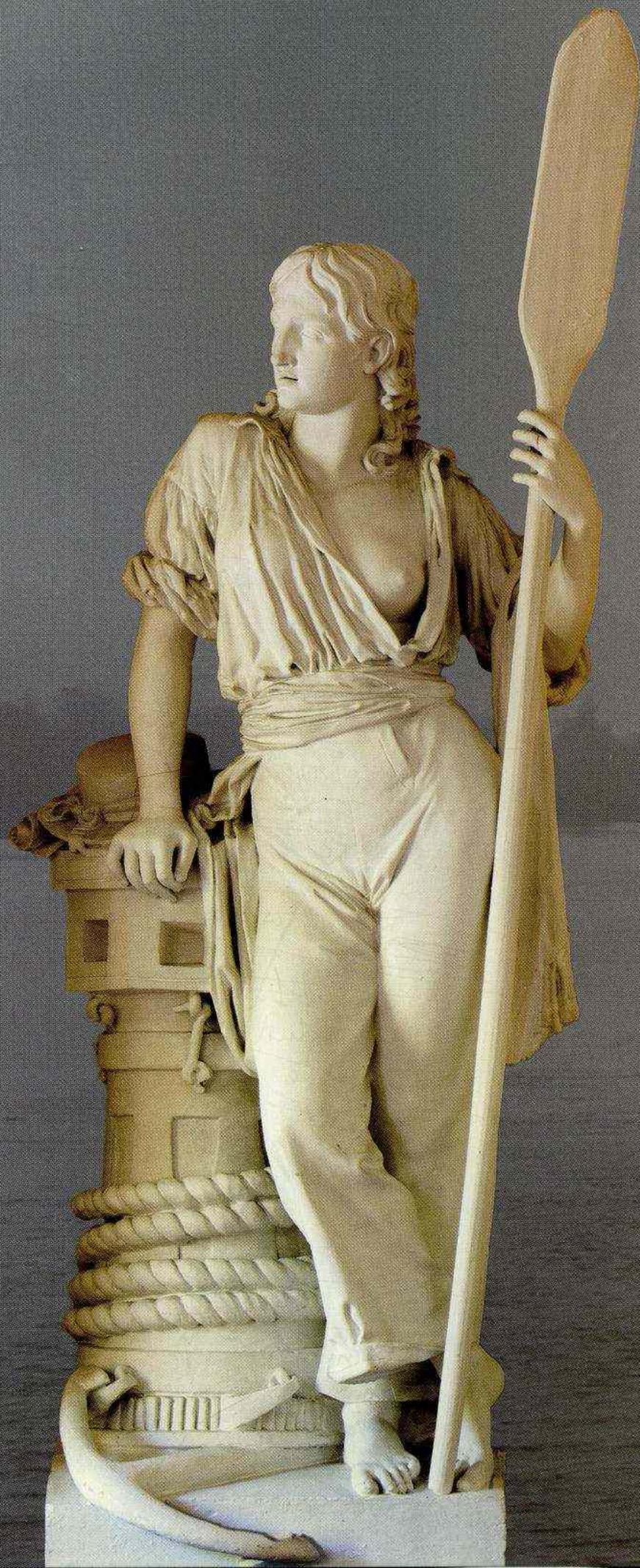


L'ESTUAIRE

paysages & patrimoines

Une exposition conçue par les Archives
départementales de la Gironde et les
services de l'Inventaire de la Région
Nouvelle-Aquitaine

LIVRET DU VISITEUR



Statue allégorique de l'estuaire
par le sculpteur Domenico Maggesi.
Plâtre, s.d. (années 1880).
Collection Ville de Blaye

L'estuaire est un territoire singulier d'eau et de terre où la Garonne devient petit à petit l'océan. Un espace fertile au fil des siècles, au fil de l'eau, un espace propice aux échanges, aux liens et aux rencontres. L'estuaire, ce sont les traditions, les vignes, le patrimoine, mais aussi les marées, les îles, la fraîcheur de la nature sauvage... On y navigue, on y voyage, et sur ses rives, on s'y installe, on aménage...

Au terme de plusieurs années d'un fin et rigoureux inventaire du patrimoine architectural et paysager, nous avons le plaisir de vous présenter cette exposition, conçue par les *Archives départementales de la Gironde* et les *services de l'Inventaire de la Région Nouvelle-Aquitaine*. Une invitation à la découverte plurielle de cet endroit unique, de ce fleuve élégant et puissant que l'Homme et son Histoire ont rendu particulièrement fascinant. Des paysages somptueux, façonnés par les éléments naturels et les marées, tout autant que par la main assidue et appliquée des femmes et des hommes de l'estuaire.

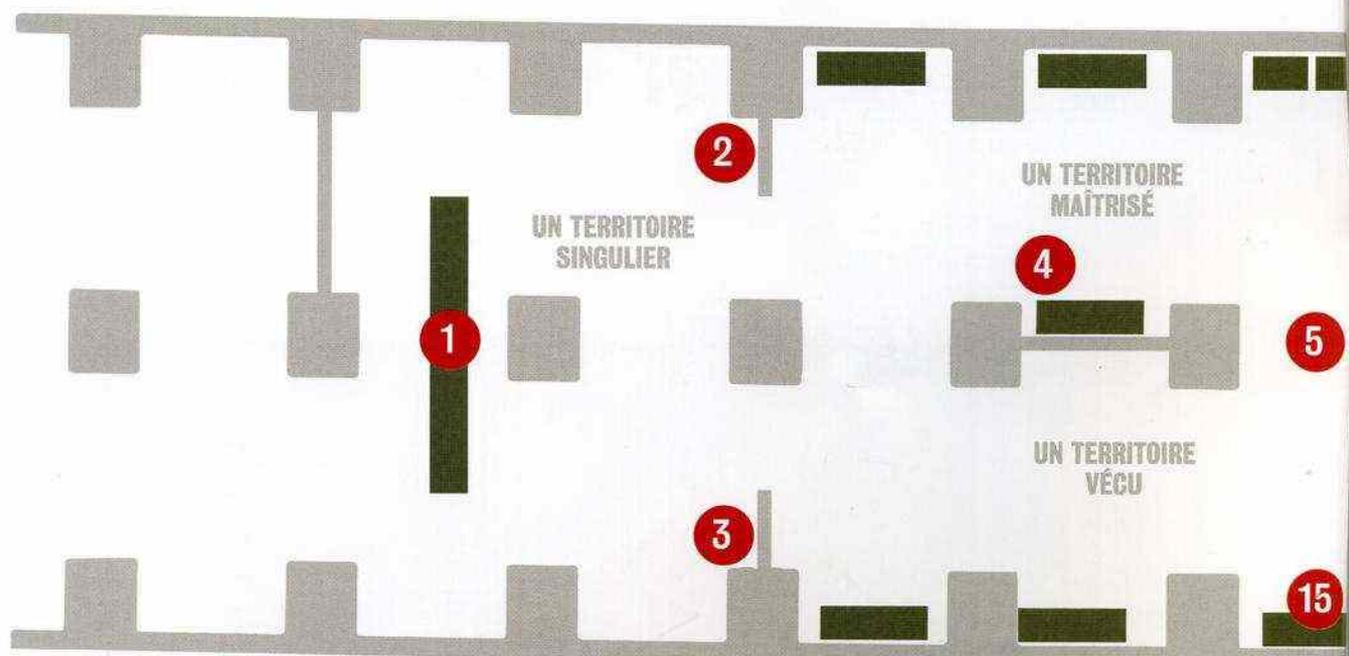
Beau voyage à toutes et à tous !



Jean-Luc Gleyze
Président du Conseil départemental de la Gironde
Conseiller départemental du canton du Sud Gironde

- 1 «Carte du cours de la Garonne depuis son embouchure jusqu'au bec d'Embesse », par l'ingénieur Desmarais, 1759
- 2 Atlas des paysages du département de la Gironde (site Internet)
- 3 Évolution des paysages de l'estuaire (animation cartographique)
- 4 *Bunker, la forteresse des Arros* (film documentaire)
- 5 Phare de la pointe de Grave (maquette)
- 6 *Les quais de Pauillac* (huile sur toile XIX^e siècle)
- 7 *Guide de Bordeaux à la mer, 1865* (récit sonore)
- 8 Villa gallo-romaine de Plassac (visite virtuelle)
- 9 Phare de Cordouan (visite virtuelle et interactive)
- 10 Bases de données documentaires : le patrimoine architectural et paysager des communes riveraines de l'estuaire
- 11 Photographier les paysages estuariens (projection interactive)
- 12 Extraits de *Grains de folie* (film documentaire)
- 13 La mémoire des îlots (films documentaires)
- 14 La centrale de Braud-et-Saint-Louis (films documentaires)
- 15 Ex-voto, représentant un trois-mâts de la fin du XVIII^e siècle ou du début du XIX^e siècle

Tout au long du parcours, des fac-similés de documents vous sont proposés : en les feuilletant, vous pouvez découvrir différents types d'archives : actes notariés, plan de construction, cartes postales, albums photographiques, etc.

