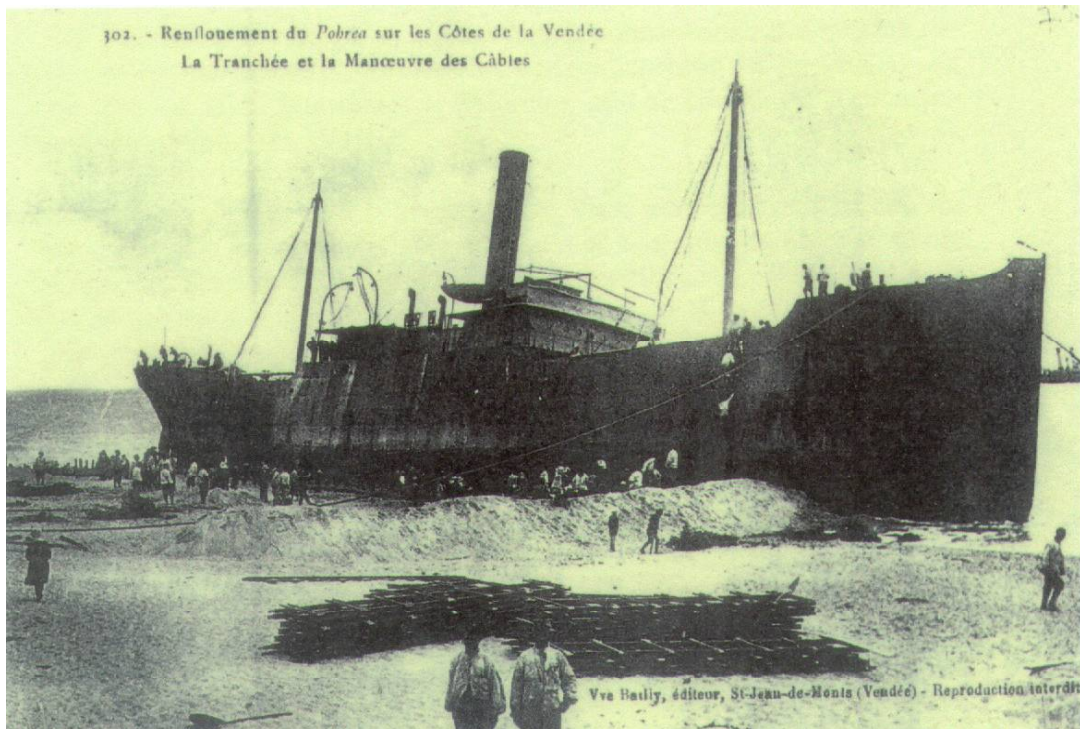


Les cahiers de Rié



Le *POLLCREA*, vapeur charbonnier anglais, échoué en 1917,
à Saint-Hilaire-de-Riez, vers la Parée-Préneau



N° 5, avril 2000
Histoire et Patrimoine

NATURE ET CULTURE
64, rue Clemenceau
85270 Saint-Hilaire-de-Riez

Prix : 7 €

EDITO

L'assemblage

Entretenir, transmettre la Mémoire locale est l'un des buts des *Cahiers de Rié*. Pour cela, le « *savoir* », c'est-à-dire la connaissance des faits ou des choses est indispensable. A cette fin, cette publication est ouverte à tous, sur tous les sujets intéressant la Mémoire, afin de contribuer à la mosaïque selon l'image de Bernard Taillé⁽¹⁾.

Les *Cahiers de Rié*, pour la première fois, réunissent plusieurs articles sur un thème. Au moment où l'aménagement de la station balnéaire de Sion démarrait, il apparaissait opportun d'en reconstituer l'histoire. Nos amis les *Brimbalures* avaient présenté la nouvelle « ver-sion », les *Cahiers de Rié* allaient en rappeler l'ancienne.

Au moment de paraître, d'autres événements se sont produits qui marqueront notre siècle : le passage à l'an 2000, la marée noire, les tempêtes. Ouverts à tous ces sujets d'actualité, les *Cahiers de Rié*, pour y faire écho, sortent un numéro exceptionnel par son contenu et son importance.

Ouverts à tous les lecteurs, les *Cahiers* souhaitent la bienvenue à tous ceux qui désireraient apporter un complément, ou même une thèse divergente, aux faits présentés, dès lors qu'ils s'appuieraient sur des sources référencées. Ils permettraient ainsi d'ouvrir un échange propre à compléter utilement le sujet traité.

Personne ne détenant toute la connaissance, chacun apporte sa pierre à l'édifice. Chaque article publié ici est un fragment de la mosaïque. C'est en les assemblant que l'on reconstitue la fresque de la Mémoire.

Joël Crestois

(1) Editorial du numéro précédent

HISTOIRE ET PATRIMOINE

Commission du
CLUB NATURE ET CULTURE
12, allée de la Belle Etoile
85270 – Saint-Hilaire-de-Riez
Tél. : 02 51 54 99 60

Association loi 1901 fondée en 1985
Déclarée le 20 décembre 1985 n° 3061
Insertion au J.O. du 22 janvier 1986

Notre périodique : *Les Cahiers de Rié*

Directeur de la publication : B. Taillé

Rédactrice : C. Gengoux

Impression : - Club Nature et Culture
- La Poste

Affiches publicitaires : Crédit Agricole

Les articles publiés paraissent sous la responsabilité de leurs auteurs.

La reproduction, totale ou partielle, de notre brochure est strictement interdite sans l'accord de l'auteur et de l'association.

Ont participé à la rédaction et (ou) la diffusion de ce numéro :

Avrillas Patrick
Baud Jacques
Bouffet Jean-Paul
Béthus Jean
Chusseau Gérard
Collart Pierre-Philippe
Crestois Joël
Garcia Anny
Gasté Jean-Paul
Gengoux Colette
Moreau René
Pelloquin Jean-Claude
Pigenet Louis
Poussin Irène
Singly Bernard (de)
Taillé Bernard
Vidal Christophe

Associations :

La Livarde
Comité des usagers de la Bourrine du Bois-Juquaud

Prix du numéro du n° 5 : 40 F.
Rédition 2013 8€

S O M M A I R E

Page **1** : Edito

Page **2** : La Commission H.E.P. - Sommaire

RECHERCHE HISTORIQUE

Pages **3-5** : Réflexions sur les peurs de l'an Mil et les joies de l'an 2000 – Pierre-Philippe Collart

Pages **6-13** : Peurs de l'an 2000 : tempêtes, inondations et marée noire – Anny Garcia

Pages **14-36** : Le naufrage du « *Pollcrea* » – enquête de Jean-Claude Pelloquin, mise en page Colette Gengoux et Bernard de Singly

Pages **37-42** : Sion-sur-l'Océan et Henri Renaud – Joël Crestois

Pages **43-51** : Urbanisme et architecture à Sion – Christophe Vidal

Pages **52-54** : Une petite « fable » du village Sion – Colette Gengoux

Pages **55-64** : L'Hôtel de l'Océan et des Pins – Enquête de l'association « *La Livarde* » et de Colette Gengoux, texte de Bernard de Singly

TRANCHE DE VIE

Pages **65-67** : Une école de hameau dans les années 30, « *La Fradinière* » – Jean Béthus, Gérard Chusseau

NOS ANNONCEURS

Pages **68-69**

PAGE COUVERTURE 1:

Carte postale :

« *Renflouement du Polcrea sur les Côtes de la Vendée* » - Collection : Vve Bailly, éditeur, Saint-Jean-de-Monts (Vendée)

REFLEXIONS SUR LES PEURS DE L'AN MIL ET LES JOIES DE L'AN 2000

L'avènement du troisième millénaire est prétexte à revisiter l'an Mil et le moyen âge, perçus à tort depuis le XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle comme obscurantistes, où terreurs, famines et guerres sont des phénomènes récurrents.

La peur est un phénomène psychologique, individuel ou collectif, qui a traversé tous les siècles.

Certes l'an Mil se distingue par ses inquiétudes, mais notre société industrielle et de consommation transporte également avec elle dans le troisième millénaire ses propres peurs.

Cependant le concept de peur de l'an Mil est à relativiser. Comme l'explique Jacques Le Goff, coauteur avec Jean-Claude Schmitt de l'ouvrage "Dictionnaire raisonné de l'Occident médiéval", l'Occident connut alors "une nouvelle jeunesse démographique, économique et spirituelle".

Le passage à l'an 2000 est l'occasion pour notre société de faire le point sur son passé et de préparer un avenir meilleur. Il sera célébré, partout en France, par de grands rassemblements populaires.

LES PEURS DE L'AN MIL : une idée fausse ?

Selon les Ecritures, l'Apocalypse, ou Révélation, serait annoncée par la venue de Jésus-Christ sur terre, lors de sa deuxième résurrection. Elle annoncerait le jugement dernier ou universel.

En fait, « le millénaire du Christ a été marqué par une abondance de prodiges et de faits surnaturels. Analistes et chroniqueurs ont relevé avec soin et cherché à interpréter ces signes d'un désordre du monde : comète de 1014, éclipse de soleil de 1033, épidémies, famines. »

L'historien Jean-Claude Schmitt explique que les lettrés de l'époque n'établissaient pas une échelle numérique de temps. Ils ignoraient leur date de naissance et les événements étaient datés de l'année du règne d'un roi.

Rares sont donc les textes qui mentionnent une attente de l'an Mil.

Dominique Barthélemy, dans son ouvrage « L'An Mil et la Paix de Dieu », cite toutefois un entrefilet du livre apologétique de l'abbé Abbon Fleury, adressé vers 995 au roi Hugues Capet : « Pour ce qui est de la fin du monde, j'ai entendu dans ma jeunesse, un sermon au peuple dans l'église cathédrale de Paris. Il disait que l'Antéchrist arriverait juste au bout des mille ans ; peu après, ce serait le jugement universel. A cela je répliquerais autant que je le puis, en m'appuyant sur les Evangiles, l'Apocalypse et le Livre de Daniel. »

Pour la société de l'an Mil, la colère de Dieu est source de grandes inquiétudes qui la poussent à « se laver de ses péchés ».

Aussi brûle-t-on les hérétiques, les sorcières et les laïcs ou clercs accusés de nicolaïsme (désordre des mœurs). Les famines et les épidémies sont attribuées à la colère divine ; certains y entrevoient la fin du monde.

Lorsque l'Aquitaine est frappée par une terrible épidémie de peste, nombreux sont ceux qui se pressent aux portes des églises.

De même en 1030, lorsque la famine ravage la France et que des cas de cannibalisme sont relevés.

La peur de la colère divine et du jugement dernier est telle que l'annonce de la destruction de l'église primitive de Jérusalem par les musulmans en 1009, provoque, en Europe occidentale, de vastes pogroms, où des milliers de juifs accusés de tous les maux de la terre sont massacrés.

De même, la guerre et les invasions engendrent la terreur des populations. Les Normands, qui ravagent les campagnes, tuent, violent et pillent les églises, sont particulièrement redoutés.

LES PEURS DE L'AN 2000

A chaque millénaire ses craintes et ses peurs. Le passage de notre société industrielle et laïque à l'an 2000 suscite aussi bien des inquiétudes.

Face à la conjoncture économique actuelle, nombreuses sont les personnes touchées par le chômage - et plus particulièrement les jeunes - qui voient leur avenir remis en question.

La mondialisation de l'économie angoisse nombre de citoyens. Les agriculteurs par exemple : les dernières manifestations de Seattle en sont la preuve.

L'on craint que le fossé entre pays riches et pays pauvres ne s'agrandisse.

Les progrès technologiques et scientifiques soulèvent aussi des craintes, largement relayées par les médias... comme le clonage, le veau aux hormones et d'autres expérimentations contraires aux lois de la nature.

Nature qui elle-même paie la rançon du progrès ; l'effet de serre menace le prochain millénaire.

Autre conséquence des progrès technologiques : la crainte d'un bogue informatique.

Il risque de paralyser la vie des utilisateurs des puces informatiques, qui ne reconnaîtraient pas l'année 2000. Cette peur est véhiculée par les médias.

Même si le risque d'une troisième guerre mondiale et nucléaire semble minime, certains conflits (particulièrement en Tchétchénie) peuvent embraser le monde, et cette appréhension est également relayée par les médias.

La peur d'une surpopulation de notre planète est perceptible, surtout en Afrique et en Asie. On craint que les ressources de notre bonne vieille Terre ne suffisent à nourrir toute l'humanité, que l'eau ne devienne une denrée rare.

Cette fin de siècle est marquée par des épidémies comme en l'an Mil. Malgré des progrès scientifiques, le sida continue à faire des ravages, surtout dans les pays pauvres qui n'ont pas les moyens d'accéder aux traitements. Pour le troisième millénaire, on espère trouver un vaccin. Il est possible que cette épidémie disparaisse d'elle-même, comme la peste au moyen âge.

Tout tend à prouver que les peurs liées au changement de millénaire sont à relativiser.

RENAISSANCE ET JOIES

L'an Mil fut en réalité **une période de renaissance pour la société médiévale**.

En effet, l'an Mil connaît en Europe **une renaissance démographique** (le taux de mortalité baisse alors que le taux de natalité progresse). On estime que la population est passée de 22 millions en 950 à 54 millions au début du XIV^e siècle. Ce renouveau s'explique par une meilleure hygiène de vie, une diversification de l'alimentation.

A cet essor démographique s'ajoute **un essor économique**. Les paysans produisent mieux grâce à de nouvelles techniques qui se généralisent : la jachère, l'assolement des sols, l'utilisation du fer, la charrue.

Les échanges se développent, accroissent les besoins en denrées agricoles de populations non productrices et introduisent dans les campagnes « *le stimulant du profit* ».

Mais la renaissance de l'an Mil est avant tout religieuse.

Elle trouve son origine dans la réforme clunisienne qui souhaite « remettre sur le droit chemin les clercs et les laïcs ». Pour Georges Duby, l'an Mil voit « *le passage d'une religion rituelle et liturgique à une religion d'action* », celle des grands pèlerinages, de la réforme grégorienne, des croisades. Le moine Raoul Glaber évoque cette renaissance de la chrétienté, dont le signe visible est la construction de milliers d'églises : « *c'était comme si le monde lui-même se fût secoué, et, dépouillant sa vétusté, eût revêtu de toutes parts une blanche robe d'églises* ».

Beaucoup d'historiens se sont d'ailleurs attachés à corriger les clichés relatifs à la peur de l'an Mil.

Dans « *Les Fausses terreurs de l'An Mil* », Sylvain Goughenheim écrit : « *Les textes du temps ne trahissent pas d'autre angoisse que celle du salut, propre au christianisme. L'an Mille passa sans inquiétude* ». Et Dominique Barthélemy ajoute qu'aucun document de l'époque ne révèle « *une peur panique de la fin des temps ni même une crise sociale* ».

Dans notre société, le passage à l'an 2000 est aussi un symbole de changement. Il se caractérise par un changement de chiffre, un nombre rond qui devient le chiffre fétiche des encarts publicitaires, des jeux télévisés (« 5 millions pour l'an 2000 », le super loto de l'an 2000...).

Cependant, contrairement à la société médiévale, le « *passage de la ligne* » vers un autre millénaire est, pour les hommes d'aujourd'hui, « un fait acquis ».

Il sera célébré par de nombreuses festivités populaires, dont beaucoup devraient faire preuve d'originalité.

Ce jubilé devrait, en tout cas, permettre aux foules d'oublier un moment leurs craintes en l'avenir et, comme chaque année, à chacun de prendre de bonnes résolutions !

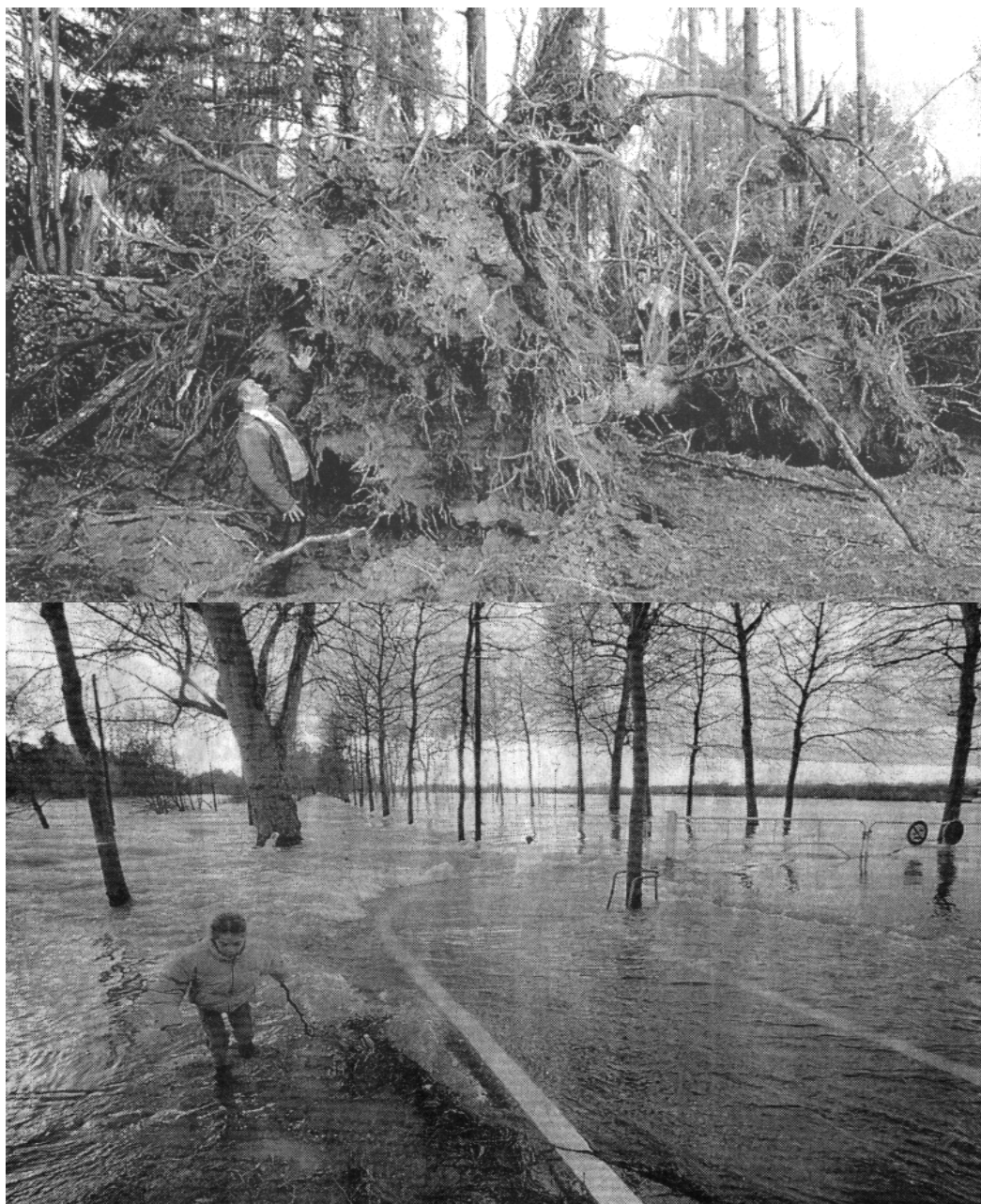
Rédigé le 15 décembre 1999,
Pierre-Philippe COLLART

Sources :

- Balard, Genet et Rouché, *Le Moyen Age en Occident*, 310 pages, Hachette Université, 1990
- Miquel Pierre, *Ce siècle avait mille ans*, 294 pages, Albin Michel, 1999
- Barthélemy Dominique, *L'An Mil et la Paix de Dieu*, 637 pages, Fayard, 1999
- Schmitt Jean-Claude, *An Mil-An 2000*, « Quelle actualité du Moyen Age », article publié dans le *Magazine Littéraire*, n° 382

PEURS DE L'AN 2000

TEMPETES, INONDATIONS ET MAREE NOIRE



Vendée Matin du 30 décembre 1999

AVANT-PROPOS

L'article précédent fut achevé à la mi-décembre sur des perspectives plutôt alarmistes pour « l'avenir à long terme », mais nettement plus optimistes à court terme. Chacun sait à quel point les événements imprévus (imprévisibles ?) ont eu raison de ces dernières.

Il est donc apparu souhaitable, à la Rédaction des « Cahiers de Rié », de procéder à « une mise à jour » en traitant – chose inhabituelle – de l'actualité. Mais d'une actualité tellement exceptionnelle qu'elle s'inscrit déjà dans la mémoire collective.

Le « bogue », tant redouté, a pu être conjuré, mais les météorologues ont été incapables d'anticiper **la violence des vents** qui ont balayé la France entre Noël et la Saint-Sylvestre.

Les mouvements de panique des foules sur les lieux de fête, les débordements de « bandes », les attentats terroristes, les suicides millénaristes : aucun de ces événements appréhendés n'a endeuillé « le réveillon du siècle ».

Mais les éléments déchaînés deux nuits durant⁽¹⁾ semblèrent donner raison aux prédicateurs d'apocalypse : des forêts furent ravagées, des exploitations dévastées, des centaines de milliers de maisons « décoiffées », des milliers de lignes téléphoniques et électriques arrachées, des digues fissurées, des terres inondées et, surtout, l'on eut à déplorer la mort de plus de 80 personnes et de nombreux blessés.

Le 29 décembre, les deux tiers du pays furent déclarés « *en état de catastrophe naturelle* » : 69 départements

sont concernés, dont la Vendée.

Dans le même temps (dernière semaine de l'année) des populations du littoral sont confrontées à un autre fléau : **la marée noire**.

Le fioul lourd, échappé de l'épave du pétrolier *ERIKA* – naufragé, le 12 décembre, à 74 km au large de PENMARC'H (Finistère) – dérive le long de la côte océane.

D'abord rassurés par les déclarations des spécialistes⁽²⁾, Bretons et Vendéens vivent « les affres de la pollution annoncée », tour à tour imminente ou différée, au gré des caprices des vents et des courants.

OUEST-FRANCE titre :

« *La marée noire de l'ERIKA joue avec les nerfs des secouristes et des populations menacées* ».

Par vagues successives elle endeuille cependant les rivages du Finistère, du Morbihan et de la Loire-Atlantique.

Dès le 27 décembre, « *de l'île de Noirmoutier à Notre-Dame-de-Monts, (elle) empoisonne le littoral vendéen* »

(1) Nuits du 26 au 27 et du 27 au 28 décembre 1999.

(2) Le 12 décembre, jour du naufrage de l'*ERIKA*, le Centre de documentation de recherches et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles en mer (le CEDRE) estimait comme « très faible » le risque de pollution.

(O.F. du 28/12/99), avant de poursuivre son invasion sournoise et implacable en direction de l'île de Ré.

La carte ci-après rend compte de cette progression.



