



HAL
open science

Les quais de Pauillac aux XVIIIe et XIXe siècles : architecture et urbanisme sur les bords d'estuaire

Claire Steimer

► To cite this version:

Claire Steimer. Les quais de Pauillac aux XVIIIe et XIXe siècles : architecture et urbanisme sur les bords d'estuaire. *Revue historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 2017, 23 (1), pp.85-101. <10.3406/rhbg.2017.1271>. <hal-04191482>

HAL Id: hal-04191482

<https://hal.science/hal-04191482v1>

Submitted on 30 Aug 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Les quais de Pauillac aux XVIIIe et XIXe siècles : architecture et urbanisme sur les bords d'estuaire

Claire Steimer

Citer ce document / Cite this document :

Steimer Claire. Les quais de Pauillac aux XVIIIe et XIXe siècles : architecture et urbanisme sur les bords d'estuaire. In: Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde, N°23, 2017. pp. 85-101;

doi : <https://doi.org/10.3406/rhbg.2017.1271>

https://www.persee.fr/doc/rhbg_0242-6838_2017_num_23_1_1271

Fichier pdf généré le 13/04/2023

LES QUAIS DE PAUILLAC AUX XVIII^e ET XIX^e SIÈCLES : ARCHITECTURE ET URBANISME SUR LES BORDS D'ESTUAIRE

Claire Steimer*

Ayant bénéficié récemment d'un réaménagement à l'image de ceux de Bordeaux, les quais de Pauillac déroulent une succession de façades de pierre dorée bien moins connues que les silhouettes des prestigieux châteaux viticoles implantés sur ces terres médocaines. On y lit pourtant toute l'histoire et la prospérité de la ville des XVIII^e et XIX^e siècles, tournée vers l'estuaire. À mi-chemin entre l'embouchure de la Gironde et Bordeaux, l'agglomération de Pauillac s'est développée au plus près des eaux, faisant ainsi figure d'exception. Les autres bourgs, en effet, tels ceux des communes voisines de Saint-Julien-Beychevelle au sud et de Saint-Estèphe au nord, campent en retrait de la rive : seul leur port est aménagé dans les zones humides de palus.

Pour le *Dictionnaire de l'Académie française*, dans sa 4^e édition de 1762, le quai est une « levée ordinairement revêtue de pierre de taille et faite le long d'une rivière, entre la rivière même et les maisons, pour la commodité du chemin et pour empêcher le débordement de l'eau. On appelle aussi quai le rivage d'un port de mer qui sert pour la charge et la décharge des marchandises ». Il s'agit donc d'une zone intermédiaire, maçonnée et utilitaire, dont l'aménagement est directement lié à l'existence d'un port. Par extension, il comprend également les constructions qui le bordent.

Afin de comprendre la genèse de cet urbanisme estuarien, il est nécessaire de dresser un portrait de la bourgade et de son port au XVIII^e siècle, puis d'en suivre l'évolution au cours du siècle suivant. On s'intéressera ensuite à l'architecture des maisons qui longent les quais, formant cette façade régulière et singulière. Enfin, on

* Conservatrice du Patrimoine, chercheuse au Service de l'Inventaire, Nouvelle-Aquitaine.

examinera dans quelle mesure cet espace constitue une vitrine de la ville et ce qu'il révèle des modes de vie sur les rives médocaines de la Gironde.

LA FORTUNE DU PORT DE PAUILLAC

Un site favorable

Pauillac ne domine l'estuaire que de quelques mètres, mais ce modeste relief lui permet de côtoyer les rivages et les eaux fluctuantes de la Gironde. Dès le IV^e siècle, cette topographie avait été propice à l'installation de la *villa Pauliacus*, domaine rural que le poète Ausone mentionne dans sa correspondance avec son ami Théon. Pauillac bénéficiait d'un autre atout, le chenal du Gahet : cet affluent gonflé des eaux de ruissellement des marais environnants formait en rejoignant l'estuaire une échancrure ou *estey*, offrant un abri bienvenu aux embarcations. Il constituait effectivement une halte privilégiée dans la remontée ou la descente de l'estuaire, au gré des marées. Le Gahet dessinait la limite nord du bourg, tandis qu'au sud, le chenal du Gombaud servait également de refuge aux bateaux, malmenés par les courants ou les vents. Aux côtés des ports de la rive droite – Bourg, Blaye puis les havres saintongeais de Mortagne, Meschers ou encore Royan –, Pauillac participait au trafic généré par le commerce de Bordeaux, et conforta sa position tout au long du XVIII^e siècle. Dès la fin du XVII^e siècle, une communauté de pilotes y était organisée, acteurs indispensables à la navigation estuarienne¹. Alors que la « fureur de planter » recouvrait le Médoc de vignes, Pauillac présentait l'avantage de pouvoir expédier facilement ses productions :

« on y embarque les denrées du pays destinées pour Bordeaux et ailleurs, on y débarque journellement des grains et autres marchandises pour l'approvisionnement du Médoc ainsi que des denrées servant à l'exploitation des vignes et des barriques pour loger leur vin, pierres et autres matériaux pour les bâtisses² ».