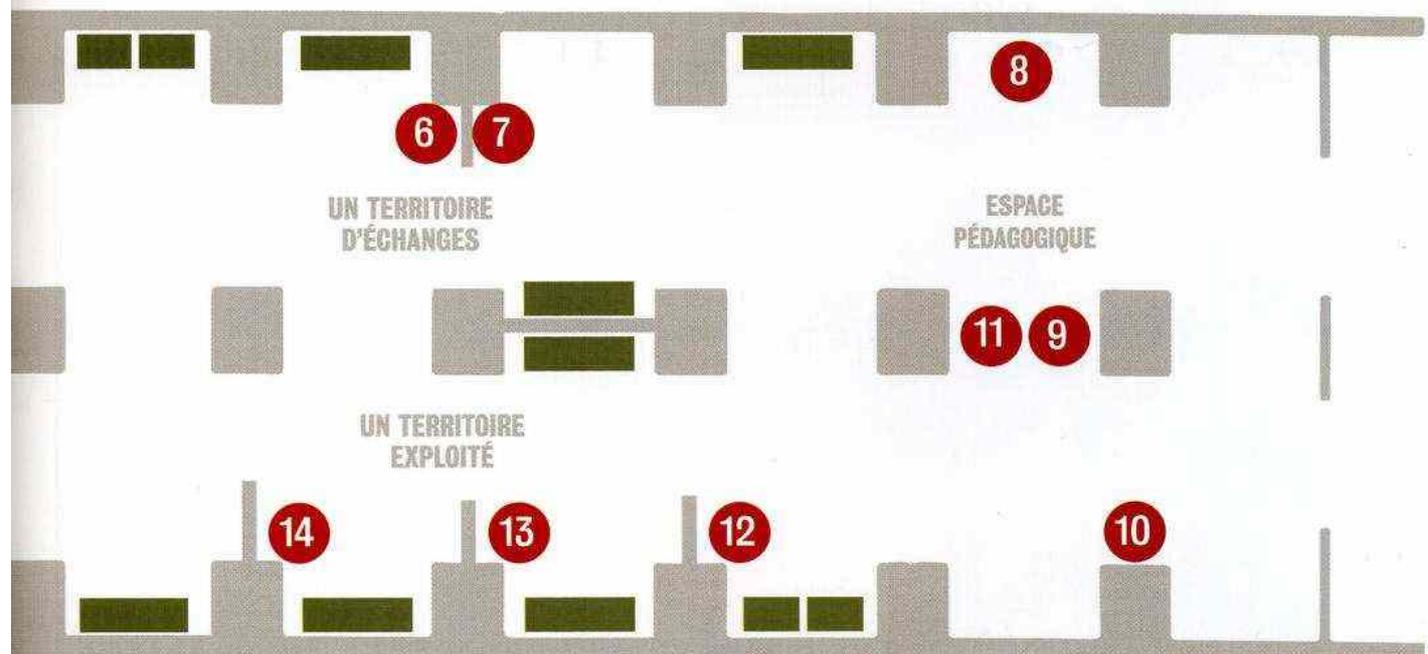


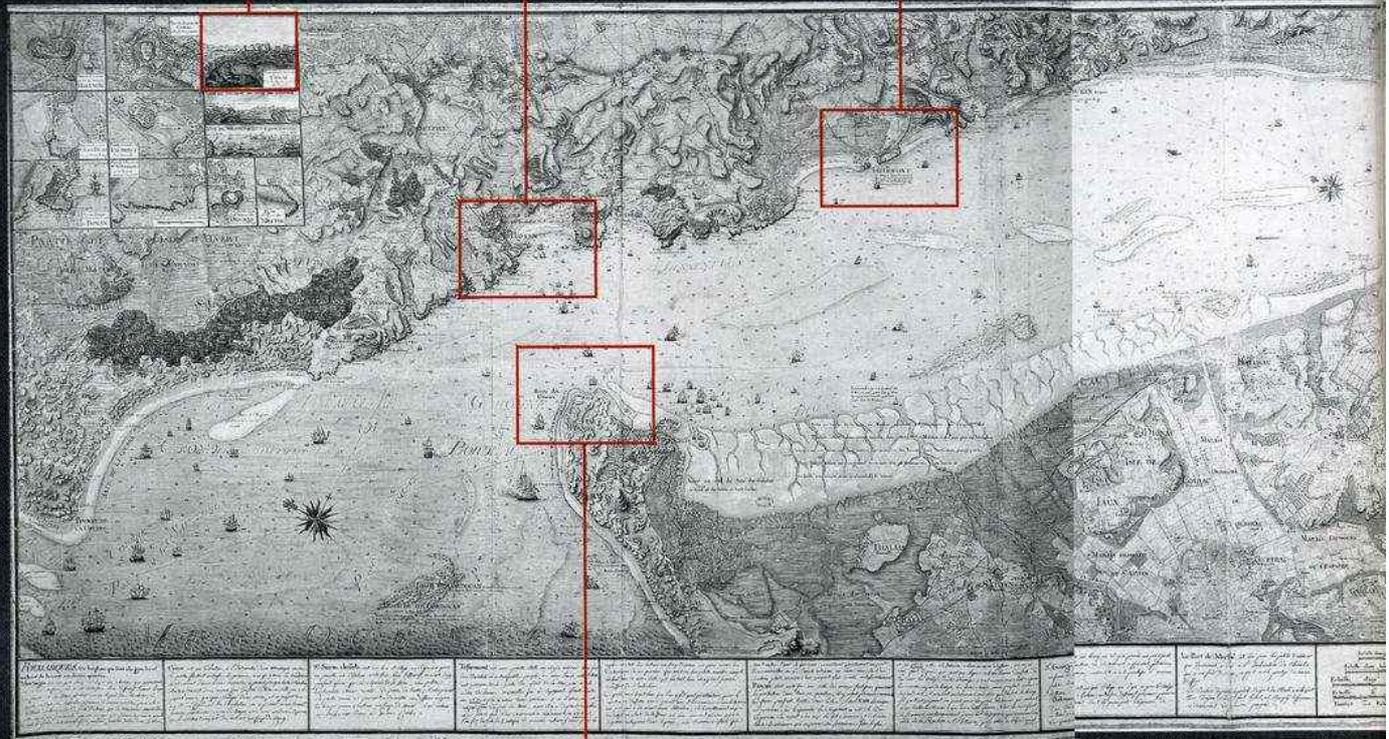
Vaste étendue d'eau saumâtre formée par la confluence de la Garonne et de la Dordogne au niveau du Bec d'Ambès, l'estuaire rejoint l'océan Atlantique quelque 75 kilomètres en aval, à son embouchure signalée par le phare de Cordouan.

Accès privilégié à l'arrière-pays mais aussi redoutable voie d'incur-sion, il constitue aussi bien un point fort qu'une faille, notamment pour la ville et le port de Bordeaux. Reliant ou bien séparant les rives, il forme une frontière naturelle et culturelle. En Médoc, en Blayais ou en Saintonge, l'homme a investi et façonné ses rivages pour en exploiter les ressources.

L'inventaire du patrimoine architectural et paysager mené dans les communes riveraines a consisté à recenser et étudier les éléments patrimoniaux afin d'en conserver la mémoire. Cette exposition vise à mieux comprendre l'estuaire, en offrant une succession de fenêtres sur le territoire.

Au gré des flots, au fil de l'histoire, ce voyage propose une découverte de la région, à travers des séquences mettant en évidence les interrelations entre l'homme et son milieu : territoire maîtrisé, territoire d'échanges, territoire exploité, territoire vécu, autant de facettes révélées par la photographie et les documents d'archives.



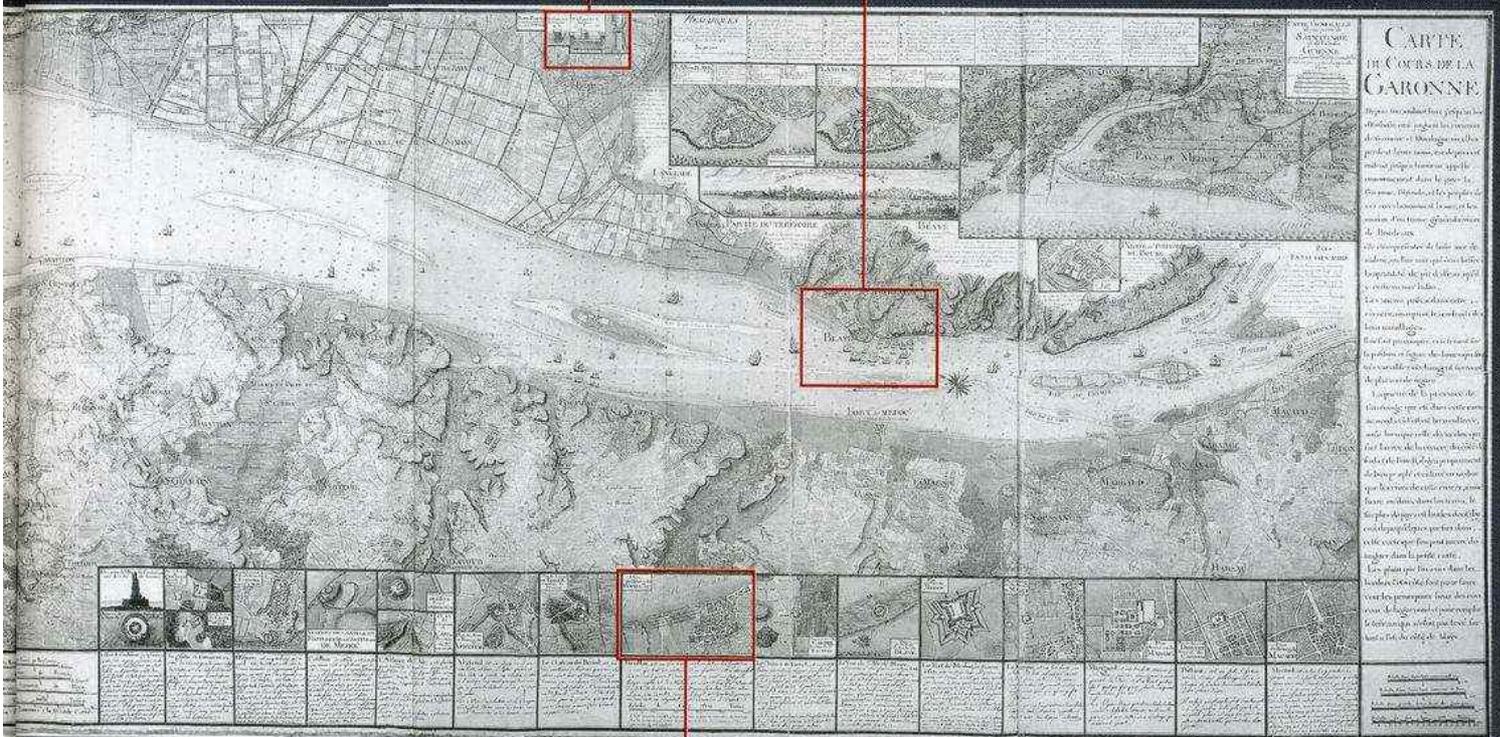
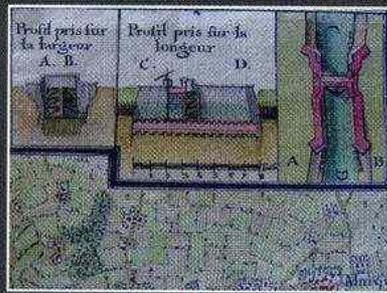


1

« CARTE DU COURS DE LA GARONNE DEPUIS SON EMBOUCHURE JUSQU'AU BEC D'EMBESSE », PAR L'INGÉNIEUR DESMARAIS. 1759

Archives nationales, Paris, F14 10059/1

Il s'agit de la première carte connue embrassant l'ensemble de l'estuaire et qui lui est exclusivement consacrée. Elle montre un état de l'estuaire dans la première moitié du XVIII^e siècle, des paysages de ses rives et de ses îles, et de leurs aménagements. Les plans particuliers mettent en lumière certains sites importants aux yeux du cartographe. Desmarais reprend en cela la méthode appliquée quelques décennies plus tôt par l'ingénieur Claude Masse, auquel il emprunte d'ailleurs souvent, parfois mot pour mot et trait pour trait, ses commentaires et ses représentations





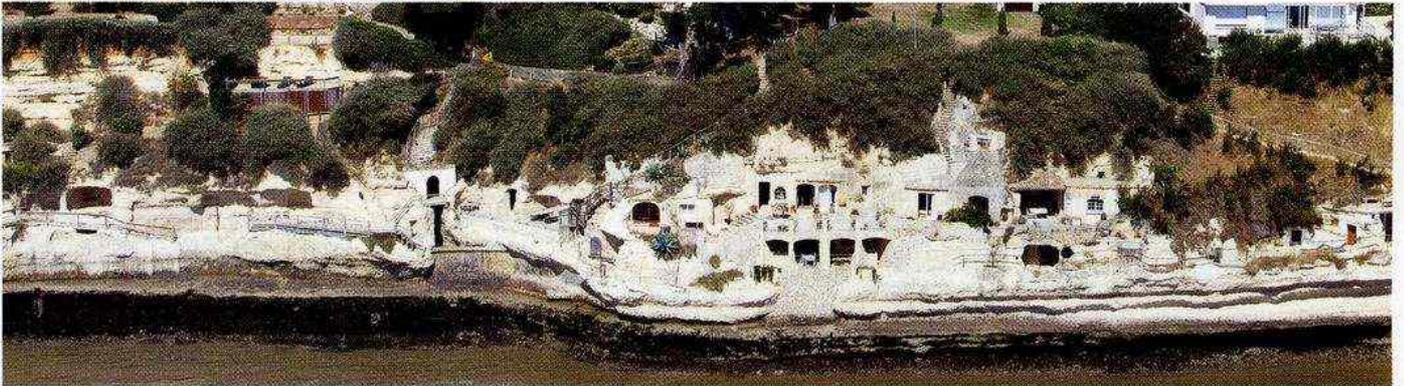
Dunes et forêt de la pointe de Grave (Le Verdon-sur-Mer). © Adrienne Barroche, 2013



L'île Margaux. © Adrienne Barroche, 2010



Paysage de vigne en Médoc (Bégadan). © Adrienne Barroche, 2013



La corniche de Meschers-sur-Gironde. © Gilles Beauvariet, 2013



Marais de Braud-et-Saint-Louis. © Michel Dubau, 2012

Paysages estuariens

Les dunes et la forêt

De chaque côté de son embouchure, la Gironde est encadrée par d'immenses étendues de sable qui, au gré du vent et des courants, ont formé des pointes en constante évolution (pointe de la Coubre, pointe de Grave). Au XIX^e siècle, l'homme est parvenu à maîtriser ces « montagnes qui marchent », poussées par le vent, en les plantant de bois de pins et de chênes verts, créant de toute pièce d'immenses forêts.