"Le Monde" du 31-12-1999

Le bilan des assauts conjugués des ouragans, et de « la peste noire » s'alourdit jour après jour, et la France toute entière souffre des millions d'arbres déracinés, s'indigne des dizaines de milliers d'oiseaux mazoutés⁽³⁾, des centaines de plages, de dunes et de falaises souillées. Les populations du littoral atlantique, dont l'essentiel des ressources provient de la mer et du tourisme balnéaire, redoutent des préjudices économiques.

Les fêtes de Noël et de la Saint-Sylvestre préparées parfois de longue

date, et qui s'annonçaient dignes d'un nouveau millénaire, se sont déroulées sans fastes et sans gaieté de cœur.

Désacralisées, les chandelles de réveillon ont souvent éclairé, chichement, des repas froids dans des logis privés d'électricité, de chauffage et d'eau.

Les feux d'artifice publics ont zébré la nuit de lueurs presque honteuses...

Et pourtant, loin de se laisser abattre, les victimes des intempéries font face à l'adversité avec détermination et sens pratique !

En attendant l'intervention des pompiers, des techniciens de l'EDF, de France Télécom, de la DDE, de l'ONF, les renforts éventuels de l'armée,... on retrousse ses manches, on pare au plus pressé. Les magasins de bricolage sont assiégés par les particuliers privés d'électricité, et (ou) ceux dont la maison, la stabulation, le hangar, les serres, le jardin... ont souffert. On se rue sur les tuiles, les bâches, les planches, les tronçonneuses, les vis, les piles...

La solidarité de proximité fonctionne bien : dans le village, le hameau, le quartier, entre parents, entre voisins on s'entraide ; on s'héberge, on se réchauffe, se reconforte, on recueille les bébés, les animaux, les aliments congelés,... on transporte, on soigne...



Dessin de TREZ, in *France Soir* du 28-12-1999

(3) Dans la seule journée du 29 décembre plus de 300 oiseaux morts étaient dénombrés sur la plage de Sion à St Hilaire de Riez.

Bref, on retrouve ces gestes, ces élans de toujours, qui, longtemps après, transforment des épreuves communes en histoires d'amitié.

La marée noire, ah ! la marée noire, c'est tout autre chose. D'abord ce n'est pas un phénomène naturel, donc c'est forcément la faute de quelqu'un, ou de quelques-uns, ou de beaucoup, mais il y a un, ou des responsables.

Et c'est vrai que cela « dope l'énergie » de pouvoir débusquer le coupable, lui mettre le nez dans sa m... noire, l'obliger à payer !

Le problème est de bien choisir sa cible :

- le vieux rafiot « *géré par une société italienne de Ravenne, (trouvé) sur le marché par un courtier londonien, mais dont le véritable armateur propriétaire semble être une société grecque du Pirée associée à des intérêts napolitains (et qui) naviguait sous pavillon maltais avec comme port d'attache, écrit sur sa poupe, LA VALETTE, le grand port stratégique de l'Ile* » ?⁽⁴⁾

- l'équipage indien, probablement sous-payé et sous-qualifié ?

- ou bien encore, l'affrètement, ? en s'inspirant « *du système pollueur-payeur appliqué aux Etats-Unis depuis l'affaire de l'EXXON-VALDEZ. Une loi (y) prévoit qu'en cas de catastrophe la responsabilité pèse sur le propriétaire de la cargaison* » ?⁽⁵⁾

L'opinion publique s'est ralliée massivement à cette dernière hypothèse en désignant, comme ennemi public numéro 1, le PDG de TOTAL FINA.



L'« ERIKA » - L'Express n° 2529 p.40

Après quelques tentatives (dérisoires ?) de boycottage des 3367 stations-service de la marque, quelques manifestations des organisations écologiques, les Français, en partie rassurés par les déclarations du ministre des Transports, qui dénonce les entreprises pratiquant des expertises truquées des bateaux, affirme sa volonté d'« *en finir avec les pavillons de complaisance* »⁽⁶⁾ et propose aux compagnies pétrochimiques d'élaborer en commun « *une charte de la sécurité maritime* »⁽⁶⁾, les Français, donc, enfilent bottes et cirés, s'arment de pelles, de râtaux et de seaux, et engagent la lutte contre la peste noire.

Le 31 décembre, l'on peut lire le titre suivant, à la page 8 du Monde : « *Le combat contre la marée noire s'installe dans le quotidien* »,

et en sous-titre :

« *Les nappes de fioul échappées de l'ERIKA ont touché le sud du littoral vendéen et menacent de s'étendre à la Charente-Maritime.*

Dans les régions déjà souillées, le travail de fourmi des bénévoles s'organise pour une lutte de longue haleine. »

(4) (5) in *Le MONDE* du 31-12-1999, page « France Société »

(6) Voir à ce propos l'article de Cécile AMAR in *FRANCE SOIR* du 28-12-1999

Qu'ils soient « du pays » ou venus d'ailleurs, on les a vus se précipiter, s'attaquer, dès la première heure, - souvent avec plus d'ardeur que de méthode - à l'immense tâche de nettoyage de centaines de kilomètres de côtes ! A St-Hilaire-de-Riez, dès le premier week-end (31 décembre), ils sont 180 à s'inscrire à la mairie, bientôt rejoints par plus de 300 autres.

Les associations aussi, se mobilisent : en Vendée, par exemple, la Fédération des Chasseurs a promis 20 000 heures de bénévolat et 200 000 arbres. Avec la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO), l'Association de Défense de l'Environnement de la Vendée (ADEV) et l'Office National de Chasse (ONC), elle participe à une vaste action de collecte et d'acheminement des oiseaux mazoutés vers les centres de soins. A Saint-Hilaire-de-Riez, le Club Nature et Culture a, dès le 15 décembre, proposé à la municipalité de faire appel à ses adhérents.

C'est, en effet, autour du maire et de ses conseillers que s'est organisée la cellule de crise chargée de mettre en

place, gérer, dynamiser, coordonner l'ensemble du dispositif local, piloté par les services déconcentrés de l'Etat, dans le cadre du plan POLMAR-terre.

La population, par le biais de ses représentants (responsables de comités, d'associations, de services publics et privés, d'entreprises, conseil des sages ...) a été informée, consultée et sollicitée.

C'est ainsi que l'on a pu voir, mieux répartis, mieux équipés, encadrés par les équipes d'intervention de l'Etat et les personnels communaux, « des zélés de tout poil » (résidents permanents, saisonniers, étudiants du Sud-Ouest, jeunes des banlieues d'Ile-de-France et d'Alsace...), cerner, piéger, racler, gratter, amasser, soulever, transférer, des heures durant, des tonnes et des tonnes de galettes, de boulettes (!), de plaquettes d'hydrocarbure, d'algues et de sable alourdis, avec un acharnement digne d'éloges.

La Presse internationale n'a pas manqué de saluer « *l'admirable cohésion et la solidarité des Français* »⁽⁷⁾.



Racines n°84, février 2000

« Thérèse (adhérente de Nature et Culture, à gauche sur la photo) en compagnie des bénévoles de Saint-Hilaire-de-Riez :

“Je resterai jusqu’à la relève. C’est ici que je me sens utile...” ».

(7) Formule empruntée au DIE WELT de Hambourg, cité dans la sélection de Courrier International parue dans Ouest-France, des 8 et 9-01-2000.

Deux mois plus tard, après les visites de personnalités venues constater, prendre le pouls, conseiller, garantir, promettre, après les multiples reportages photo-papier-radio-télé, plusieurs trains de mesures financières, des sondages d'épave pour avis d'expert, pour pompage à venir, après une (courte) embellie d'eau, de sable, de rochers comme au temps d'avant la peste noire, juste au moment où les hôteliers, restaurateurs, marins-pêcheurs, conchyliculteurs, loueurs de meublés, marchands de gaufres et de limonade, de maillots, de boules, de couchers de soleil... se prenaient à espérer, la nouvelle éclate comme un coup de tonnerre dans un ciel serein : « la marée noire est de retour ! »

MARÉE NOIRE : LASSITUDE ET IRRITATION DES BÉNÉVOLES



Canard Enchaîné du 23-02-2000

Le 26 février, OUEST-FRANCE commente l'événement : il s'agit d'un « phénomène amplifié par la conjugaison de plusieurs facteurs : les grandes marées de ces derniers jours, le réchauffement de la température de l'eau et les vents importants qui ont soufflé ».

En dépit de déclarations résolument optimistes selon lesquelles « le littoral devrait avoir retrouvé sa propreté pour la fin mars »⁽⁸⁾, la prudence reste de mise. L'on croise les doigts, en espérant que ce nouvel accès du mal noir cède à l'administration d'un traitement POLMAR fortement dosé : en Vendée, chaque jour, 500 personnes environ (essentiellement des militaires et des sapeurs-pompiers) sont à pied d'œuvre pour éliminer de vieilles plaques enfouies et de nouvelles pollutions.

A Saint-Hilaire-de-Riez, la municipalité a voté l'acquisition d'une cribleuse pour le nettoyage fin des plages.

Mais le traitement des effets les plus visibles de la marée noire, les « 4,6 milliards pour rassurer la mer » promis par le premier ministre⁽⁹⁾, les premiers chèques d'indemnités remis par le FIPOL⁽¹⁰⁾ aux sinistrés, ne doivent faire oublier ni les opérations de pompage de « l'épave qui pue »⁽¹¹⁾, à mener à bien avant les grandes marées d'automne, ni la recherche urgente de solutions pour le traitement des déchets toxiques, ni l'indispensable « renforcement de l'arsenal juridique international en vigueur »⁽¹²⁾, afin de prévenir d'autres catastrophes.

En effet, s'il paraît impossible, en l'état actuel des connaissances, d'empêcher la formation de cyclones, il existe en revanche des moyens pour dissuader les fauteurs de marées noires.

Y recourir exige cependant une volonté politique sans faille... avant que ne souffle, à son tour, un grand vent de peurs !

Anny GARCIA

(8) Propos attribués au responsable de la réhabilitation du littoral, en page 2 de *Ouest-France* du 24-02-2000.

(9) Cf. *Libération* du 29-02-2000, page 7.

(10) FIPOL : Organisme international chargé de l'indemnisation des victimes de pollutions maritimes.

(11) Cf. « ERIKA » : « l'épave qui pue » in *OCEANS* n° 254, mars-avril 2000.

(12) Cf. Déclaration du Président de la République lors du conseil des ministres du 29 décembre 1999.

En guise de « POST SCRIPTUM » je ne résiste pas à l'envie de reproduire, ici, - pour la détente de nos lecteurs - un document de 1902 photocopié par Colette Gengoux aux Archives Départementales de Vendée.

Il prouverait à lui seul, si besoin était, que les habitants de Sion ont toujours été d'ardents défenseurs de leur cadre de vie !



Pétition de divers habitants de la section de
Sion (Commune de St-Hilaire de Riez) à M^r
le Préfet du département de la Vendée.

Monsieur le Préfet



Les soussignés, habitant la section de Sion, C^{te} de
St-Hilaire-de-Riez, justement émus de la délibération
prise par le conseil municipal de St-Hilaire de Riez
pour obtenir de l'Administration supérieure le
droit pour divers, de déposer des goémones sur le
chemin vicinal ordinaire n° 5, de St-Hilaire à Sion,
notamment, vivement protester contre cette mesure,
et vous communiquent respectueusement les raisons
qui motivent leur protestation.



Il n'est pas vrai que les goémones soient
déposés temporairement. Les goémones séjourment
très longtemps sur le chemin et ses abords, au grand
préjudice des riverains. Il y en a même depuis
dix ou quinze ans sur une parcelle de l'Etat n° 1191
où ils se décomposent répandant une odeur
nauséabonde et contaminant les fruits qui se
trouvent à proximité; et nous n'hésitons pas à
affirmer q^{ue} cette tolérance peut amener les plus
graves inconvénients.

A
H 59

Nous vous prions, M^r le Préfet, de vouloir
bien au nom de la salubrité publique,
annuler une semblable décision de cette assemblée
qui est en contradiction ^{formelle} avec toutes les décisions

récentes du Gouvernement et qui relèvent rigou-
reusement du Conseil d'Hygiène.

Barranger Joseph
Ch. Mureau
Par mon père
Barranger Ferdinand
A. Schelle
gérant des propriétés

Le P. Héraud propriétaire riverain adhère
à cette pétition et déclare ne savoir signer.
Il appose une croix.

H. Farnel
Barranger

Reçu pour avis
L'Agent-Voyer d'Arrondissement
Le Rocher-sur-Vie le 11 mai 1902

L'Agent-Voyer d'Arrondissement

Transmis pour Avis à M. l'Agent-Voyer
Cantonal à St Gilles-sur-Vie.

Charloux le 11 mai 1902

L'Agent-Voyer d'Arrondissement,

L'Agent-Voyer d'Arrondissement

Cette pétition, adressée au préfet, était accompagnée du rapport de l'agent-voyer cantonnale de Saint-Gilles-sur-Vie, Paul Tisseau, dont nous nous contenterons de citer l'extrait suivant :

« Les plaintes des habitants de Sion sont...fondées. On ne peut priver plus longtemps cette station balnéaire naissante des avantages qu'elle est en droit d'attendre du chemin vicinal ordinaire n°5.

Nous sommes d'avis en conséquence qu'il ne peut être donné aucune suite à la délibération du Conseil municipal de St Hilaire de Riez, en date du 6 avril 1902. Chaque dépôt devra faire, au préalable, l'objet d'une autorisation régulière, conformément aux articles 172 § 1^{er}, 173 et 174 du règlement général sur les Chemins Vicinaux de la Vendée, en date du 30 mai 1872. »

LE NAUFRAGE DU POLLCREA

« Quand j'étais gamin, nous dit Jean-Claude Pelloquin, mon père, né en 1913, me parlait quelquefois d'un énorme bateau qu'il avait vu sur la côte de Sion, alors qu'il était tout petit. Il avait donc 4 ans, et ne pouvait me donner plus de précisions. J'avais bien posé quelques questions à ma grand-mère, "la mère Colombe" de la Pège, au sujet d'un petit tas de mottes de charbon qui se trouvait derrière le toit à cochons. Elle m'avait vaguement parlé d'un bateau de charbon, mais sans trop de détails. Il est vrai qu'au moment des événements ma grand-mère habitait à Orouët, qu'elle avait quatre enfants en bas âge et que son mari était au front. Il a été tué au début décembre 1917.

Ce n'est qu'une fois en retraite, en posant quelques questions, que j'ai pu reprendre le fil de l'histoire. J'ai donc fait des recherches pour en savoir plus.

C'est ainsi que j'ai appris que le matin du 16 février 1917 un événement extraordinaire était arrivé sur notre côte. Un cargo charbonnier anglais, le "Pollcrea", après avoir été coursé et canonné par un sous-marin allemand s'était échoué sur la plage de Saint-Hilaire-de-Riez, dans le secteur de la Parée-Préneau.

Durant près de cinq mois, la région avait connu une agitation inhabituelle avec les va-et-vient provoqués par l'entreprise collective de récupération de charbon. Et à plusieurs reprises il y avait eu le spectacle du ballet des remorqueurs qui cherchaient à remettre à flot le "Pollcrea", ce qui fut réussi le 6 juillet 1917.

Il m'a paru intéressant, plus de quatre-vingts ans après les faits, de rafraîchir notre mémoire collective sur cet épisode marquant de la vie locale ».

Nous livrons à votre curiosité un dossier documentaire divisé en quatre parties. En premier lieu sera rappelé le contexte de la guerre maritime dans lequel s'inscrit l'épisode du « *Pollcrea* ». Puis seront présentées **trois séries de récits de témoins et parfois d'acteurs**, récits dont la succession éclairent progressivement divers aspects de l'affaire. **En les lisant, nous espérons que vous trouverez plaisir à pouvoir reconstituer l'histoire du naufrage et du sauvetage du « POLLCREA ».**

Première partie : la guerre sous-marine à outrance en 1917

Le naufrage du cargo anglais « *Pollcrea* » en février 1917 est un épisode de ce que les historiens de la guerre 1914/1918 nomment « *la guerre sous-marine à outrance* ».

Dès 1914, les marines britannique et française conjuguèrent leurs efforts pour installer **un blocus des côtes allemandes**, dans le but d'interdire au Reich allemand toute possibilité de se ravitailler par la voie maritime.

En 1915, l'Allemagne avait répliqué en déclenchant une guerre sous-marine, pour tenter à son tour d'asphyxier l'économie britannique très dépendante de ses approvisionnements extérieurs. Les sous-marins allemands tentaient de couler tout navire ennemi ou neutre circulant dans les eaux britanniques. Les pertes furent énormes :

- en 1915 : 1 million 300 tonnes,
- en 1916 : 2 millions 300 tonnes.

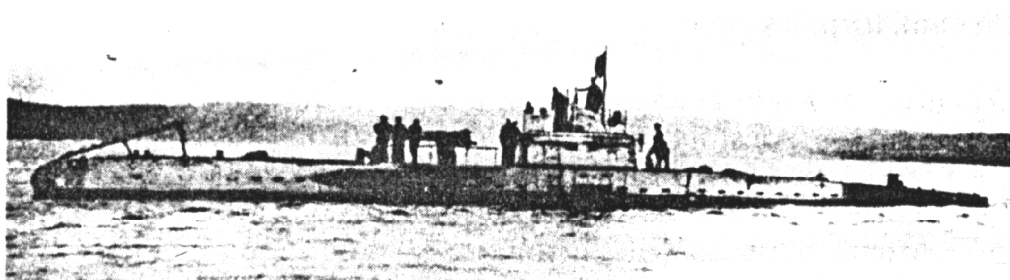
Le commerce entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni en pâtit énormément. De plus, il y eut des victimes américaines, ce qui choqua fortement l'opinion d'outre-Atlantique. Les pressions venues de Washington amenèrent les autorités de Berlin à cesser les torpillages des navires neutres.

Toutefois, **au début de 1917**, la situation économique et sociale en Allemagne devint dramatique. Aussi l'état-major allemand décida d'intensifier la lutte sur les mers et les océans. Cet épisode connu sous le nom de « **guerre sous-marine à outrance** » fut justifié par le maréchal Hindenburg :

« Dans cette lutte sans pitié engagée contre nos populations sans défense, une seule loi est applicable : œil pour œil, dent pour dent. »

Les sous-marins allemands se montrèrent terriblement efficaces puisque, en 1917, ils coulèrent 6 millions de tonnes, soit près de trois fois le volume coulé en 1916.

Les habitants de la côte atlantique furent les spectateurs et parfois les victimes de ces affrontements sur l'océan. Les habitants de l'île d'Yeu et les Noirmoutins furent souvent aux premières loges, comme le prouve la liste ci-dessous des navires coulés à proximité de ces deux îles. Cette liste a été établie à partir **du recensement fait par l'historien Thierry Le Roy** et qui remplit quatorze pages en annexe à son ouvrage intitulé *La guerre sous-marine en Bretagne, (1914-1918)*.



Cliché d'un sous-marin U-Boote

1916

14 décembre 8h30 : *Glencoe*, vapeur anglais 12-15 NM NNW Ile d'Yeu.
Leca, vapeur portugais NNW Ile d'Yeu.

1917

4 janvier : deux dundees de l'Ile d'Yeu. Large de l'île.
 20 février 13h30 : cargo français. Torpillé au large de l'Ile d'Yeu, 21 morts.
 15 mars : *Eugène Robert*, goélette française. 15-20 NM ouest de Noirmoutier.
 19 mars : *Marseille*, vapeur français. Pont d'Yeu.
 28 mars : *Katima*, vapeur grec. 5 NM NW d'Yeu.
 13 avril : *Gambetta*, dundee français. 7 NM WNW d'Yeu.
 2 mai : *Keyrado*, chalutier patrouilleur français torpillé à 12 NM NW d'Yeu, un seul survivant.
 Nuit du 2 au 3 mai : 0h45-3h45 :
Canalais, trois-mâts français, 12 NM NW d'Yeu.
Victoire, trois-mâts français, 12 NM NW d'Yeu.
Russie, goélette, 12 NM NW d'Yeu, par explosifs.
 23 mai 5h00 : *Lesto*, vapeur anglais. Torpillé à 8 NM ouest du Pilier, Noirmoutier, 4 morts.
 Nuit du 5 au 6 juin : *Saint-Eloi*, vapeur français. Torpillé à 5 NM SE d'Yeu, 3 morts.
 8 juin 2h45 : *Sequana*, paquebot français, torpillé à l'est d'Yeu, 200 morts (tirailleurs sénégalais).

28 juin 22h30 : *Marne*, vapeur français, torpillé à 6 NM ouest Noirmoutier, 12 morts.
 3 août 23h00 : *Aube*, vapeur anglais (2998t), 5 NM WSW du Pilier, Noirmoutier.
 23h15 : *Afrique*, vapeur français, torpillé à NM SW de Noirmoutier, remorqué et sauvé.
 4 août : *Cairntrath*, vapeur anglais (2128t), 5 NM XSW du Pilier, Noirmoutier.
 20 août : *Thérèse et Marie*, vapeur français, 12-15 NM ouest du Pilier, Noirmoutier.
 16 novembre : *Naalso*, vapeur norvégien, 7 NM NW d'Yeu.
 1^{er} décembre : *Antonio-strathos*, vapeur grec, 15 NM ouest de Noirmoutier.
 21 décembre : *Boavista*, vapeur portugais, torpillé à 4 NM SW d'Yeu, 2 morts.
1918
 9 février : *Fantoft*, vapeur norvégien, sur mine près du Pilier, nord de Noirmoutier.

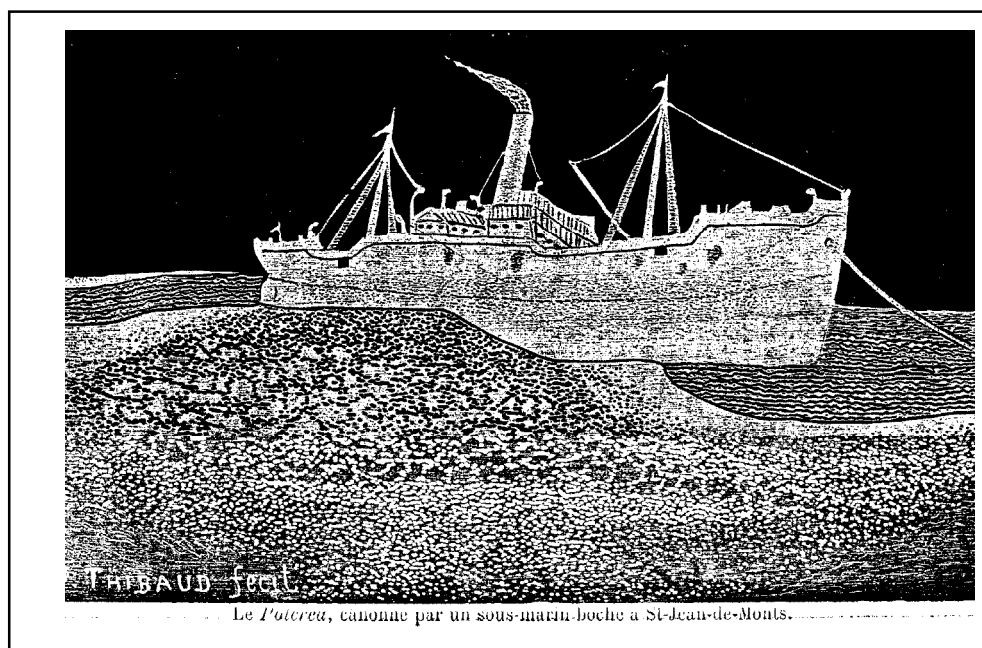
Deuxième partie : le récit de l'abbé Thibaud, curé de la paroisse de Saint-Jean-de-Monts

L'abbé Joseph Thibaud, originaire de la région de Fontenay et qui avait été vicaire à Challans de 1894 à 1897, fut nommé nouveau curé doyen de la paroisse de Saint-Jean-de-Monts en janvier 1913. Il anima cette communauté chrétienne jusqu'en octobre 1931, date à laquelle l'évêque le nomma chanoine au chapitre de la cathédrale de Luçon.