L'histoire de Pauillac est ainsi indissociable du développement de la viticulture en Médoc et de l'émergence des vins de qualité qui ont fait la renommée de la ville. Si la vigne existait déjà à la fin du XVII^e siècle, elle était loin d'être prédominante, dans un paysage composé de palus, de labours et de prairies, de landes et de bois. Le Médoc connaissait à cette époque de profondes mutations que le géographe René Pijassou a mises en évidence³. La bourgade relevait de la puissante seigneurie de Lafite, aux mains de la famille de Ségur. La population se répartissait entre plusieurs hameaux et le bourg, qui concentrait la majorité des habitants. D'après René Pijassou, en 1680, on y comptait entre 500 et 600 âmes ;

-
1. Sur l'histoire du pilotage, cf. Messiaen J., *Pilotes maritimes, histoire de trente-trois stations de pilotage de France et d'outre-mer*, Dunkerque, chez l'auteur, 1984, 593 p. Chapitre consacré à la Gironde par Claude Renard.
 2. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1790-1793), séance du 7 août 1790.
 3. Pijassou R., *Le Médoc. Un grand vignoble de qualité*, Paris, Tallandier, 1980, t. 1, p. 425-440.

en 1750, la population s'élevait à quelque 1 200 personnes. Jacques de Ségur et ses descendants sont considérés comme des « seigneurs urbanistes » ou des « promoteurs de la petite ville », en imposant à de nouveaux tenanciers l'obligation de bâtir : plus de trente maisons furent ainsi édifiées entre 1687 et 1720 environ. Les rares bâtiments qui environnaient l'église et le rivage en pente douce, dessinés par le voyageur hollandais Herman van der Hem au milieu du xvii^e siècle⁴, ont donc été complétés par de nouvelles constructions. En 1723, la carte de l'ingénieur Claude Masse fait état d'un bourg étoffé, l'« un des plus considérables du Médoc où il se fait un gros commerce, il y a un bureau des Fermes et une Patache⁵ et il si cueile (*sic*) de bon vin ». Toutefois, la croissance en était contenue au nord par la présence d'un camp militaire de 4 à 5 000 hommes, implanté en 1706, à l'initiative du maréchal de France Montrevel (fig. 1). Les vaisseaux de guerre profitaient également de la protection qu'assurait le chenal du Gahet, défendu par une batterie dont les vestiges sont encore attestés à la fin du xviii^e siècle⁶.

À sa mort en 1755, le marquis Nicolas-Alexandre de Ségur, président du parlement de Bordeaux, avait réuni entre ses mains les deux seigneuries de Lafite et de Latour, dont les domaines viticoles valaient respectivement plus de 707 100 livres et 522 400 livres. Le « prince des vignes » avait ainsi hissé le terroir de Pauillac à un niveau d'excellence.

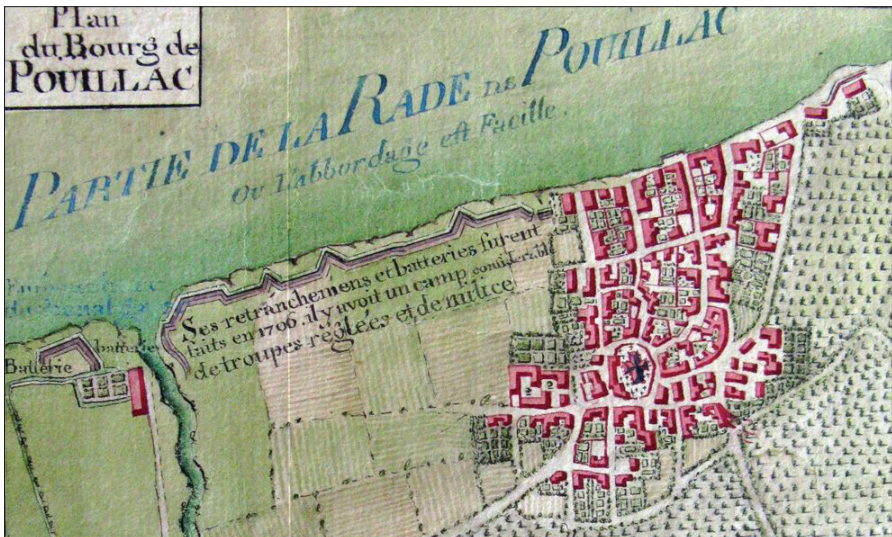


Fig. 1. Détail de la carte du Cours de la Garonne, 1759.

4. Demont E. et Favreau M., *Herman Van der Hem (1619-1649), un dessinateur hollandais à Bordeaux et dans le Bordelais au xvii^e siècle*, Camiac-et-Saint-Denis, Les éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006 : dessins n°86 et 87 : Pauillac, 16 février 1647 et 10 juin 1646.
5. Bateau de la douane.
6. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1790-1793), séance du 15 janvier 1791 : « il y existe encore l'ancien corps de garde ou poudrière ».

