêcheurs à pied sur l'estran.

Mais, il faut apprendre à cohabiter avec la récolte du varech et la pêche à pied. Sur l'estran sablonneux du Pertuis Breton, entre Rivedoux et le Fier d'Ars, la route de l'huître sillonne dans un labyrinthe de parcs alignés comme des camps romains. C'est le domaine des paysans de la mer qui ramassent le naissain (les petites huîtres pondues), sèment, cueillent et détroquent. Les jeunes huîtres nées de la mer viennent se fixer sur des collecteurs, tiges métalliques sur lesquelles sont embrochées des tuiles des ardoises ou des chapelets de coquilles Saint-Jacques. Les huîtres de deux ans sont ensuite placées dans des grandes poches fixées sur d'immenses tables métalliques. On appelle cette méthode « l'élevage en surélévation ». Au gré des marées et des caprices du temps, les va-et-vient d'un parc à l'autre s'effectuent à bord de tracteurs ou des barges effilées. Le talent de l'ostréiculteur consiste à les déplacer en fonction de l'exposition du parc ou de sa richesse en phytoplancton. Pour engraisser et prendre cette belle couleur verte provoquée par une algue microscopique, la navicule bleue, les huîtres de l'île de Ré vont séjourner en « claires », de grands bassins peu profonds où l'eau de mer est renouvelée au rythme des marées. Selon le temps passé – un ou deux mois – et leur densité dans le bassin d'affinage, les mollusques seront baptisés *fines de claires* ou *spéciales de claires* , puis ils feront un bref passage dans le « dégorgeoir » pour se débarrasser de leurs ultimes impuretés. Résultat : un goût exceptionnel et nuancé – moins iodé qu'en Bretagne, moins fade qu'à Arcachon – dû à la savante alchimie du climat, du terroir maritime et du travail des hommes. Après la crise des années soixante-dix – les portugaises présentaient des symptômes inquiétants de destruction –, on importa massivement du Japon une espèce qui s'adapta fort bien dans les centres ostréicoles de Charente-Maritime. Aujourd'hui, les trois quarts de la production rétaise sont consommés pendant les mois de décembre et janvier.

2.



3.



4.



Il suffit de passer le pont

Avant le pont, il y avait la mer. L'isolement de l'île et ses histoires de traversées. Ses naufrages aussi. L'un des plus violents est celui de la *Sainte Marie* qui faisait le passage entre la Repentie et Rivedoux. Elle sombre le 13 juin 1862 à un mille de la côte. Quatre marins disparaissent dans la tempête. Quand les premiers vapeurs font leur apparition – l'*Île de Ré* est mis en service en 1835 –, la liaison avec le continent est encore assurée par trois bateaux – yole ou chaloupe pontée –, la *Jeune-Anne*, la *Sirène* et la *Jeune-Louise*. Le vapeur, c'est le progrès mais aussi les ennuis : réparations, oxydation des chaudières, pannes. On ajoute de la voilure pour éviter la côte « *si la machine à vapeur venait tout à coup à refuser le service* ».

Des noms magiques rappellent les traversées de la Belle Epoque : *L'Express*, le *Coligny*, le *Nénuphar* ou *La Magicienne*. Après la dernière guerre, les vapeurs sont remplacés par des bacs automoteurs – on se souvient du *Champlain* et du *New Rochelle* – qui, à leur tour, vont être sacrifiés au profit d'un viaduc géant qui excite les imaginations depuis fort longtemps. Dès l'annonce de sa construction, le pont fait couler beaucoup d'encre. Une invraisemblable tour de Babel pour les uns ; un formidable instrument de liberté pour les autres. Les Rétais se déclarent pour, l'hiver, et contre, l'été. Oléron, l'île sœur, est déjà enjambée depuis plusieurs années par un viaduc ; Noirmoutier a également sauté le pas depuis longtemps. Pendant trente ans, ce « Loch Ness de l'Atlantique » entretient la controverse et fait rêver tous les architectes et les entrepreneurs de France. Les antipontistes proclament : « *Il n'y aura aucune amélioration.*

Le pont, lui aussi prévu pour un trafic de 1200 véhicules à l'heure, sera engorgé puisque l'on n'a prévu qu'une seule voie d'accès. Les voitures vont saturer notre maigre réseau routier, et, après elles, viendront les promoteurs immobiliers, les rapaces des terrains de camping. » Roland Vergnaud veut corriger cet accident naturel : « *Je ne veux pas que l'île de Ré soit une vieille fille frileuse, dit-il, je préfère une île-dortoir à une île-mouroir.* »



1. Inauguré en 1988, le pont de l'île de Ré est pour beaucoup un indispensable instrument de liberté.

2. Le Loch Ness de l'Atlantique relie l'île au continent en un long ruban en arc de cercle.

3. Le vent a tourné, le pont a été construit en un temps record.



Bien entendu, Francis Bouygues est pour (c'est lui qui construira le pont) : « *Chaque été nous ne verrons plus ces files d'attente devant les bacs pour embarquer les voitures. Les jours de pointe, les automobilistes doivent patienter quelquefois de six à huit heures avant d'obtenir un billet de passage.* » S'ensuit une querelle juridique (en juillet 1987, le tribunal de Poitiers annule la deuxième déclaration d'utilité publique, estimant que ce projet diffère de celui proposé aux habitants) ; le commandant Cousteau, qui est appelé à la rescousse, pique une de ses plus mémorables colères et déchire spectaculairement son rapport devant les caméras de télévision. Rien n'y fait. Le feu vert est donné ; le chantier est mené tambour battant : 3 kilomètres en arc de cercle, 60 000 tonnes de ferraille et de béton. Le pont est inauguré en grande pompe le 29 août 1988. La première voiture était passée le 19 mai à 19 heures.

3.



2.