Les îles

L'archipel, qui s'étire entre Macau et Pauillac, est le fruit des courants et des limons charriés au gré des marées. Ces espaces mouvants, prétendument sauvages et naturels, ont pourtant été domptés et façonnés par l'homme afin d'améliorer la navigation jusqu'à Bordeaux. Digués et enrochements ont permis de fixer leurs rives et de valoriser les terres. D'un simple vasard peut naître une île ; quand certaines émergent, d'autres disparaissent.

La vigne

La vigne est omniprésente sur les deux rives de l'estuaire. Des croupes de graves et des prestigieux châteaux du Médoc aux vallons ou « conches » et aux fermes viticoles de la rive saintongeaise, elle dessine des paysages caractéristiques des bords d'estuaire. Plantée parfois dès l'Antiquité, elle a colonisé le territoire au fil des siècles et contribué à la prospérité locale, donnant des vins réputés dans le monde entier. À la fin du XIX^e siècle, le phylloxéra a fait disparaître des hectares de vigne, modifiant profondément les paysages.

Les falaises et corniches

Sur la rive droite de l'estuaire, le socle continental saintongeais vient surplomber le fleuve du haut d'impressionnantes falaises calcaires. Le même paysage se dessine au sud de Blaye, sur la corniche entre Gauriac et Bourg-sur-Gironde. À Mortagne-sur-Gironde et à Chenac-Saint-Seurin-d'Uzet, les falaises sont dites « mortes » car, séparées de l'estuaire par des marais, elles ne sont plus léchées par ses vagues. Au nord, de part et d'autre de Royan, comme sur la corniche girondine, les falaises sont encore vives et creusées de grottes qui ont été habitées ou exploitées en carrières.

Les marais, les mattes et les palus

Les rives de l'estuaire ont beaucoup évolué au fil des siècles. En se retirant suivant l'évolution du niveau des eaux ou sous l'effet du dépôt des alluvions, l'estuaire a laissé place à des marais, autrement appelés « palus » ou « mattes », qui s'étendent désormais au pied des coteaux, anciens rivages continentaux. Ces espaces sont parfois encore en cours de formation ; leur naissance ou au contraire leur disparition peut se dérouler en quelques décennies seulement.

2



À voir :
Atlas des paysages du
département de la Gironde
(site Internet)

3



À voir :
Évolution des paysages
de l'estuaire (animation
cartographique)

UN TERRITOIRE MAÎTRISÉ

Axe stratégique majeur, l'estuaire a été considéré de longue date comme un territoire à surveiller et à contrôler. Voie d'incursion dans les terres, il a constitué bien souvent une faille dans la défense du territoire et notamment de Bordeaux. Des ouvrages défensifs établis du Moyen Âge au XX^e siècle se succèdent sur ses rives.

Les sites fortifiés du Moyen Âge

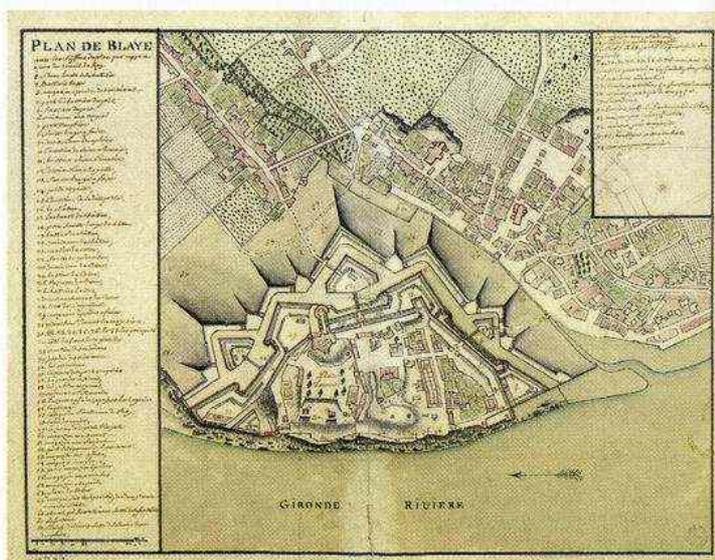
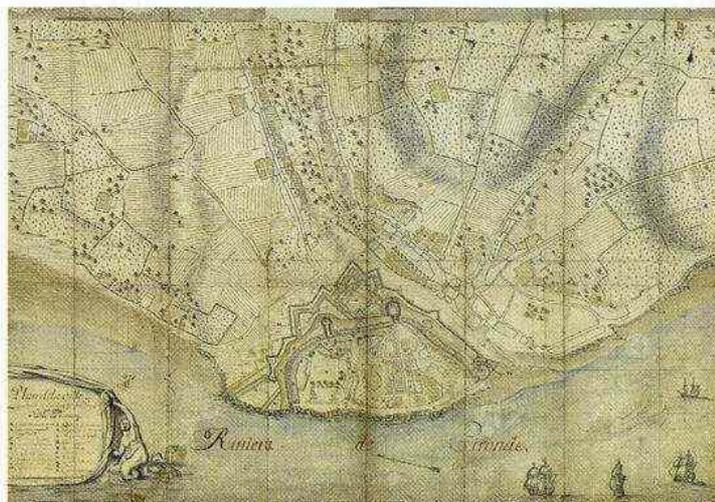
En 1152, le mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henri II Plantagenêt, futur roi d'Angleterre, scelle le destin de la Guyenne qui passe sous domination anglaise. Constituant un axe de pénétration par voie terrestre ou fluviale vers Bordeaux, l'estuaire est au cœur des rivalités franco-anglaises jusqu'en 1453, date de la reconquête par le roi de France.

À Royan, sur la pointe de Foncillon, ne subsiste aucun vestige du château établi dès la fin du XI^e siècle. Quant aux ruines de l'imposante forteresse des Rudel à Blaye, elles laissent encore deviner son rôle stratégique au XIII^e siècle. Destructions et réaménagements se succèdent au gré des conflits du Moyen Âge et de l'Époque moderne. Au début du XVIII^e siècle, l'ingénieur du roi Claude Masse constate que la cité de Talmont a été entourée «d'assés bonnes murailles dont l'entretien a été abandonné».

Sur la rive gauche, dans les années 1850, l'ancienne tour de Castillon qui contrôlait l'estuaire est à l'abandon. Seuls les archéologues, comme Léo Drouyn, y portent un intérêt tandis que le terrain qui l'entoure est affecté au service des Ponts et Chaussées.

Un triptyque défensif au XVII^e siècle

Au XVII^e siècle, les rivages estuariens sont les premiers témoins du passage des flottes espagnoles et de la soldatesque durant la Fronde. La révolte parlementaire et nobiliaire, à laquelle



« Plan de la ville, chateau et faubourg de Blaye », dit « plan de Berry », 1680
AD Gironde, F1NC 2014

Plan de la citadelle de Blaye. 1733
AD Gironde, F1NC 1004

Bordeaux a largement pris part, s'oppose à l'autorité monarchique pendant la minorité de Louis XIV. Cette instabilité persuade le pouvoir royal, qui se rend aux arguments du marquis de Vauban, commissaire des fortifications du roi, d'établir un verrou sur l'estuaire, constitué de la citadelle de Blaye, du fort insulaire de Pâté et du Fort-Médoc à Cussac. Depuis 2008, ce dispositif défensif exceptionnel est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco.

Parmi la grande quantité de documents conservés, ces deux plans permettent de mesurer les modifications apportées à la forteresse de Blaye par Vauban et de comprendre l'échelonnement des éléments de défense selon un plan en étoile.

Les enjeux ne se limitent pas à la seule rive droite de l'estuaire : Vauban engage la construction d'une tour à canons sur un îlot en formation vis-à-vis de Blaye et l'édification d'un fort sur les rives marécageuses du Médoc. Le devis de construction du Fort Pâté (1690-1693) révèle la complexité d'établir une construction de pierre massive sur un banc de vase sableux. À Fort-Médoc, les terrains marécageux imposent des défenses formées de parapets engazonnés entourés de douves. La porte royale donne à l'ensemble sa monumentalité et affiche l'autorité monarchique sur la contrée ; côté Gironde, le corps de garde « de la Mer » assure la perception des taxes sur les navires.

L'estuaire, entre batteries et bunkers

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, les batteries se multiplient en aval et en amont du verrou Vauban. A partir de la Guerre de Sept Ans (1756-1763), les menaces de la marine britannique exigent notamment le renforcement de la défense de l'estuaire de la Gironde. Au début du XIX^e siècle, Napoléon I^{er} presse le duc de Feltre, son ministre de la Guerre, de renforcer et d'armer les batteries du Verdon, d'Arvert, de Royan et de Suzac pour contrer les navires ennemis.

« Carte de l'estuaire de la Garonne ou Gironde pour servir à faire connoître les emplacements des deux batteries proposées pour la déffence de l'entrée et sortie de la rivière [...] », par Ricard. 1756

Archives nationales (Paris), MAP G/206, pièce 20



Deux cartes, datées de 1756 et de 1812, témoignent du rôle stratégique de l'estuaire de la Gironde avec l'aménagement d'éléments défensifs à la pointe de Grave et à la pointe de Guette-Lamy ou du Chay. Dans une lettre du 29 août 1811, Napoléon I^{er} ordonne la réalisation de plans de citadelles au Verdon et sur la rive droite « afin que l'ennemi ne puisse pas parvenir, en débarquant quelques milliers d'hommes, à prendre ces batteries et à faire une attaque sur les vaisseaux qui seraient au Verdon ». Les travaux engagés ne peuvent toutefois arrêter l'ennemi anglais : en 1814, le fort du Chay est pillé et la tour défensive du Verdon est incendiée. Il faut attendre les années 1860-1870 pour que de nouvelles défenses soient édifiées sur les pointes de Grave, du Chay et de Suzac.

4

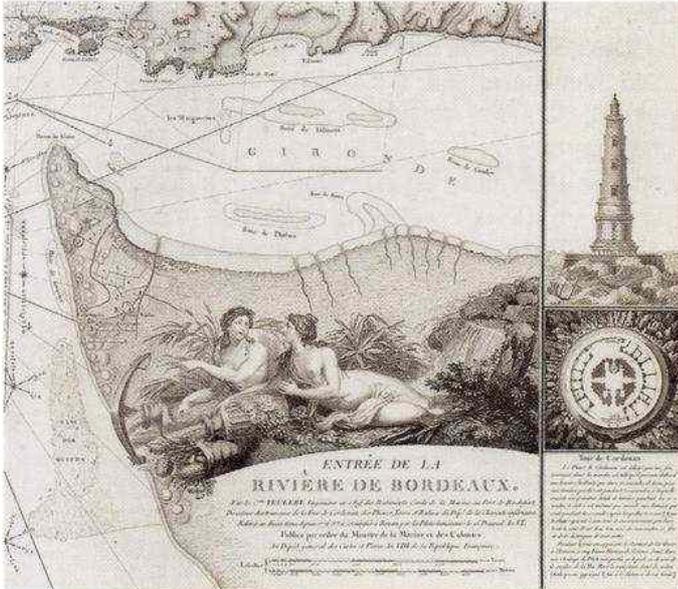


LE MUR DE L'ATLANTIQUE

Au Verdon, à Soulac et à Royan sont conservés des éléments du redoutable Mur de l'Atlantique, fortification de quelque 1200 kilomètres des côtes de la Norvège au Pays basque, dont la construction fut engagée par Hitler dès 1940. Casemates, abris, soutes à munitions, postes de direction de tir, réserves d'eau, infirmeries... cette architecture de béton ponctue l'estuaire et rappelle l'occupation allemande qui s'est prolongée jusqu'en avril 1945 dans les « poches » du Médoc et de Royan.