Le peyrat, un équipement indispensable

Au milieu du XVIII^e siècle, la navigation sur l'estuaire au rythme des marées demeurait périlleuse et, pour les bateaux à fort tonnage, l'accès à Bordeaux s'avérait de plus en plus difficile. L'envasement de certaines passes obligeait les navires à faire étape à Pauillac pour alléger leur charge : « Aujourd'hui ce n'est plus à Bordeaux [ni] à la Grange mais à Pauliac (*sic*), qui est à 9 lieues de Bordeaux, où il faut les envoyer ; et pour monter un navire tirant quinze pieds d'eau, on est forcé de diminuer son chargement de deux pieds au moins, afin de pouvoir passer au Bec-d'Embez où il ne reste que 4 pieds 6 pouces d'eau à marée basse, et sur le Pas où il n'en reste que 5 pieds ; encore ces deux passes sont-elles fort étroites⁷ ». Dès 1749, l'intendant Tourny soulignait également l'intérêt des ports estuariens pour l'économie locale : « les paroisses qui sont à portée de la rivière [la Gironde] ont cet avantage sur les autres, que les habitants peuvent se défaire de leurs denrées, d'autant plus que le transport à la rivière en est aisé⁸ ». Ces ports fréquentés n'en étaient pas moins dépourvus d'équipements. Dans les années 1760-1770, des *peyrats* y furent donc construits, comme à Saint-Estèphe⁹ (1765) ou à Macau (attesté en 1776). À Pauillac, ce type de cale saillante a probablement été aménagé au début des années 1760¹⁰, dans l'axe de la rue Royale (actuelle rue Victor-Hugo), à égale distance des chenaux du Gahet et du Gombaud. Cette avancée pavée dans l'estuaire, composée d'une structure en bois avec remplissage de moellons et de gros gravier, devait faciliter le chargement ou déchargement des bateaux. Mesurant 120 mètres de long sur une largeur de presque 6 mètres, le *peyrat* était recouvert par les marées ordinaires s'élevant à plus de 4 mètres et les hautes marées en atteignaient le sommet à 5 m 50¹¹. Son inclinaison convenait parfaitement à la manutention des barriques de vin. Au droit du bourg, il ne gênait en rien l'accès au chenal du Gahet et offrait une alternative lorsque celui-ci était impraticable pour cause d'envasement. Toutefois, le bénéfice du *peyrat* ne parvenait pas occulter les effets induits par ce type de jetée sur le cours de l'estuaire. S'il rendait les manœuvres plus aisées, il constituait aussi un obstacle, formant des courants dangereux et retenant les limons¹². Soumis à la force des

-
7. Arch. nat., Marine G 140. Projet d'examen de la rivière de Bordeaux présenté par le sieur Teulère, sous-ingénieur des Bâtiments de la Marine, et proposé par M. Prévôt de la Croix, commissaire général des ports et arsenaux de marine, 1788.
 8. Arch. dép. Gironde, C 264. Mémoire sur la subdélégation de Bordeaux, 25 juillet 1743 ; cité in : Sauzeau T., « Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantiques au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire maritime*, n°8, 2008, p. 157.
 9. Arch. dép. Gironde, C 370 / Lettre du 20 septembre 1765.
 10. Le *peyrat* ne figure pas sur la carte du Cours de la Garonne en 1759 (Arch. nat., F¹⁴ 10 059¹, pièce 9), mais semble être esquissé sur la carte de Belleyme, levée pour ce secteur en 1767, et apparaît nettement sur la carte levée par de Kearney (Bnf, Gallica) en 1768.
 11. Arch. dép. Gironde, SP 1203. Rapport sur l'état actuel du *peyrat* de Pauillac, 25 juillet 1806 ; un autre document indique qu'il était long de 100 toises, soit près de 200 mètres (Arch. nat., Marine G 140. Renseignements sur le port de Blaye et les autres ports dépendant du même quartier, 1787).
 12. Sur le problème des épis construits sur les rives, cf. Brutails A., *Les îles de la Basse-Garonne et de la Gironde*, Bordeaux, Impr. Gounouilhou, 1913, p. 28-*sqq.*

flots, il était jugé en mauvais état dès 1784. Réparations de fortune, ajournement des travaux, il fallut attendre les années 1810-1820 pour qu'il soit rehaussé et élargi. Les avaries étaient fréquentes, quand les navires à l'approche le heurtaient de plein fouet. Entre 1865 et 1872, la cale fut donc raccourcie et son extrémité signalée par une bouée¹³. Si le *peyrat* était ainsi au cœur des préoccupations, le chenal du Gaët constituait l'autre pôle portuaire de la commune, préféré notamment par les pilotes qui y abritaient leurs chaloupes. Au milieu du XIX^e siècle, leurs plaintes répétées furent enfin entendues et les efforts se portèrent sur son aménagement avec la construction de deux cales longitudinales inclinées¹⁴. L'importance du *peyrat* et du chenal, distants de quasiment 800 mètres, incita à aménager des quais maçonnés pour améliorer la circulation et le travail sur les rives de l'estuaire.