Ce pasteur dynamique et cultivé fut donc le témoin des nombreux bouleversements que la Grande Guerre de 1914-1918 provoqua dans la vie de ses paroissiens. Il s'en fit souvent l'écho dans les paragraphes de son bulletin paroissial mensuel.

C'est ainsi qu'à cinq reprises dans les numéros de mars, avril, mai, juillet et août 1917, il nous fait vivre le feuilleton du *POLLCREA* grâce à des chroniques courtes mais précises.

De plus, le curé Thibaud pratiquait la gravure sur bois afin d'illustrer son bulletin, et il nous a laissé un dessin du « *Pollcrea* » échoué sur les sables, dessin que nous reproduisons.



Le *Pollcrea*, canonné par un sous-marin boche à St-Jean-de-Monts.

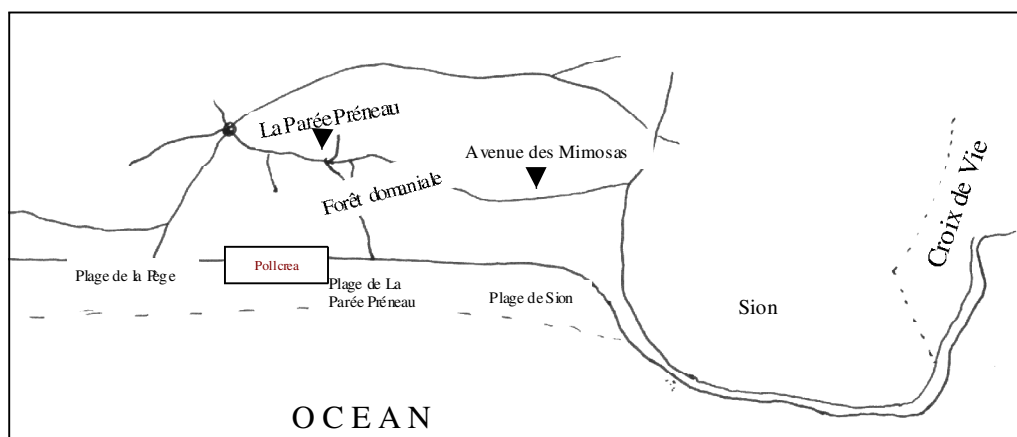
Bulletin paroissial de Saint-Jean-de-Monts de mars 1917

UNE CANONNADE SUR LES COTES DE SAINT-JEAN-DE-MONTS

« Dans la matinée du vendredi 16 février, des roulements assez sourds, rappelant ceux du tonnerre, se faisaient entendre, sur le coup de 9 heures $\frac{1}{2}$. On crut d'abord à un orage. Mais presque aussitôt ils se précisèrent et venaient à intervalles réguliers et plus violents. L'attention se porta du côté de la mer, d'où venaient les coups. On vit un petit point noir d'où sortaient des gerbes de feu et, plus près de la côte, un vapeur, autour duquel s'élevaient des jets d'eau, montant aussi haut que le clocher.

Il n'y eut plus de doute, un sous-marin boche était là, s'efforçant de couler le vapeur. La canonnade dura de 9 heures $\frac{1}{2}$ à 11 heures $\frac{1}{2}$. Le pirate tira 70 coups sur sa victime, qui réussit à lui échapper en se jetant à la côte.

Sur les 31 hommes d'équipage, aucun ne fut atteint, le vapeur n'eut qu'une légère déchirure sur l'avant, à droite. Il n'y eut pas de panique mais il est certain que les riverains, depuis Orouët jusqu'à Saint-Jean-de-Monts, n'étaient pas rassurés quand les vitres tremblaient et que les éclats d'obus volaient un peu partout. S'il y a lieu, nous reviendrons sur ce fait de guerre dans notre prochain numéro. »



Bulletin paroissial d'avril 1917

UN EPISODE DE GUERRE SUR NOS COTES

« Le dernier n° du Bulletin disait que dans la matinée du 16 février, un sous-marin boche avait fait la chasse à un gros vapeur charbonnier anglais, que le pirate avait tiré 70 coups de canon sur sa victime, que le vapeur, pour éviter un naufrage en pleine mer, s'était jeté à la côte, un peu en dessous des Vases. A l'heure qu'il est, la pauvre victime du bombardement est toujours là. Les premiers jours qui ont suivi le drame, il reposait sur un lit de sable, à 100 mètres du rivage, mais la grande marée, survenue au renouveau de la lune, l'a poussé jusque sur le rivage. Ce n'est pas banal de voir cette énorme masse enfouie dans le sable. On en fait le tour, à marée basse. Quand la mer monte, les courants, qui viennent de chaque bout, amassent le sable au milieu, en avant, en sorte qu'on peut presque toujours y aborder de plain-pied. Il fait environ 80 mètres de long. C'est un navire boche, pris par les Anglais, dès le début de la guerre, rebaptisé par eux au nom de "Polcrea" et utilisé pour leur commerce.

Il a plus de peur qu'on avait cru tout d'abord. 5 obus ont porté ; un a traversé la coque de part en part. Heureusement tous les trous sont au-dessus de la ligne de flottaison. On peut les voir sur le cliché. Aucun des matelots n'a reçu la moindre égratignure. C'est une chance !

A l'heure actuelle on décharge toujours le charbon que les chemins de fer ont acheté ! Ce n'est pas un petit travail ! Un petit train Decauville est installé sur la plage et va du bateau à la Dune.

Deux fois déjà on a essayé le renflouage, sous la protection de deux hydravions qui surveillaient l'horizon, mais les amarres des remorqueurs ont coupé. On espérait que la marée du 10 mars favoriserait l'opération. Il n'en a rien été.

On voit maintenant qu'il faudra délester le vapeur de toute sa charge, pour le tirer de sa situation délicate.

Heureusement qu'il est solidement construit avec des plaques de blindage de 3 centimètres d'épaisseur au moins, autrement la mer, qui est très mauvaise d'habitude à cet endroit, l'aurait déjà réduit en miettes depuis longtemps.

A marée haute on jette le charbon à la mer. Les courants l'emportent un peu partout. On en recueille tout le long de la côte, jusqu'à Notre-Dame.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant de cette affaire dans le prochain bulletin. »

Bulletin paroissial de mai 1917

« Le dernier n° du Bulletin en a donné la silhouette. Il est toujours dans la baie des Vases. S'il n'avait été fortement blindé, il y a longtemps qu'il serait réduit en miettes, la mer étant très mauvaise, d'habitude, en cet endroit. On a fini de le décharger. C'est une vraie mine de charbon qu'il contenait dans ses flancs. On attend la prochaine grande marée pour le renflouer. Espérons qu'on sera plus heureux, cette fois, que les autres ! »



Collection : Vve Baily éditeur, St-Jean-de-Monts (Vendée)

Le cliché ci-dessus nous montre bien la situation du bateau par rapport aux dunes.

Bulletin paroissial de juillet 1917

LA MER CONSIGNEE

« Pendant trois jours, les 20, 21 et 22 mai, la mer a été consignée. Même nos petits bateaux qui ne sont cependant pas très loin – 4 ou 5 kilomètres au plus – ont reçu défense de sortir. Des sous-marins boches étaient signalés entre l'Ile d'Yeu et Saint-Gilles. Le fait de leur présence dans ce quartier n'est pas nouveau, comme on peut en juger par l'entrefilet suivant. On en a tout de même jamais vu entre la côte de Saint-Jean-de-Monts et l'Ile d'Yeu. Quelle aubaine si l'un d'eux restait en panne sur le pont d'Yeu ! »

LE POLCREA EST TOUJOURS A LA COTE

« On s'en souvient, le "Polcrea" est ce charbonnier anglais qui a été canon-né par un sous-marin allemand, au cours de cet hiver.

Dans une discussion qui avait lieu à la Chambre, sur ce sujet, ces jours der-niers, un de nos députés de Vendée a parlé de ce fait dans les termes suivants :

"Je veux citer un fait qui corrobore celui dont vous parlez.

Il y a deux mois, sur les côtes de Vendée, un charbonnier anglais, poursuivi par un sous-marin allemand, pour lui échapper, s'est mis à la côte.

Alors on a assisté à ce spectacle invraisemblable que le sous-marin a pu émerger pendant trois heures un quart et canonner le bateau anglais de soixante-dix-sept coups de canon à quelques milles de la côte. La population assistait à ce spectacle peu banal et malgré les appels faits à la Pallice et à Rochefort, on n'a vu ni torpilleur, ni hydravion, ni rien ; puis le sous-marin a disparu."

La pauvre victime du sous-marin est toujours dans l'Anse des Vases. On le voit très bien de la plage de St-Jean-de-Monts. Il est complètement délesté de sa car-gaison. Pendant un mois, 18 chevaux ont été occupés à conduire le charbon, de la côte à Saint-Gilles. J'imagine qu'il ne doit pas revenir à bon compte à ceux qui en ont fait l'acquisition. »

Bulletin paroissial d'août 1917

LE POLCREA N'EST PLUS A LA COTE

« Tout le monde, à Saint-Jean-de-Monts, se souvient de la matinée tragique vécue par ce vapeur charbonnier anglais, qui fut canonné par un sous-marin boche, en face de chez nous, le vendredi 16 février. Pour éviter d'être coulé en pleine mer, le "Polcrea" s'était jeté à la côte, un peu en dessous des "Vases". Il y est resté tout l'hiver, battu par les lames qui sont toujours très violentes, sur cette partie du rivage.

Après de nombreux essais infructueux, l'Administration de la Marine a tout de même réussi à le renflouer, à la grande marée du 6 juillet. Une équipe de soldats marocains l'avait dégagé, au préalable, du banc de sable dans lequel il était enlisé. Quand cette opération fut terminée, trois gros remorqueurs l'ont tiré vers la haute mer.

Et maintenant, qu'il vogue heureusement ! »

Note :

Dans les documents et cartes postales de l'époque, le vapeur anglais est orthographié POLCREA avec un seul L, contrairement au nom officiel qui comporte un double L : POLLCREA.

Troisième partie : Les courriers échangés par, et avec, les autorités maritimes

Les archivistes du service historique de la Marine qui travaillent au château de Vincennes, nous ont communiqué un riche dossier. Il contient huit courriers qui sont des mines d'informations et que nous reproduisons dans l'ordre chronologique.

TABLEAU RECAPITULATIF

Document n°1	Lettre manuscrite du 17 février d'un officier anglais du « <i>Pollcrea</i> », le lendemain du naufrage et sa traduction.
Document n°2 et n°5	Courriers du 19 février et du 1 ^{er} mars adressés par le chef du quartier maritime de Saint-Gilles à son supérieur, le préfet maritime de Rochefort-sur-Mer.
Document n°3	Courrier du 21 février adressé par l'administration au quartier des Sables d'Olonne à son directeur de Bordeaux.
Document n°4 et 6	Courriers du 27 février et du 27 mars adressés par le vice-amiral Nicol en poste à Rochefort au ministère de la Marine.
Document n°7 et 8	Courriers du 2 juin et du 9 juillet adressés par le directeur des chemins de fer de l'Etat au ministre de la Marine.
Document n°9	Nous ajoutons à ce chapitre de témoignages administratifs, trois extraits du carnet de service du garde des Eaux et Forêts où il est fait mention de notre affaire.

Le « *Pollcrea* », chargé de 1850 tonnes de charbon, venait de Cardiff et se dirigeait vers Bayonne, où cette cargaison était très attendue par la France. En effet, les Allemands s'étaient emparés, dès 1914, du nord de la France et de ses houillères. Aussi le pays connaissait une pénurie de combustible, et il n'était pas question de perdre le moindre stock de cette précieuse source d'énergie.

Document n°1

Le 17-02-1917, le capitaine anglais J. Galloway adresse une lettre à l'Amirauté Française de Rochefort-sur-Mer.

Photocopie

S/S "Pollcrea"
Saint Gilles sur Vie
France
Feb 17th 1917

French Admiralty
Rochfort

Gentlemen

I beg to make report on Feb 16th/17 at 9.30 am
Sighted submarine 7 miles S 72 W true from Ile de Yeu, altered
course & 30% true steering zig zag course keeping submarine
right astern, submarine shelling steamer very quickly ordered all
hands on deck & put on all possible speed & grounded at
10.30 am 5 miles N 45 W Saint Gilles at 10.20 am left
steamer in life boat and saved all crew one man slightly injured
sent to Hospital.
At 3pm Boarded steamer to see what damage done & found
several holes on starboard side & deal of water in No 1 & 2
holds, After part steamer dry.
At dead low water holes on steamer side are out of water
if Act quickly can save steamer & cargo

J. Galloway
Master

Traduction :

Amirauté Française
Rochefort

S/S Pollcrea
Saint Gilles sur Vie France
17 février 1917

« Messieurs

Je commence à faire mon rapport : le 16 février 1917 à 9h30mn, à la vue du sous-marin à 7 miles 572 O de l'île d'Yeu j'ai changé la marche n 30 % en gouvernant en zigzag conservant le sous-marin droit à l'arrière. Le sous-marin bombardant le steamer, très rapidement j'ai ordonné aux hommes qui étaient sur le pont de se presser à mettre toute la vitesse possible et je me suis posé à 10h30 à 5 miles N 45 W Saint-Gilles, à 10h30 j'ai quitté le bâtiment dans une embarcation qui avait été descendue, j'ai sauvé tout l'équipage. J'ai envoyé un homme légèrement blessé à l'hôpital.

A 3 km j'ai abordé le bâtiment pour voir ce qui avait été endommagé et j'ai trouvé plusieurs trous à tribord, et une certaine quantité d'eau dans les cales n° 1 et n° 2. L'arrière du steamer est à sec.

Enfin deux trous sur le côté du navire tous hors d'eau.

Si on fait vite on peut sauver le bâtiment et sa cargaison. »

J. Galloway Maître

Vu St-Gilles, le 20/2/1917

L'administrateur de l'Inscription Maritime :

Guyader

Document n°2 :

Le 19 février, l'administrateur de 1^{ère} classe Guyader, chef du quartier de Saint-Gilles-sur-Vie écrit à Monsieur le Vice-Amiral, Préfet Maritime à Rochefort :

« Amiral,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le questionnaire relatif à l'attaque du vapeur charbonnier "Pollcrea" par un sous-marin ennemi dans la matinée du 16 courant. N'ayant pas d'interprète de la langue anglaise sous la main et ne connaissant qu'imparfaitement cette langue, il m'a été extrêmement difficile de procéder à l'interrogatoire réglementaire (encore cet interrogatoire est-il incomplet, le capitaine et l'équipage étant retournés) : toutefois l'événement s'étant passé près de la côte, en présence d'une grande partie de la population les renseignements ci-dessous constituent un maximum étant donné la distance à laquelle se trouvait le sous-marin (4 milles au moins du vapeur et de la côte).

Le vendredi 16 février 1917 vers 9h30 du matin le vapeur anglais Pollcrea attaché au port de Londres jauge brute 1208 t chargé de 1850 tonnes de charbon pour le gouvernement français (voyage Cardiff à Bayonne) se trouvait à 3 milles environ à l'E. de la pointe des Corbeaux (Ile d'Yeu) lorsqu'il aperçut au S-O et à 3 milles environ de cette même pointe un sous-marin allemand navigant en surface.

D'après le capitaine du "Pollcrea" le sous-marin aurait tiré immédiatement sur le vapeur. Ce dernier n'était pas armé. Il marchait à l'allure de 8 nœuds, mais ne pouvait ou ne voulait pas essayer de lutter de vitesse avec le navire ennemi, il préféra se rapprocher de la côte, vira de bord, présentant l'arrière ou le côté bâbord au sous-marin.

Il navigua en zigzag dans la poursuite, faisant des appels avec sa sirène vers 10h30, le "Pollcrea" était à environ 4 milles au N-O de St-Gilles à 200 mètres de la côte. Il mouilla deux amers l'avant dirigé vers le S-O. L'équipage (21 hommes), sous le feu de l'ennemi, débarqua immédiatement à terre dans les 2 embarcations du bord. Il n'y eut ni mort ni blessé.

Du tir – D'après de nombreux habitants de Saint-Gilles et de Croix-de-Vie, la canonnade aurait commencé vers 9 heures au plus tard et non 9h30 (déclaration du capitaine).

Dans la poursuite le Pollcrea n'aurait pas été atteint. C'est au mouillage près de la côte que présentant son flan tribord au feu, il aurait été touché. De 10h30 à 11h45 c'est-à-dire à partir du moment où le vapeur était à l'ancre le sous-marin n'a pas changé de place – la distance des navires était à ce moment de 6 à 7000 m. Le tir était régulier et bien réglé (déclaration d'un officier d'artillerie – J'ai d'ailleurs vu le tir à 11 heures). Les coups étaient généralement longs (à 100 mètres du bord environ) ; 3 obus ont pénétré en dessous de la flottaison à l'avant dans 2 cales ; d'autres au-dessus. A 11h45, le sous-marin cessait le feu et prenait la direction du S-O.

Le dessous de la passerelle a été traversé de part en part.

Signalement du sous-marin : à une distance de 4 milles au minimum il est difficile, même en regardant avec des jumelles, de prendre des renseignements intéressants sur la forme d'un navire bas sur l'eau ; le sous-marin paraissait cependant de grande taille et de couleur indécise, plutôt blanche. Les pêcheurs et même des particuliers de St-Gilles et de Croix-de-Vie prétendent avoir vu ces jours derniers un sous-marin ayant 2 mâts à bascule, munis chacun d'une petite voile, ce qui lui donne l'apparence d'une baleinière. Un pêcheur de l'Ile d'Yeu affirme même que ce sous-marin arborait un pavillon français.- (De nombreux éclats d'obus retrouvés tant à bord que sur la côte sablonneuse et dans un petit bois, ont permis de reconnaître que

le sous-marin a un canon de 86 mm et un autre d'un calibre plus fort (au moins 105 mm, d'après le colonel commandant la 42^{ème} subdivision à la Roche-sur-Yon qui était à Saint-Gilles).

Avaries et situation du vapeur canoné. Le vapeur "Pollcrea" a deux cales à charbon remplies d'eau. Il y a 2 mètres d'eau dans la machine et dans la chaufferie. Les opérations de renflouage ont commencé hier 18 février et se continuent.

Le Consul d'Angleterre à Nantes demande que le navire soit remorqué à Saint-Nazaire si les travaux actuels réussissent.

Assistance à l'équipage. L'équipage a reçu à Saint-Gilles tous les soins d'assistance que comportait la situation. »

Guyader

A ce courrier étaient jointes les réponses à un questionnaire type dont malheureusement nous ne possédons pas le texte.

1 : "Pollcrea" Anglais appartenant à Messieurs Fawar Growes et Cie, 147 Siavenshrall Street Londres, venant de Cardiff et allant à Bayonne.

3 : 7 milles 372 à l'ouest de l'Ile d'Yeu

A : à 9 heures 30 le 16 février 1917

B : à 10 heures 30 le 16 février 1917

C : à 11 heures 30 le 16 février 1917

4 : 8 nœuds – manœuvre en zigzag 56x3 par le compas quand on vit le sous-marin

5 : Beau temps – vent du S-E avec de grosses vagues S-S-E

6 : pas de route

7 : pas de réponse

8 : comme signal un coup de canon

9 : route en zigzag aussi rapide que possible

10 : rien en vue

11 : il fit des signaux de détresse en faisant marcher sa sirène

12 : pas à bord

13 : non

14 : détruits

15 : le 16 février 1917 à 9h30 à 6 milles

16 : 77 coups de canon, 1 toutes les 2 minutes environ

17 : 3 fois

18 : plusieurs fois

32 : non

33 : Pas de passagers – 21 hommes dont 19 Anglais (y compris un nègre domicilié en Angleterre), 1 Japonais et 1 Maltais.

34 : L'équipage fut conduit à Saint-Gilles vers 15 heures et retournait à bord pour se rendre compte de la situation du navire. A 18 heures il retournait à terre pour venir à nouveau à bord avec un remorqueur le 18 à 11 heures.

35 : route S-O Non

38 : impossible à déterminer même approximativement

39 : suivant des marins pêcheurs le sous-marin aurait deux-mâts à bascule avec mi-saine et même quelquefois un foc

40 : nombre inconnu d'après les éclats d'obus il y aurait un canon de 86 mm et un autre d'un calibre plus fort

44 : 2 mâts à bascule (dire des pêcheurs)

52 : *J'estime que le capitaine du Pollcrea ne pouvait mieux agir car son navire n'étant pas armé et n'ayant qu'une vitesse réduite, la conduite à tenir était de se rapprocher de la terre pour éviter la destruction de son navire et peut-être la mort de son équipage.*

Le capitaine n'a pas vu dans la poursuite l'entrée du port de St-Gilles-Croix-de-Vie. Si son navire s'était réfugié dans ce port il y a tout lieu de croire que les localités de St-Gilles et de Croix-de-Vie eussent été soumises au bombardement ce qui eut été déplorable. »

*St-Gilles, 20 février 1917
L'administrateur de l'Inscription Maritime
Guyader*

Note, sur ce document, du bureau de Rochefort :

« Contrairement à ce que paraît croire l'administrateur, le capitaine du Pollcrea n'avait aucun intérêt à se présenter devant St-Gilles où il ne pouvait trouver abri. Il devait en longeant la côte, chercher à gagner les petits fonds et le pont d'Yeu. La dernière phrase de l'administrateur est d'ailleurs plutôt malheureuse. »

*Rochefort, le 23 février 1917
Le V. Amiral en chef
Préfet Maritime : E Nicol*

Document n°3

Le 21 février, l'administrateur de 1^{ère} classe de l'Inscription Maritime, Gaillard, administrateur du quartier des Sables d'Olonne adresse un courrier à Monsieur le Directeur de l'Inscription Maritime à Bordeaux.

