

## DESCRIPTION DE ROCHEFORT ET SA RÉGION EN 1761

par Thomas Jefferys, géographe de S. M. britannique

Thomas Jefferys publia en 1761 un ouvrage (1) très considérable (505 pages, format 23x33) consacré à la description détaillée des principaux ports français, de Dunkerque à Nice, dont nous présentons le chapitre concernant Rochefort, Brouage, Oléron et Arvert.

Sa description porte essentiellement sur les ports et les fortifications côtières avec leurs potentiels défensifs, ainsi que sur les villes elles-mêmes, dont il rappelle, avec un goût critique anglais, la création et l'histoire; sa lecture reste cependant très plaisante car il traite également des principales batailles et des conflits qui émaillèrent les orageuses relations franco-britanniques depuis Aliénor d'Aquitaine; cette version anglaise, parfois polémique, des événements, mériterait à elle seule d'être traitée séparément et elle remet en question dans bien des cas, la présentation qui en est faite dans notre histoire de France.

Il faut rappeler qu'en 1761 la guerre de Sept ans est en cours et l'auteur estime utile de renseigner ses concitoyens sur les particularités côtières et sur l'histoire d'une nation rivale et longtemps redoutée. Dans sa dédicace au roi Georges III, il écrit : « La flotte française qui, il y a quelques années encore, était formidable au point de menacer d'invasion le royaume de Votre Majesté, est aujourd'hui, soit détruite par la force supérieure des flottes de Votre Majesté, soit bloquée en attendant d'y pourrir, dans les ports où ses navires étaient en cours d'armement ».

Nous ajouterons simplement à cette déclaration liminaire le jugement, partagé sans doute par de nombreux Anglais, porté sur la cour de France après le traité de Brétigny de 1360 : « La partie historique de cet ouvrage démontre de manière indiscutable qu'aucune confiance ne doit être accordée à tout traité, pacte ou accord, passé avec la cour de France. Le passé abonde de traités conclus par la France avec d'autres nations, et aucun d'entre eux n'a été respecté à partir de l'instant où la France estimait profitable de le rompre. Cela prouve, pour autant que l'histoire puisse être considérée comme preuve, qu'aucune sécurité ne peut être attendue des engagements pris par la France ».

Il faut aussi citer les scrupules de l'auteur qui, en conclusion de sa préface, s'adresse ainsi à ses futurs lecteurs : « Nous prions le lecteur de pardonner les erreurs et imperfections inévitables dans ce genre d'ouvrage, compte tenu des difficultés inhérentes à nos voyages au long de ces côtes s'étendant sur près de mille miles, ainsi qu'à la variété des sujets traités; nous soulignons aussi les incertitudes et la perplexité que soulève la lecture des nombreux ouvrages consultés (2); en effet, les auteurs diffèrent souvent soit entre eux, soit même dans leurs propres œuvres ».

### Rochefort

En latin *Rupi Fortium*. Sur la rivière Charente, qui prend sa source en Poitou, traverse l'Angoumois; elle commence à être navigable à partir d'Angoulême, ses eaux sont claires et son cours baigne plusieurs îles; les poissons abondent et nous avons entendu dire que l'on y trouve des perles d'une eau aussi belle que celle en provenance d'Orient.

Rochefort est situé à environ 3 lieues de l'embouchure de la Charente. La ville est d'une construction très régulière, les maisons sont commodes et aérées, les rues droites, et, dans tous ses aspects, parmi les plus belles du royaume de France. Les murs de la ville portent un

rempart flanqué, non par des bastions mais par des redans et, de ce fait, présentent une faible défense en cas d'attaque par terre. Une douve sèche entoure les remparts du sud et du nord, ainsi que sur le côté ouest qui est le plus long de tous, à l'exception du côté bordant le fleuve. Ce rempart ne comporte aucun ouvrage extérieur, voie couverte ou glacis; de ce fait, il serait en grand danger d'être emporté par assaut ou par surprise. Autour du rempart sont plantées deux rangées de grands arbres, ce qui est un grand ornement de l'endroit et, par beau temps, permet de très agréables promenades.

L'arsenal est le plus grand, le plus beau et le plus magnifique du royaume. Il se compose d'un très beau bassin pour la construction de vaisseaux et de trois autres destinés aux carénages et radoubs, et de très grands magasins dans lesquels sont entreposées toutes les choses nécessaires à l'armement et à l'équipement des navires.