Chaussées, quais, terre-pleins : l'aménagement des rives

« Il n'existe point à proprement parler de quais, seulement chaque propriétaire a bâti vis-à-vis sa maison un mur avec parapet faisant une banquette ou trottoir qui n'est fréquenté que par les gens de pied, qu'ils nomment quay ; les voitures passent au pied de ce quay, sur le rivage vaseux qui n'est ni pavé ni empierré¹⁵. »

Ce commentaire de 1822 décrit un espace entre fleuve et bâti, peu investi, équipé ici ou là de terre-pleins maçonnés pour les piétons. Ce n'est qu'en 1835 qu'un projet de restauration complète du port et des quais¹⁶, entre les deux chenaux, vit le jour. Dans un premier temps, les travaux se limitèrent aux abords du *peyrat* avec l'

« établissement d'une chaussée d'empierrement accompagnée de deux lignes de bornes pour servir aux mouvements et à la circulation des charrettes sur le quai [...]. L'axe de la chaussée sera établi à 5 m. de l'arête des cales ou à 15 m. de la façade des maisons, elle sera limitée par deux lignes de bornes en pierres dures et une ligne d'arbres plantés aux frais de la commune de Pauillac ; le quai se trouvera ainsi divisé en trois parties distinctes, l'une de 11 m. de largeur formera un terre-plein pour les piétons et le dépôt des marchandises, l'autre de 8 m. sera réservée pour la circulation des voitures et des cavaliers, enfin, il existera sur le bord pour les marins et le service de la navigation un marche-pied de 80 cm environ de largeur entre la 2^e ligne de bornes et l'arête des cales¹⁷. »

-
13. Arch. dép. Gironde, SP 1 204. Projet de raccourcissement de la cale saillante, détail estimatif, devis et cahier des charges, 28 novembre 1865.
 14. *Ibid.*, SP 1 204. Travaux d'amélioration du chenal du Gaët : nouveaux quais, 1854.
 15. *Ibid.*, SP 1 203. Lettre au préfet de l'ingénieur en chef de la Gironde, 12 juillet 1822.
 16. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1825-1839), projet de restauration complète du port et des quais, 28 juillet 1835 ; un devis suit l'année suivante (Arch. mun. Pauillac, boîte Plans).
 17. *Ibid.*, boîte Plans. Devis des ouvrages à exécuter pour l'amélioration du port de Pauillac, par l'ingénieur ordinaire Deschamp, 6 février 1836.

En 1838, des arbres furent effectivement plantés, au nord du *peyrat*, sur les allées d'Orléans¹⁸, tandis que 76 bornes étaient établies pour délimiter les zones¹⁹. Les travaux se poursuivirent au sud, alors qu'un débarcadère pour les bateaux à vapeur était construit²⁰. Ponton en charpente établi dans l'axe de la rue du Bascouat (actuelle rue Rabié), il témoignait du succès de ce mode de transport de voyageurs, mis en place à partir des années 1820 sur la Garonne et l'estuaire. Son aménagement entraîna le développement de la partie sud du bourg et des quais, ainsi qu'une nouvelle plantation d'arbres en 1858, en pendant des allées d'Orléans²¹.

En une vingtaine d'années, un espace public fut ainsi dessiné puis matérialisé, permettant aux usagers, à pied ou en voiture, de jouir des bords d'estuaire. Il offrait désormais, sur toute la façade estuarienne, des zones de dépôt de marchandises, qui pouvaient, en l'absence de halle ou de magasin de stockage, y rester entre huit jours et un mois²². Voués principalement au travail et au commerce, les quais formaient également des lieux d'agrément avec ces promenades plantées d'arbres. Pauillac s'inscrivait ainsi dans la lignée des politiques d'embellissement des villes développées depuis le XVIII^e siècle, qui s'accompagnaient aussi de mesures de salubrité publique. Les règles d'hygiène imposèrent par exemple l'installation de latrines publiques, petits pavillons installés à proximité du débarcadère et du *peyrat*²³. Des bains, tout d'abord une modeste cabane aménagée sur un ponton entre 1835 et 1844²⁴, puis un véritable établissement installé sur les allées d'Orléans, étaient indispensables à la population de marins ou de voyageurs qui fréquentaient le port²⁵. Si des « feux » facilitaient l'approche des bateaux, l'éclairage public au moyen de deux colonnes lumineuses fut mis en place dans les années 1880²⁶. À cette époque, les quais furent aussi élargis pour privilégier la promenade²⁷ et les activités portuaires furent peu à peu transférées au nord

