

# La Charente, d'Ambernac à Civray

Journal de route. - Descente en canoë canadien faite par Guy Gautier et André Hlène, du 18 au 21 août 1923.

Mars 1923. - Nous n'avons pas encore mis à exécution notre projet de 1911, de descendre la Charente de Suris à Civray; la guerre et beaucoup d'autres raisons nous ont obligés à le repousser d'année en année.

Le Touring Club de France nous demandant aujourd'hui de résumer les notes de notre voyage de 1909, pour publier un fascicule sur la Charente dans sa collection des "Guides du Canotiste sur les rivières de France", nous jugeons préférable de lui fournir un travail plus complet et, dans cette intention, décidons de descendre en canoë canadien, pendant l'été, la partie du cours préjugée navigable que nous ne connaissions pas encore.

Le voyage présente des complications sur lesquelles nous n'avons pas à compter en 1909.

Le transport du bateau d'abord: Suris n'est pas sur une ligne de chemin de fer, - ligne principale tout au moins; - la station la plus rapprochée est à 9 kms, à Roumazières-Soubert (ligne d'Angoulême à Limoges).

Ensuite, l'organisation des étapes et le choix des gîtes par avance, dans une région où les villages à proximité de la rivière sont situés loin des uns des autres et où les auberges sont certainement moins nombreuses qu'avant la guerre. Nous avons bien songé à camper, mais le poids du matériel à transporter nous effraie, car nous risquons de trouver des eaux peu profondes et avons davantage à alléger notre bateau le

plus possible.

Enfin, nous ne disposons que de très peu de temps, condition déplorable pour un voyage qui comporte de l'imprévu.

Tout bien étudié, nous adoptons un plan qui nous paraît praticable parce que, non seulement nous habitons la région, mais aussi que nous pouvons disposer de deux automobiles et qu'un ami complaisant<sup>(1)</sup> veut bien se charger d'en conduire une, tout en se contentant de rester à terre pour goûter les douceurs de la pêche à la ligne, pendant que nous poursuivrons notre promenade sur l'eau. Le plan serait d'une exécution moins facile pour le touriste qui viendrait de loin.

Une automobile transportera le canoë et restera garée à Ceiray pendant le voyage; l'autre, conduite par l'heureux pêcheur, portera les bagages et assurera notre ravitaillement pendant la descente.

"Fille de l'air" ne sera plus de la partie; délestée en 1919 de tous ses ornements et accessoires, elle est transformée en camionnette et se contente maintenant de transporter, tous les jours, des pommes de terre à Cognac. Grandeur et décadence!

Nous ne logeons pas dans les auberges de villages. Le viticole nous permettra d'aller coucher à Roumazières ou à Louplès, quand nous serons dans la région Suris-Ambernac, puis à Ceiray, pendant l'autre partie du trajet. Notre bateau se chargera, ainsi, très peu chargé.

Partant de Suris, nous pourrions, peut-être, atteindre Chatain ou Avois à la fin de la première journée et arriver à Ceiray le lendemain.

Nous choisirons un canoë du genre canadien de fabrication régionale, robuste et peu élégant, muni d'une forte quille et de deux quilles d'échouage: son poids rendra les portages plus fatigants, mais sa solidité présente de sérieux avantages.

(1) M. H. Brisson, de Jarnac.

Samedi 18 Août 1923. - Départ de Cognac pour temps nuageux.

Les deux voitures font route ensemble pour Jurs. La 10 Unie torpedo 4 places est chargée des bagages; la 10 Renault canotière à deux places transporte le canot, qui soigneusement arriéré "tient bien la route".

En traversant la Charente, à Pont-Sigoulant, puis de Roumajoux, orant de tourner vers Jurs, nous constatons le manque d'eau déjà noté en 1911. Nous nous y attendions, mais les riverains nous préviennent, heureusement à temps, que ces eaux courtes existent, cette année, depuis Jurs. Un examen rapide du cours en oval, nous démontre qu'il ne faut plus songer à mettre à l'eau dans cette région.