Près de la porte de Martrou se trouve un imposant bâtiment appelé « les casernes » car il fut à l'origine prévu pour le logement des gardes de marine; il a, depuis, été affecté au logement de certaines compagnies indépendantes, avec leurs officiers et leur inspecteur.

Le couvent des capucins est situé au plus bel endroit de la ville, qui est la grande place publique ou place d'armes, et qui porte leur nom. Elle est très grande, régulière, entourée de maisons bien construites et presque toutes semblables.

Le palais du roi, dans lequel réside l'intendant, est situé sur la rive du fleuve et offre une agréable vue sur une prairie longue de 3 ou 4 lieues ainsi que sur de beaux coteaux. Il comprend également plusieurs cuisines, des jardins, parterres, et une cour agrémentée par trois grandes allées d'arbres. L'avenue face au portail est ornée de deux rangs d'ormes et est longue d'environ 200 yards.

L'hôpital du roi est très grand et est placé dans l'alignement du magasin aux vivres. Il existe également un séminaire pour les aumôniers des vaisseaux du roi, placé sous l'autorité des frères de la Mission.

Le roi de France a accordé d'importants privilèges à la ville, tels que : une grande foire annuelle accordée par lettres patentes en 1669, le privilège de ne payer aucune taxe sur toutes les denrées consommées sur place.

Les portes de la ville sont gardées par les habitants, qui fournissent également une patrouille à cheval qui a pour rôle de patrouiller toute la nuit dans la ville, pour prévenir ou réprimer tout vol ou autres désordres.

L'air de Rochefort est très malsain durant les mois d'août, septembre et octobre. Cet inconvénient est supposé être dû à deux causes :

- la première est que la ville est trop abritée du vent du nord qui, en cette contrée, est reconnu pour être le plus salubre des vents;

- la seconde est l'insalubrité de l'eau : la seule fontaine de la ville étant souvent hors d'usage, les habitants sont de ce fait obligés d'utiliser l'eau de leurs puits, bien qu'elle soit très polluée.

La cause première de l'essor de la ville, qui se maintient depuis, est l'existence du port, réputé être un des meilleurs et des plus commodes du royaume; il est situé sur la Charente, et les plus grands vaisseaux y sont toujours à flot car même aux plus basses marées la profondeur au milieu du fleuve est de 22 pieds (mesure de Paris). En ce lieu les vaisseaux ne peuvent être attaqués par les vers, comme le cas se présente dans les mers du sud où des navires ont pu être dévorés littéralement à partir de la quille; des récits citent le cas des vers ramenés des îles américaines et qui furent détruits en arrivant dans les eaux boueuses de la Charente.

Le fleuve est parfois, mais très rarement, pris par les glaces, lorsque l'hiver est très sévère, mais cela n'est pas préjudiciable à la navigation. Nous pouvons citer l'hiver 1670 où

la Charente à Rochefort fut prise par les glaces durant 15 jours, au mois de janvier, ce qui permit aux gens de marcher sans dommage sur le fleuve; la glace était d'une telle solidité que 15 ou 16 personnes dansèrent et jouèrent en son milieu autour d'un tonneau de vin, ceci jusqu'à l'épuisement du vin. Au même moment il se trouvait plus de 30 navires dans le port et aucun d'eux n'eut à souffrir le moindre dommage du fait du froid.

Le port est également très bien protégé du danger, tout au moins venant de la mer, par une chaîne de forts sur chaque rive de la Charente; outre le fort de l'île d'Aix, l'embouchure est gardée par la redoute de l'île Madame (comprenant fossé, passage couvert, palissades et glacis), la forteresse de Fouras et le fort de la Pointe. Environ à une lieue en amont de l'embouchure et à deux lieues en aval de Rochefort, se trouve le fort Lupin, sur la rive sud; il s'agit d'une redoute avec meurtrières, entourée d'une batterie circulaire de 22 canons capables de tirer vers la droite ou la gauche et par dessus le fleuve. Au Vergeroux, à environ 1 lieue 1/2 de Rochefort, il y a également un fort qui est depuis un certain temps hors d'usage, mais qui pourrait être remis en état rapidement.

Nous concluons notre étude du port de Rochefort en observant que tous ses avantages sont accompagnés d'un inconvénient commun à presque tous les ports situés en rivière, qui est l'envasement de l'embouchure par les boues et alluvions, qui créent des bancs suffisamment importants pour empêcher toute navigation.