▶

À voir et écouter : *Bunker, la forteresse des Arros*, de Jean-Paul Lescor et Jean-François Rigaud (DVD, 2013).



«Entrée de la rivière de Bordeaux, par le comte de Teulère (...) relevée en divers tems, depuis 1776 (...)»
Archives nationales (Paris), MAR G 211

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, l'ingénieur Joseph Teulère initie une campagne de relevés hydrographiques et topographiques permettant d'établir des cartes détaillées du cours et des rives de l'estuaire.

Naviguer sur l'estuaire

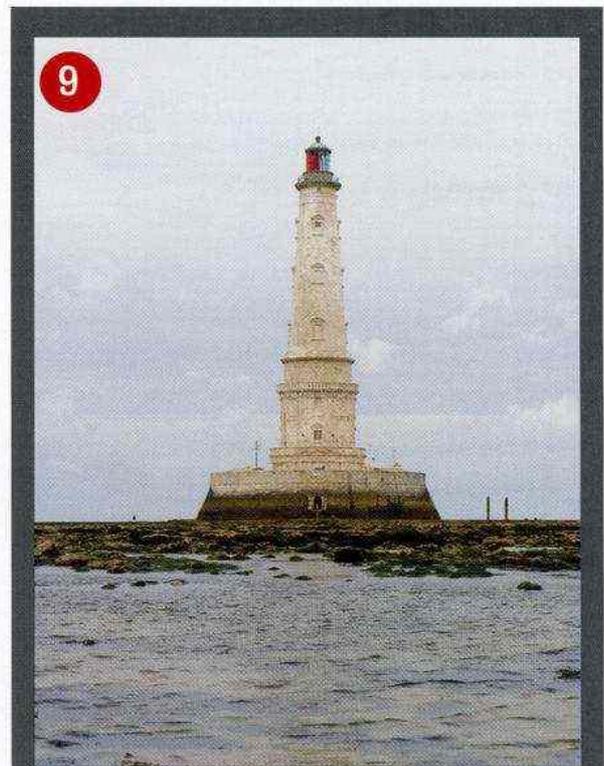
L'estuaire est une voie de passage dont les eaux tumultueuses étaient particulièrement redoutées par les marins. Les bancs de sable encombrant l'embouchure et menaçant le chenal de navigation, le rythme des marées, le vent et le brouillard rendaient périlleuse la remontée vers Bordeaux. Au fil des siècles, la navigation est facilitée par la réalisation de cartes précises et l'installation de divers repères, le plus illustre étant le phare de Cordouan qui signale l'entrée de l'estuaire depuis le XVI^e siècle.

Afin de s'engager sans encombre dans l'estuaire et d'atteindre le port de Bordeaux, les navigateurs scrutent les horizons pour identifier les amers et autres balises. Ils bénéficiaient jadis de cartes représentant le trajet à suivre entre les bancs de sable fluctuants et les îles, indiquant les rades et les zones de mouillage pour s'abriter en période de tempête ou dans l'attente de la marée montante. Moulins à vent, clochers, groupes ou alignements d'arbres, constituaient de précieux signes verticaux jalonnant l'horizontalité des rives estuariennes. Aux XVIII^e et XIX^e siècles, les phares sont perfectionnés : sans cesse améliorés, sur-élevés ou reconstruits, ils contribuent à sécuriser la navigation.



MAQUETTE DU PHARE DE GRAVE, MUSÉE DU PHARE DE GRAVE, LE VERDON-SUR-MER

Jusqu'au début du XIX^e siècle, une simple balise permettait de signaler la Pointe de Grave aux navires. En 1816, une ordonnance royale préconise l'amélioration de la signalisation de l'embouchure de l'estuaire. Le phare en charpente construit près de la dune en 1825-1826 est dès 1836 menacé par l'érosion. En 1837, une tour en maçonnerie est élevée mais rapidement détruite par les assauts de l'océan et remplacée provisoirement par un échafaudage mobile. Le phare actuel est construit en 1859.



PHARE DE CORDOUAN

À voir et écouter :
la visite virtuelle dans l'espace pédagogique

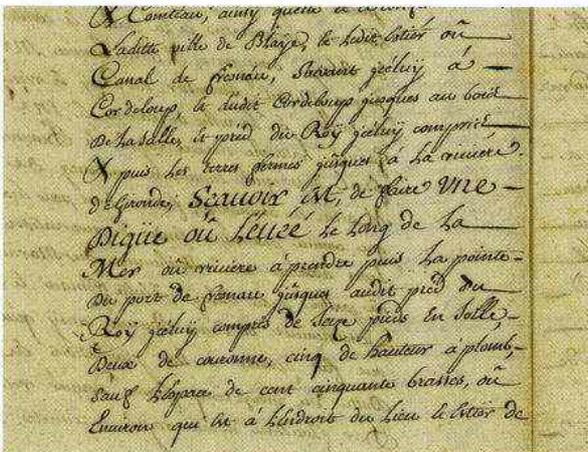
Protéger de l'invasion des eaux et du sable

Le tracé de l'estuaire et de ses rives a évolué au cours des siècles. Les flux des marées et les courants ont parfois accentué l'érosion des rivages. Envahissant largement les terres environnantes, les eaux limoneuses ont favorisé les phénomènes d'envasement. Ces marécages ont été valorisés et transformés en zones fertiles au prix de travaux considérables et incessants. Construction de digues, drainage des terres et gestion du niveau des eaux ont profondément modifié le paysage. Ailleurs, c'est le sable qu'il a fallu fixer avec la plantation de forêts.

L'assèchement des marais

Les travaux d'assèchement des environs de Bordeaux sont engagés à la suite de l'édit royal du 8 avril 1599 et confiés à l'ingénieur hollandais Conrad Gaussen. En Bas-Médoc, les « Polders de Hollande » sont asséchés à partir de 1628, à l'initiative du duc d'Épernon, seigneur de Lesparre. Tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles, des travaux incessants et des aménagements successifs sont nécessaires pour préserver les terres des eaux envahissantes.

Rive droite, de semblables travaux sont engagés à partir de 1645, sous le contrôle notamment du duc de Saint-Simon, gouverneur de Blaye, et du duc de Richelieu, propriétaire des marais de Cônac.

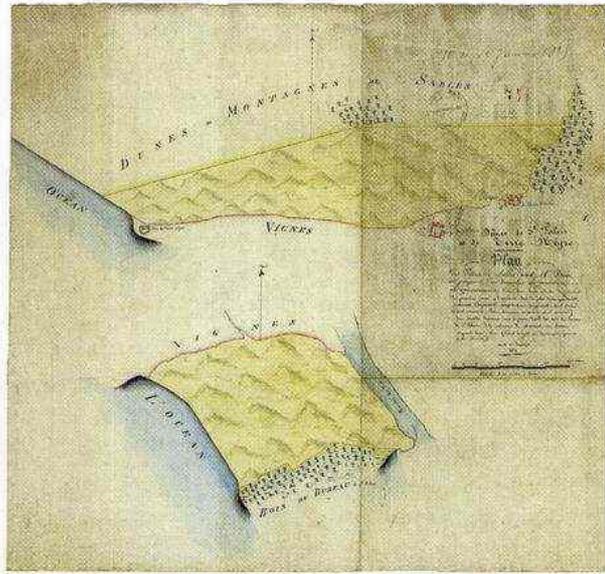


Digue ou levée à faire le long de la mer ou rivière dans les marais de Blaye.

8 mars 1651

AD Gironde, C 3674

La fixation des dunes

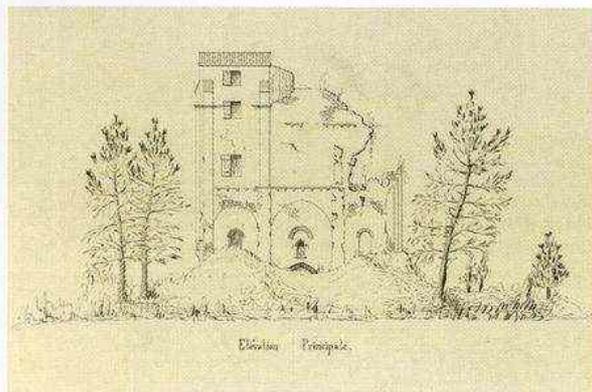


« Dunes de Saint-Palais et de Terre-Nègre, plan des dunes de sables dont M. Besse se propose d'en demander la concession au gouvernement. »

10-12 janvier 1825

AD Charente-Maritime, S 4581 (CR48)

Lieu de pèlerinage particulièrement fréquenté tout au long du Moyen Âge, l'église Notre-Dame-de-la-Fin-des-Terres est dès le XIV^e siècle menacée par l'ensablement. Au milieu du XVIII^e siècle, elle est abandonnée par les paroissiens et apparaît encore ensevelie par les sables sur un dessin du milieu du XIX^e siècle. L'ensemble du Médoc est confronté à ce phénomène, maîtrisé à partir de la fin du XVIII^e siècle avec la plantation de pins. L'autre rivage de l'estuaire n'est pas épargné : les dunes de Saint-Palais et de La Coubre se couvrent de forêts au cours du XIX^e siècle.



Église du Vieux-Soulac ensablée, par Durassié.

Détail de l'élévation principale.

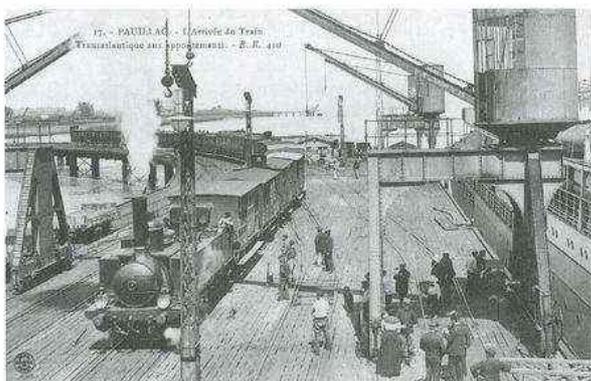
Dessin, 1846

AD Gironde, 162 T 5

UN TERRITOIRE D'ÉCHANGES

Du bateau au train

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le déploiement du chemin de fer sur les bords de l'estuaire contribue au développement des territoires et favorise les échanges. La rive gauche est équipée d'une voie ferrée reliant Bordeaux au Verdon : réalisés par tronçons, les travaux sont achevés en 1875. Rive droite, les aménagements sont plus tardifs : la ligne reliant Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-sur-Gironde via Blaye est engagée dans les années 1880. Elle est prolongée à partir de 1893 le long de la rive saintongeaise de l'estuaire, vers Cozes et Saintes, avec des embranchements vers les ports de Mortagne-sur-Gironde et de Port-Maubert. Le chemin de fer vient ainsi compléter le trafic estuarien. Certaines lignes, aujourd'hui disparues, n'ont toutefois pas résisté à la concurrence du transport fluvial et routier.