On nous dit bien que nous trouverons probablement de l'eau à Coubert ou à Chauzezac, ou même plus bas, mais nous savons, d'après notre expérience de 1909, ce que valent les renseignements pris sur place, car les meuniers ne connaissent presque jamais les biefs qui n'intéressent pas leurs moulins et, bien souvent, les riverains n'ont jamais vu la rivière en dehors de la région qu'ils habitent.

Notre caravane reprend donc sa route. Nous allons vérifier nous mêmes, de pont en pont, l'état de la rivière, à Coubert d'abord, puis à Chauzezac et, enfin, à Aubernac où les eaux semblent moins courtes: jusque là, il n'y a guère de navigation possible.

La situation n'est pas brillante! Nous n'avons de chances d'avancer qu'à la condition de profiter du moment où chaque moulin aura obtenu un peu d'eau pour tourner. Cette fatigue nous fait courir le risque d'être immobilisés bien souvent, car nous n'obtiendrons jamais en temps voulu les précisions qui nous sont nécessaires sur les heures de marche et nous n'en aurons plus du tout quand nous

tomberons sur les moulins hors d'usage : ces derniers sont, paraît-il, en majorité.

Après avoir apprécié le faible tirant d'eau du canoë, le meunier du Grand Moulin, près d'Ambernac, croit, cependant que nous pourrions naviguer sans de très grosses difficultés. Si, au départ d'Ambernac, nous ne flottons pas d'une façon continue, nous n'avons guère à craindre que des trainages occasionnels d'une cinquantaine de mètres au plus ; après Chatain 18 kms en oval, la rivière sera certainement navigable. Renseignements sans garantie, bien entendu !

Cette opinion servant tout à fait nos desseins, nous décidons, en déjeuner à l'Hôtel Bonchon, à Ambernac, pendant la pluie qui accompagne invariablement le premier jour de nos promenades sur la Charente, de partir d'Ambernac dimanche matin.

Le canoë est mis à l'eau près du pont, descendu au Grand Moulin et, après un premier portage, amarré pour la nuit en oval du diversoir. La voiture est garée à Cioray.

Pendant cette première journée, nous avons fait exactement 600<sup>m</sup>. L'échappé que nous avions prévu était de 23 kms environ.

Coucher à Confolens, Hôtel de la Bièvre ; confort très suffisant et plus que normal pour une sous-préfecture de 2.500 habitants. Bonne cuisine & bon accueil.

Dimanche 19 Août 1923. - Beau temps, un peu nuageux, à Confolens, comme presque partout, les boulangeries sont fermées le dimanche, mais grâce à l'amabilité de notre hôte, nous complétons notre ravitaillement d'une façon satisfaisante.

Si nous avons été bien renseignés, nous devons atteindre le pont de Benest de bonne heure dans la matinée. La voiture nous y apportera le déjeuner; c'est une étape de 12 kms. nous prendrons là des dispositions pour l'après midi.

Départ d'Ambernac (grand moulin) à 9 h. Les eaux sont courtes, mais nous flottons. Il faut, malgré tout, souvent descendre dans l'eau pour passer les rangs transversales de pierres placées par les riverains qui vont garder leur bétail sur l'autre rive.

Au M<sup>in</sup> de Massignac, pénible et très long portage.

De Massignac au M<sup>in</sup> de Basse Lande, moins d'eau encore: le trajet n'est qu'un interminable traicage sur pierres dures.

De Basse Lande à Allone, en passant par le barrage de l'ancien M<sup>in</sup> de Ribourjou, pas d'ennuis appréciables: le lit est plus profond. En approchant d'Allone, des pêcheurs au filet nous affirment que nous aurons, maintenant, de l'eau d'une façon continue, mais un pêcheur à la ligne qui vient de suivre les rives immédiatement en aval, nous annonce le contraire. Encore des pêcheurs qui n'étaient jamais sortis de leur bief!

En effet, après les M<sup>ins</sup> d'Allone et de la Roche jusqu'à Rioumant, nous traînons presque constamment en eaux très courtes.