Les fondations de Rochefort furent posées en 1666 et la ville, sous l'autorité et les soins de son premier intendant, monsieur Colbert de Terron, prospéra si rapidement qu'elle comptait près de 20 000 habitants en 1673. L'année suivante, les Hollandais formèrent le projet de détruire et brûler la ville et le port, et ruiner le trafic du fleuve en coulant des navires à son embouchure; la flotte hollandaise, commandée par l'amiral Van Tromp, arriva devant Belle-Ile le 24 juin 1674, mais les Français, informés du danger, mirent en défense la côte des environs de Rochefort. Monsieur de Gordagne, gouverneur de La Rochelle, entoura de puissants retranchements le village de Fouras, et le gouverneur de Brouage prit des mesures identiques au fort du Chapus, et toutes les places de l'île d'Oléron susceptibles d'être l'objet de descentes furent puissamment fortifiées. M. de Terron, toujours gouverneur de Rochefort, bâtit en cette occasion le fort la Pointe, en face du Port des Barques, ainsi que le fort Terron au Vergeroux; il plaça aussi plusieurs pièces d'artillerie pour défendre les barrages de chaînes et pannes de barrage, placés en travers de la Charente.

Plusieurs corps de troupes furent postés le long de la côte de La Rochelle à Rochefort : un à Angoulins, un 2<sup>e</sup> à Châtelaiillon et un 3<sup>e</sup> à Yves. Le poste de Fouras fut placé sous le commandement de M. de Sainte-Colombe et puissamment fortifié avec de nombreux canons. Le fort La Pointe avait 50 canons et une garnison de 400 hommes; et, comme si ces dispositions étaient jugées insuffisantes, il fut créé un camp au Vergeroux, composé de 600 gardes de marine, de la noblesse et la milice des provinces de Saintonge et Angoumois et des villes de Rochefort, Tonnay-Charente et Brouage. l'amiral Van Tromp apparut devant l'île de Ré le 4 juillet, avec 65 grands vaisseaux de guerre, et tenta sans succès un débarquement. Désappointé, son intention fut de s'attaquer à Rochefort, mais, estimant la côte beaucoup trop défendue, il jugea opportun de mettre à la voile pour retourner en Hollande, sans aucune autre tentative, à l'exception d'un débarquement à l'île de Noirmoutier qu'il taxa d'une contribution.

En 1675 les fortifications de Rochefort furent construites par M. De Demuin, le 2<sup>e</sup> intendant de la place, selon les plans que lui donna M. de Clerville, ingénieur et gouverneur de l'île d'Oléron; mais en agissant selon les plans de M. de Clerville, il s'attira la désapprobation de la cour, et la rumeur prétend que cela est à l'origine de son rapide départ, car il était dans les intentions du roi de n'entourer la ville que d'une simple muraille, et M. Colbert, le premier ministre de l'époque, était opposé à toutes fortification terrestre; il craignait que cela n'entraîne la création d'une garnison de troupes régulières et soit la cause

de querelles et divisions incessantes entre les gardes de marine et les autres troupes. Il faut ajouter que M. Colbert n'était pas en très bons termes avec M. de Louvois, alors ministre de la guerre, et qu'il estimait souhaitable de ne pas être à l'origine du sujet de discorde que soulèverait la création d'une garnison de l'armée à Rochefort.

Le projet d'inscription des marins et leur répartition par classes commença à Rochefort et fut considérablement développé par M. Arnou, le troisième intendant de la place, lors de la guerre qui éclata en 1665 entre l'Angleterre et la Hollande. Louis XIV estima de son intérêt de soutenir la Hollande et entreprit d'équiper une flotte à cet effet. Mais, comme il n'existait pas de règlement pour recruter les marins, il publia, le 17 décembre 1665, une ordonnance autorisant le sieur Colbert de Terron, intendant d'Aunis, de Brouage et des îles adjacentes, à enrôler tous les marins relevant des places maritimes de son département. A la même époque, il donna pouvoir au duc de Beaufort, surintendant général de la navigation et du commerce de France, de fermer tous les ports de Poitou, de Xaintonge et des contrées d'Aunis, Brouage et La Rochelle, de manière à ce qu'aucun marin ne puisse quitter le royaume.