-
18. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1825-1839), décision de replanter les arbres qui forment les Allées d'Orléans suite à l'amélioration des quais, 18 novembre 1838.
 19. Arch. dép. Gironde, SP 1 203. Lettre d'Escarraguel père au préfet concernant les travaux des quais de Pauillac, 15 février 1838.
 20. Arch. mun. Pauillac, boîte Plans. Rapport de l'ingénieur ordinaire Deschamp pour l'amélioration des quais et cales de Pauillac, indiquant l'adjudication du débarcadère et sa construction imminente, 27 juin 1838.
 21. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1848-1861), proposition du maire de faire planter des arbres sur les quais du Bascouat et de la Verrerie, 5 juin 1858.
 22. *Ibid.*, plan du port indiquant les terre-pleins sur lesquels les marchandises peuvent être déposées, 28 mai 1855.
 23. Arch. dép. Gironde, SP 1 203. Extrait des registres des délibérations du conseil municipal : nécessité d'établir sur les quais des latrines publiques, 18 novembre 1838.
 24. *Ibid.*, SP 1 204. Rapport de l'ingénieur ordinaire tendant à provoquer la suppression de l'établissement de bains du sieur Saintout sur le port de Pauillac, 11 septembre 1857.
 25. *Ibid.*, SP 1 205. Extrait des registres des arrêtés du préfet, demande de M. Seyrat de creuser un bassin sur les alluvions destiné à l'alimentation de son établissement de bains, 26 mai 1880.
 26. Arch. mun. Pauillac, boîte Plans. Procès-verbal de réception définitive de 2 colonnes lumineuses sur les quais, 8 mai 1890.
 27. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1879-1885), élargissement du quai entre le marché aux poissons et le débarcadère, 13 août 1883.

du chenal du Gahet, dont l'envasement inéluctable, le défaut d'entretien et l'affaissement des berges entravaient le bon fonctionnement.

LES PLANS D'ALIGNEMENT : L'URBANISME DES QUAIS AUX XVIII^e ET XIX^e SIÈCLES

La genèse de la façade des quais

« Sur le bateau à vapeur, malgré la pluie, je suis sur le pont pour admirer les huit ou dix belles maisons jetées sur le rivage et environnées de quelques arbres qui sont Pauillac pour qui arrive par la Gironde. » Parmi les voyageurs qui se rendaient à Pauillac par bateau à vapeur, l'un des plus célèbres, Stendhal, fut séduit, lors de son escale en 1838, par ces « belles maisons à trois étages qui ont l'air d'opulentes maisons de campagne ». Et d'ajouter : « Pauillac serait-il tout à fait nouveau ? On dirait que les trois-quarts de la ville n'ont pas trente ans²⁸. » Effectivement, Pauillac a bénéficié dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, non seulement de la construction du *peyrat*, mais aussi d'une politique d'embellissement²⁹. Avant cela, comme pour bon nombre de villes, le constat était sévère :

« Pauillac est un endroit susceptible de beaucoup d'accroissement et les maisons y augmenteraient de valeur si la voie publique y était mieux tenue et si la malpropreté ou l'insalubrité qui en résulte n'en éloignait pas de nouveaux habitants³⁰. »

L'importance du port n'avait pas échappé à l'intendant Dupré de Saint-Maur (1776-1785) qui, à la suite des seigneurs de Lafite, se préoccupa de Pauillac et de son développement :

« En 1784, le sieur Dupré de St Maur lors intendant de la Généralité [...] fit lever un plan de redressement de la fosse (*sic*) de Pauillac qui borde la Gironde. Les propriétaires riverains qui bordent la rivière ont bâti plusieurs maisons aux abords du *peyrat* sur les alignements [alignements] de ce plan³¹. »

Marchant dans les pas de ses illustres prédécesseurs, Boucher et Tourny, Dupré de Saint-Maur avait déjà proposé d'ambitieux travaux pour Bordeaux³², et, prenant modèle sur le port de la Lune et sa spectaculaire façade s'ouvrant sur le fleuve, il chercha probablement à améliorer l'aspect de la bourgade médocaine. Ce projet pour Pauillac, confié à l'un de ses proches, l'ingénieur Nicolas Brémontier,

28. Stendhal, *Journal de voyage de Bordeaux à Valence en 1838*, Paris, Éditions de la Chronique des Lettres Françaises, 1927, p. 29-40.

29. Sur les politiques d'embellissement des villes, cf. l'ouvrage de Harouel J.-L., *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993, 335 p.

30. Arch. dép. Gironde, C 4 648. Travaux publics, lettre au sieur Ducasse, subdélégué de Pauillac, l'engageant à faire paver la principale rue, 18 décembre 1781.

31. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1790-1793), séance du 7 août 1790.

32. Cf. notamment son *Mémoire relatif à quelques projets intéressants pour la ville de Bordeaux, lu par M. Dupré de Saint-Maur [...] directeur de l'Académie des sciences de Bordeaux, à la séance publique du 7 mars 1782*.