Pauillac : l'arrivée du train, transatlantique aux appontements. Carte postale, début XX^e siècle. Collection particulière

Le chemin de fer connecté à l'estuaire

Le développement du chemin de fer ouvre des perspectives pour améliorer le transport de voyageurs et de marchandises. Des aménagements sont nécessaires pour permettre la liaison train-bateau. Ainsi, en 1882, un tronçon est créé entre Moulis et Lamarque avec notamment la

construction d'une gare maritime, à proximité de l'estuaire, pour gagner Blaye. Des problèmes de financement empêchent toutefois le projet d'aboutir et les équipements ne furent jamais mis en service. Sur la rive droite, la gare de Blaye, placée le long du chenal, permettait un transbordement aisé mais présentait l'inconvénient d'être régulièrement inondée lors des grandes marées. Dans les années 1890, les appontements construits à Pauillac à l'initiative d'Eugène Pereire, président de la Compagnie générale transatlantique, sont d'une tout autre ampleur : le mouvement commercial est évalué à 500 000 tonneaux de jauge et 25 000 voyageurs.

Au début du XX^e siècle, un tramway relie Saint-Georges-de-Didonne à la forêt de La Coubre, en passant par Royan et Saint-Palais-sur-Mer : il dessert ainsi la plage de Nauzan, rendant accessibles à tous les plaisirs balnéaires.



LES QAIS DE PAUILLAC

Huile sur toile, XIX^e siècle
Collection particulière, Château Pichon Longueville
Comtesse de Lalande

Cette vue du port de Pauillac représente le débarcadère aménagé pour les bateaux à vapeur en 1838, ainsi que le peyrat construit probablement à la fin du XVIII^e siècle ou au tout début du XIX^e siècle. Stendhal lors de son voyage dans le Midi en 1838 décrit parfaitement les quais qu'il observe depuis le bateau à vapeur : « Nous apercevons tout-à-coup sur la gauche de la rivière huit ou dix belles maisons à trois étages qui ont l'air d'opulentes maisons de campagne : c'est Pauillac. Rien de ces constructions sales et entassées qui avoisinent la rivière, centre du commerce dans les villes anciennes. Pauillac serait-il tout-à-fait nouveau ? On dirait que les trois-quart de la ville n'ont pas trente ans ».

D'une rive à l'autre

C'est au cours du XIX^e siècle que se développe le transport de voyageurs sur l'estuaire, notamment avec l'essor des bateaux à vapeur qui desservent Blaye, Pauillac ou Royan avec des escales à Macau ou Beychevelle, par exemple.

Le développement du chemin de fer favorise les liaisons fluviales d'une rive à l'autre. En 1895, deux petits bateaux à vapeur, *L'Union* et *Le Satellite*, sont mis en service pour assurer la liaison entre la Pointe de Grave et Royan. La concurrence est rude entre Lamarque et Pauillac pour accueillir le bac et relier Blaye. Finalement, trois cales d'accostage en béton armé sont construites en 1932 sur ces trois ports. Un bac baptisé *Les deux Rives* est mis en service le 18 mars 1934.



Cale du bac au port de Lamarque.
© Adrienne Barroche, 2010

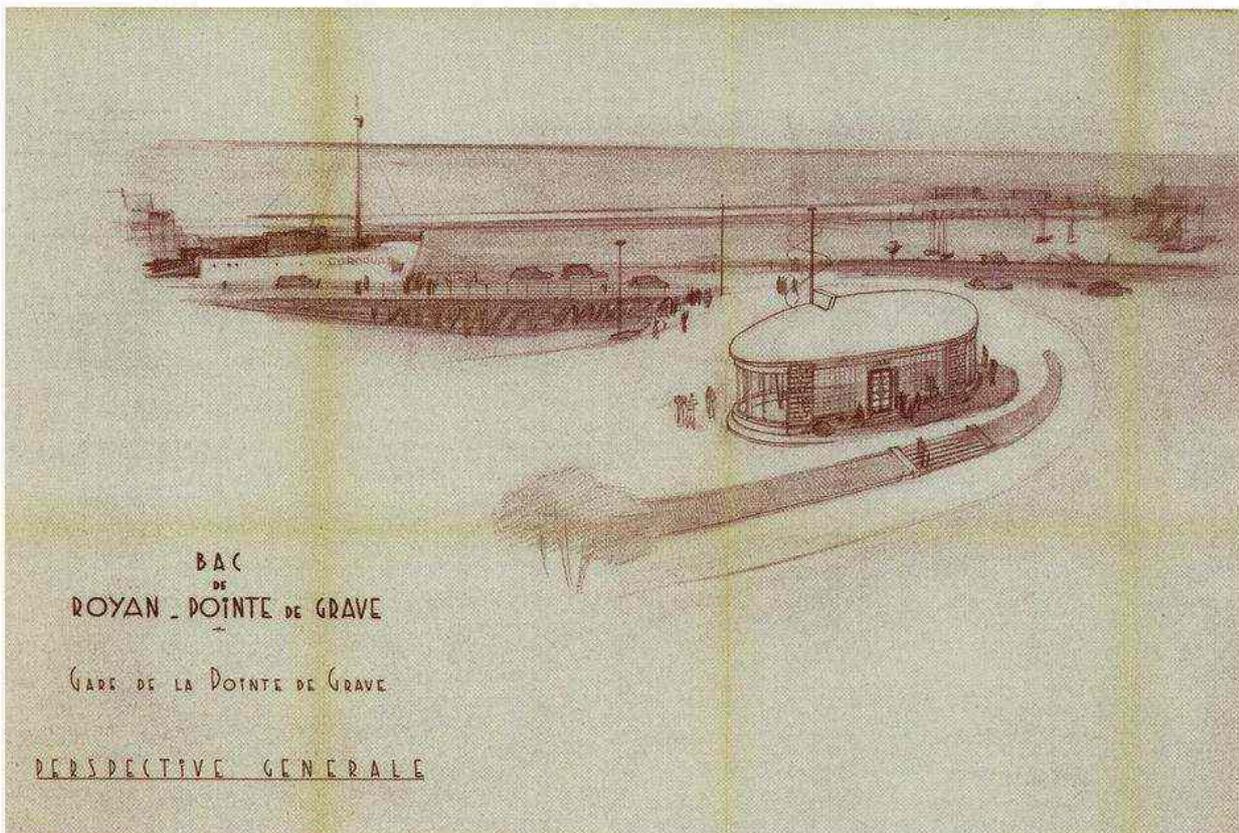


Bac dans le port du Verdon.
© Adrienne Barroche, 2013

Bateaux à vapeur et bacs

Ce trafic de voyageurs nécessite l'aménagement d'équipements spécifiques. C'est en 1935, avec la mise en service du bac *Le Cordouan*, que la cale de Port Bloc au Verdon est construite et qu'une esplanade est aménagée avec parkings, bancs et plantations d'arbres. Pour le confort des passagers, une gare ou salle d'attente est également installée. Détruite pendant la guerre, celle-ci est reconstruite en 1957 selon un plan en « haricot » qui fait écho à l'architecture de la Reconstruction à Royan.

Plans et projets de construction de la gare du bac du Verdon.
Port autonome de Bordeaux, subdivision de la pointe de Grave.
24 novembre 1954
AD Gironde, 76 W 349





Pauillac : le ponton des bateaux à vapeur et le débarcadère.
Carte postale, début XX^e siècle
Collection particulière

GUIDE DE BORDEAUX À LA MER



À voir et écouter : *Guide de Bordeaux à la mer*
P. Chareau et G. Maillères, Bibliothèque des
bateaux à vapeur, Bordeaux, 1865.

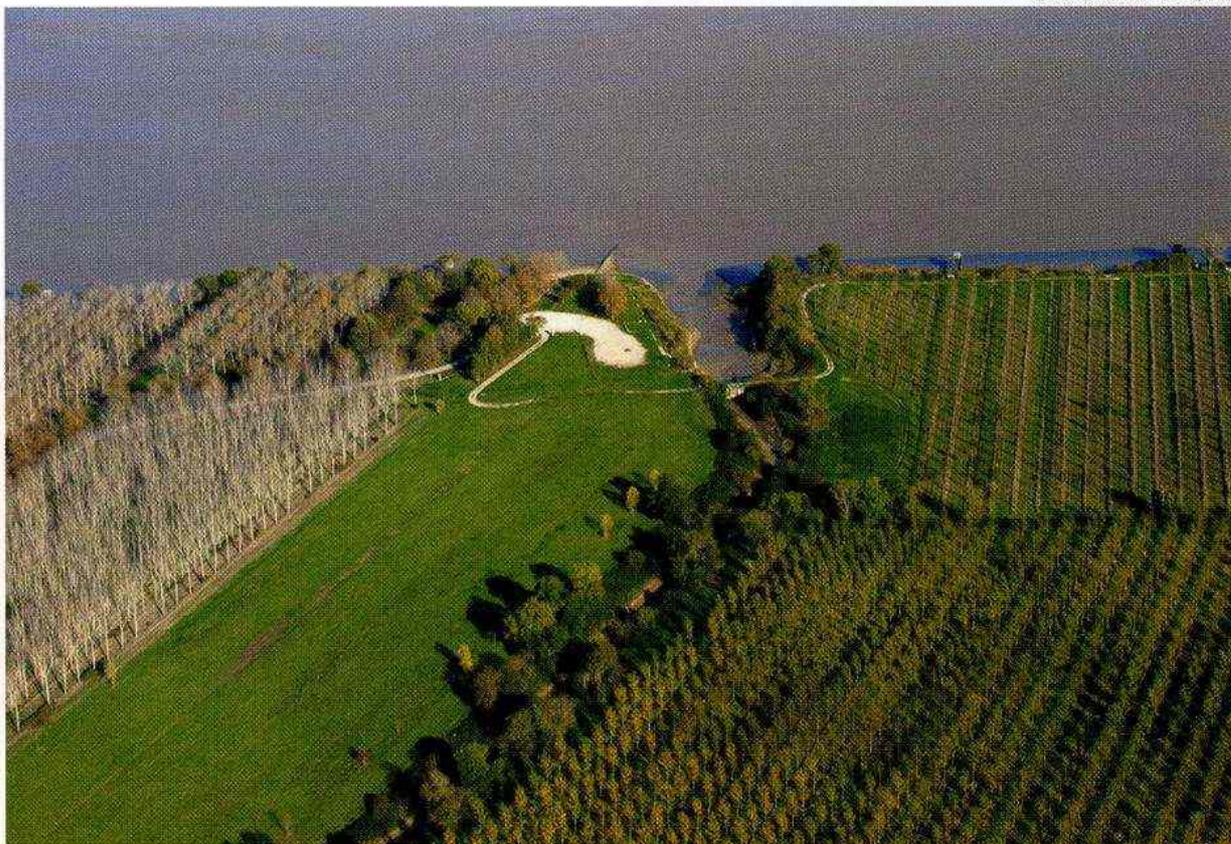
L'ouvrage de P. Chareau et G. Maillères, *Guide de Bordeaux à la mer*, publié en 1865, propose aux voyageurs une découverte de la Garonne puis de l'estuaire à bord d'un bateau à vapeur, Le Prince-Impérial. À travers les extraits choisis, on quitte le port de Bordeaux, on découvre les spécificités de la navigation sur la Garonne, on longe les rives de Macau et les îles de l'estuaire, les falaises de Gauriac, les quais de Pauillac puis les rives saintongeaises avec Talmont, Meschers et Royan.