Ces mesures étaient nécessaires mais causèrent beaucoup de difficultés, la fermeture des ports provoquant un arrêt presque total du commerce. Pour prévenir cette conséquence, le roi publia une nouvelle ordonnance, le 22 septembre 1668, à Saint-Germain-en-Laye, par laquelle il ordonna aux fonctionnaires responsables de procéder au recensement de tous les marins de leur secteur de côtes, de les répartir en trois classes pour servir alternativement sur les vaisseaux de guerre et sur les navires de commerce. Toutefois, ce dernier règlement ne semblant pas donner entière satisfaction, le roi jugea nécessaire de publier un nouvel édit, au mois d'août, à Nancy, ordonnant une nouvelle inscription sur des registres, prévoyant des privilèges pour inciter les marins à s'engager au service, et étendant à tous les ports du royaume cet édit prévu au départ pour les ports des côtes de Charente.

En application de ces règlements, des moyens furent définis pour disposer de 60 000 marins : 20 000 servant sur les vaisseaux du roi, 20 000 sur les navires de commerce et 20 000 à disposition. En cette occasion et conformément aux coutumes de ce règne vaniteux, une médaille fut frappée, représentant un marin sur le rivage marin, penché sur les ruines d'une colonne et tenant dans ses mains la barre d'un navire portant des fleurs de lys avec la légende : BELLO ET COMMERCIO, en exergue : SEXAGINTA MILLIA NAVTARVM CONSCRIPTA, et la date 1680.

Mais, en 1726, une réorganisation des classes fut ordonnée par M. de Maurepas, ministre d'Etat au ministère de la Marine, et dirigée par M. de Beauharnais, huitième intendant de Rochefort. Il fut procédé à une revue générale de tous les marins et un nouveau commandement fut créé au bureau de la marine, dont la mission, à l'aide de neuf registres, était de connaître immédiatement la situation de chaque marin. Suite à cette nouvelle situation, Louis XV publia une ordonnance fixant les limites de l'intendance de Rochefort et la divisant en 5 sections; ces 5 sections sont ensuite divisées en 15 districts comprenant au total 367 paroisses situées dans les provinces de Bourdeaux, Toulouse, Xaintes, Aunis, Bas Poitou et sur les rives de la Charente.

Jusqu'ici les maisons bâties à Rochefort étaient petites et basses, du fait de la pauvreté des premiers arrivants. Les rues n'étaient pas pavées, et la boue et la saleté, qui abondaient, exhalaient des vapeurs malsaines qui avaient un très défavorable effet sur la santé des habitants. Le grand nombre de gens arrivant dans ce nouveau peuplement, pour échapper à la justice ou pour y faire fortune, malgré les difficultés de logement, de nourriture, et la pénurie des autres produits jugés nécessaires, entassés dans des maisons trop petites, à l'air confiné, rendait la cité encore plus insalubre. Ajouté à cela, la présence des soldats des compagnies indépendantes de marine surpeuplait encore davantage les habitations et augmentait les effets néfastes de cette situation.

Pour toutes ces raisons, environ en 1688, alors que M. Bégon était le 4<sup>e</sup> intendant de la ville, une grave épidémie éclata et menaça de semer la désolation. M. Bégon, alarmé par cette effrayante situation, obtint un décret du conseil du roi pour augmenter la hauteur des maisons et leur donner davantage d'air et de lumière. Cette ordonnance fut au début très mal respectée, les propriétaires étant très mal disposés à ces dépenses supplémentaires; mais, par sa conduite judicieuse et sa modération, M. Bégon parvint à ses fins et finit par vaincre l'obstination des Rochefortais. Leurs yeux finirent par s'ouvrir et ils consentirent aux dépenses indispensables à l'amélioration de leur santé et leurs maisons furent construites avec une meilleure aération et un confort amélioré.

Comme cette amélioration n'était pas suffisante pour arrêter l'épidémie, M. Bégon obtint de la cour les fonds nécessaires pour procéder au pavage des rues; mais, la France étant alors en guerre avec l'Empire, l'Espagne, l'Angleterre, la Hollande et la Savoie, les crédits furent utilisés à d'autres fins et les rues demeurèrent non pavées trois années supplémentaires. Finalement, les magistrats de Rochefort obtinrent pouvoir de taxer tous les vins détaillés dans la cité et ses faubourgs et ceci leur permit non seulement de paver l'ensemble des rues de la ville mais également de construire des casernes destinées aux compagnies indépendantes de Marine, et les citoyens furent soulagés du fardeau du logement de ces militaires. Par ces moyens, l'air devint plus salubre, la mortalité due à l'épidémie cessa, et Rochefort devint une ville beaucoup plus saine.