À Rioumant, bloquage complet; pendant plus de 50<sup>m</sup>, un filet d'eau à peine perceptible filtre entre les pierres. nous avons plus de deux heures de retard sur nos provisions en très pénible portage d'une centaine de mètres devant nous et notre déjeuner qui nous attend au pont de Benest, à 5 kms. nous sommes très fatigués pour tenter immédiatement ce portage et préférons aller

chercher la voiture et le repas ; c'est une promenade au grand soleil qui ne figurait pas au programme, mais qui nous permet de nous faire une idée de la rivière jusqu'à Benest.

Dans l'après midi, malgré des portages difficiles et des baux forcés au M<sup>ni</sup> du Cailler et au Grand Moulin, nous trouvons de l'eau jusqu'au M<sup>ni</sup> de Guillard, puis de Benest.

Nous arrivons donc au pont de Benest à la fin de la journée au lieu de l'ovar atteint dans la matinée. C'est un étape de 12 kms seulement ; nous pensions bien en faire au moins 18 à 20.

Notre arrivée à Cioray lundi soir est très publique. Bateau amarré en aval du M<sup>ni</sup> de Guillard. Coucher à Cioray.

Lundi 20 août 1923. - Très beau temps.

Si, comme le croyait le meunier du Grand Moulin d'Ambernac, la rivière devient vraiment navigable après Chabain, nous sommes bientôt au bout de nos peines et pourrions, peut être, atteindre Cioray, 28 kms en aval, avant la nuit.

Pour éviter, aujourd'hui, toute surprise désagréable, la voiture nous rencontrera, d'abord au pont de Chabain et ensuite, chaque fois qu'une route coupe la rivière.

Cours assez profond du M<sup>ni</sup> de Guillard au M<sup>ni</sup> de Doubersac, en passant par celui de l'Aue Vert ; fréquents manques d'eau, ensuite, jusqu'au pont de Chabain où nous déjeunons. Pont très pittoresque et très élevé, ce qui n'a pas empêché qu'il soit presque submergé par la crue de l'hiver dernier ; aujourd'hui, on pourrait, à la rigueur, se passer d'un pont.

- 1 -

Navigation un peu moins pénible jusqu'au M<sup>ni</sup> des Melles et à l'emplacement de celui de la Vergne; ce dernier est marqué à tort sur les cartes: il n'en reste plus de traces.

Ainsi qu'on le voit, au pied du Château de Neuregard, la rivière devient large, profonde et beaucoup moins sinueuse: il semble qu'on ait, enfin, atteint le cours vraiment navigable.

Au M<sup>ni</sup> de l'Asnicr, nouveau manque d'eau, le plus sérieux de tous ceux que nous ayons rencontrés: en quel lieu, plutôt un chemin en ce moment, traverse un terrain raviné, parsemé de flaques d'eau stagnante et de broussailles où l'on devine à peine quelques minces filets d'eau. D'après les apparences, cet état de choses doit presque toujours exister. Ce n'est que 70<sup>m</sup> plus bas que reparait la rivière serpentant, très étroite, entre des rives élevées, principalement à gauche où les escarpements viennent presque toucher la rive; la végétation aquatique est épaisse et ne laisse souvent qu'un passage difficile tout au plus du bord; nous nous glissons constamment sous les branches.

Malgré l'abondance exagérée des herbes, la situation s'améliore après les M<sup>ni</sup> de la Pérade et de Jonet.

La nuit nous arrive au M<sup>ni</sup> de Rochemaun 10 kms en amont de Ciryay, à la fin d'une étape de 18 kms.

Mardi 21 Août 1923. - Très beau temps.

à part des eaux courtes immédiatement au dessous de tous les diversoirs la navigation, malgré les herbes, est devenue agréable et normale jusqu'au M<sup>ni</sup> de Roche.

Dans beaucoup d'endroits, de ce dernier moulin à Ciryay, le cours est presque à sec. Nous l'avons, d'ailleurs, déjà constaté en 1909.

Arrivés à Ciryay à 10<sup>h</sup> avec un retard d'un jour et demi sur nos prévisions trop optimistes.