Monsieur le Directeur,

Le vapeur des Ponts et Chaussées "Alcyon" est sorti dimanche 18 février, à la prière des pilotes pour préparer le renflouement (...).

Deux pilotes des Sables, MM. JOMEAU et FRADET, étaient à bord de l'Alcyon. Après avoir pris les instructions de l'Amiral, j'avais également fait embarquer à bord une corvée de huit marins de l'Etat, envoyée aux Sables pour l'armement des bateaux de pêche.

Je vous adresse, pour être transmise à l'Amiral, le rapport qui m'a été remis par les pilotes.

Suivant un télégramme que j'ai reçu hier soir de la Préfecture maritime, le remorqueur de l'Etat "Atlas", ayant un tirant d'eau trop fort, sa mission est considérée comme terminée et la collaboration de l'"Alcyon" ne peut être, en conséquence, envisagée. »

Gaillard

Le 20 février, les deux pilotes du remorqueur ont ainsi rédigé leur rapport :

« Monsieur l'Administrateur de l'Inscription Maritime aux Sables d'Olonne,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le 18 février au matin, nous avons fait route aussitôt que la brume s'est éclaircie, pour aller chercher à renflouer le vapeur anglais "Pollcrea" qui se trouvait près des bases de la vigie de Saint-Hilaire-de-Riez.

Passant par St-Gilles, nous sommes allés à l'Inscription maritime et nous nous sommes entretenus avec M. l'administrateur et le Capitaine du vapeur. Nous avons rembarqué, accompagnés du Capitaine et de l'équipage que nous avons conduits à bord afin de nous rendre compte de la situation. Là, après avoir vu que le navire avait beaucoup d'eau à bord et qu'il était troué dans plusieurs endroits, nous avons pris la décision avec le Capitaine de prendre une pompe pour vider le navire. Dans cet intervalle, le remorqueur de l'Etat "Atlas" est arrivé ; nous lui avons fourni tous les renseignements. Il a été décidé que les voies d'eau seraient aveuglées avant que l'on tente le renflouement. Nous avons alors débarqué l'équipage du vapeur, mais "Atlas" a pris à sa remorque les canots pour le remettre à bord de son navire.

L'équipage du remorqueur est allé également sur le vapeur échoué pour commencer à aveugler les voies d'eau. Pendant ce temps l'"Alcyon" retournait à St-Gilles pour se procurer une pompe. Monsieur l'Ingénieur a bien voulu mettre à notre disposition celle des Ponts et Chaussées que nous avons laissée sur le vapeur anglais.

L'"Alcyon" retourne à bord du charbonnier vers 15 heures ½ ; nous nous sommes occupés à placer la pompe à l'endroit propice. Tout le monde se mit à l'œuvre avec la plus grande bonne volonté. Vers minuit, les voies d'eau étaient aveuglées et une grande partie de l'eau était enlevée. L'équipe en a profité pour prendre un repas sommaire et ensuite se reposer puisqu'il n'était plus possible de travailler en raison de l'obscurité ; de plus la marée n'était pas assez forte pour permettre au remorqueur d'approcher suffisamment.

Lundi, dès la première heure, nous nous sommes remis au travail pour préparer les remorques, les amarres et prendre nos dispositions pour filer l'ancre par bout au cas où le navire pourrait être renfloué, tout en préparant deux balises. Nous avons continué à pomper et, aidés de l'équipage du vapeur qui avait déjà commencé le travail, à transborder le charbon de tribord à bâbord pour permettre aux voies d'eau d'être en dehors des atteintes de la mer. Malheureusement le remorqueur, en raison de son grand tirant d'eau, n'a pas pu approcher quand le navire a commencé à talonner et les remorques n'étaient pas attachées.

Le vent a commencé à fraîchir, le navire chassa et il prit une position autre. Le remorqueur approcha le plus près possible et nous nous sommes hâtés de prendre la remorque. Aussitôt qu'elle fut amarrée, la résistance du vapeur étant très grande, la remorque cassa. La pleine mer étant passée, le Ct de l'"Atlas" décida de faire embarquer son équipage, le vent fraîchissant de plus en plus. Nous avons embarqué sur l'"Alcyon" avec l'équipage du charbonnier. Nous nous sommes dirigés sur St-Gilles, où, à l'entrée du port un canot a pris l'équipage anglais pour le mettre à terre. L'"Alcyon" est arrivé aux Sables vers 18h30. Le Ct de l'"Atlas" nous demanda de revenir pour tenter à nouveau le renflouement.

En terminant, Monsieur l'administrateur, nous croyons devoir vous dire que nous avons été aidés d'une façon admirable par les maîtres de l'"Atlas", et par la corvée ainsi que par les marins de l'Etat que vous avez envoyés des Sables. Par contre, il nous a été difficile d'obtenir quoi que ce soit du Capitaine du navire anglais ; c'est tout juste si, au dernier moment, ses hommes ont aidé à la manœuvre.

Veillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de notre respectueux dévouement.

Fradet

Jomeau

Document n°4

Le 27 février, une lettre du Vice-Amiral Nicol, commandant en Chef, Préfet Maritime, est adressée de Rochefort à Monsieur le Ministre de la Marine.

« Monsieur le Ministre,

Comme suite à mon télégramme n° 592 du 24 février, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport du Lieutenant de Vaisseau REVEL, Commandant l'“Atlas”, au sujet de l'essai de déséchouage du vapeur anglais “Pollcrea”.

Il résulte de ce rapport confirmant celui des pilotes des Sables d'Olonne ci-joint :

1 : Que le Capitaine aurait pu s'il l'avait bien voulu reprendre le large après le départ du sous-marin, pour aller échouer son bâtiment dans un endroit plus favorable.

2 : Que par la suite il a montré ainsi que son équipage, de la mauvaise volonté pour la réussite de l'opération

3° Lors de sa première tentative, l'“Atlas” aurait sans doute réussi si le vent d'Ouest n'était pas malencontreusement survenu.

Les opérations de l'“Atlas” ont été vigoureusement et judicieusement conduites, et ce n'est que par suite de circonstances très défavorables qu'elles n'ont pas réussi, en particulier du fait de la nature sablonneuse du fond qui est de mauvaise tenue.

Comme je vous l'ai fait connaître, l'Ingénieur des Chemins de Fer de l'Etat a fait entreprendre le déchargement de la cargaison qu'il espère mener à bonne fin si le mauvais temps n'y met pas obstacle.

Il est possible que, bien que le Commandant de l'“Atlas” ait mouillé une ancre du bâtiment avec 6 maillons de chaîne, le “Pollcrea” à mesure qu'il sera allégé, monte de plus en plus à terre sous l'influence de la houle d'Ouest qui prédomine dans cette saison.

Si au moment des grandes marées prochaines (le 24 mars) le bâtiment n'a pas trop souffert et s'il se trouve suffisamment délesté, il se peut qu'une nouvelle tentative soit susceptible de réussir.

Je vous demanderai dans ce cas de vouloir bien remettre l'“Atlas” à ma disposition.

E. Nicol

Document n°5

Le 1^{er} mars, M. Guyader, chef du quartier de Saint-Gilles, adresse un rapport à Rochefort.

Amiral,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le déchargement de la cargaison du vapeur anglais “Pollcrea” continue dans des conditions assez satisfaisantes étant donnée la pénurie de matériel et de main-d'œuvre dont nous disposons.

La marée et le temps sont favorables pour l'accomplissement de ce travail.

Le garde maritime de Saint-Gilles est chargé du recrutement de la main-d'œuvre et de la surveillance du travail sous la direction technique d'un entrepreneur des Sables d'Olonne mobilisé au service d'exploitation des chemins de fer de l'Etat. (C'est la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat qui s'est chargée jusqu'ici, bien entendu, du déchargement de la cargaison).

Me conformant aux instructions du Ministre que vous m'avez fait connaître par la voie téléphonique, j'ai tenu – dans la mesure du possible – à accélérer le déchargement.

A cet effet, je fais transporter et installer sur le lieu d'échouement le matériel Decauville du Service des Ponts et Chaussées de Croix-de-Vie. En outre, j'ai donné l'ordre au garde maritime de Saint-Jean-de-Monts de recruter encore 20 hommes (l'équipe ainsi employée serait alors de 60 hommes).

L'équipage travaille également, il est employé surtout dans les cales.

Je ne sais encore à l'heure actuelle si la demande de prisonniers de guerre est sur le point d'aboutir.

Un treuil (le seul qui fonctionne) permet le déchargement simultané des deux cales.

230 tonnes de charbon, environ, sont débarquées et transportées sur la dune au moyen de wagonnets Decauville.

On peut estimer à 800 tonnes la quantité totale de charbon qui pourra être déchargée pour la prochaine marée.

Me basant sur l'avis du capitaine et du second du "Pollcrea", j'estime qu'il y aurait lieu (bien que la marée ne soit pas très forte) de tenter une deuxième fois le renflouement du vapeur à la prochaine marée.

En conséquence – et le Consul d'Angleterre à Nantes me prie d'insister dans ce sens – j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien renvoyer à Saint-Gilles pour le 8 du présent mois les 2 remorqueurs qui s'y trouvaient récemment, ainsi que le vapeur "Alcyon" des Sables d'Olonne.

Dans le cas où ces 2 remorqueurs ne seraient pas disponibles à cette époque, je vous serais obligé de m'en aviser à temps, afin de me permettre de m'adresser à M. le Commandant de la Marine de Saint-Nazaire.

Le Pollcrea qui est échoué parallèlement à la côte, cap au Nord, sur fond sablonneux, a 15° de gîte sur bâbord. Du côté de la terre (tribord) le sable s'est amoncelé le long de la coque et atteint vers le milieu du navire environ 2 mètres. L'avant et l'arrière ne sont pas ensablés. Je tiens le Consul d'Angleterre au courant du déchargement de la cargaison. Je vais adresser à ce fonctionnaire, sur sa demande, le montant des dépenses engagées pour assistance à l'équipage.

Guyader

Document n°6

Le 27 mars, courrier émanant du bureau de Rochefort de la Marine Nationale,

Le Vice-Amiral NICOL Commandant en Chef, Préfet maritime,
à Monsieur le MINISTRE de la MARINE - ETAT-MAJOR GENERAL
2^{ème} Section

Monsieur le MINISTRE,

A la suite des essais infructueux tentés aux dernières grandes marées pour le renflouage du vapeur anglais "POLLCREA", échoué à 4 milles au Nord de Saint-Gilles s/Vie et dont je vous ai rendu compte par mon télégramme n° 1746 du 25 mars, une conférence a été tenue à la Préfecture Maritime de Rochefort avec Monsieur RENAUT, Ingénieur des Chemins de Fer de l'Etat et avec les personnes ayant pris part aux tentatives faites.

Il a été convenu qu'avec les moyens dont nous disposons nous allons essayer de tenir le bâtiment jusqu'aux prochaines grandes marées utilisables. Le "POLLCREA" est d'ailleurs déjà tenu par l'avant par une ancre de bossoir avec 6 maillons de chaîne et par l'arrière par une ancre à jet que j'ai fait élonger dernièrement ; c'est cette dernière ancre, peut-être un peu faible bien que l'arrière n'ait pas bougé, que je me propose de faire remplacer par une autre plus forte.

Monsieur RENAUT doit entrer en pourparlers avec le service des Ponts et Chaussées de Nantes pour se faire prêter une drague suceuse et se rendre compte de l'effet produit par l'emploi de cet engin si on veut bien le mettre à sa disposition.

A la suite de la communication téléphonique que vous m'avez fait faire ce matin (E.M.G.-2^{ème} Section), j'ai prescrit à l'Administrateur de l'Ile d'Yeu de demander au Capitaine du bateau de sauvetage "SWITZER" s'il veut bien contacter un engagement avec le gouvernement anglais pour tenter le renflouement de ce bâtiment. J'envoie le "SWITZER" se ravitailler à Saint-Nazaire et je fais dire au Capitaine qu'il pourra y entrer en pourparlers avec le Consul Britannique à Nantes que, sur sa demande, j'ai tenu régulièrement au courant de toutes les tentatives faites pour sauver le "POLLCREA".

Je joins à la présente lettre les rapports de Monsieur BOUTEILLER Officier des Equipages chargé des opérations et du Mécanicien Principal de 1^{ère} classe SCHOLTES envoyé pour se rendre compte de l'état de la machine.

Nicol

Document n°7

De Paris, le 2 juin, le directeur des Chemins de Fer de l'Etat écrit à Monsieur le Ministre de la Marine :

Monsieur le Ministre,

Notre intention est de reprendre, du 5 au 8 juillet prochain, les opérations de renflouement du s/s "Pollcrea" échoué sur la côte vendéenne, et dont la réutilisation présente à l'heure actuelle un intérêt capital, étant donné la pénurie persistante du tonnage pour le transport maritime des charbons anglais.

Mais, pour que nous puissions mener à bien ces opérations, il serait utile que votre Département consentît à faire mettre à notre disposition, par le port militaire de Brest, le matériel ci-après désigné :

A – Un grand remorqueur qui devrait être rendu sur le lieu des opérations dans la matinée du 5 juillet.

B – Le matériel ci-après que nous expédierons en temps voulu pour qu'il arrive à Saint-Gilles-sur-Vie vers le 25 juin :

- Une remorque en fil d'acier de 2 à 3 c/m. de diamètre et de 80 à 100 m. de long pour faire une erse.

- Deux ancres à jet de 5 à 600 kgr. avec grelins de grosseur appropriée et de 200 m. de longueur chaque.

- Une grosse caliorne à deux poulies triples.

- Deux palans à fouet.

- Quatre glènes de filin de 5 c/m. de diamètre et de 200 m. de long chaque.

- Torons neufs pour faire des amarrages.

- Fourrures et paillets pour garnir les portages.

Je vous serais donc reconnaissant de vouloir bien donner des instructions en conséquence au Service intéressé du Ministère de la Marine.

Je vous demanderais, en outre, si vous voulez bien répondre favorablement à ma demande, d'autoriser M. Robert, Chef d'Exploitation de la Société Maritime Nationale, qui doit diriger les opérations de renflouement, à entrer en rapport avec M. le Directeur des Mouvements du port, à Brest, afin qu'il puisse s'entendre directement avec cet officier supérieur sur les conditions de livraison et d'exploitation du matériel mis à notre disposition.

Il est bien entendu que le Réseau de l'Etat prendrait à sa charge tous les frais occasionnés dans la circonstance à votre Département.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, avec mes remerciements anticipés, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus respectueux et les plus dévoués.

LE DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Document n°8

Le 9 juillet 1917, le même directeur des Chemins de fer de l'Etat écrit à nouveau à Monsieur le Ministre de la Marine :

Monsieur le Ministre,

Comme suite à mes demandes des 2 et 22 juin dernier, vous avez bien voulu faire mettre à la disposition du réseau de l'Etat par les arsenaux de Brest et de Rochefort, en vue de faciliter les opérations de renflouement du S/S "Polcrea" échoué sur la côte vendéenne, deux remorqueurs et toute une série d'engins appartenant au Ministère de la Marine.

Grâce au concours qui nous a été prêté dans la circonstance par votre Département, les nouvelles opérations de renflouement entreprises la semaine dernière ont réussi dès le premier jour et vendredi soir le "Polcrea" était complètement remis à flot et dirigé aussitôt sur Saint-Nazaire.

Je ne saurais trop vous remercier de votre intervention dans la circonstance et je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien agréer la nouvelle assurance de mes sentiments les plus respectueux et les plus dévoués.

LE DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT



Collection Boutain

Le cliché ci-dessus nous montre le départ du « Pollcrea » le 6 juillet 1917, après 5 mois passés sur la plage de Saint-Hilaire-de-Riez.

Document n°9

Extraits du carnet de service du garde des Eaux et Forêts, Pierre Boucard

Le 03-03-1917 :

Mars
DATES
1917 | PRÉCIS DES TOURNÉES, RECONNAISSANCES, OPÉRATIONS ET TRAVAUX. — TRANSCRIPTION DES PROCÈS-VERBAUX.

3. En tournée dans les cantons des 60 Bornes et des Fontenelles, passé à la Maison Forestière du Grand-Bois, vu le Brigadier rentrant de tournée, avons pris copie d'une consigne relative aux sous-marins ennemis sur nos côtes.

« En tournée dans les cantons des 60 Bornes et des Fontenelles, passé à la Maison Forestière du Grand-Bois, vu le Brigadier rentrant de tournée, avons pris copie d'une consigne relative aux sous-marins ennemis sur nos côtes. »

Le 11-03-1917 :

11. En tournée dans les cantons de la Prévoté et la Parée-Préneau, avons rendu compte au Brigadier que 2 brèches de 4 m de largeur ont été faites sur la dune littorale pour le déchargement du navire anglais, canonné le mois dernier par un sous-marin ennemi.

« En tournée dans les cantons de la Prévoté et de la Parée-Préneau, avons rendu compte au Brigadier que 2 brèches de 4 m de largeur ont été faites sur la dune littorale pour le déchargement du navire anglais, canonné le mois dernier par un sous-marin ennemi. »

Le 11-08-1917 :

11. En tournée dans les cantons de la Pège et la Parée-Préneau, avons rendu compte au Brigadier que les 2 brèches qui avaient été faites sur la dune littorale pour le déchargement du navire anglais ont été comblées et nivelées. La dune littorale se trouve actuellement dans son état primitif.

« En tournée dans les cantons de la Pège et la Parée-Préneau, avons rendu compte au Brigadier que les 2 brèches qui avaient été faites sur la dune littorale, pour le déchargement du navire anglais, ont été comblées et nivelées. La dune littorale se trouve actuellement dans son état primitif. »

Quatrième partie : les souvenirs de quelques anciens

Les souvenirs directs de ces événements de 1917 vieillissent, nous quittent les uns après les autres.

En 1985 et 1986, Mademoiselle Boulineau de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a pris l'initiative de recueillir deux témoignages qu'elle a eu la gentillesse de nous confier.

Puis à notre tour ces dernières années, nous avons collecté les souvenirs de plusieurs anciens. Nous en donnons les versions en parler local suivies de leurs transcriptions en français.

Témoignages recueillis par Mademoiselle Boulineau :

1 - en 1986, auprès de Madame Victorine Joséphine Collinet épouse Morineau, née en 1902 :

Madame Morineau avait 15 ans à cette époque et se souvient parfaitement du « bateau anglais ». Elle habitait la Parée-Préneau, endroit assez isolé à l'époque, avec sa mère, sa sœur et ses deux frères. Son père était mobilisé. Le plus proche voisin était M. Jean Guyon. Ils vivaient retirés. Pour aller à l'école à Saint-Hilaire, les enfants devaient traverser la forêt. Il leur fallait 1h1/2.

Cette matinée de février 1917, ils avaient entendu la canonnade et surtout la sirène (corne de détresse) qui hurlait sans arrêt (« *Le père Guyon qu'avait servi dans la marine aurait bé su nous dire ce qu'ou l'était !* »).

Mais, dans la matinée, ils eurent la plus grande frayeur de leur vie en voyant sortir de la forêt une dizaine d'hommes, dont un noir, trempés, presque nus. Aucun d'eux ne parlait français. Lorsque le bateau s'était échoué, ils avaient traversé la forêt et c'était la première maison qu'ils trouvaient. La famille Collinet les reconforte. C'était la première fois qu'ils voyaient un noir et ils avaient très peur. La mère ne faisait que répéter « *Eh maï ! chou noir ! l'est noir d'ou pé à la taite !* » (Eh mais, ce noir, il est noir des pieds à la tête). Malgré cela ils furent bien reçus, réchauffés devant un bon feu de cheminée. La mère leur frictionnait le dos. Ils avaient surtout très soif et la mère disait : « *I arriverai pas à leur fournir de l'éve (eau) !* ».

Pendant ce temps, la gendarmerie maritime, avertie du naufrage, recherchait l'équipage en suivant la route de la Pège. On leur signala que quelques marins étaient à la Parée-Préneau chez M. Collinet. Ils vinrent les chercher en fin de matinée. Quelle émotion pour ces enfants qui ne sortaient jamais (ils n'étaient jamais venus à Saint-Gilles et n'avaient jamais vu de gendarmes). C'est pourquoi le souvenir en est resté si précis malgré les presque 70 ans écoulés.

2 - en novembre 1985, auprès de Madame Marie Regreny-Fonteneau née à St-Gilles, en 1904 :

« *Le 16 février 1917, une forte canonnade est entendue vers 9 heures. Mon frère Armand, revenant de Croix-de-Vie, nous apprenait qu'un sous-marin allemand venait de mettre à la côte de la Pège un charbonnier anglais.*

La Marine, M. Guyader, vint réquisitionner mon frère Armand et la charrette à cheval, ainsi qu'Auguste Cousseau, prédécesseur d'Elysée Gabriel.

Le bateau anglais était échoué et incliné. Pour alléger le bateau, il fallait vider la cargaison, donc mettre le charbon à la mer. Armand Fonteneau transportait tous les jours l'équipage et les marins chargés de ce travail. Un gendarme, M. Ker-

ninon, habitant Ker Pierre (La Mama), avenue de la Plage, surveillait les opérations. L'équipage qui logeait au château était composé de 17 hommes, en majorité de nationalité anglaise, mais il y avait aussi des noirs, des Maltais et un Russe.

La population, surtout celle de Croix-de-Vie, fit nombre de voyages avec les brouettes pour récupérer le précieux charbon. Il fallait faire au moins 14 km, mais c'était un véritable défilé !

Le dédommagement pour le conducteur, le cheval et la charrette était de 14 F pour 28 km. Les frais ont été payés par la marine anglaise.

Le navire put repartir grâce à une grande marée de septembre.

Témoignages recueillis par Jean-Claude Pelloquin auprès de :

1- Armand Massoneau (1999)

« Moe i avoe cinq éns i m'én rapele poet dou jhour que l'at arivaï, més i m'én rapele que les àutres m'enmenient voere chou batea.

I atoe le pu petit de la bande. Le m'oediént à graveï dessus.

Les pu grénds montient jhusqu'en jhàut.

Més les bounes fames (nous mères, nous grand-mères) à rouspétient. A disient : "ve ve z'en aléï encore la bas, le devént bé d'éte faticai d'éntrevous en catinén".

Dous foes i disions que i allions vaqué les oualles dén les chàumes, pi aproe i nous sauvions la-bàs. »

Moi j'avais cinq ans, je ne me rappelle pas du jour qu'il est arrivé, mais je me rappelle que les autres m'emmenaient voir ce bateau.

J'étais le plus petit de la bande. Ils m'aidaient à gravir dessus.

Les plus grands montaient jusqu'en haut.

Mais les femmes (nos mères, nos grands-mères) rouspétaient. Elles disaient : « vous vous en allez encore là-bas, ils doivent bien être fatigués de "d'entre-vous" à présent ».