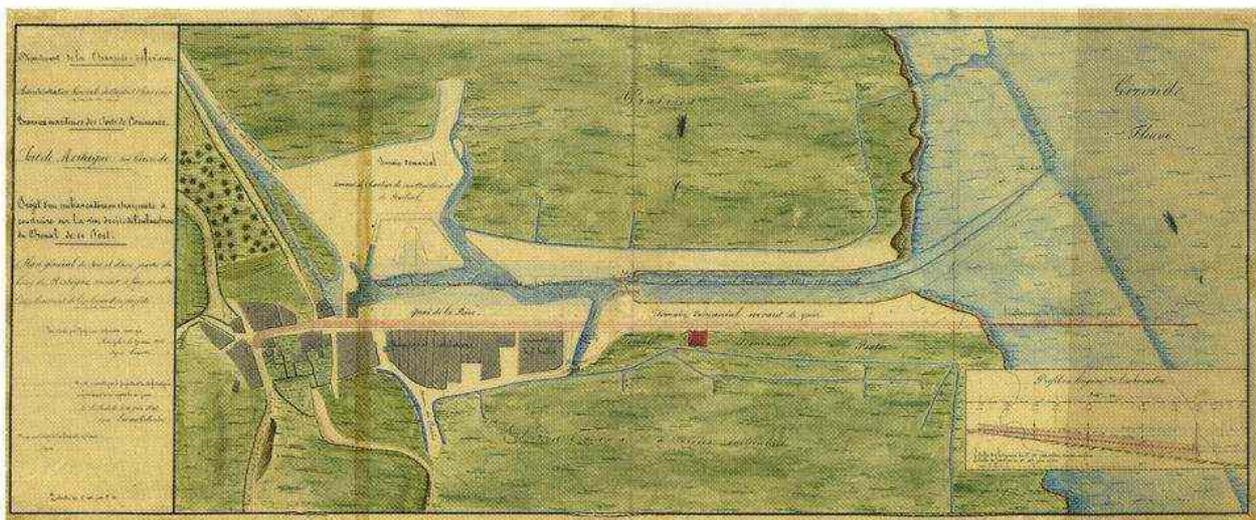
Aménagements portuaires

Dès les époques antiques et médiévales, des ports se sont développés sur les bords de l'estuaire (Barzan, Brion, Mortagne, Blaye, Bourg...). Il s'agissait bien souvent d'un rivage en pente douce sur lequel s'échouaient les bateaux, à l'abri des courants estuariens dans les « esteys » ou les chenaux. Entre Bordeaux et l'océan, ces ports facilitaient les échanges avec l'arrière-pays et ont été équipés de cales ou « peyrats ».

À une autre échelle, le môle d'escale du Verdon construit dans les années 1930 symbolise l'essor des échanges inter-continentaux. Si Bordeaux devient en 1857 un grand port transatlantique, la remontée dans l'estuaire reste complexe pour des navires à fort tonnage. Toutefois, Pauillac et Le Verdon situés bien en aval présentent des avantages sérieux et sont aménagés comme avant-port.

Port de Beychevelle (Saint-Julien-Beychevelle).
© Adrienne Barroche, 2014





Projet d'aménagement du port de Mortagne-sur-Gironde par l'ingénieur Lessor, 1836.
AD Charente-Maritime, S 9039

Cales et peyrats

À partir des années 1830, l'État et les ingénieurs des Ponts et chaussées mettent en œuvre un vaste programme de modernisation des ports estuariens. Des cales saillantes formant épis dans l'estuaire ou inclinées en bordure du chenal sont installées. Parfois désignées par le terme « peyrat », du gascon *péyra* signifiant pierre ou amas de pierre, elles facilitent le transit des marchandises.

L'envasement des ports et de leurs chenaux est un sujet constant de préoccupation. Le dépôt régulier des limons au gré des marées menace leur fonctionnement, nécessitant des curages fréquents. Des systèmes de portes à flot et de vannes sont alors utilisés pour « chasser » les vases accumulées.

Paquebots et transatlantiques

Le chantier du môle d'escale au Verdon, confié à l'entreprise Hersent associée à la firme allemande Julius Berger, dure près de 5 ans en occupant jusqu'à 700 ouvriers. Mettant en œuvre des techniques innovantes, comme le système adopté pour « foncer les piles », il est détaillé et relayé largement dans la presse et la littérature spécialisée de l'époque. Dynamité en 1944 par l'armée allemande d'occupation, il n'est pas reconstruit : quelques piles en béton sont réutilisées en 1966 pour l'installation d'un appontement pétrolier. Puis dans les années 1970, l'avant-port du Verdon s'oriente vers l'accueil de porte-conteneurs.

Port Autonome de Bordeaux, le môle d'escale du Verdon, inauguré le 22 juillet 1933 avec l'accostage du paquebot Le Champlain. Carte postale, 1933. Collection particulière

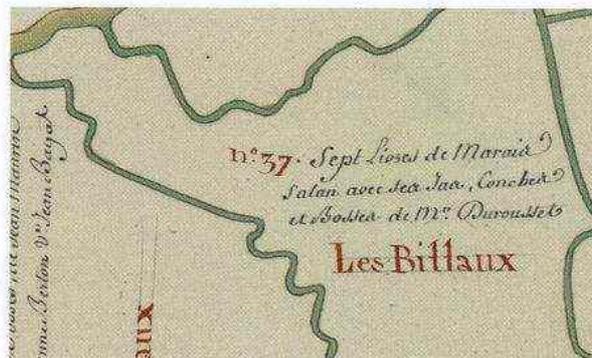


UN TERRITOIRE EXPLOITÉ

Les eaux salines

Des eaux saumâtres de l'estuaire sont extraites des ressources qui ont contribué à la prospérité du territoire : le sel, exploité dès l'Âge du Fer ou les huîtres tant appréciées au IV^e siècle par le poète Ausone. La variété des espèces de poissons - aloses, lamproies, esturgeons, bars ou encore maigres - constitue une importante source de revenus pour les pêcheurs locaux. D'ingénieux systèmes ont été mis au point pour pêcher, des « gores » aux « carrelets » en passant par les divers bateaux, « filadières » et autres « yoles ». Si aujourd'hui la pêche professionnelle est en voie de disparition, la pêche de loisir perdure. Et l'ostréiculture connaît un renouveau dans le nord du Médoc.

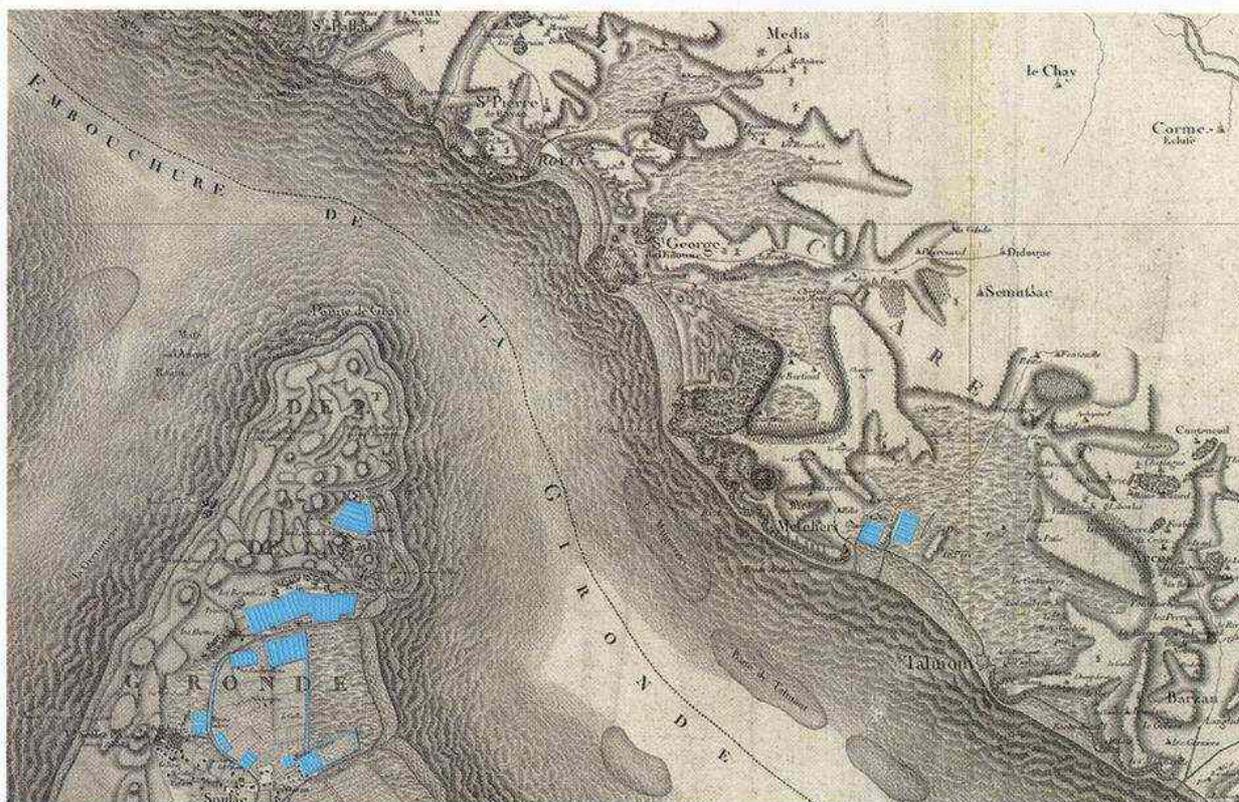
Carte de Guyenne, par Pierre de Belleyme, planche n° 2 dite de Royan, levée entre 1774-1775. Les zones en bleu correspondent aux marais salants. AD Gironde, 1 Fj 222



Plan parcellaire des terres et domaines dépendant de la seigneurie de Lesparre. Paroisse de Soulac, XVIII^e siècle. AD Gironde, 2 Fj 1381

Les marais salants

Aménagés au cours du Moyen Âge, notamment par les Bénédictins de l'abbaye Sainte-Croix de Bordeaux, les marais salants du nord Médoc ont produit quantité de sel, denrée précieuse dont la vente était taxée. Ces marais recevaient les eaux de mer par le chenal de Soulac dont l'envasement dénoncé dans des documents du XVII^e siècle menaçait l'exploitation. Ils sont encore mentionnés sur la carte de Belleyme dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, comme ceux de Meschers sur la rive droite. La pratique tend à disparaître dans la première moitié du XIX^e siècle, même si quelque 280 hectares y sont encore consacrés à l'embouchure de la Gironde en 1874. Les bassins de décantation sont par la suite réutilisés en pêcherie puis pour l'ostréiculture.



L'ostréiculture

Bien que les gisements naturels et la pêche d'huîtres aient existé dans l'estuaire depuis l'Antiquité, c'est vers 1868 qu'ils se développent avec l'arrivée de l'huître portugaise ou creuse. Selon la tradition, le navire *Le Morlaisien* transportant des cargaisons d'huîtres portugaises en provenance du Tage, aurait rejeté, lors d'une tempête, une partie des huîtres avariées entre Talais et Saint-Vivien-de-Médoc. À partir de 1875, du chenal de Goulée jusqu'à Soulac, les installations de parcs d'élevage, de claires d'affinage et de cabanes à huîtres font l'objet de concessions. À la fin des années 1960, un virus décime les huîtres portugaises, remplacées par les huîtres japonaises. Dans les années 1970, la création de la zone industrielle du Verdon conduit à l'envasement progressif des parcs. Puis la pollution des eaux estuariennes, due notamment au cadmium, fait disparaître l'activité ostréicole dans les années 1990 jusqu'à sa récente renaissance.