Pour conclure notre histoire de Rochefort, nous allons rappeler brièvement l'ensemble des moyens mis en œuvre contre elle par la Grande Bretagne, peu après la déclaration de la présente guerre. A cette époque, la France avait envoyé la plus grande partie de ses troupes à l'extérieur de ses frontières, pour tomber sur l'Allemagne avec l'ensemble de ses forces. Le maréchal Richelieu était en possession de Hanovre, à la tête d'une armée qui était sortie de France avec plus de 90000 hommes; pendant ce temps, le prince de Soubise, avec une autre armée d'environ 30000 hommes, s'efforçait de pénétrer en Saxe. De ce fait, il était impossible de disposer en France des troupes nécessaires pour les garnisons et la sécurité des frontières. Ainsi, nous étions assurés qu'il n'y avait pas plus de 10000 hommes de troupes régulières de Sainte-Valérie à Bordeaux.

La France, par cette immense démonstration de force à l'extérieur de ses frontières, semblait ne pas se soucier de la sécurité des siennes, particulièrement des maritimes qui, de ce fait, se trouvaient très exposées. Mais les Français semblaient n'avoir aucune appréhension de voir les Anglais tenter une descente sur les côtes ou une attaque contre leurs places fortifiées. Pourtant ils se trompaient grandement car des conseils de guerre se tenaient en Angleterre et une expédition fut mise sur pied secrètement. Une diversion serait lancée en Allemagne et, au même moment, on jetterait le désarroi chez les Français en frappant un coup très dur sur un objectif sensible.

Pour répondre à cette fin, une action contre l'un des principaux arsenaux fut estimée la plus efficace. Des informations secrètes ainsi que les aspects bien connus du site déterminèrent le choix de Rochefort; et la conjoncture était particulièrement favorable à cette entreprise. A cette fin, une flotte composée de 18 vaisseaux de ligne, 6 frégates, 6 ketchs lance-bombes, 2 brûlots, 2 navires hôpitaux et 44 transports chargés de 10 régiments, avec un effectif d'environ 9000 hommes, mit la voile de Spithead, le 8 septembre 1757. Sir John Mordaunt, le général Conway et le général Cornwallis commandaient les forces terrestres, la flotte étant sous les ordres de sir Edward Hawke, avec les amiraux Knowles et Broderick.

La destination de cette force resta secrète, sauf pour quelques initiés, jusqu'au 14 septembre, où la descente vers le golfe de Biscaye fit comprendre que l'objectif était situé sur la côte française. Le 19, environ à 8 heures du soir, la flotte fut surprise par un signal de l'amiral enjoignant de mettre à la cape, le vent au plein, la nuit claire, la côte environ à 20

lieues sur l'avant de la flotte. Ceci continua ainsi durant 8 heures avant que le signal de mettre à la voile fût hissé. Quoi qu'il en soit, le 23, environ à 8 heures du matin, l'avant garde de la flotte fit route vers l'île d'Aix, située dans l'embouchure de la rivière Charente qui mène à Rochefort, le restant de la flotte ayant jeté l'ancre à environ deux lieues de l'île.

Le capitaine Howe, sur le *Magnanime*, menait l'assaut; à environ 9 heures, les Français ouvrirent le feu sur lui sans aucun résultat; il continua sa course avec le plus grand sang froid, sans répondre au feu. Ayant alors atteint le pied des remparts, il mouilla les ancres au plus près et répliqua au feu des Français avec une violence telle qu'en moins d'une minute son navire ne fut qu'une flamme continue. Après cette première bordée, il n'y eut plus que quelques répliques du fort et dans l'heure qui suivit le drapeau fut amené. Le vaisseau français *Barfleur* tira quelques bordées mais la trop grande distance les rendit inefficaces. Une partie des troupes fut débarquée pour prendre possession de l'île; ils y trouvèrent 6 canons d'acier montés en barbette, 2 canons de bronze, l'un placé au sommet d'une vieille tour, et 2 mortiers. Près de 500 hommes, marins et soldats, furent faits prisonniers de guerre en cette occasion.