Des fois nous disions que nous allions « vaquer » les moutons dans les chaumes, puis après nous nous sauvions là-bas.

2 - Madame Maria Naulleau, née Bernard, de la Pège, 89 ans en 1998

« Chou matane d'ivér 1917, ou queméncit' à tounéï dou coutai de la mér. Le monde saviént pas ce qui se passéit : le tenp atéit poet à l'orage mé ou féséit poet fréit.

En chou ténp i demuriuns dén ine mésun de ta grénd mère, avour qu'Elie Rondeau pi Rose sont venus demuréï aproe.

Chou matane oul avéit in Croi d'Viot qu'atéit arivai chéz nous. Le dicit "ch'et rane, ch'et que le sont à fare dous exercices de tir én mèr". Ou bout d'in moumén le s'en fut.

Ce matin d'hiver 1917, il commença à tonner du côté de la mer. Le monde savait pas ce qui se passait : le temps était pas à l'orage mais il faisait pas froid.

En ce temps-là nous demeurions dans une maison de ta (arrière)-grand-mère où Elie Rondeau puis Rose sont venus demeurer après (29 avenue de la Pège).

Ce matin il y avait un « Croix d'Viot » (habitant de Croix-de-Vie) qui était arrivé chez nous. Il dit « C'est rien, c'est qu'ils sont à faire des exercices de tir en mer ». Au bout d'un moment il s'en fut.

Ma mère qu'atêit poet trénuile, s'en fut voer de chou coutaï pr avoer dous novèles ; moe i ai réstéi à me chaufféi.

Mon grénd-père qui demurêi là, montit su in paï, pr voer ce qui se passêit én mér. Le voyait poet grénd chouse, mé su ine àute paï, oul avêit le père Djibért, le père de Vivi pi de Bébel, qui regardêit avec ine longue vue. Le rassurit tot le monde, le dicit que ch'atêit in sous marane qui tirêit su in grout batéa é que l'alêit sén doute pas tirêi su éntrenous.

Vérs onze eüres, le s'artit de tirêi pi ch'êt dén la sraïe qui suruns qu'oul avêit in batéa qui s'avêit échouaï é que les maranes s'aviént réndus drêit ché la Colinète à la Paraïe.

Le soer, mon père qui venêi in permiciun, décéndit én Soulén. Le monde là- bas, le disiént "qu'oul avêit bombardai tote la matinaïe su Siéng ipi tote la coute, ipi qu'oul atêit tot chénbardai". En arivént à la Pège le vut qu'oul avêit rén de cassai.

Le fut vite mis ou courén de ce qui s'avêit passaï. Pi le s'en fut tot de suite voer chou batéa, qu'atêit échouaï préci les Trois Enberches, face à la Paraïe.

Pertén le devêit pas d'éte désénnaï de son voïajhe.

Moe, i ai étaï avec ma mère jhus-qu'ou téndàu, on le voïêit de la Pège.

Tén que l'at été là, tot lés jhours, oul a dous monde qui i alliént voer.

Chou batéa atêit charjhaï de charbun, oul a falu le décharjhéi, le l'énmeniént de chou coutaï, l'én fésiént in paqué't ché ta grénd-mère.

Dén l'étaï l'avént fini pr remorquéi le batéa »

Ma mère qui n'était pas tranquille, s'en fut voir de ce côté pour avoir des nouvelles ; moi je suis restée à me chauffer.

Mon grand-père, qui demeurait là (120 avenue de la Pège), monta sur un pey (partie de dune élevée) pour voir ce qui se passait en mer. Il voyait pas grand-chose, mais sur un autre pey, il y avait le père Guibert, le père de Jean-Louis puis d'Abel, qui regardait avec une longue vue. Il rassura tout le monde, il disait que c'était un sous-marin qui tirait sur un gros bateau et qu'il allait sans doute pas tirer sur nous.

Vers 11 heures, il s'arrêta de tirer puis c'est dans la soirée que nous saurons qu'il y avait un bateau qui s'était échoué et que les marins se sont rendus droit chez la « Colinète » à la Parée

Le soir, mon père qui venait en permission, descendit à (la gare de) Soullans. Le monde, là-bas, disait « qu'il avait bombardé toute la matinée sur Sion et puis toute la côte et puis que c'était tout chambardé ». En arrivant à la Pège, il vit qu'il n'y avait rien de cassé.

Il fut vite mis au courant de ce qui s'était passé. Puis il s'en fut tout de suite voir ce bateau, qui était échoué avant les Trois Emberges, face à la Parée.

Pourtant il ne devait pas être reposé de son voyage.

Moi, je suis allé avec ma mère jusqu'au bord de mer, on le voyait de la Pège.

Tant qu'il a été là, tous les jours il y avait du monde qui allait voir.

Ce bateau était chargé de charbon, il a fallu le décharger, ils l'emmenaient de ce côté, (vers la Pège), ils en faisaient un paquet chez ta (arrière) grand-mère.

Dans l'été ils ont fini par remorquer le bateau.

3) Deux anciens qui souhaitent garder l'anonymat

A)

« I atoe trop p'tit' pr m'en rapelëi, mé i én ai souvént éntédu parlëi. Mon père atëit én permiciun, l'atëit à tallëi sa vegne.

Le monde éntédiént dous coups de canun mé le saviént pas ce qui se pas-sëit.

Su le coup de midi, dous omes sont venus de vers la mer, à travers la dune, à la Paraïe.

Le monde de la Paraïe (qu'atëit én chou ténp in vilage de bourines, pi chuques mésuns à télles), atiént crevai de pour, de voer arive dous étrénjhéïs. Oul én at qui crosiént que ch'atëit dous Alleménds. Chés omes s'éforciént avec dous jhestes, de calmëi tot le monde.

Coume oul avëit pu de coups de canun, dous omes avént été voer à la coute. Persoune avëit vu in oussi grout batéa. L'atëit échouaï à pu prè én face de Gagny.

Depi l'avént apelé in paï, « le Pai dou Navire ».

Bé sur, én chou ténp, oul avëit poet de route, poet de colonie, tot jhuste chuques routanes dén la dune. »

J'étais trop petit pour m'en rappeler, mais j'en ai souvent entendu parler. Mon père était en permission, il était à tailler sa vigne.

Les gens entendaient des coups de canon mais ils ne savaient pas ce qui se passait.

Sur le coup de midi, des hommes sont venus de vers la mer, à travers la dune, à la Parée (Préneau).

Le monde de la Parée (qui était en ce temps un village de bourrines et quelques maisons en tuiles) était mort de peur de voir arriver des étrangers. Il y en a qui croyaient que c'était des Allemands. Ces hommes s'efforçaient avec des gestes de calmer tout le monde.

Comme il n'y avait plus de coups de canon, des hommes sont allés voir à la côte. Personne n'avait vu un aussi gros bateau. Il était échoué à peu près en face de Gagny (colonie).

Depuis on a appelé un pey « *Le Pey du navire* ».

Bien sûr, en ce temps, il n'y avait pas de route, pas de colonie, tout juste quelques sentiers dans la dune.

B)

- Vous rappelez-vous dou batea qu'atëit échouaï vërs La Pège én 17 ?

« Ah bé oui, i m'en rapele, i ai maeme dous cartes postales.

Chou batéa, le se sauvëit d'in sous marane alleménd qui li tirëit dessus à coups de caneng.

Més quént le batéa s'at trouvé én face de Siéng, le sous marane at pas été trop movèt', pasqu'oul at dous obus qui tonbiént à tèrë, l'at arétaï de tirëi. L'at pas tiré su le quartié, le monde ou z-avént trejhout dît'.

- Vous souvenez-vous du bateau qui s'est échoué vers la Pège en 1917 ?

Ah oui, je m'en rappelle, j'ai même des cartes postales.

Ce bateau, il se sauvait d'un sous-marin allemand qui lui tirait dessus à coups de canon.

Mais quand le bateau s'est trouvé en face de Sion, le sous-marin a pas été trop « mauvais », parce que il y a des obus qui tombaient à terre, il a arrêté de tirer. Il n'a pas tiré sur le quartier, les gens l'ont toujours dit.

Oït aproe quént l'at été dépassé Siéng, que l'at repris à tiréï, pi là, le batéa s'at foutu à la caoute.

Quént ou s'a passaï, moe i atoe à l'école. Ou s'a passaï én pllén de jhou. A l'école l'atiént bé intéligençs, l'avent dit : "oït un bateau qu'est bombardé à Siéng, alors allez vous en chez vous". Le nous énvosiént nous fare tuéï.

- Bé si oul avéï tonbé su l'école, oul aréï pas été mēï !

Bé l'école atéit à St Ilare, én jhàut à couté de la gare, les obus aliént pas jhusque la bas.

Les maranes s'avént sauvaï dou batéa, pi l'avént arivaï vers cha Pège. La bas, le monde aviént pour d'entreüs, pi oul avéit in noer pi latiént bé tot moul-laïs, pi tot i sé poet quemén. Le monde aviént pour d'entreüs.

- Les maranes avént arivaï à la Parée Préneau ?

Bé oui à la parée Pruneau.

Aproe pr le renflouéï, l'ét pas parti dou proumé coup. Les cables copiént, aproe pr le délestéï oul a falu le vidéï, pasque l'atéit pllén de charbun. Le chetiént le charbun pr dessus bord,

Oul én échouéï pertot permi les cal-läus. I m'en rapele i aloe én ramasséï avec ma grénd-mère.

Aproe l'avént fét venir dous marocanes pr vidéï le batéa, pi pr énlevéï le sabe qu'atéit outour. I les voï éncore avec lous chéchias roges.

L'atiént lojhaï à Sieng, jhuste derrière chez Frédéric, mēs l'atiént pas trop courajheüs, pi trejout à courir la néït.

Aproe l'avént fét venir dous allemands, dous prisoniés. Chaïles là l'atiént corechts, le parlient pas ou monde, mēs i avions pour d'entreüs, i les aémions pas. »

C'est après quand il (le bateau) a été dépassé Sion, qu'il (le sous-marin) a repris à tirer, puis là, le bateau s'est « foutu » à la côte.

Quand ça c'est passé, moi j'étais à l'école. a s'est passé en plein jour. A l'école, ils étaient bien « intelligents », ils ont dit : « *C'est un bateau qui est bombardé à Sion, alors allez-vous en chez vous* ». Ils nous envoyaient nous faire tuer.

- Mais ça (l'obus) avait tombé sur l'école, ça aurait pas été mieux !

Mais l'école était à St-Hilaire, en haut, à côté de la gare, les obus allaient pas jusque là-bas. (Il n'y avait pas encore d'école à Sion)

Les marins se sont sauvés du bateau, puis ils sont arrivés vers cette Pège. Là-bas, le monde avait peur « d'entr'eux », puis il y avait un noir, puis ils étaient tout mouillés, puis tout je sais comment. Le monde avait peur « d'entr'eux ».

- Les marins sont arrivés à la Parée Préneau ?

Oui à la Parée Pruneau (parler local de Sion).

Après pour le renflouer, il est pas parti du premier coup. Les câbles coupaient, après pour le délester, il a fallu le vider, parce qu'il était plein de charbon. Ils jetaient le charbon par-dessus bord.

Il en échouait partout parmi les cail-loux. Je m'en rappelle, j'allais en ramasser avec ma grand-mère.

Après, ils ont fait venir des Marocains pour vider le bateau, puis pour enlever le sable qui était autour. Je les vois encore avec leurs chéchias rouges.

Ils étaient logés à Sion, juste derrière chez Frédéric, mais ils étaient pas trop courageux, puis toujours à courir la nuit.

Après ils ont fait venir des Allemands, des prisonniers. Ceux-là ils étaient corrects, ils parlaient pas au monde, mais nous avions peur « d'entr'eux », nous les aimions pas.

Mathurin Baranger, du Champ Gaillard, avait 12 ans à l'époque. Il a bien voulu nous en dire quelques mots en patois.

« Dès que i avons su qu'oul avait in batèa d'échouaï, i avons été le voere de proe.

Chateit pas in petit batèa. L'ateit pi-tète à 50 m de la coute.

Chuque tenp énpoe oul at ajhu ine grènde maraï. La mèr l'at remontaï én biés, bé pu jhàut.

L'ateit cherghé de chérbun. Oul a falu vider le chérbun. Oul en échouéit tot dou long de la coute.

Mon grénd-père ateit garde coute. Quént. Oul en échoueït, i allions en chércher avec la charète. Oul en at échouaï jhusque dén l'hiver. I en avions sorti tot un paquet, la douane ou z-a vendu aproe. »

Dès que nous avons su qu'il y avait un bateau d'échoué, nous avons été le voir de près.

C'était pas un petit bateau. Il était peut-être à 50 m de la côte.

Quelque temps après, il y a eu une grande marée. La mer l'a remonté en biais, bien plus haut.

Il était chargé de charbon. Il a fallu vider le charbon. Il en échouait tout du long de la côte.

Mon grand-père était garde-côte. Quand il en échouait, nous allions en chercher avec la charrette. Il en est échoué jusque dans l'hiver. Nous en avions sorti tout un paquet, la douane l'a vendu après.

Nous pouvons constater que 80 ans après l'événement, la mémoire de nos anciens est restée conforme aux documents exposés.

Enquête de Jean-Claude PELLOQUIN
Dossier mis en forme par
Colette GENGOUX et Bernard de SINGLY

**Monsieur Jean-Claude Pelloquin remercie vivement
Mlle Boulineau, et MM. André Baranger, Jean-Paul Bouffet,
Bernard De Maisonneuve et Albert Rondeau
qui ont fourni des documents,
Guylaine Pelloquin pour son déplacement aux Archives de Vincennes,
ainsi que tous ceux qui ont accepté que leurs souvenirs soient publiés.**

Sources :

Château de Vincennes - Service historique de la Marine, cote SSG 3424 0..

SION-sur-L'OCEAN & HENRI RENAUD

A l'aube du XXI^e siècle, Sion-sur-l'Océan pourrait fêter le centième anniversaire de son lancement. La famille d'Henri Renaud eut un rôle déterminant sur l'avenir balnéaire de Saint-Hilaire-de-Riez.

Un nom d'origine inconnue

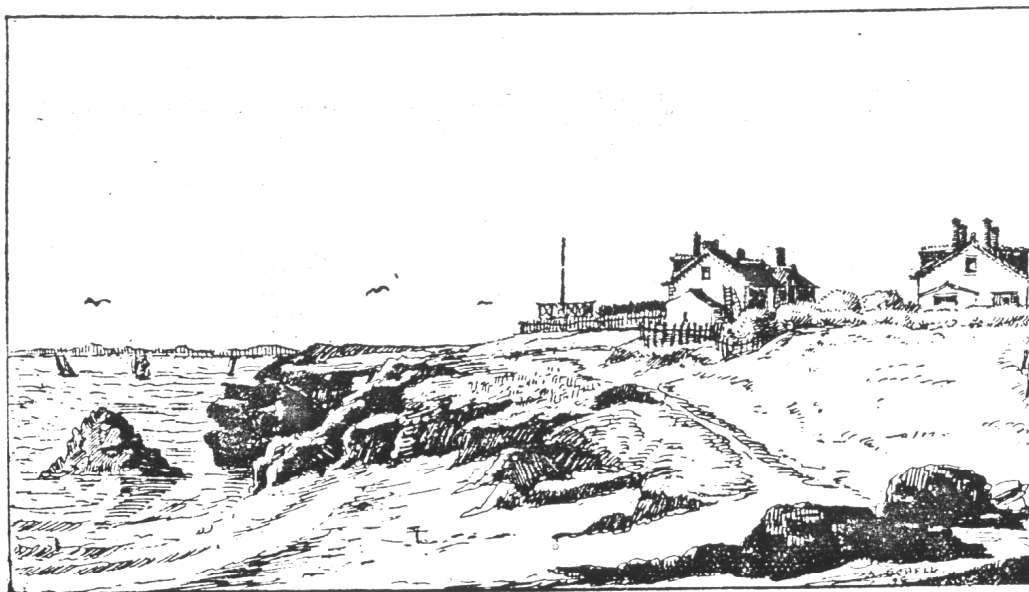
Sans l'existence de la station balnéaire, ce nom serait probablement resté ignoré. A notre connaissance il apparaît, pour la première fois, sur la carte du Poitou de Pierre Rogier en 1575 et est repris par le plan de Begon de 1690⁽¹⁾, sous l'orthographe « SYON », pour désigner un moulin.

L'origine du nom fait l'objet de bien des hypothèses : Sidunum ou Sidun ? « dans la mesure où l'on accepte d'assimiler Sidunum ou Sidun à Sion » écrit prudemment Jean-François Tessier. La première forme est aussi avancée pour Saint-Gilles.

Le qualificatif « sur-l'Océan » date du lancement de la station balnéaire et souligne bien la vocation qui fut alors attribuée à ce lieu-dit.

Un endroit presque désert

Henri Renaud décrit le site en 1897 : « il n'y existait qu'une seule maison de pêcheur servant en même temps d'auberge (« La Chaumière ») et trois chalets (« Les Souvenirs », devenus « Le Rayon Vert », « Notre Dame de Sion » et « Saint Paul »). On ne pouvait y arriver en voiture qu'en passant par Saint-Hilaire-de-Rié ».



SION-SUR-L'OCEAN. avant la construction de la route de la Corniche.

« Illustration de M.A. Schell, tirée de l'ouvrage d'Henri Renaud »

⁽¹⁾ Notre ouvrage « La Corniche », 1995

Henri Renaud

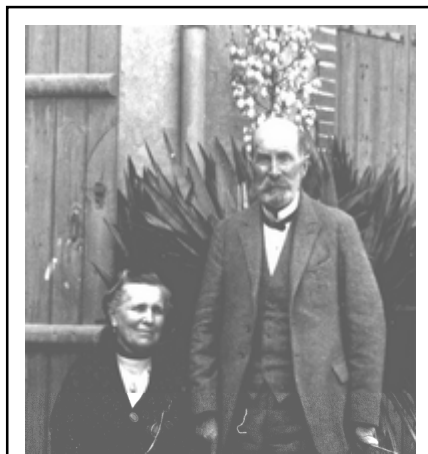
« Henri, François, Charles Renaud de la Faverie⁽²⁾ naquit le 26 septembre 1859 aux Sables d'Olonne.

Son père (1830-1917) était Charles, Benjamin, François homme de loi, avoué aux Sables puis Magistrat à Challans, aux Sables et à Napoléon-Vendée et sa mère (1838-1923), Ernestine Rose, Augustine Guitton, Dame des Châtaigners en Apremont.

Il épousa, en 1888, Alice Eon Duval, fille d'une vieille famille bretonne.

Licencié en Droit, Avoué puis Avocat à Nantes, Fontenay-le-Comte et à la Roche-sur-Yon, Maire d'Apremont, journaliste (propriétaire du Vendéen).

Précurseur, il lança la station balnéaire de Sion-sur-l'Océan en créant sur ses terres, avec la collaboration de M.M Schell, architecte, et Raimondeau, notaire, le premier lotissement et fit construire une chapelle catholique, remplacée de nos jours par une plus spacieuse...



Par sa mère, historienne et archéologue, il fut, tout jeune, initié à l'histoire de la Vendée et devint membre actif de nombreuses sociétés historiques et archéologiques du Poitou.

Historien bien connu de la Vendée (spécialement de l'époque révolutionnaire), ses écrits étaient signés : « Henri Renaud » ou « Henri de Maldemée ».

Nous lui devons divers écrits dont entre autres : « Saint Gilles-Croix de Vie et environs », guide historique publié en 1897 et réédité en 1937.

Il décéda aux Châtaigners d'Apremont le 16 octobre 1943.

La municipalité de St-Hilaire-de-Riez honora sa mémoire en baptisant la place de Sion, « Place Henri Renaud ».

Ses descendants :

De son mariage il eut : - un garçon, Henri François (1891-1970) qui assura la descendance des Renaud de la Faverie - et trois filles ; la plus jeune, Alice naquit en 1906 à Nantes. Elle épousa, en 1928, le docteur Charles Lindemann, mort à Saint-Hilaire en 1962. Une rue du quartier du *Grand-Bois* porte son nom, dont l'un des fils conserve une résidence sur les terres de la métairie du Grand-Bois.

⁽²⁾ Présenté par l'un de ses petit-fils, Henri, Marcel Renaud de la Faverie. Olonna n°37, 1971

La côte rocheuse à cette époque est encore une lande déserte, désolée, battue par les vents que l'imagination des gens voyait parcourue par les *Farfadets* des souterrains du Terre-Fort ou des grottes de la Corniche.

En retrait de la côte, derrière les quelques maisons de Sion, des fermes existaient sur le Terre-Fort, au Grand-Bois, au Haut-Pey au Barbotteau...

Les dunes, bordant ce que l'on appellera plus tard, la *Grande Plage*, s'adosent aux derniers contreforts rocheux (là où se trouve actuellement le *Café de la Plage*). A cet endroit, la côte dessine une anse au fond de laquelle une mare retenue par un cordon de sable, signale le débouché du ruisseau du Grand-Bois. Le coureau (*rue du Coureau*) de ce dernier entretenait derrière la dune une humidité qui favorisait la poussée des joncs (*Parée des Joncs*).

Un chemin rural venant de Saint-Hilaire par le *Tamarin*, débouchait à la *Place aux Goëmons*. Derrière les dunes, s'étendait un terrain sablonneux vallonné appelé *Garane*.

Un petit canton forestier du nom des *Pioux* s'étirait le long des « *Rochers de Sion* »⁽³⁾.

Une station balnéaire : lancement

« *Frappé des nombreux avantages que présentait la situation de Sion* », Henri Renaud écrit en 1897 qu'il « *eut l'idée d'y lancer une station nouvelle, ce qu'il entreprit avec le concours de M.A. Schell, alors agent voyer cantonal à Saint-Gilles* ».

En bordure de côte, sur 40 000 m² de terrain appartenant à un certain Burgaud de Croix-de-Vie, fut tracé un lotissement de parcelles rectangulaires. Il était desservi par des rues presque toutes perpendiculaires que l'on retrouve actuellement sous le nom de rue des Estivants, du Lichen, du Marché, de la République, de l'Océan, de l'Yser.

Ainsi, dès la Belle Epoque, « *le cœur de Sion* » était tracé.

Une chapelle familiale

Le propriétaire du lotissement y fit construire une chapelle, au centre en retrait d'une avenue donnant sur la voie centrale. Seule la nef fut réalisée si l'on se réfère à l'affiche des Chemins de fer de l'Etat qui la présente avec un clocher et une abside.

Suite à la faillite de Monsieur Guiltat, propriétaire de l'hôtel de l'Océan et des Pins à Sion, la famille Renaud achète l'ensemble : l'hôtel et la chapelle mise pour le culte à la disposition de la Paroisse. Madame Renaud avait prévu de lui en faire don. Le curé insistant pour l'exécution rapide de ce projet, l'épouse d'Henri Renaud changea d'avis et reprit possession de son bien après la guerre de 1914/18.