112. Le VERDON - Côte d'Argent - Le Port Groupe de Parqueuses - B.N. 1834
Le port du Verdon, groupe de parqueuses.
Carte postale, début XX^e siècle
Collection particulière

Les rives fertiles

Les champs cultivés et les étendues rectilignes de vigne des rives estuariennes témoignent des travaux incessants menés par l'homme pour valoriser ces terres longtemps restées insalubres. Protégés des eaux envahissantes de la Gironde, marais, îles et palus se sont révélés riches et fertiles. La viticulture, qui se développe en Médoc à partir des XVII^e et XVIII^e siècles, investit également ces zones où le vin est produit en grande quantité. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le vignoble est attaqué par le phylloxéra. Les îles et les rives estuariennes présentent alors l'avantage de pouvoir être inondées afin de neutraliser l'insecte destructeur.



12
Pêcheurs fêtant la capture d'un esturgeon à l'auberge du Commerce (Saint-Seurin-d'Uzet) ; parmi eux, Pierre Milh, assis à droite de l'esturgeon.

René Val ou la *Véritable Histoire du caviar de la Gironde*, propos recueillis par Bernard Mounier, éditions Bonne Anse, 2005.

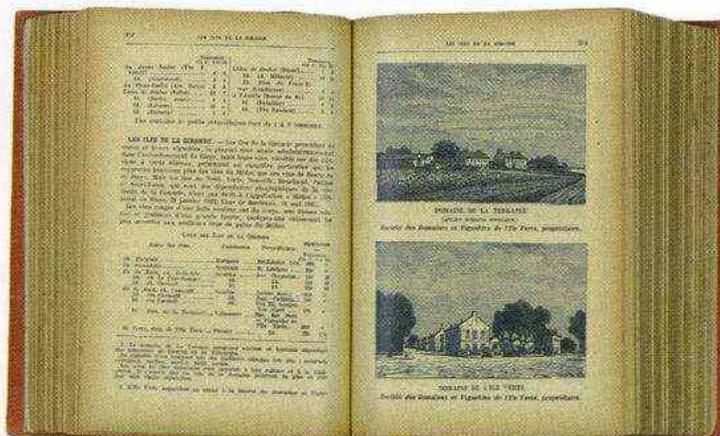
GRAINS DE FOLIE



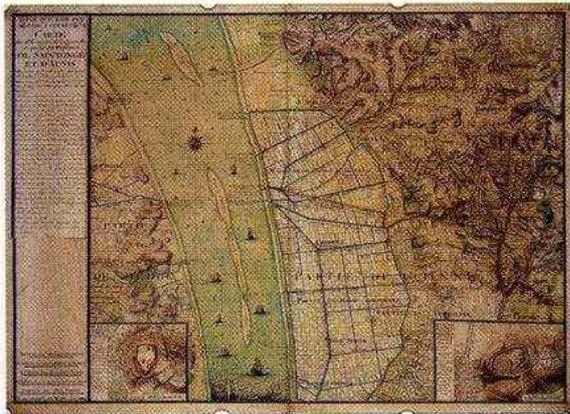
À voir et écouter : Extraits de « Grains de folie ». Film de Bérengère Casanova sur une idée de Bernard Mounier, 2006.

Le film «Grains de folie» retrace l'épopée de la pêche à l'esturgeon et de la préparation du caviar, qui ont fait les beaux jours des petits ports de l'estuaire de la Gironde, des années 1920 aux années 1960.

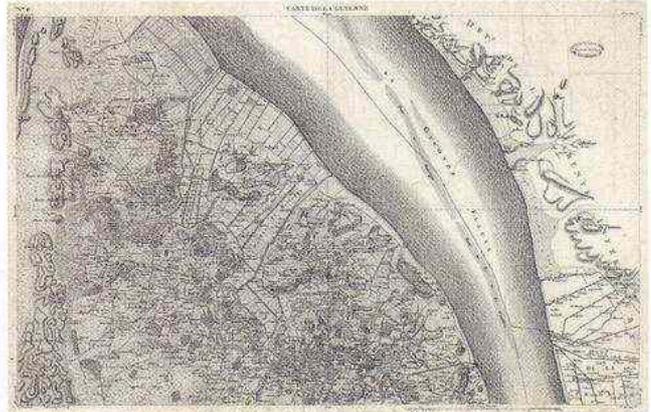
Grâce notamment à des documents d'archives et aux témoignages de M. René Val (1919-2013), historien, et d'Yvan Robert, ancien capitaine de navire, le film fait découvrir l'histoire et les techniques de cette activité florissante, la vie quotidienne des pêcheurs qui s'y adonnaient, et la renommée dont a bénéficié le caviar de l'estuaire, jusque sur les grandes tables parisiennes. Il explique aussi ce que fut le *sturio*, cette espèce d'esturgeon propre à l'estuaire de la Gironde, malheureusement en voie de disparition.



Charles Cocks et Édouard Féret, *Bordeaux et ses vins classés par ordre de mérite*, Bordeaux, éd. Féret, 1898.
AD Gironde, BIB I/D 140 (7)



Carte du 52^e carré de la générale de partie des Provinces de Saintonge et d'Aunis (...) elle est représentée dans l'état que le pays estoit en 1718, levée et dessinée par Claude Masse.
Musée des Plans-reliefs (Paris), D173



Carte de la Guyenne, planche n°6, par Pierre de Belleyme, levée en 1762 et publiée entre 1804 et 1813.
AD Gironde, 1 Fi 222

L'agriculture dans les marais

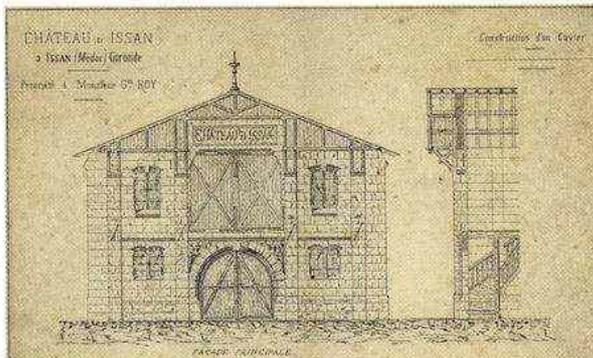
Ces deux cartes du XVIII^e siècle fournissent un état des lieux de la nature des sols et des paysages dans les secteurs marécageux sur chacune des rives.

Sur la planche n°6 de la Carte de la Guyenne réalisée par l'ingénieur-géographe Pierre de Belleyme (1747-1819), quelques îlots autour des villages de Talais, Saint-Vivien, Jau ou Valeyrac émergent des zones de marais du Bas-Médoc. Les chenaux et fossés de drainage sont bien lisibles dans « la Palu Neuve ou Marais de St Vivien », les « Mattes de Jau » et le « Poldre de Hollande ». La mise en culture de ces terres a nécessité la construction

d'abris ou de bâtiments repérables au bord des routes, faisant également office de digues. La vigne se concentre sur les points les plus hauts couronnés de moulins à vent.

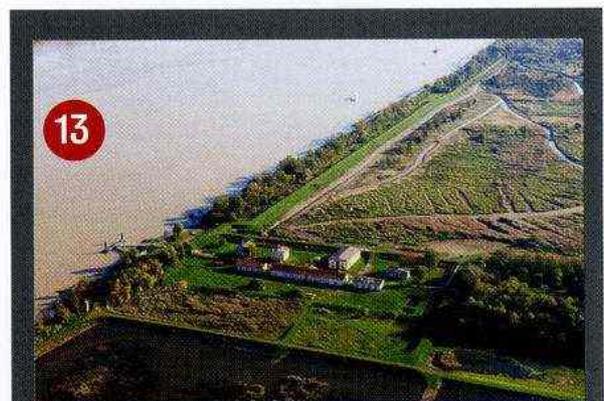
Rive droite, la carte dressée par l'ingénieur-cartographe Claude Masse (1652-1737) au début du XVIII^e siècle illustre parfaitement le quadrillage des canaux réalisés pour dessécher les marais de Saint-Bonnet et de Saint-Simon et les terres qui y sont alors cultivées. On y aperçoit de nombreux bâtiments, petites fermes qui subsistent encore parfois de nos jours, établies le long des digues et des canaux protecteurs. Sur le coteau, à distance de l'estuaire, cultures, bois, vignes et moulins dominent la zone de marais.

La viticulture des îles et des palus



Château d'Issan, à Issan (Médoc). Construction d'un cuvier, propriété de M. Gustave Roy. Façade principale, 1873. AD Gironde, 2 Fi 3600

Sur l'île Verte ou sur l'île Nouvelle, des châteaux et des villages témoignent des exploitations viticoles qui ont existé. Les zones de palus, investies par endroits dès le Moyen Âge, connaissent un développement fulgurant dans la deuxième moitié du XIX^e siècle : c'est le cas des domaines de Port-Aubin et d'Issan à Cantenac ou d'Arnaud Blanc à Margaux qui se dotent de cuviers et de chais immenses pour traiter une vendange abondante.



Vue aérienne de l'île Nouvelle.
© Adrienne Barroche, 2014

LES ÎLOUTS



À voir et écouter :

Quatre films issus de la collecte de la mémoire des îlots. Association *NousAutres*

- L'environnement insulaire
- Organisation sociale autour du travail
- Un projet viticole industriel
- Vivre et habiter sur les îles

Exploitation industrielle

De l'embouchure avec les silhouettes élancées des grues « girafes » du Verdon à la confluence marquée par les cuves à hydrocarbures de la presqu'île d'Ambès, la vocation industrielle de l'estuaire ne peut être ignorée : espace naturel préservé, il est aussi une zone privilégiée pour de telles installations. Certes, les archives gardent la trace des verreries, des hauts fourneaux, des usines de soufre et autres productions aujourd'hui oubliées qui ont participé à la prospérité du territoire. Mais c'est certainement la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis qui constitue de nos jours la présence industrielle la plus forte sur les bords de l'estuaire.



La centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis.
© Adrienne Barroche, 2012

Carrières et hydrocarbures

La pierre de la Roque de Thau ou de Bourgest réputée pour avoir permis la construction de monuments emblématiques de Bordeaux, dès l'époque gallo-romaine, le Palais Gallien ou les Piliers de Tutelle par exemple. Au XVIII^e siècle, c'est le Grand Théâtre qui est édifié avec ces matériaux. L'extraction de la pierre dans des carrières souterraines ou à ciel ouvert se développe particulièrement à cette période puis au XIX^e siècle : l'estuaire en permet le transport et une large diffusion. De nombreux devis de construction mentionnent ces pierres de la rive droite recherchées pour leur qualité. Après la Seconde Guerre mondiale, la concurrence du béton et de la pierre reconstituée met un coup d'arrêt à cette activité.



Marcamps – Les carrières. Carte postale, début XX^e siècle
AD Gironde, 4 Fi 3468



Pourquoi Braud-et-Saint-Louis ? Sud Ouest, 12 octobre 1974.
AD Gironde, BIB 6 I/L 11

CENTRALE NUCLÉAIRE DU BLAYAIS



À voir et écouter :

- 16 septembre 1976 :
Le plan d'aménagement rural du Blayais Terroir [France Régions 3 Bordeaux] - INA
- 1^{er} mars 1984 : *Gironde : sécurité à la centrale nucléaire du Blayais* - Aquitaine actualités [France Régions 3 Bordeaux] - INA

Les cuves du dépôt pétrolier de Pauillac rappellent encore l'existence d'une importante raffinerie implantée dans les années 1930 ; endommagées pendant la Seconde Guerre mondiale, les installations sont reconstruites à partir de 1948. Les cheminées striées de blanc et de rouge qui marquaient le paysage estuarien ont disparu lors de sa fermeture en 1986.