est largement méconnu, son existence n'étant attestée que par quelques rares mentions dans les archives. Il semble qu'il fut mis en application dès 1784, époque à laquelle le sieur Peychaud, qui souhaitait installer une verrerie au sud du bourg, se plaignait du prix des terrains « surtout depuis le plan qu'on en a levé et les alignements donnés³³ ». Et ses effets apparaissent sur un « plan et projet d'alignement de la traverse du port de Pauillac » (fig. 2), levé par les Ponts et Chaussées en 1822³⁴. Un projet d'alignement dressé par l'ingénieur géomètre Richard fut également déposé en mairie le 12 octobre 1828³⁵. Ces documents avaient probablement été établis à la suite de la loi du 16 septembre 1807, qui préconisait la réalisation d'un plan d'ensemble pour les villes de plus de 1 500 habitants³⁶. Or la mise en œuvre de cette loi ne fut pas immédiate et les plans réalisés souvent partiels. À Pauillac, des plans concernant l'ensemble du bourg ne furent levés qu'en 1835, par Henri Bagouet, géomètre à Lesparre (fig. 3). Ils prévoyaient les constructions à venir, percement de nouvelles rues, élargissement des axes existants, aménagement de places, etc. indiqués sur six feuilles correspondant à six secteurs³⁷. Trois d'entre elles représentaient les rives de l'estuaire avec le tracé d'alignement des façades ainsi que les noms des quais. Du sud au nord, se succédaient : le quai de la Verrerie, celle-ci étant pourtant à cette époque désaffectée ; le quai Bascouat, à proximité de la rue du même nom, terme gascon désignant le Pays basque ; le quai « masqué », peut-être par un mur ; le quai du Centre ; le quai des Pilotes, correspondant au quartier où ils logeaient ; le quai Ducasse, en face du château Grand-Puy-Ducasse ; le quai d'Orléans, en hommage à la famille d'Orléans dont était issu le roi Louis-Philippe ; le quai de « Chartron », par mimétisme avec le faubourg des négociants à Bordeaux³⁸. Ce plan fut, semble-t-il, dressé à l'initiative de la commune qui en examina le résultat lors d'une séance du conseil en février 1836. La formation d'une commission de cinq membres fut préconisée, « qui devra[it] à l'appui des projets d'alignement et d'embellissement faire un rapport en séance générale du conseil pour ensuite être statué ce qu'il appartiendra[it]³⁹ ». Ces améliorations impliquant des frais importants pour la commune et des contraintes fortes pour les habitants, furent mises en place progressivement. Le décret impérial « sur l'alignement du quai

33. Arch. dép. Gironde, C 1 597. Lettre de Peychaud à Monseigneur, 31 août 1784.

34. Arch. mun. Pauillac, boîte Plans. L'existence d'un plan des quais et traverse du bourg est également rappelée aux habitants en 1824. Cf. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1823-1831).

35. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1823-1831), plan du projet d'alignement, 12 octobre 1828.

36. En 1820, la population de Pauillac est de 2 640 habitants (Jouannet F., *Statistique du département de la Gironde*, 1837, 1^{er} vol., p. 119-127, cité par Pijassou R., *Le Médoc...*, *op. cit.*, p. 520, note 75).

37. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1825-1839), plan de la ville de Pauillac, 21 février 1836 ; *ibid.*, boîte Plans et plans roulés non cotés. Mal conservées, plusieurs copies ont été réalisées et la 4^e feuille est manquante.

38. Cette zone est alors plantée de vignes ; sa situation, excentrée, est similaire à celle du quartier bordelais. Mais contrairement à Bordeaux, il n'y a pas eu à Pauillac d'implantation religieuse à l'origine de cette appellation.

39. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1825-1839).

du port de Pauillac » daté du 30 novembre 1863⁴⁰, émanation de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, en facilita certainement le parachèvement.

L'évolution de la trame bâtie des quais au cours du XIX^e siècle

L'examen du plan de 1822⁴¹ et du cadastre napoléonien de 1825 montre une répartition du bâti encore éparse sur les quais, reliés au cœur du bourg par plusieurs percées. Au sud, près du chenal du Gombaudo, les bâtiments de la verrerie sont entourés de prés. Une propriété forme une saillie à l'angle de la rue du Bascoat. Puis, un groupe de maisons contiguës en rez-de-chaussée et à un étage, aux façades irrégulières, se trouve au sud de la rue Lagrange (rue Étienne-Dieuzède). Jusqu'à la rue Royale (rue Victor-Hugo), des maisons à deux étages parfaitement alignées forment un ensemble homogène, bâti entre 1785 et 1788, toutefois interrompu par une impasse. La maison de la famille Martin se distingue avec son balcon sur trompe et ferronneries affichant fièrement l'initiale M (17 quai Léon-Perrier). Deux façades (10, 11, 12 quai Léon-Perrier) présentent des encadrements de baies moulurés, à crossettes, ainsi qu'une allège traitée en ressaut, qui indiquent cette même époque de construction. Au-delà de la rue Ségur, les maisons de hauteurs variables sont à nouveau disposées de manière irrégulière. Puis, la trame bâtie se relâche à partir de la rue des Saux jusqu'à un vaste pré ; au nord, l'ancienne zone militaire, plantée en vigne, figure encore sous le toponyme « Camp de Pauillac ». Une série de constructions en rez-de-chaussée, avec jardins, ponctue les quais jusqu'à un moulin à vent et au chenal du Gahet.

Alors que la commune comptait 2 640 habitants en 1820, la population atteint et dépasse les 4 000 âmes dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁴². Les « dents creuses » furent peu à peu comblées, selon les préconisations d'alignement. Construites en pierre de taille, les maisons possèdent alors un, voire deux étages ; quelques échoppes en rez-de-chaussée bordent les quais Jean-Fleuret et Antoine-Ferchaud. Bandeaux et corniches moulurées animent les travées régulières. Les encadrements de baies sont soignés, souvent ornés d'agrafes sculptées. Corniches ou frontons surmontent certaines fenêtres. Les balcons sur consoles règnent en partie centrale ou sur l'ensemble de la façade. Quelques lucarnes ont été aménagées dans les toitures d'ardoise. Ainsi, la physionomie des façades des quais de Pauillac est aujourd'hui encore largement celle des XVIII^e et XIX^e siècles, complétée par quelques constructions au XX^e siècle.