Sous le nom de villa *Myriam*, l'une de ses filles, Madame Lindemann y aménagea sa résidence dans les années trente. En 1980, la commune s'en rendait propriétaire et y installa l'Office de Tourisme. A l'étage, les chambres servent de salle d'exposition. Au rez-de-chaussée, à la place de l'autel « *officie* » actuellement le président de l'Office.

⁽³⁾ Archives ONF

Un grand hôtel moderne

Dans l'axe de l'avenue de la chapelle, en face d'elle, fut ouvert en 1903 « *L'Hôtel de l'Océan et des Pins* ».

A la pointe du progrès, il était très équipé pour l'époque⁽⁴⁾. La nuit coûtait de 6F50 à 9F, petit déjeuner et service compris, suivant la durée du séjour et la chambre. Celles-ci étaient vastes, claires avec vue sur la mer.

Cette construction était, au début du siècle, un témoin intéressant de l'architecture de la Belle Epoque. Depuis elle a malheureusement perdu une partie de son caractère : le pignon au centre de la façade, orné d'une charpente en arc, a disparu, en dessous la galerie-pergola en charpente travaillée, ouverte en terrasse au rez-de-chaussée, a été murée, les jardins face à la mer qui agrémentaient le bâtiment ont fait place au stationnement automobile.

Le club Nature & Culture veut sauvegarder ce témoin du patrimoine local dans l'espoir de le voir réhabilité dans son aspect d'origine. Plus onéreuse certes qu'une destruction, cette opération peut être étalée dans le temps et permet de conserver au quartier un élément de caractère.

Peu de temps après sa construction, l'Hôtel devint Casino. Monsieur Guiltat, patron de l'établissement ne fit pas de bonnes affaires. La famille Renaud qui avait donné sa caution financière à l'entreprise reprit à son compte, la gestion de l'édifice jusqu'en 1935, année de la mort de Madame Renaud.

L'élan donné par Henri Renaud se poursuit

Les trois premiers *chalets* (nom local des villas) nommés par Henri Renaud furent construits en bordure de *la Petite Plage*, (carte postale ci-dessous vers 1907, collection D. Morit) sauf *Saint Paul* un peu en retrait, qui a été remplacé vers 1977 par l'immeuble *Les Azilés*.

De là, les chalets se développèrent plus en direction du lotissement. Parmi ceux qui existent encore dans le pôle de maisons de gauche de la carte, *Les Chardons Bleus*, *Les Roches Grises* (1900), *Saint Jean* (1908).

26 - SION près Croix-de-Vie (Vendée) — Vue d'ensemble de la côte. Le Chalet " Face au flot "



⁽⁴⁾ Détail de l'équipement dans notre ouvrage « *La Corniche* », 1995

Plus à l'intérieur s'édifièrent des maisons du pays comme *Le Murier* (1901) au début de la rue de l'Océan ... Depuis 1905 dans une maison de plain pied face au vivier, Frédéric Berthomé proposait des dégustations de fruits de mer.

En 1914, Sion comptait une vingtaine de chalets dont *Tête d'Or* et *Florentine* qui existent encore en bordure de mer près de l'ancien Casino (rue de la République). Sur la petite plage, *Sainte Anne-Calite* fut construite à la fin de la Grande Guerre qui freina l'essor de la station.

En 1920, Henri Renaud devenait propriétaire de *La Chaumière* (quelques vestiges, rue du Marché).

Métairie du Grand Bois

Cette ferme fut acquise, en 1920, par Alice Eon du Val, Dame des Chastaigners en Apremont, épouse d'Henri Renaud.

Depuis la dernière guerre, les terres du *Grand-Bois* ont été loties par ses héritiers. L'une des dernières opérations « *le Val de Sion* » ayant été réalisée en 1980/1



Collection particulière

« La métairie et le Grand Bois, 1963 »

Au sud, les cabots bordant les rues du Bosquet et du Coureau en cours d'urbanisation.

Essor de Sion sur l'Océan.

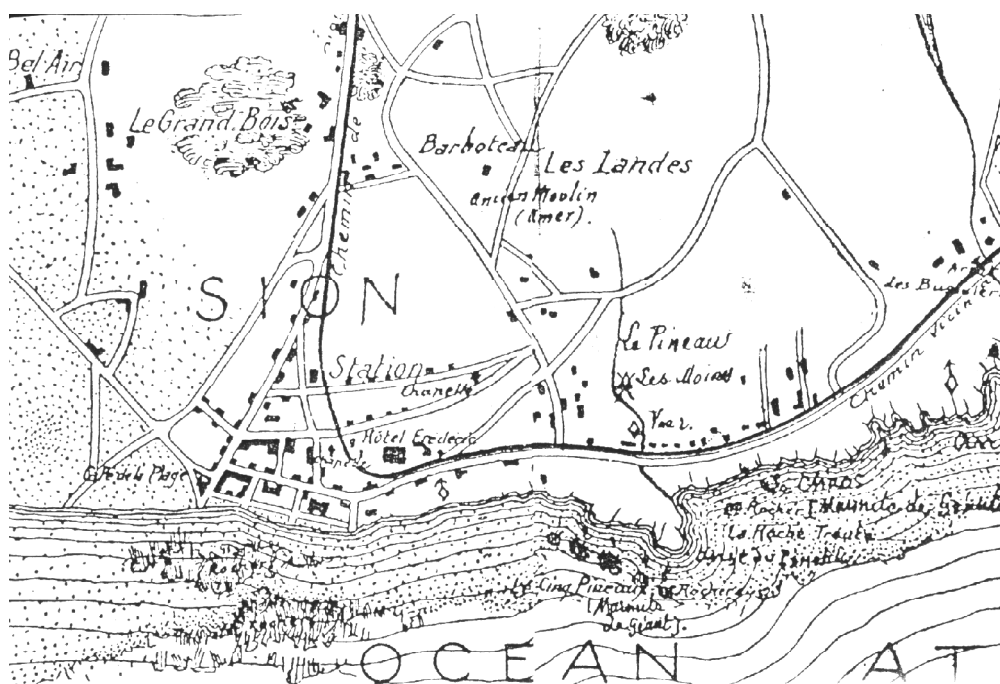
Le développement de Sion reprit entre 1925 et 1933 selon un urbanisme planifié et avec une certaine réflexion architecturale ; ainsi, le *Café de la Plage*, les chalets *La Clarté*, *Les Pervenches*, *Quand même*, *Ker Ivonic*, l'hôtel *Frédéric*...la plupart en style néo-normand simplifié.

La pension de famille *Les Buissonnets* ouvre en 1928 tandis que dans un chalet construit vers 1925, à la demande de Frédéric Berthomé, s'installe le *Café de la Plage*.

La mise en service en 1926 de la ligne côtière des tramways de Vendée avec une gare sur place, l'essor de l'automobile et à partir de 1936, l'avènement des congés payés, concourent au développement de Sion sur l'Océan.

En 1929, la bénédiction de la chapelle *Notre Dame de Toutes Grâces* (chapelle actuelle), et, l'ouverture, depuis 1930, de l'*Hôtel Frédéric* qui devient rapidement réputé, améliorent encore les facilités d'accueil offertes à Sion.

« En 1939, note Gaucher, *Sion est devenu une station balnéaire assez importante pour l'époque* ». Un article du journal *Vendée-les Sables* du 31 mai 1991 avance même : « *La capacité hôtelière de Sion à la veille de 1939 était plus importante que celle de St-Jean-de-Monts* ». La station a atteint une certaine renommée. Elle fut plus connue que Saint-Hilaire, des guides sérieux ? allant même jusqu'à la présenter comme une ancienne commune indépendante.⁽⁵⁾



Plan dessiné par Baudouin et édité par le Syndicat d'initiative du Havre de Vie en 1930

⁽⁵⁾ Hachette, Les Pays de Loire, 1995

Henri Renaud est décédé en 1943. Ses contemporains lui rendirent hommage en donnant son nom à la place qui entoure « l'Hôtel de l'Océan et des Pins » (connu actuellement sous le nom de *la Maison pour Tous*) jusqu'à ce qu'elle devienne la place *Gaston Pateau*.

Sion sur l'Océan a 100 ans

Certes il n'est pas aisé de déterminer la date précise de référence pour situer l'anniversaire du lancement de la station balnéaire de Saint-Hilaire. Faut-il choisir l'année de la création du lotissement, ou celle de la construction de la chapelle, ou bien celle de la création de l'« Hôtel de l'Océan et des Pins » ?... Mais la célébration de son centenaire en l'an 2000 ou à l'aube du XXI^e siècle pourrait être une occasion médiatique de marquer le début du renouveau de Sion sur l'Océan, de mettre en valeur son patrimoine et de rappeler la mémoire de son promoteur.

Joël CRESTOIS

D'après les souvenirs :

- d'Henri Renaud, à travers son guide historique *St Gilles-Croix de Vie & environs*, Croix-de-Vie 1937

et la collaboration de :

- Baudouin M., Fonds inédit, Archives de la commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- Gaucher M., Saint-Hilaire-de-Riez, *Les Amitiés Sablaises*, Fontenay-le-Comte, 1970
- Taillé B., *La Gorboïe* n°2 & 3, Nature & Culture, 1985 & 1986
- Tessier J.F., *Chronique de Saint-Hilaire-de-Riez*, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 1988
- Olona, n° 37,126, 131, Les Sables 1971, 1988 & 1990
- 303, revue des Pays de la Loire, n° 41, Nantes, 1994
- Crestois J., *La Corniche de St-Gilles-Croix-de-Vie à St-Hilaire-de-Riez*, L'Etrave, 1995
- Vidal Ch. in *Courrier Vendéen* des 7 & 27 mars, 11 septembre 1997
- CTHS résumé, 124^{ème} congrès, Nantes, 1999



[illegible]

44

Dessiné dès 1902 autour de la chapelle privée Renaud, le premier lotissement balnéaire de l'ex-île de Rié sera un échec commercial malgré la surface importante de ses vingt-trois lots.⁽¹⁾

Les volumes architecturaux des deux hôtels jumeaux et d'une vingtaine de villas aux styles régionalistes témoignent encore de cette mémoire des pionniers, propriétaires et bâtisseurs.⁽²⁾

« L'architecture n'est pas très intéressante à étudier de Croix-de-Vie à Sion, il n'existe plus rien. Il n'y a aucun plan et architectes concepteurs ». Par ces formules encourageantes de certains élus, une recherche entre les grands immeubles s'est avérée des plus fructueuses, au regard des archives assemblées.

Un projet trop futuriste aura pourtant le mérite d'exister sur la commune de Saint-Hilaire-de-Riez, bien avant l'urbanisation du *Terre-Fort* en 1926, avec le lotissement des *Bus-solles* et l'extension du quartier de *Boisvinet* autour du hameau de la *Jarrie*.

Mieux orientées par rapport au soleil et relativement protégées des vents d'Ouest à l'embouchure de la Vie, les premières villas construites seront *Ker Popo* : (1884) devant ses voisines, *Le Chalet Abélanet* (1886/88), *Les Rochers* (1885) cette dernière inspirée du moulin à eau et la *Maison Blanche*, 187 avenue de la Corniche, avec son étrange pignon en cadran solaire (1886). La villa *Remember* du comte Frédéric de Carmoy (1868-1920) édifiée après l'achat d'un terrain inculte en 1901, avec sa célèbre tour-phare, ponctue cette balade vers Sion.

Approuvés par le Préfet entre 1926 et 1933, les différents lotissements ont ensuite rentabilisé les terres agricoles sur le *Terre-Fort*. Les noms des propriétaires nous sont restés comme Puaud : Avenue de l'Océan, Chauvin : Grande Avenue et Abélanet : Avenue des Rochers jusqu'à l'allée des Cigognes entre Croix-de-Vie et Saint-Hilaire-de-Riez, le ruisseau débouchant sur la plage de *La*

Pelle à Porteau constituant la « frontière ».⁽³⁾

L'origine de Sion se situe à Croix-de-Vie avec le notaire Henri Raimondeau (1847-1914), maire durant 27 années, neveu du maire, forgeron de Vairé Jean Sigogneau et cousin germain du fondateur de l'Hôtel-Café de la Plage Edmond Sigogneau à Saint-Jean-de-Monts. Démissionnaire en décembre 1906 au bénéfice de son premier adjoint le Docteur Gaëtan Potel (1887-1951), ce notaire laïc et républicain a exercé dès 1887, date de son mariage à Saint-Gilles-sur-Vie. Ecrivain public à la signature étonnante et fantaisiste, il rédige l'acte de vente du 1^{er} juin 1903 de Madame veuve Burgaud à Monsieur et Madame Guiltat. Son étude située face à l'ancienne mairie sera reprise par Maître Graveleau en 1905. Le propriétaire des terrains de Sion, Louis Burgaud, négociant natif de Saint-Hilaire, est décédé le 25 septembre 1902 en son domicile de Croix-de-Vie à l'âge de 54 ans. Epoux de Rose Poiradeau et héritier de Mademoiselle Emma Joubert décédée à 75 ans le 21 décembre 1888, il n'a pas bénéficié longtemps de ses opérations foncières. Est-il un prête-nom pour l'avocat Henri Renaud qui défendra les intérêts de sa veuve ?



« Affiche-réclame » œuvre de M. Schell. Collection Renaud de la Faverie.
Cliché Vidal.

Par un curieux hasard, Henri Raimondeau, Sosthème Riou son clerc de notaire, cousin de la défunte, et Louis Burgaud ont laissé leurs signatures sur l'acte de décès, pour l'histoire...

L'étude conjugée des sources irréfutables : les affiches des chemins de fer, les plans du lotissement Burgaud/Renaud, les actes notariés et les cartes postales anciennes du village de Sion permettent de reconstituer cette chronologie architecturale entre l'Océan, la dune forestière et la Corniche.

URBANISME AUTOUR DU CLOCHER

De la Roche-sur-Yon à Cayenne, le plan-type de la ville nouvelle se constitue autour de la grande place avec le lieu de culte et les administrations. Sion-sur-l'Océan garde encore ce principe urbanistique à la fin du XIX^e siècle.

La première affiche-réclame des chemins de fer dessinée après 1897, par l'agent voyer cantonal en retraite, auto-proclamé architecte, Alphonse Schell, illustre un lotissement aux parcelles à damier en front de mer. Le clocher de la chapelle à trois travées avec transept rivalise virtuellement avec celui de Saint-Jean-de-Monts à l'horizon, avant le quartier des Demoiselles.

En 1900, seule la nef sera achevée, sans l'hôtel Burgaud/Guiltat, dans l'axe d'un paysage très clairsemé. La vue publicitaire évoque l'abondante colonie de homards dans les rochers, censée attirer une villégiature aisée à la Belle Epoque. De fait, les viviers de Sion feront la renommée du restaurant Frédéric.

Trois autres affiches montrent l'évolution du bâti :

- vers 1902, « l'architecte-dessinateur » Chauvin signe son œuvre avec l'Hôtel de l'Océan et des Pins couvert en ardoise ;

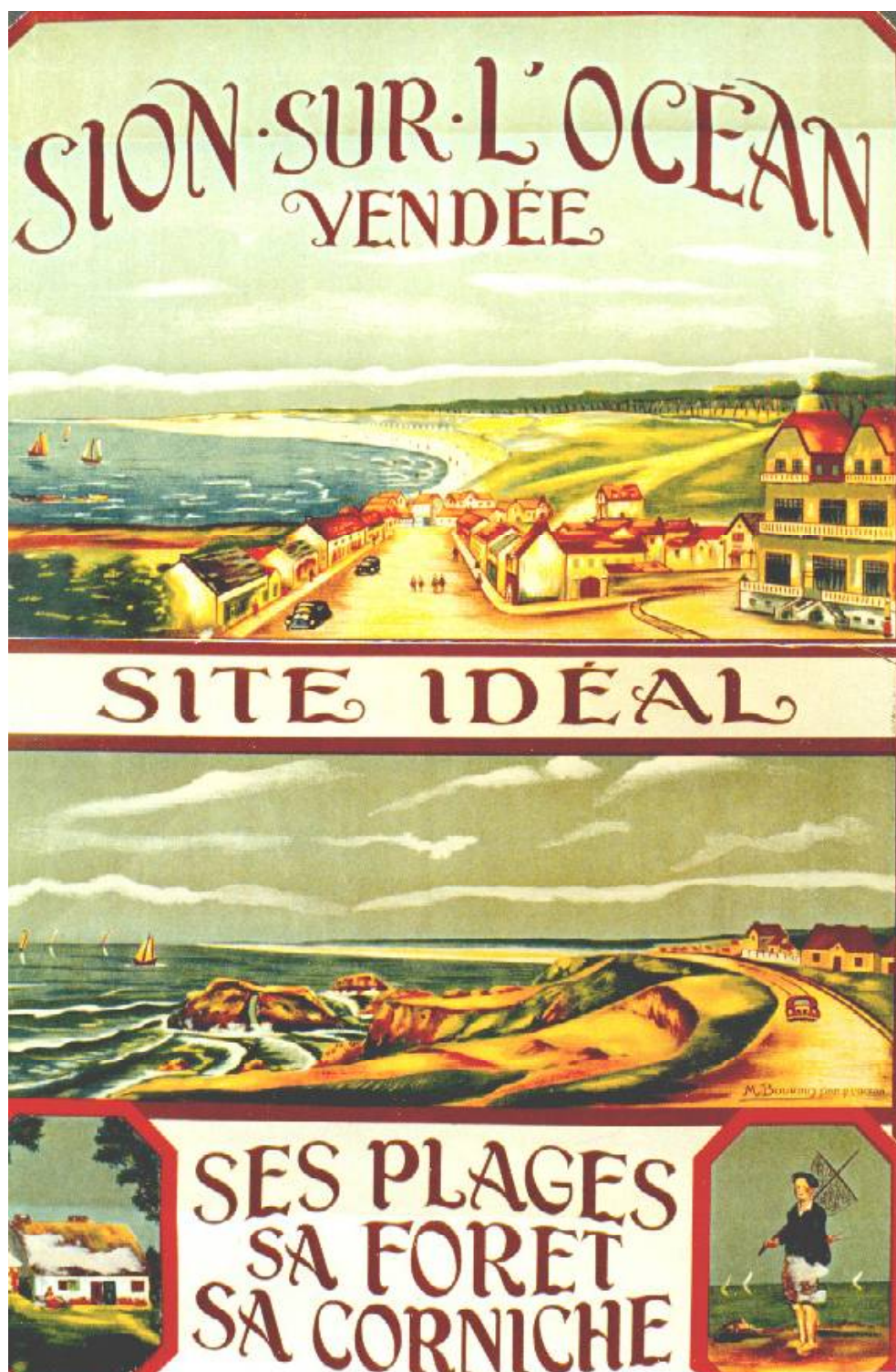
- trente quatre années plus tard, la belle dame en robe passe un maillot rouge et troque l'ombrelle pour un ballon. L'artiste Henri Simon représente le célèbre café de la plage vers 1936, dans le cadre d'une commande du Syndicat d'Initiative et du Tourisme du Havre de Vie, avec trois stations en communauté de communes ;

- dans les années 50, un habitant de Sion, monsieur Bourdin, donne la quatrième affiche avec l'Hôtel Frédéric en premier plan. Le site paraît enfin construit sur cette vue générale, avant une série d'immeubles et l'arasement de la dune pour l'aire de stationnement.

Les gravures de l'illustrateur Schell, époux de Berthe Combes, existent toujours dans une collection privée et mériteraient une exposition à Sion. Menacée de reprise pour abandon, la tombe de son fils Jean (1896-1903) né à Palluau et mort à six ans, se trouve dans l'ancien cimetière de Croix-de-Vie, près de celle de madame Cacault-Baudouin, sœur du docteur, fondatrice de Bise-Dûr.

Le premier plan du lotissement de Sion sera largement diffusé en prospectus. Les trois autres plans datent des années 1910/1920/1930, d'après la redivision des parcelles et les mentions inscrites. « *Le 5^{ème} lot estimé à 2F50 le mètre ne vaut que 2F parce qu'il est grevé d'une servitude de repuisage au profit de Auguste Bernard et autres* ». Quelques noms inscrits sur les terrains achetés ont forgé l'histoire du lieu : Baranger père et fils, Sirat, Boquet et Frédéric sans oublier Guiltat !

Par jugement du tribunal civil de première instance des Sables d'Olonne le 27 mars 1905, suite à la faillite de Monsieur Joseph Guiltat maître d'hôtel à Sion, époux de Maria Ernestine Lenoble, demeurant ensemble villa *Notre Dame des Pins*, il est procédé à la vente par adjudication



2

« Affiche-réclame » de H. Bourdin. Collection Renaud de la Faverie.
Cliché Vidal.

Vue panoramique du site :

Chapelle Renaud, « Hôtel de l'Océan et des Pins », « Frédéric », « Ker Yvonie »
vers 1905



SION, près de Croix-de-Vie
La Plage et les Rochers, où se pêchent en abondance les Crevettes et les Crabes

15 de la Collection Boutain, Croix-de-Vie

Collection Marcel Baudouin, Musée des Sables



Collection CHARRIER Onésime

L'architecte Maurice CHARRIER
devant son biplan.



Collection BERTHOME Frédéric

L'*Hôtel Frédéric* de style triplan,
le calvaire et la chapelle en 1930.
Christophe VIDAL

en plusieurs lots de divers immeubles... Complétés par le cahier des charges du notaire Jean Graveleau, les 23 rôles ou pages de ce jugement d'adjudication Guiltat et Berthomé à Bertin apportent ces informations... L'agent voyer en chef estimait à 21 134 m² les douze lots invendus le 23 juin 1920. L'entrepreneur Eugène Biron recopie le plan vers 1930 avec 15 lots et 14 629 m². Après l'étude de la section F du cadastre, une mémoire des pionniers subsiste.

ARCHITECTURE REGIONALISTE

Plusieurs styles se lisent comme un livre sur les façades de Sion, avec la mémoire des bâtisseurs.

Après les six menhirs en granit enterrés, détruits ou déplacés par un célèbre docteur et au moins quatre moulins à vent du XVII^e siècle disposés sur les points exposés de l'ex-île de Rié, l'inventaire du bâti plus récent restait à effectuer.

L'habitat vernaculaire, implanté suivant le vent dominant, avec pignon aveugle, a un rez-de-chaussée linéaire avec sa couverture en tuiles dites « *tige de botte* ». Cette typologie est issue de la bourrine ou chaumière. Enclavées dans le tissu urbain, les modestes métairies se redécouvrent au détour des rues.

La maison bretonne couverte en ardoise avec son pignon central d'animation fut ramenée de Saint-Malo/Saint-Servan en 1878 par l'entrepreneur Onésime Charrier, successeur de son père, puis développée par les Biron père et fils. Les origines des pêcheurs du port voisin de Croix-de-Vie et l'aspect vaguement armoricain de la Corniche favoriseront l'adaptation de cette formule pour les estivants : « *Au Soleil Couchant, La Roche percée, Les Falaises, les Genêts* ». « *Ker Ivonic* » sera couverte en tuiles.