Même si cette conquête peut paraître de faible importance au premier abord, elle était un bon augure des succès futurs, et le moral de l'armée était tel que, si un débarquement avait eu lieu la nuit même, ou le matin suivant, il n'y aurait eu aucune raison de douter du succès que pouvait remporter une telle force. Mais, depuis l'arrivée de la flotte devant la côte, 8 jours s'étaient écoulés sans aucune action, sauf des conseils de guerre et des actions de sondage le long des côtes. Quoi qu'il en soit, le 28 septembre l'ordre fut donné aux troupes de procéder au transbordement des transports sur les barges de débarquement, à minuit. A ce moment, la flotte était au moins à 4 miles du rivage où ces troupes étaient censées débarquer et l'on pouvait supposer que l'ennemi avait pris ses dispositions pour organiser leur réception.

Il faut également rappeler que, dans les deux ou trois jours précédents, il avait été observé deux camps à faible distance de la côte. De fait, et en espérant que les opérations de débarquement se soient déroulées sans problèmes, les 1200 hommes débarqués avec la première vague auraient eu à tenir seuls leur tête de pont durant au moins 6 ou 7 heures avant d'être rejoints par la deuxième vague; et cela sans espoir de retraite car les bateaux avaient à remettre immédiatement le cap vers le large pour embarquer les soldats de la deuxième vague. Ces difficultés étaient beaucoup trop évidentes pour échapper à l'observation des soldats les plus inattentifs.

Mais, bien que débarquer à ce moment, dans ces conditions, ressemblait beaucoup à une opération désespérée, il est de l'honneur de l'armée qu'il n'y eut pas le moindre signe de crainte parmi les soldats. Bien au contraire, les choses furent si rondement exécutées que les barges furent remplies une heure au moins avant le temps prévu. La nuit était très froide et la mer très dure; durant 4 heures les soldats attendirent, se cognant les uns contre les autres ou projetés contre les bords des barges. A la fin de ces quatre heures l'ordre fut donné de remonter à bord des vaisseaux. Les deux jours suivants furent consacrés à faire sauter les fortifications de l'île d'Aix, tâche à laquelle quelques soldats furent blessés. Le 1<sup>er</sup> octobre la flotte reprit le chemin du retour et arriva le 6 à Spithead.

Lorsque l'expédition avait mis à la voile, environ un mois auparavant, un tel air de conquête flottait autour d'elle que tous ceux qui souhaitaient le bien du pays en avaient l'esprit fortifié et furent d'autant plus déçus et découragés en apprenant que le seul résultat était la simple démolition du fort de l'île d'Aix. Aussi les opinions les plus extrêmes furent exprimées, concernant la conception et le déroulement de cette affaire. Les clameurs de l'opinion publique furent si extrêmes que le commandant en chef des forces terrestres comparut en cours martiale, où il fut acquitté, ce qui ne calma pas les esprits.

Nous avons ainsi relaté succinctement les principaux faits de cette infructueuse expédition, mais de toutes façons, il n'est pas dans nos intentions d'entrer dans les controverses soulevées. Ceux qui désirent d'autres informations sur ce sujet peuvent consulter les pamphlets qui furent écrits ou, s'ils n'en ont pas le loisir, ils peuvent acheter l'ouvrage récemment écrit dans lequel l'auteur expose très objectivement les arguments favorables ou défavorables aux responsables de cette entreprise, et dont nous avons extrait notre compte rendu.

Ce que nous avons dit jusqu'à présent se rapporte au plan de Rochefort, planche LIII, qui représente l'état de la place à l'époque de l'expédition. La planche LIV est un plan plus récent sur lequel sont représentés les ouvrages additionnels destinés à parer à des attaques identiques dans le futur : c'est-à-dire une sorte d'ouvrage à corne, avec ses fossés, voie couverte et glacis; vers le grand magasin, une écluse destinée à remplir d'eau la moitié des fossés de la ville, l'autre moitié demeurant à sec; sur la rive gauche de la Charente, un rempart avec redans opposés à la ville. Nous ne pouvons aujourd'hui assurer que ces adjonctions ont ou non été exécutées, en totalité ou en partie, depuis l'an 1757.