40. Arch. dép. Gironde, SP 1 204. Décret impérial sur l'alignement du quai du port de Pauillac, 30 novembre 1863.

41. La légende précise la hauteur des maisons et l'état d'entretien. Des dates de construction et d'alignement sont aussi indiquées.

42. Cf. Jouannet F., *Statistique du département de la Gironde*, Paris, Dupont, 1837, 1^{er} vol., p. 119-127, ainsi que Cocks C. et Féret É., *Bordeaux et ses vins*, pour les années 1850, 1868, 1874.

Construire sur les quais : les acteurs de la métamorphose

Au début du XIX^e siècle, sur le plan de 1822 ou dans les matrices cadastrales, les patronymes attachés aux constructions présentes sur les quais correspondent à ceux de pilotes (Estève, Moufflet), d'officiers municipaux, de maires ou de notables également mentionnés dans les registres de délibérations ; on les retrouve aussi dans le *Traité sur les Vins du Médoc* qui recense les propriétaires viticoles au début du XIX^e siècle⁴³. Les Ducasse furent probablement les plus influents, attestés dès le XVII^e siècle⁴⁴. Arnaud Ducasse, marchand à Bordeaux, était alors établi à Pauillac, à la tête d'un domaine d'environ 4 hectares. En 1771, Pierre Ducasse est nommé subdélégué de l'intendant pour le Médoc, décision qui entraîne le déplacement du siège de Lesparre à Pauillac. Il y possédait une maison sur les quais et un domaine qui comptait, à sa mort en 1797, 60 hectares. Parmi les édiles, on peut citer François Badimon, maire de Pauillac, ancien chef de bataillon et juge de paix, propriétaire du château Peyrabon à Saint-Sauveur et d'une maison avec chais à l'angle de la rue Lagrange. Les Rabère comptaient des marchands, des pilotes, des médecins ; l'un d'eux fut également maire de la commune. Les Castéja, propriétaires du château Duhart-Milon, fournirent aussi un maire. L'un d'entre eux, notaire devint, lui, maire de Bordeaux en 1859.

Leurs signatures, parmi d'autres, figurent au bas des formulaires de demande d'alignement adressées au préfet. Après avis de l'ingénieur en chef ou ordinaire des Ponts et Chaussées, ils étaient autorisés à réaliser des travaux. Il s'agissait parfois d'installer des clôtures ou des claires-voies pour séparer l'habitation ou le jardin de la rivière : en 1833, M. Hilaret demandait l'alignement pour l'édification d'un mur de clôture pour « sa propriété connue sous le nom de Moulin du Chartron⁴⁵ ». La construction d'une maison était tantôt réalisée *ex nihilo* sur un terrain vacant, tantôt à l'emplacement d'un bâti existant. Selon le premier cas de figure, les frères Lamire demandèrent en 1863 l'autorisation de construire sur une parcelle alors occupée par un jardin, à l'angle du quai Paul-Doumer et de la rue Rabié⁴⁶. Quant au sieur Garrigou, il prévoyait de faire édifier en 1837 une maison « sur un terrain qu'il possède sur la façade de la rivière, faisant encoignure à la rue de Ségur », où se trouvait un bâtiment en rez-de-chaussée disposé en retrait et en biais⁴⁷. En 1860, Guillaume Moreau, « débitant de liqueurs », sollicitait l'autorisation de faire « avancer la façade de sa maison qu'il habite et la mettre à l'alignement des maisons qui bordent le quai » (2, 3 quai Jean-Fleuret)⁴⁸. Certaines maisons étaient

43. Franck W., *Traité sur les Vins du Médoc*, Bordeaux, 1^e édition 1824, 2^e édition 1845.

44. Sur cette famille et le château Grand-Puy-Ducasse, cf. la notice historique réalisée par le château (Service du patrimoine et de l'Inventaire, site de Bordeaux).

45. Arch. dép. Gironde, SP 1 203. Lettre de Hilaret au préfet, 21 août 1833.

46. *Ibid.*, SP 1 204. Extrait du plan de la traverse du port de Pauillac, 13 février 1863.

47. *Ibid.*, SP 1 203. Lettre de M. Garrigou au préfet, 17 février 1837.

48. *Ibid.*, SP 1 204. Port de Pauillac, affaires générales (1853-1870).

données en repère, par exemple celle de M. Duvermine, alignée dès 1784⁴⁹. Les travaux pouvaient se limiter à des réparations : en 1856, M. Ducasse fit blanchir la maison qu'il venait d'acquérir et aménager une devanture pour un commerce⁵⁰. Les escaliers ou perrons au-devant furent également l'objet de remaniements, puis proscrits par le décret de 1863⁵¹. Cette même année, un constat était dressé : « la chaussée du port de Pauillac est sensiblement horizontale et toutes les maisons qui la bordent forment des alignements réguliers ; les seules saillies sont formées par trois maisons et un mur⁵² ». La maison reconstruite en 1816 par François Badimon constituait l'une de ces saillies, dénoncée par des plaintes réitérées⁵³, jusqu'à sa destruction en 1866⁵⁴. Quant à la maison voisine, de biais et en retrait, elle appartenait en 1832 à M. Boireau qui demandait l'alignement pour sa reconstruction⁵⁵. Cette rectification ne fut vraisemblablement jamais exécutée, la maison étant encore de nos jours dans cette même disposition.