Le style ferroviaire des frères Charrier s'inspire des modèles types

des Ponts et Chaussées comme *l'Hôtel de l'Océan et des Pins* à Sion, la villa *La Sapinière* à Boisvinet ou *Gutenberg*.

Après la faillite du sieur Guiltat, Frédéric Berthomé reprendra l'aspect « *bimoteur* » pour son établissement sur trois niveaux (1928/30) par l'inter-médiaire de l'architecte sablais Maurice Charrier, successeur de son frère Fernando Charrier (1884-1925). Aviateur décoré de la Croix de guerre 14/18 et médaillé militaire en 1936, expert près les tribunaux et professeur de stéréotomie aux cours professionnels, il est décédé à Nantes le 5 novembre 1943, sans profession du fait de ses trois blessures en 1915/1918 et des textes de Vichy contre l'Union Compagnonnique.

Ses villas avec la croupe brise-vent se reconnaissent facilement à *Boisvinet*, sur le *Terre-Fort* et dans le *bourg de Sion*.

Il travaillait avec les entrepreneurs de Croix-de-Vie : César Monfardini (Villa *Les Souvenirs*), Eugène Biron fils (*Hôtel Frédéric*) et Maurice Biron (*Avenue de l'Océan*).

La villa *Sainte Anne/Calixte* (1919) conjugue le corps central breton et les ailes à pans coupés que le passant redécouvre sur la « *Maison pour Tous* » ou les tours de la Villa *Plaisance* (1904). De la villa *Lucia* à *Remember* jusqu'aux *Glaneuses* (1939), sans oublier les *Pervenches* (1929) démolie en 1996, ce vocabulaire architectural reste familial, depuis l'acte du notaire Raimondeau le 24 septembre 1878 : obligation de Félix Charrier à Louis Bernard, propriétaire à la Petite Besse de Saint-Hilaire-de-Riez.

La formule *Hôtel Frédéric* avec deux pignons en façade rue et le troisième derrière, existe aussi sur la villa Monfardini où habitait ce maçon, avant la reprise par François Ferraris

(1903-1977) domicilié Grande Avenue.

La villa *Abélanet* (1886/88) domaine de Boisvinet et la villa *Notre Dame* (1894/97) étaient initialement conçues en symétrie parfaite mais simplifiée par le maître maçon pour raison économique. Une génération plus tard, l'*Hôtel Frédéric* sera difficilement achevé par l'entrepreneur Biron Eugène (1900-1974), avec l'inflation sur les matériaux et des situations en souffrances. !

La tuile mécanique Loubert Rohan, plus résistante que l'ardoise aux tempêtes, donnera un épiderme orangé aux toitures des années trente. Les couleurs de Sion avec les enduits sablés à la chaux du beige au blanc laiteux, les volets en bois verts ou marrons, la pierre calcaire avec la brique des fenêtres aux cheminées se reconstituent aisément, malgré les photographies en noir et blanc. La pierre de schiste de la Corniche qui redevient argile, la pierre bleue du Fenouiller, la roche rouge de Saint-Martin-de-Brem capable de rayer le verre, seront remplacées par le par-

paing et le béton armé pour une demande de plus en plus massive.

L'histoire de ce lotissement trop exposé à l'Ouest, assez loin de la gare avant le tramway de 1925, moins résidentiel que Boisvinet sera « définitivement » gommé avec la disparition de la place Henri Renaud, au profit de l'aire goudronnée *Gaston Pateau*.

A long terme, l'ancienne chapelle-Office de Tourisme, l'ex-Casino-Café « Maison pour Tous » et l'Hôtel-Restaurant Frédéric ont prouvé par leur fréquentation estivale l'intérêt du triple pôle attractif dans ce quartier. Malgré le facteur corrosif de l'air salin et l'évolution logique des méthodes touristiques, Henri Renaud ne s'était pas trompé, à un siècle près !

Photographié devant le café de la plage à la fin de sa vie, le fondateur de Sion figure avec un groupe d'enfants et le baigneur au filet. « *A basse mer, la plage offre tous les agréments de la pêche* », sur une simple carte postale Mozais n°9.

Christophe VIDAL

Notes et sources :

(1) Archives particulières de l'avocat Henri Renaud (1859-1943) à Apremont, Saint-Gilles et Paris : 14 actes, 4 plans et 2 affiches. Mes chaleureux remerciements à Monsieur et Madame Renaud de la Faverie pour tous les documents transmis et leurs témoignages.

(2) Archives particulières du maître maçon Félix Charrier (1819-1905), tri-aïeul de l'auteur, de son fils cadet l'entrepreneur Onésime Charrier (1854-1942) et des trois architectes Charles Charrier (1853-1925), Fernand Charrier (1884-1925) et Maurice Charrier (1887-1943) : fiches illustrées, plans et dessins à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Brétignolles, Paris, Marseille et Madrid.

Extraits publiés : Ch. Vidal, *Revue Pays de Loire*, 303, n°41, Nantes 1994 ; Patrimoine des côtes de France : Les Villas de la Corniche ; Inventaire des Sables d'Olonne à Saint-Jean-de-Monts, Brest 96.

Exposition à Sion-sur-l'Océan (mai 95) ; Saint-Hilaire (Août 95) ; (Avril 96).

Articles histoires de l'architecture in : *Courrier Vendéen* 1997/98.

Ch Vidal, Résumé CTHS 123^{ème} Congrès de Martinique, Paris 1998.

Ch Vidal, Résumé CTHS 124^{ème} Congrès de Martinique, Paris 1999.

J.P. Remaud, « Les Vendéens, grands voyageurs », La Roche-sur-Yon, 1998.

Catologue du Musée de l'Ile de France (Yvelines, Vicq 1999).

(3) Archives particulières, mémoire orale et photographique du compagnon charron Edmond-Charles Sigogneau (1884/1958), époux de Madame Campan issue d'une célèbre famille d'instituteurs, cousin germain de Maurice Charrier (1887-1943), époux de l'institutrice Marcelle Vincent (1900-1948), sans postérité.

UNE PETITE "FABLE" DU VILLAGE DE SION

« **Un jour de 1898**, le petit village de Sion voulut être aussi populaire
Que ses voisines, les stations balnéaires, Croix-de-Vie et Saint-Gilles.
Mais, pour ce faire, il fallait engager des frais importants de voirie.
Cela n'intéressait pas les responsables de la commune de l'époque :
« Comment ! Un si petit lieu-dit qui ne brille que de quelques feux, nenni ! »
Alors, le petit village **alla chercher de l'aide auprès des lieux-dits ses voisins** :
Pineau, le Sablier, les Bussoleries, la Pelle à Porteau, etc.
Et, grâce à eux, « *il s'enfla, s'enfla, tant et si bien qu'il s'agrandit* ».
Les responsables en furent un peu vexés au début, et ne l'aidèrent pas beaucoup.
Des années passèrent. Puis ces derniers devinrent bons avec le petit village,
Qui put revêtir une belle parure et ainsi être **classé en 1937**⁽¹⁾,
« **Station balnéaire et climatique** »
Les ans s'écoulaient joyeusement.
Puis, tout à coup, plus personne ne s'occupe du petit village.
Celui-ci devient très triste. Il ne comprend pas. Il trouve cela injuste,
Lui qui a tant fait pour que les responsables soient fiers de lui.
Mais, aujourd'hui ces derniers se souviennent.
Ils veulent essayer de lui redonner le sourire et l'éclat qu'il a perdus.
Les travaux actuels rappellent au petit village, ceux, plus modestes, de 1900/1901.
Quelle n'a pas été sa joie lorsque le chemin ordinaire vicinal n°8,
Devenu le site « **Corniche Vendéenne** » en 1926⁽¹⁾, le relia à Croix-de-Vie son aî-
née !
L'année 1901, il s'en souvient très bien, les responsables lui avaient dit :
« **Tu chantes, nous en sommes fort aise, et bien danse maintenant** ».
Sitôt dit, sitôt fait, Monsieur et Madame Guiltat offrirent à Sion en 1903
Un magnifique « hôtel, café, restaurant » où l'on pouvait aussi se distraire.
Aussi, le petit village de Sion est heureux de vous faire partager quelques souvenirs.

Colette GENGOUX



En-tête de lettre de l'Hôtel de l'Océan et des Pins, datée de 1904

(1) Registres des délibérations municipales



(no 1)

Département de la Vendée,

Commune de Saint-Hilaire de Riez

Pétition en faveur du classement
comme vicinal ordinaire du chemin de la Pella
à Porteau à Lion.

Nous soussignés, intéressés à la construction
du chemin de la Pella à Porteau à Lion, qui
est destiné à rendre de grands services, en
rattachant l'exploitation balnéaire de Croix de Vie
à Lion, et en desservant les villages des Bussolleries,
du Rineau, du Sablier, de Lion, sollicitons
le classement dans la vicinalité ordinaire, de
ce chemin, pour lequel une liste d'inscriptions
est ouverte.

A. Leri de Ormeaux, E. Loiseaux,

Grand Jaurme,

J. Leri,

J. Leri,

J. Leri,

J. Leri,

Ch. Moussier,

Jaffant,

Jaffant,

Jean H.

Pompaud,

J. Leri,

J. Leri,

Clement Buzard,

Auguste Buzard,

M. Buzard,

Fortin,

Henri Lion,

Lion Rine,

Jaynet Arsene,

Pierre Breznau,

Marie Breznau,

Barberon,

J. Leri,

N. Bonamy,

Martineau, Jauriat,
A. Papault, L. de Reilhac, Barange, Jean Marie,
G. Baron, Liras Jean, Morineau, Francis,
Barange, Joseph, "Francis",
Airaud, Pierre Liras,
Morineau, Jean, "Jean",
Airaud, Priot, Jean Louis, Jean Burgaud,
Rivie,
Airaud, Pajot, Mathurin.

0 Jacques Moreau,
Moreau Baptiste, E. Delattre,
M. G. Leluyer, Hubert, J. Bougeois,
Marthe, E. Leddin +
J. Moreau père (Bivalier, Jacot, père)
G. Burgaud, Simon Louis, Bourgoin
Burgaud Jean, J. Simon
Grandjean, Jean Cal.
Magnet Victor
Phares
Simon
Very rare
Légitimation de cinquante

Signature de l'agent de cinquante
des tribus de l'arrondissement de
St. Louis le 28th 1898
à mains
L. Rogers case

54

L'HOTEL DE L'OCEAN ET DES PINS

Au cœur de Sion, au centre de la place Gaston Pateau, se dresse « La Maison pour tous ». Au moment où la municipalité de Saint-Hilaire-de-Riez entreprend de réaménager et de restructurer ce quartier, les membres de « La Livarde » se sont interrogés sur les origines de ce bâtiment, qui est un élément marquant du patrimoine immobilier de Sion.

Une création de Monsieur et Madame Eugène GUILTAT en 1903

Ce sont des actes notariés qui nous ont permis de cerner quelque peu la genèse de cette bâtisse. Par eux nous savons que **l'initiative de la construction de l'« Hôtel de l'Océan et des Pins » revient à Monsieur et Madame Eugène Guiltat** qui s'étaient mariés à Paris en 1886, le mari exerçant alors la profession de maître d'hôtel dans la capitale.

Dans un premier temps, ce couple parisien s'installa à Saint-Gilles-sur-Vie et c'est en septembre 1899 qu'il commença son implantation sur la commune de Saint-Hilaire-de-Riez en achetant en viager la propriété de Mme veuve Berthomé. Il s'agissait d'« *une chambre en mauvais état avec dépendances et chaumes, le tout d'une contenance d'un hectare environ* » située dans le quartier de la Garenne et desservie par l'actuelle avenue des Mimosas.

A une date que nous ne connaissons pas à ce jour, probablement dès 1900, les époux Guiltat **firent construire sur ce terrain, une importante villa qu'ils baptisèrent « Notre Dame des Pins »**. Cette grande maison offrait « *cinq pièces au rez-de-chaussée et quatre chambres, deux cabinets de toilette à l'étage* ».



La petite maison rénovée de Mme Vve Berthomé



« Notre Dame des Pins », 2 avenue des Mimosas

Dans cette vaste demeure, les Guiltat pratiquèrent une activité hôtelière. Ils y recevaient une clientèle aisée qui, d'après l'enquête publiée par Bernard Taillé en 1985⁽¹⁾, se composait « *de médecins, d'avocats et d'industriels nantais ou parisiens* » que M. Guiltat allait chercher parfois en gare de Commequiers quand ils ne débarquaient pas à celle de Saint-Hilaire. Il accueillait en particulier des amateurs de chasse qui venaient se livrer à leur passe-temps dans la forêt.

Pour développer leur activité, les époux Guiltat rêvaient de s'installer plus près du littoral. C'est pourquoi, quand l'occasion se présenta, ils achetèrent en décembre 1902 à Sion, pour la somme de huit mille francs, un ensemble de quatre parcelles d'une contenance totale de quarante-neuf ares. En moyenne le mètre carré leur

coûta un peu plus de 1,60 franc, ce qui n'est pas négligeable en francs or d'avant 1914. Non loin de là en 1899 une parcelle de 600 mètres carrés s'était vendue à 33 centimes le mètre carré soit cinq fois moins. Ainsi la réalisation récente du chemin vicinal reliant Sion à Croix-de-Vie, et surtout la mise sur le marché des terrains « *admirablement placés* » du lotissement de M. Louis Burgaud (voir documents pages 40 et 42) avait enclenché de manière évidente le mécanisme de la spéculation foncière qui accompagne inévitablement l'essor des activités balnéaires.

En 1903, les Guiltat firent construire face à la mer le grand hôtel-restaurant de leurs rêves. Nous ne connaissons ni l'architecte qui conçut le plan, ni les entreprises qui réalisèrent cette imposante bâtisse qui occupait 744 m² au sol.

Son corps central, orienté nord-sud, est doté d'un étage ; et à ses deux extrémités sont accolées deux ailes d'un étage orientées ouest-est, le tout formant un plan en H. Ses toitures sont pentues, couvertes de tuiles plates « *avec un jeu de noues et d'arêtières, amplifié par des pointes à chaque extrémité des faîtages* »⁽²⁾

Côté océan, un pignon est disposé au centre du bâtiment nord-sud, pignon décoré par une charpente apparente en plein cintre. Les quatorze fenêtres soigneusement appareillées de briques y sont équipées de persiennes, et au rez-de-chaussée un préau reposant sur des poteaux agrémentés de croisillons relie les deux ailes. Ce décor se retrouve sur la façade de deux constructions situées à proximité de l'hôtel : « *Ker Caprice* » (1902/1903), transformée en auberge par Frédéric Berthomé (1905) et la petite épicerie que Joseph Baranger, mareyeur, et son épouse Amélie, épicière, ont fait construire en 1913 (actuellement libre-service SPAR).



Collection J. Robuchon :
Auberge Frédéric Berthomé : homards, langoustes, crevettes, etc.



Collection privée
Epicerie de Joseph et Amélie Baranger : charcuterie, dépôt de pain, homards, crevettes, etc.

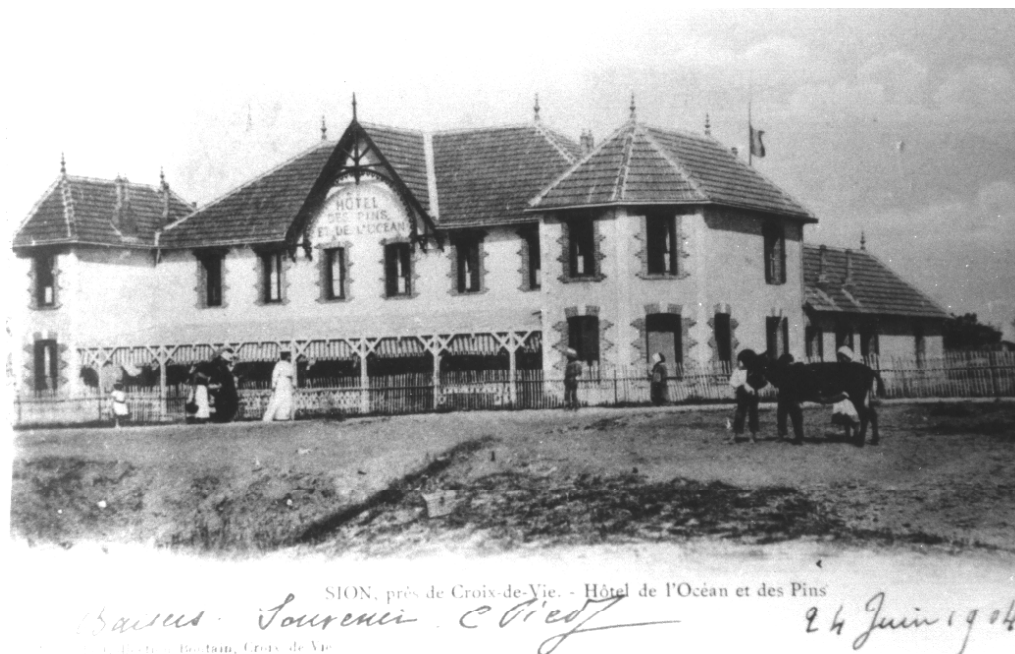
Au rez-de-chaussée se situent de « *vaste salle à manger, salle de café, salons, cuisine, arrière-cuisine, cave, salle de bain et vestibule* »⁽³⁾ et à l'étage « *quatorze chambres à coucher et water-closets* »⁽⁴⁾.

Côté continent, les fenêtres sont de même dimension, mais elles sont moins décorées et sont équipées de simples volets battants. Vers l'est, les deux ailes se prolongent par deux bâtiments sans étage où se situent « *écurie, remise et dépendances* » qui encadrent « *une vaste cour* »⁽³⁾.

Monsieur et Madame Guiltat baptisèrent leur établissement :

« Hôtel de l'Océan et des Pins »

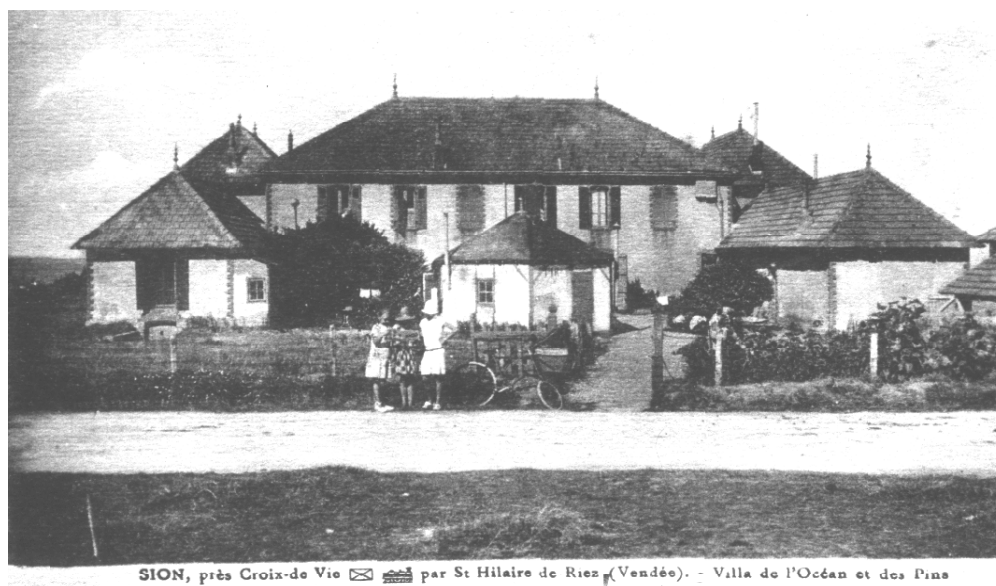
Façade ouest



Collection Boutain – Croix de Vie

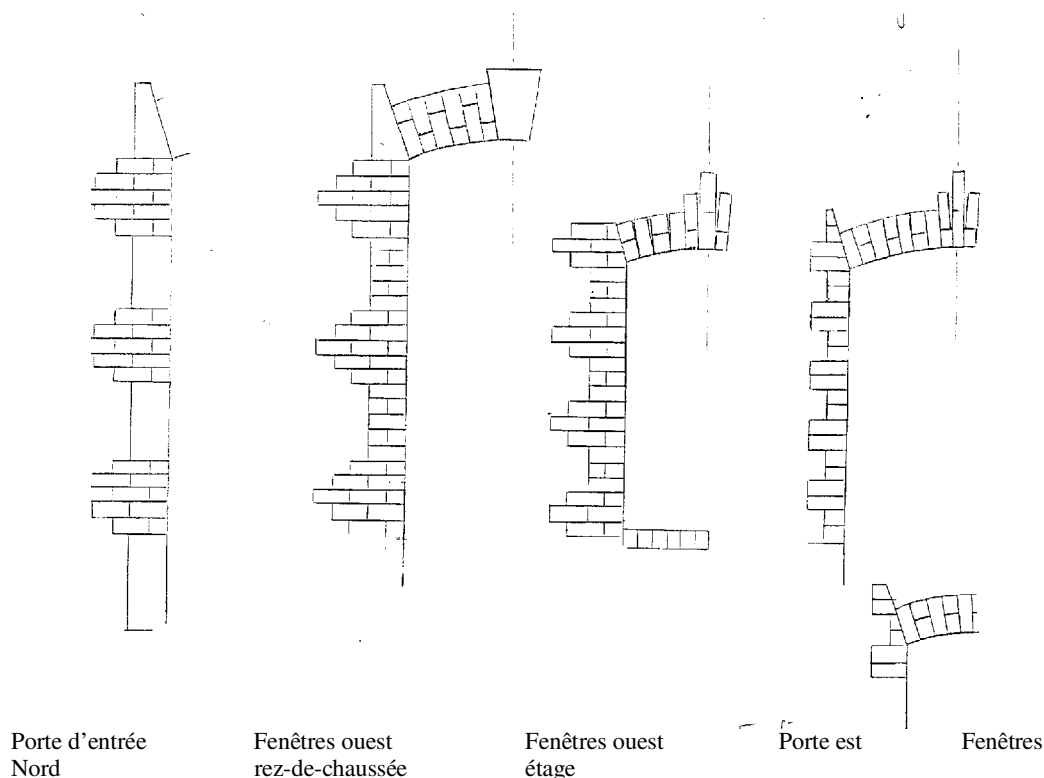
- Cliché pris peu de temps après sa construction puisque qu'apparaît la date du 24 juin 1904.
- Sur le fronton est inscrit « Hôtel des Pins et de l'Océan » au lieu de « Hôtel de l'Océan et des Pins ».

Façade est



Collection Jules Robuchon. Cliché un peu plus récent que le précédent (1930 ?)

Détails d'architecture



Notre enquête nous a permis de retrouver une pièce de vaisselle de cet hôtel tout neuf.