A environ 3 lieues presque au sud-ouest de Rochefort, nous trouvons la petite ville de Brouage, en latin *Broagium*. Elle se tient au milieu de marais; à marée haute, la mer vient lécher ses murs et remonte à environ 1 lieue à l'intérieur du pays. M. de Valois pense qu'il s'agit du *Portus Santonum* mentionné par Ptolémée, mais il ne semble pas qu'il puisse s'agir d'un aussi ancien établissement. Elle fut à l'origine appelée Jacquville, du nom de Jacques de Pons, son fondateur, et fortifiée par Hardouin de Villiers, et pour un temps possession des calvinistes. Elle fut ensuite conquise par le duc de Mayenne après un vigoureux et sanglant siège en 1577. Après la reddition de La Rochelle, le cardinal de Richelieu fortifia à nouveau Brouage et gouverna lui-même la ville; le cardinal Mazarin lui succéda dans cette charge. Brouage est réputée pour la qualité du sel tiré de son territoire. La puissance de ses fortifications, naturelles et construites, permet à certains d'affirmer qu'elle est imprenable; la garnison est de 5 à 600 hommes, qui fournissent des détachements pour les forts dépendants de la ville. Le port ne fut jamais de qualité et est aujourd'hui complètement ensablé par les vases et le sable apportés par les marées. En l'an 1688 le roi de France accorda des lettres patentes pour la remise en état du port et les mesures nécessaires furent étudiées, mais le projet, à ce jour, n'a pas été mis à exécution.

Actuellement il n'existe presque aucun trafic, mis à part les chargements de sel des fermiers généraux. Le sel constitue un revenu considérable pour le roi et certains nobles ayant la concession de ce produit. La ville se compose de 6 ou 7 rues et la population est de 600 à 700 habitants. Fort Chapus, situé à une petite distance de la ville, a son propre gouverneur mais la garnison est un détachement de celle de Brouage.

En face de la côte d'Aunis comprise entre l'embouchure de la Charente et la baie de Brouage, s'étend l'île d'Oléron, en latin *Uliarus*, qui est de 5 lieues de longueur, 2 lieues de largeur, 12 lieues de circonférence, et peuplée d'environ 11000 habitants. Son sol est très fertile et produit grain, vin, sel, etc.; elle est défendue par un château situé sur la côte est de l'île, très bien fortifié et dont la garnison est de 500 à 600 hommes.

Les habitants de l'île sont réputés pour leurs qualités de navigateurs et par leurs « coutumes ». Ces règlements, qui auraient été composés par la reine Eléonore, duchesse de Guienne, pour les marins, sont connus sous le titre de « jugements d'Oléron », et furent appelés par elle « rôles d'Oléron ». On prétend que le roi de France tira de ce document les premiers règlements de la marine française. Il existe 6 églises paroissiales dans l'île et les habitants ont commencé à fortifier le village proche du château, en espérant que dans le futur il deviendra une ville importante; il y existe deux hôpitaux, un pour les soldats de la garnison, l'autre pour les marins. Les sœurs grises ont la direction de ce dernier et tiennent une école pour les filles de la ville et des villages environnants.

La tour de Chassiron est un phare situé sur la pointe de l'île, qui dépasse très loin en mer, construit pour guider les navires dans l'entrée du pertuis d'Antioche. Il y a là un grand feu de bois qui brûle toutes les nuits; il y a deux foyers superposés, afin que les marins puissent distinguer aisément celui de la tour de Cordouan, à l'embouchure de la rivière Gironde.

Un peu au sud d'Oléron se tient l'île d'Arvert, dans laquelle ne se trouve presque rien de remarquable, à l'exception d'une ville du même nom. L'île dans son ensemble est peuplée d'environ 3000 habitants et elle est bordée au sud par la Garonne qui la sépare de la Guienne.

Présenté et traduit par Georges Krebs

### Notes

1. A description of the maritime parts of France, London, MDCCLXI.
2. Publications consultées par Th. Jefferys :
  - Architecture hydraulique, M. Belidor, Paris, 1753
  - Nouvelle description de la France, Piganiol de la Force, Paris, 1753
  - Etat de la France, Comte de Boulainvilliers, Londres, 1752.
  - Description historique et géographique de la Haute Normandie, Paris, 1742
  - Dictionnaire universel de la France ancienne et moderne, Paris, 1726
  - Histoire de Rochefort, Paris, 1733
  - Histoire de la France, Mézeray, Paris, 1643
  - Histoire de la Bretagne, Paris, 1707
  - Conject expedition, Molyneux, Londres.