Quant au site du Verdon, il est choisi en 1964 afin d'établir un avant-port pétrolier permettant de ravitailler les trois raffineries d'Ambès, de Bordeaux et de Pauillac. Les navires de gros tonnage ne pouvant pas remonter l'estuaire, la société Shell installe des dépôts au Verdon reliés à la nouvelle raffinerie de Pauillac par un oléoduc. Dans les années 1970, le choc pétrolier met fin à l'activité du site du Verdon et les cuves sont démantelées.



« Raffinerie de Pauillac »,
Bulletin Shell.
1952-1954
AD Gironde, BIB 6 I/L 311

UN TERRITOIRE VÉCU

Salut et dévotion

La traversée de l'estuaire et la navigation sur ses eaux turbides, soumise à de forts courants, ne sont jamais dépourvues de dangers. C'est pour conjurer ces périls que des établissements monastiques ont été élevés à ses abords depuis le Moyen Âge près des ports, telle l'abbaye Saint-Romain de Blaye où l'emblématique prieuré Sainte-Radegonde de Talmont, en surplomb sur l'estuaire et visible depuis les flots. Ermites, pèlerins, marins, voyageurs et riverains plaçaient en ces lieux leur espérance dans la protection céleste face à l'hostilité estuarienne.



Vestiges de l'église Saint-Romain (Blaye).
© Adrienne Barroche, 2016

Cultes et croyances

La chapelle aujourd'hui disparue de Notre-Dame de Montuzet à Plassac, sur la rive droite en amont de Blaye, constituait le principal lieu de pèlerinage en Bordelais des marins des « rivières de Dordogne et Gironde », réunis au sein d'une confrérie attestée depuis le XV^e siècle. Sur la même rive en Saintonge, l'ermitage monolithe de Saint-Martial attirait des pèlerins dès l'Ancien Régime, mais connut une ferveur nouvelle dans l'entre-deux-guerres, lors de la procession des reliques de saint Ausone. Sur la rive opposée, à la pointe du Médoc, le prieuré de Soulac, fréquenté par les pèlerins de Saint-Jacques depuis le Moyen Âge, connaît aussi un renouveau au XIX^e siècle après le dégagement de la basilique romane de sa gangue de sable.



Statue de Notre-Dame-de-la-Fin-des-Terres dans l'église de Soulac-sur-Mer (fin XIX^e siècle).
© Adrienne Barroche, 2016

Le peuple de l'eau



Bateaux de pilotes dans le port de Saint-Georges-de-Didonne, au pied du phare de Vallières. Toile peinte, vers 1900.
Collection particulière

La navigation dans l'estuaire est affaire de spécialistes. Complexe en raison du flux des marées, d'un chenal longtemps fluctuant et des passes encombrées de l'embouchure, elle

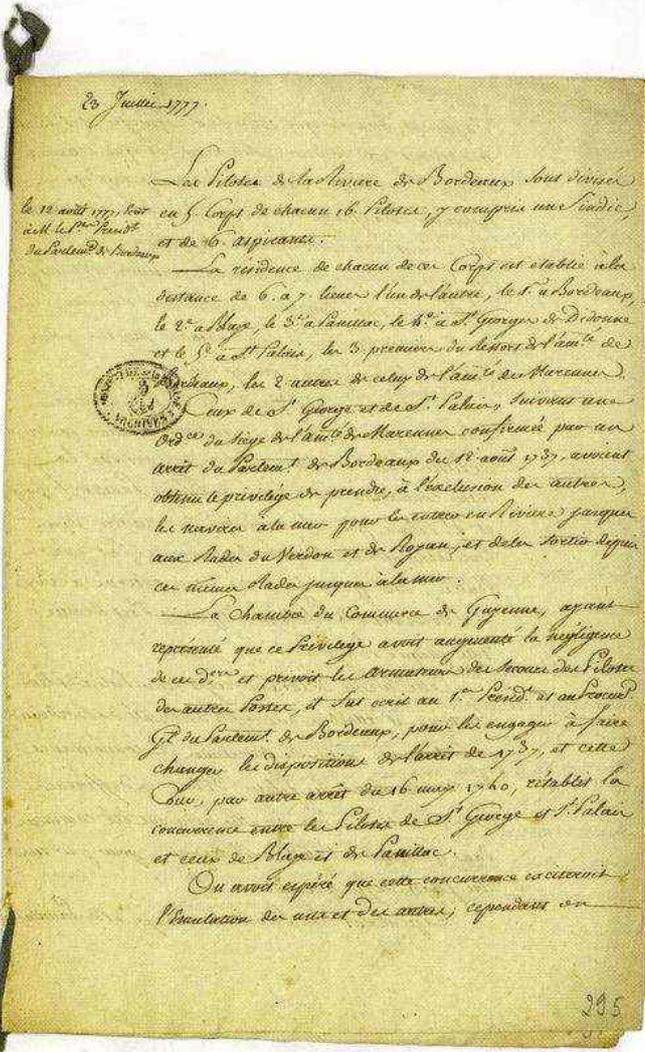
nécessite de la part des marins, qu'ils soient pêcheurs, maîtres de barque ou capitaines, une connaissance éprouvée de ses eaux.

Les pilotes de l'estuaire

Parmi le peuple des nautés, les pilotes constituent une profession réglementée dont l'origine remonte au moins à la fin du Moyen Âge et qui s'est progressivement structurée jusqu'à nos jours. Chargés d'assurer la remonte des navires de fort tonnage, et donc intermédiaires indispensables du commerce maritime bordelais, les pilotes peuplaient les villes des rivages de l'estuaire, de Blaye à Royan et Saint-Georges-de-Didonne sur la rive droite, quand Pauillac constituait le principal port d'enregistrement de la profession pour la rive médocaine.

Naufrages et périls

Les maquettes de navires suspendues dans nombre d'églises des rives de l'estuaire témoignent des actions de grâce de navigateurs ou de voyageurs ayant réchappé à des naufrages. Ces ex-voto sont autant de marques d'une piété populaire et du lien unissant les hommes, l'estuaire et le Ciel. La protection divine ne fut toutefois pas toujours suffisante pour éviter des drames. Les archives conservent bien des témoignages d'embarcations en perte, alors que des monuments commémoratifs le long des rives rappellent la perte de navires et de leurs équipages.



Les corps de pilotes de la rivière de Bordeaux.
25 juillet 1777
Archives nationales (Paris), MAR-D2-37



© Cyril Olivier

EX-VOTO

représentant un trois-mâts de la fin du XVIII^e siècle ou du début du XIX^e siècle.

D'après l'étiquette qu'il porte à la poupe, il a été donné à l'église Sainte-Luce de Blaye par des membres de la famille Kanon, une dynastie de marins blayais connue de 1660 à 1840. Propriété de la ville de Blaye, en dépôt à l'espace d'interprétation du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, il fut restauré en 2014 grâce à une souscription publique portée par la Fondation du Patrimoine.

Villégiatures estuariennes

Bien avant la mode de la villégiature balnéaire, les rivages estuariens ont été prisés par des propriétaires de domaines qui établissaient leur demeure en cherchant à ménager des vues sur le fleuve. Décor changeant, l'estuaire constitue la toile de fond d'une scénographie offrant aux regards une perspective échelonnée où se succèdent jardin d'agrément, parterres de vignes et prairies. Au-delà des siècles, le riche propriétaire terrien détenteur de la villa gallo-romaine de Plassac, l'opulent parlementaire bordelais dans sa chartreuse du XVIII^e siècle ou le prospère négociant au balcon de son castel néogothique au XIX^e siècle trouvèrent ici, en plus de confortables revenus viticoles, la jouissance d'une villégiature.



La villa gallo-romaine de Plassac
© Département de la Gironde

VILLA GALLO-ROMAINE DE PLASSAC

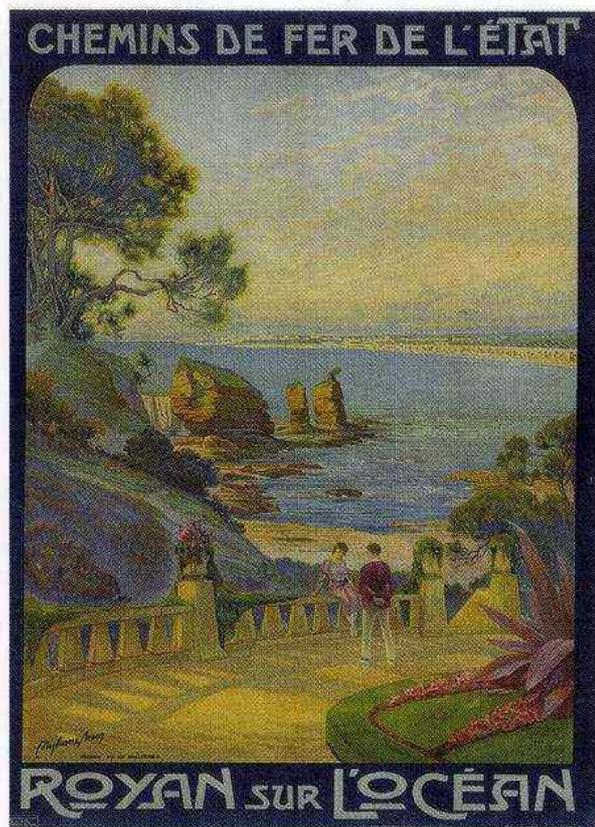


À voir et écouter :
Visite virtuelle dans l'espace pédagogique

Plassac, commune du nord de la Gironde dans le canton de Blaye, se situe à quelques kilomètres au sud de la citadelle et abrite les ruines d'une villa gallo-romaine qui sont connues depuis la fin du XIX^e siècle. Malgré quelques recherches réalisées à l'époque (dont celles de Camille Julian), il faut attendre les années 1960-1970 pour que le site connaisse plusieurs campagnes de fouilles et de sondages qui ont permis de mettre en évidence une grande partie du plan de la résidence du propriétaire du domaine qui s'étendait en bordure de l'estuaire de la Gironde.

Le fleuve et ses agréments

La seconde moitié du XIX^e siècle voit l'apparition d'une autre forme de villégiature, toutefois décalée vers l'embouchure maritime. Les stations de Royan et de Saint-Palais sur la rive droite, du Verdon à la pointe du Médoc, voire de Soulac sur le versant océanique sont une expression urbanistique renouvelée de la quête des aménités estuariennes. À la Belle époque, l'estuaire océanique devient source de plaisirs. Riverains et villégiateurs cherchèrent à faire des rivages des espaces de loisirs destinés à la promenade, aux bains de mer et, pour les plus intrépides, aux régates. Que l'on se trouve à l'amont ou à l'aval, la pêche devient aussi une activité de détente : les anciennes techniques sont perfectionnées afin de permettre une pêche de loisir au filet, le « carrelet », depuis des cabanes installées sur des appontements et alignées le long des rives, comme autant d'images emblématiques du paysage estuarien.



« Chemins de Fer de l'État. Royan sur l'Océan »
Lithographie couleur, 1927
AD Charente-Maritime, 6 Fi 3833

L'affiche met en avant la beauté du paysage littoral, éclairé par une lumière douce et colorée, décor d'une scène romantique. Cette œuvre est due au peintre saintongeais Stéphane Brecq (1894-1955).

**10 NOVEMBRE 2016
12 MARS 2017**

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES

72, CRS BALGUERIE-STUTTENBERG, BORDEAUX

ENTRÉE LIBRE ET GRATUITE

DU LUNDI AU VENDREDI 9 H / 17 H

SAMEDIS ET DIMANCHES 14 H / 18 H

VISITE GUIDÉE CHAQUE MARDI A 10H

archives.gironde.fr

archives@gironde.fr