Sur la banderole supérieure du décor, Sion est inscrit fort lisiblement au centre de l'énoncé des trois fonctions de la maison : ***hôtel, café et restaurant***. En dessous deux majuscules enlacées : un **G** et un **L** ; ils évoquent clairement la communauté de biens – attestée par les actes notariés – des époux Guiltat, madame étant née Lenoble.

Les premières photographies - cartes postales de leur établissement – portent la mention « *Le Casino de Sion* ». Ce terme – encore usité à Orouët – désignait alors tout établissement où la clientèle pouvait se réunir pour s'amuser. Le papier à en-tête de l'établissement (voir document p. 50) spécifie que l'on peut jouer au tennis comme au billard. Bien évidemment, la présence d'un piano permet aussi de danser.

Il est permis de penser que les précurseurs qu'étaient incontestablement les Guiltat, avaient vu trop grand. En effet, après une seule année d'exploitation, l'année 1904, le tribunal civil des Sables d'Olonne déclara leur entreprise en faillite, par un jugement en date du 27 mars 1905, à la demande de leurs créanciers. Ils avaient probablement contracté de lourds emprunts pour financer la construction et l'équipement de leur hôtel ; de plus, ils avaient peut-être calculé de manière trop optimiste leurs recettes à venir, ne tenant pas assez compte du fait que leur établissement ne ferait le plein que quelques mois, vu la durée de la belle saison dans notre région. Toujours est-il que, très rapidement dans l'incapacité de payer leurs annuités d'emprunt, les époux Guiltat se virent dépouiller de tous leurs biens qui furent en quelques mois vendus.

Maître Henri RENAUD rachète l'hôtel en août 1905

Le dimanche 27 août 1905, les biens immobiliers des Guiltat furent mis en vente par enchère publique à la bougie, sous la responsabilité de Maître Graveleau, notaire, en mairie de Croix-de-Vie à une heure du soir.

Les acquéreurs ne se bousculèrent pas. Seul Monsieur Alphonse Bertin « *maître d'hôtel à Sion* » enchérit très modestement, proposant d'acheter successivement l'Hôtel Casino pour 20 100 francs et son mobilier pour 5 100 francs qui étaient « *criés sur les mises de 20 000 et 5 000 francs* ».

M^e Graveleau usa de son droit de réunir « *en un seul le 1^{er} et le 2^{ème} lot et les a criés sur la mise à prix de vingt mille deux cents francs formée par les prix d'adjudication ci-dessus. Plusieurs jeux ont été allumés et pendant leur durée diverses enchères ont été portées dont la dernière par Mr Bertin a élevé le prix à trente deux mille deux cents francs.*

Deux feux successivement allumés sur cette enchère s'étant éteints sans qu'il y ait été faite d'autre, le notaire a proclamé adjudicataire des dits lots Mr Bertin. Lecture faite, il a signé.

Et à l'instant Mr Bertin a déclaré qu'il a enchéri pour le compte de Mr Henri Renaud, avocat demeurant aux Sables d'Olonne, ici présent et qui accepte l'adjudication des premier et deuxième lots pour le prix de trente-deux mille deux cents francs outre les charges de l'enchère. Et après lecture ils ont signé A. Bertin, H. Renaud, M^e A Léveillé et M^e Graveleau. »

Quelques instants plus tard, l'avocat sablais acheta directement pour cinq mille vingt francs, d'une part, la villa Notre Dame des Pins qu'avaient fait construire ultérieurement les époux Guiltat et, d'autre part, la petite maison rurale et ses dépendances.

Les époux Renaud firent d'abord exploiter l'établissement mais à une date que nous n'avons pu déterminer, l'activité cessa comme l'atteste la formule « *Ancien Casino* » employée dans divers documents.

Monsieur Maurice DESECHALIERS, troisième propriétaire, en 1936

Le 13 décembre 1935, Mme Alice Eon du Val, épouse Renaud, mourut aux Chateigniers commune d'Apremont.⁷

Son époux, M^e Henri Renaud et ses deux filles, Mlle Anne Renaud et Mme Alice Lindemann, vendirent en date du 4 juillet 1936 par-devant M^e Maurice Pui-roux, notaire à Croix-de-Vie, l'ensemble de la propriété « *L'Hôtel Casino de l'Océan et des Pins* » à un jeune couple de restaurateurs : M. Maurice Déséchaliers âgé de 27 ans et natif de Seine-et-Oise et son épouse Célanie Jaulin, 21 ans, originaire de la Vienne, le tout moyennant deux cent dix mille francs.

Au moment de leur installation, les nouveaux exploitants bénéficièrent de l'arrivée de l'énergie électrique.

Aussitôt, le maire de la commune, M. Louis Morineau, négocia avec le nouveau propriétaire **pour la création de deux classes**, la location d'une partie « *de son immeuble situé à Sion dénommé "ancien casino" comprenant une cour, deux grandes pièces, deux garages, et cinq chambres* (celles du rez-de-chaussée). *Cette location serait faite moyennant la somme de mille francs par an et pour trois ans maximum à partir de 1936, mais pour les périodes du 1^{er} octobre au 30 juin seulement. Du 1^{er} juillet au 30 septembre de chaque année le propriétaire ne laisserait à la disposition de la commune qu'une partie de la cour et une seule chambre pour le logement des maîtres et les deux garages servant ordinairement de préaux pour faire des classes* ». Ces « *dispositions sont provisoires* » ; elles sont prévues pour trois ans. En effet, la collectivité a décidé la construction d'un groupe scolaire qui devrait être achevé pour la rentrée de septembre 1939. Le contrat fut approuvé par le conseil municipal dans sa séance du 6 septembre 1936.

Au printemps 1938, le directeur de l'école, en accord avec l'inspecteur primaire de la circonscription, demande la création d'une troisième classe. Le conseil municipal délibère le 6 mars sur cette demande et l'approuve « **considérant que l'effectif des écoliers inscrits s'élève à 83, que la rentrée de Pâques en amènera encore au moins 5, que la création demandée permettrait de prendre les enfants dès l'âge de 3 ans ce qui rendrait de grands services à la population et qu'ainsi l'effectif total dépasserait la centaine.**

Début octobre, le contrat de location avec M. Déséchaliers est revu. Le propriétaire accepte de louer en plus jusqu'au 30 juin 1939 pour la troisième classe « *une grande pièce servant de réfectoire et pour logement de l'institutrice deux pièces contiguës au logement actuel de l'instituteur* ».

Durant les vacances scolaires, l'immeuble héberge des colons de Montmorillon.

De 1940 à 1944, le bâtiment fut réquisitionné par les troupes d'occupation allemandes.



Collection Robuchon

L'Hôtel de l'Océan et des Pins transformé en centre d'hébergement pour colonies de vacances. En premier plan la cuisine et le réfectoire, démolis en février 2000. Ce bâtiment abritait la poste, une salle communale, une permanence pour soins infirmiers.

Photos de l'année scolaire 1937/1938



De gauche à droite :

- assises : Noëlla BARREAU, Gaby BARREAU, Marie GUICHET, Anne-Marie LEFRANCOIS, Bernadette ABILLARD, Eva SIMON, Renée MOREAU, Suzanne RENAUD, Agnès AVRILLA ;
- debout sur le banc : Anaise CHARRIER, Bernard CHARRIER, Marcelle GUYON ; debout : Irène MORINEAU, Clotilde CHARRIER, Fernande SIMON, Isabelle BURGAUD, Gisèle MORINEAU ;
- debout : ... CHAUVIN ?



De gauche à droite :

- assis : Daniel BIRON, Joseph BREMAUD, Bernard MORINEAU, Maxime MOREAU, Yvon ERIAU, Pierrette BARANGER, Suzanne BARANGER, Yves PEAULT.
- debout : Marcel BIRON, Robert BERNARD, Roland BARANGER, Gaston BARANGER, Lucien COUETARD, André COUTON, Rémi AYRAUD, Jean PEAUD, Germain CHARRIER.
- debout sur le banc : Louis ERIAU, Ismaël BARANGER, Franz BURGAUD, Roger MOREAU, René BREMAUD, Damas AVRILLA, Yvon CHARRIER.

En 1960, la commune de Saint-Hilaire-de-Riez devient propriétaire de l'ancien hôtel

Ayant divorcé, M. Maurice Déséchaliers mourut sans enfant le 10 décembre 1952. Il avait institué sa mère, qui était veuve, comme sa légataire universelle.

C'est avec elle que M. Pierre Burgaud, maire de la commune, négocia en 1959 l'acquisition de l'immeuble. Le conseil municipal accepta l'opération lors de sa réunion du 29 mars 1959 « *considérant que la place du marché de Sion est nettement trop petite, que le parc à voitures est insignifiant, **décide l'acquisition de l'immeuble... pour y faire une place du marché** et demande que cette acquisition soit déclarée d'utilité publique* ».

La vente a lieu par-devant M^e Yves Puiroux, notaire à Croix-de-Vie, le 26 avril 1960 moyennant un prix de « *cent soixante mille nouveaux francs* ».

Le 11 juin 1960, le conseil municipal

- *accepte de louer pour la saison 1960 – de juin à septembre - l'immeuble acquis à Mme Déséchaliers et que les colonies de vacances de Chauvigny, Montmorillon et Lussac-les-Châteaux utilisaient les années précédentes, sauf la partie du réfectoire conservée pour les besoins de la commune ;*

- *fixe le prix de la location à 4 500 NF et précise que l'ancien casino devra être laissé vide au départ de la dernière colonie, l'immeuble étant condamné à disparaître. Le mobilier pourra être entassé dans la cuisine et le réfectoire jusqu'à la saison prochaine* ».

En 1961, la location est renouvelée (délibération du 23 avril 1961) à condition que le Syndicat Intercommunal des colonies de vacances de Chauvigny, Lussac et Montmorillon, prenne « *l'immeuble dans l'état où il se trouve et d'exécuter à ses frais les réparations indispensables... La commune s'engage à clore le terrain réservé à la colonie au moyen de pieux et de fil de fer* ».

En 1963, après un débat houleux au conseil municipal, le bâtiment est conservé

Un débat passionné concernant le sort de « l'ancien casino » fit s'affronter les conseillers municipaux lors de la séance du 10 avril 1963.

Le maire donna la parole au rapporteur de la commission qui a négocié avec M. Bazouin désireux de louer le rez-de-chaussée pour y installer un café dancing « *Cet exposé terminé, Mr le Maire demande au conseil son avis sur cette affaire. Après avoir délibéré le conseil demande à procéder par élimination des questions et tout d'abord de décider de la conservation ou de la destination de l'ancien casino.*

Par vote secret :

Le dépouillement du scrutin donne les résultats suivants :

- *présents 16*

- *votants 16*

- ***pour la conservation 8***

- ***pour la démolition 7***

- *bulletin blanc 1*

A la suite de ce résultat, des discussions s'élèvent puis s'enveniment et plusieurs conseillers quittent la salle.

Le quorum n'étant plus atteint puisque onze sur vingt-deux restent en séance, après avoir pris l'avis de ses collègues Monsieur le Maire lève la séance et décide de reconvoquer le conseil municipal dans les délais légaux. »

Ainsi ce jour-là, à deux voix près, l'« Hôtel de l'Océan et des Pins » aurait pu se voir signifier son arrêt de mort et être démoli après soixante ans d'existence.

Il faut dire que la bâtisse était en piteux état comme le laisse entendre la modicité du loyer annuel exigé : seulement 2 000 francs et les engagements de réparations imposées à M. Bazouin qui doit « *prendre à sa charge* :

- *les réparations de la couverture du bâtiment (comprenant la démolition, la recouverture, la repose des dalles),*
- *le ravalement et le crépissage de tout l'intérieur,*
- *le remplacement de toutes les ouvertures cassées (portes, fenêtres, volets) et ce, dans un délai de deux ans. Il s'engage à assurer l'entretien du bâtiment pendant la durée du bail ».*

Cet utilisateur a construit à l'emplacement du préau en bois originel qui reliait les deux ailes un bar couvert. Il baptisa son dancing « *La Sangria* ». M. Bazouin devint ensuite le premier gérant de la « *Croisette* » à Croix-de-Vie.

C'est probablement dans les mois qui suivirent que furent détruites les deux ailes en retour du bâtiment, afin d'agrandir le nouveau parking communal.

En 1965, la « Maison des jeunes et de la culture » s'y installe

A l'initiative de membres du bureau du Syndicat d'Initiative et d'habitants du quartier, dont Mme Etard et MM. Buchou, Jousseau, est créée le 27 mai 1965 une association - loi de 1901 – intitulée « Maison des Jeunes et de la Culture de Sion-sur-l'Océan à Saint-Hilaire-de-Riez ». Son conseil d'administration est présidé par M. Gaston Pateau.

En septembre les jeunes se réunirent ; après discussion des activités s'organisent, avec l'aide d'adultes en particulier d'Anne-Marie Médan et Jean Florence. Chaque atelier (ping-pong, photo, modélisme, judo, voile...) avait son propre responsable. De nombreuses sorties furent organisées, en particulier à la patinoire de Nantes. Des échanges se faisaient avec les jeunes des communes avoisinantes ; des concours eurent lieu dont les rencontres nationales de jeu de dames. L'association occupait le premier étage et la commune se réservait l'usage du rez-de-chaussée pour une bibliothèque et une salle de réunion, salle des fêtes.

En 1971, le conseil municipal autorisa le maire à signer un bail de dix ans mettant à la disposition de l'association la salle communale contre un loyer annuel symbolique d'un franc. L'association était aussi autorisée à entreprendre des travaux de restauration d'un montant de 6 000 francs, travaux subventionnés pour moitié.

En 1975, le conseil municipal fit refaire la toiture

Lors de ces travaux, le pignon central de la façade ouest fut supprimé et disparurent les pointes en tuile qui accentuaient le jeu des toitures.

En 1977, les statuts de l'association furent modifiées. Elle devint « La Maison pour tous »

Ses activités n'étaient plus réservées exclusivement aux jeunes. Des nouvelles activités virent le jour : dessin, peinture, peinture sur tissu, sculpture, émaux, anglais, rock, théâtre, club « Joie de Vivre », mais les temps ont changé et les jeunes ont délaissé l'association.

En février 2000, a été démoli l'ancien réfectoire qui abrita la poste, le syndicat d'initiative, soins infirmiers et la salle communale Gaston Pateau.

Conclusion

Quel sera le destin futur de cette bâtisse ? La question se repose avec acuité dans le cadre des plans de réaménagement de Sion.

Tous nos lecteurs auront compris que les membres de *La Livarde*, conformément à la vocation de leur association, souhaitent de toutes leurs forces :

- 1°) que ce bâtiment soit durablement sauvegardé,
- 2°) qu'il soit utilisé, dans un avenir proche, pour mettre en valeur de façon efficace, auprès de nos résidents et de nos visiteurs, le patrimoine maritime de notre commune.

Enquête des membres de *LA LIVARDE*

et de Colette GENGOUX

Texte rédigé par Bernard de SINGLY

Façade ouest



Cliché du 14-02-2000

Façade est



Cliché du 14-02-2000, pris durant les travaux débutés en octobre 1999.

Notes :

- 1) Sion, 1871-1920, *La Gorboïe* n°2, 1985
- 2) Mémoire d'Eric Piton, étudiant en architecture
- 3) Registre des transcriptions des Sables d'Olonne du 14 septembre 1905
- 4) Acte notarié du 4 juillet 1936, passé à l'étude de Me Graveleau, Croix-de-Vie

Note de la rédaction :

La lecture de notre « dossier Sion » peut être utilement complétée par celle d'un précédent article paru dans le numéro 4 des *Cahiers de Rié*, intitulé « Sion de 1750 à 1936 ».

UNE ECOLE DE HAMEAU DANS LES ANNEES 30

« LA FRADINIERE »

Dans les « Cahiers de Rié » n° 2, nous avons évoqué avec Mme Milcendeau l'école de La Fradinière dans les années 20.

Voici un témoignage un peu plus récent, les années 30, que nous apporte M. Jean Béthus, qui a passé son enfance à « La Gaillardière ». Il est né en 1927.

« J'ai commencé l'école à 6 ans en même temps que mon jeune frère Olivier. Au début, notre mère venait nous conduire, puis on partait seuls à pied et après on y allait en vélo. Des fois on se plaignait pour partir, prétextant le mal de tête, notre mère nous disait alors : « *O lé juste le haot de la baïte !* » (c'est juste le haut de la bête) On partait quand même. On récupérait les copains le long du chemin par les *Bouts*, le *Platin*, la *Croix du Pont d'Orouët*. On était une dizaine à arriver ensemble. Combien étions-nous dans l'école ? Peut-être soixante ».

Combien y avait-il de classe dans l'école ?

« A cette époque, il y avait 3 classes : la classe de la Demoiselle, celle de la Dame et enfin pour les plus grands, celle du régent. Le régent était monsieur Grolleau. Il était sévère, mais dynamique. Sa femme enseignait aussi. Après il y a eu un autre couple : M. et Mme Maratier ».

Comment se passait le repas le midi ?

« J'emportais ma musette à l'école. Le repas consistait en quelques tartines, avec du beurre et du chocolat, un œuf dur, un peu de charcuterie. Comme boisson, on avait de l'eau, coupée avec un peu de vin. L'hiver, il arrivait que les enseignants nous fassent une soupe avec des choux et du pain. Sous le préau, on accro-

chait la musette à un endroit prévu à cet effet. Notre musette servait aussi à transporter les livres et cahiers ».

Comment se déroulaient les classes ?

« Ce qui m'a surtout marqué, c'était l'autorité et la sévérité des maîtres. Il y en avait un en particulier qui se promenait parmi nous avec sa baguette au moment des dictées et gare aux fautes ! Monsieur Grolleau avait établi une classification et un certain endroit de la classe était appelé le « *coin des nuls* ». Il essayait en vexant certains élèves de les pousser à travailler plus ».

Est-ce que l'hygiène avait la même importance que de nos jours ?

« Ah oui ! Monsieur Grolleau était très strict sur l'hygiène et après le repas, le nettoyage des dents était obligatoire. On le faisait dans un local où était aménagé un vestiaire pour ranger les « *bots* » et la brosse à dents.

Monsieur Grolleau avait aussi installé des douches, à partir d'un puits avec une pompe et une chaudière. Parfois, il quittait un moment la classe pour travailler ses douches. La douche fonctionnait le samedi, pour les élèves mais aussi pour les parents. Ma mère y allait quelquefois le samedi après-midi. C'était un peu les douches municipales ».

Votre instituteur devait avoir un bon esprit d'initiative ?

« Oui, car ce n'était pas tout. Il avait aussi entrepris d'organiser à la fin de chaque année scolaire un voyage. Pour le faire, il nous fallait des sous. Alors les élèves de la grande classe allaient cueillir des champignons et ramasser des escargots et même des sangsues que le régent vendait.

Il y avait aussi une fête au printemps. A cette époque, il y avait peu de loisirs, notre fête avait du succès et nous rapportait de l'argent. Elle avait lieu le dimanche. Mais il fallait la préparer à l'avance, alors on restait certains soirs après l'école pour faire des répétitions. On apprenait des chants.

rôle d'un cantonnier. Il fallait que je vienne avec une masse. C'est mon grand-père qui me l'avait fabriquée. Chacun devait venir costumé en fonction du rôle qu'on lui avait attribué. Je me souviens d'un copain qui jouait l'ordonnance d'un colonel. Ce jour-là, Monsieur Jutard, l'instituteur de Croix-de-Vie, venait avec sa femme et jouait du violon. On tenait aussi des stands ».

Où vous emmenait-il en voyage ?

« Je me souviens qu'on était allé à Mortagne-sur-Sèvre et à Clisson. Je me rappelle surtout d'un voyage à Saint-Nazaire, avec la visite des chantiers. On voyait plein d'ouvriers aux fenêtres. On a vu aussi un gros paque-



Le jour de la fête, début des années 30

Un soir, en chantant, j'avais gratté le sol avec ma chaussure pour amuser les autres. Le régent qui me surveillait du coin de l'œil est passé par derrière moi par surprise et m'a donné une gifle ! Je m'en souviens encore ! Le jour de la fête, on était costumé. Une année, les grands avaient joué une pièce de théâtre : *Le Père Lustucru*. Cette année, j'étais trop petit. Plus tard, dans une autre pièce, j'ai joué le

bot en construction. C'était quelques années après la construction du « NORMANDIE ».

On était ébloui de voir tout ça. Le voyage avait lieu un dimanche et les parents pouvaient accompagner. Mais pour eux, c'était payant. C'était Loizeau, transporteur au « *Bout du Monde* », à Croix-de-Vie, qui nous emmenait ».

Vous aviez aussi le certificat d'études à passer ?

« Oui, pour moi je l'ai passé à 12 ans, un peu plus tard, c'était 14 ans. Jeannine, ma sœur, a dû le passer à 14 ans. Il avait lieu à Croix-de-Vie et on y allait dans la charrette à cheval. De ceux qui étaient dans la charrette on a été deux à l'avoir. En 1940, c'est la guerre, j'ai alors quitté l'école et j'ai aidé ma mère qui tenait désormais une épicerie au *Pissot* ».

Pour vous qui étiez à l'école publique, aviez-vous reçu une éducation religieuse ?

« Ah oui, on allait au catéchisme dans la chapelle à *la Fradinière*, le samedi matin. Des fois, certains emportaient des grenouilles qu'ils lançaient aux filles. Le curé s'était plaint auprès des parents de ces façons de faire. Le catéchisme avait parfois lieu le soir. On allait, au retour, chaparder des figues autour de chez une personne âgée. Elle avait un beau figuier planté sur une « bouchaïe » (talus) comme on disait.

Pour la Communion, il y avait 3 jours de préparation (la retraite) à l'école libre des garçons. Il fallait avoir 11 ans. La retraite se faisait avec les élèves du Privé, mais aussi ceux de Sion et de l'école publique du bourg. L'instituteur privé faisait une différence entre ceux de l'école privée et les autres. Sous le préau, je me souviens qu'il instituait une séparation que les élèves n'avaient pas le droit de franchir. De nombreux parents s'étaient alarmés de cette attitude. Sur-tout ceux de *la Fradinière*, car parmi eux, certains étaient des croyants fervents qui inscrivaient leurs enfants à *la Fradinière* pour des raisons pratiques. Mais de toute façon, la discrimination existait le jour de la Communion. Devant se tenaient ceux de *l'Ecole privée*, puis ceux de *l'Ecole publique du bourg*, ceux de *Sion*, ceux de *la Fradinière*, venant en dernier. Moi, mais aussi d'autres de *la Fradinière*, on a gardé en mémoire cette différence ».

Témoignage recueilli par
Gérard CHUSSSEAU auprès
de Jean BETHUS



Le jour de la fête, début des années 30

NDLR :

Nous remercions les lecteurs qui pourraient nous aider à retrouver les noms à ces charmants enfants costumés.