Les propriétaires mirent à profit le savoir-faire des architectes ou entrepreneurs locaux. Au XVIII^e siècle, un certain Jean Buffet faisait office d'architecte expert, nommé en 1792 pour les alignements des rues du bourg⁵⁶. Adjudicataire en 1791 des travaux à exécuter au *peyrat*⁵⁷, il s'occupa également des réparations de « la maison nationale » en 1796⁵⁸. Si la famille Escarraguel est attestée pour d'importants chantiers communaux, comme ceux de l'église, sous la direction de l'architecte bordelais Armand Corcelles, et ceux de la gendarmerie (32 rue Jean-Jaurès), son nom n'est associé à aucune construction sur les quais, si ce n'est pour l'installation des bornes. Mais l'influence de la reconstruction de l'église, entre 1824 et 1829, est indéniable : le travail de la pierre de taille en bossage plat, réalisé par Corcelles sur la façade, a semble-t-il, été repris à son compte par Escarraguel père qui signa un peu plus tard la construction de l'église d'Arcins sur le même modèle⁵⁹. L'ancienne maison Duvermine (3 quai Léon-Perrier), probablement reconstruite en

49. *Ibid.*, SP 1203. Demande de Baptiste Delhomme de faire reconstruire sa maison sur le quai et rue du Peyrat à Pauillac, 6 juillet 1824.

50. *Ibid.*, SP 1 204. Port de Pauillac, affaires générales (1853-1870).

51. *Ibid.* « les perrons ou marches en saillie sur l'alignement existant au moment de la promulgation du présent décret pourront être entretenues et au besoin reconstruits jusqu'à l'époque où seront réédifiés les bâtiments dont ils dépendent ».

52. *Ibid.* Lettre du Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au sénateur chargé de l'administration de la Gironde, à propos du projet de règlement des alignements du port de Pauillac, 18 juin 1863.

53. *Ibid.*, SP 1 203, *Second mémoire pour M. Ducasse, propriétaire à Pauillac, contre M. Badimon, maire de Pauillac*, à Bordeaux chez Pierre Beaume, imprimeur à la cour royale, rue du Parlement n°39, 1824.

54. *Ibid.* Extrait du plan d'alignement du port de Pauillac, 4 mai 1866.

55. *Ibid.* Lettre de M. Boireau au préfet, 25 mars 1832.

56. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1791-1796).

57. *Ibid.*, boîte Plans, adjudication du 26 août 1791.

58. *Ibid.* Registre de délibérations du conseil municipal (1799-1822), séance du 2 germinal an IV (22 mars 1796).

59. Arch. dép. Gironde, 2 O 669/2. Arrêté de construction de la nouvelle église, 18 janvier 1838.

1839⁶⁰, présente également ce traitement. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les frères Lamire, entrepreneurs de bâtisses, édifièrent leur propre maison sur les quais, à l'angle de la rue Rabié (1, 2 quai Paul-Doumer)⁶¹, ainsi que la maison de M. Roux (correspondant à l'ancien Grand Hôtel, 3 quai Albert-Pichon)⁶².

UNE ARCHITECTURE DÉMONSTRATIVE ?

Une vitrine pour le vin

Malgré la régularité des quais, l'architecture de certains bâtiments se distingue et crée une rupture signifiante dans l'alignement. Si les plus célèbres crus de la commune ont colonisé les croupes graveleuses à l'ouest du bourg – Mouton, Lafite, notamment – quelques belles demeures ont été construites sur les bords de l'estuaire. Le château Grand-Puy Ducasse, derrière ses grilles, se trouve en retrait. La façade large de neuf travées présente un léger avant-corps surmonté d'un fronton triangulaire souligné de denticules. Probablement construit vers 1820, le logis en fond de cour est encadré de deux ailes de dépendance, qui abritaient logements secondaires et écuries. Les parties viticoles étaient aménagées dans le prolongement de l'aile nord, donnant sur une cour à l'ouest.

Un peu plus au nord, le château Duhart-Milon bénéficiait également de la proximité de la Gironde. Détruit dans les années 1950, il est représenté sur une photographie et sur une lithographie des années 1860⁶³. Un long bâtiment figurait déjà sur le plan cadastral de 1825, disposé perpendiculairement aux quais. La demeure à étage présentait sa façade principale au sud, composée de sept travées, avec une porte surmontée d'une corniche. Les fenêtres du premier niveau en arc segmentaire avec appuis saillants ainsi que les chaînes d'angle traitées en bossage indiquent une construction de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ces illustrations ne montrent malheureusement pas les bâtiments de dépendance situés dans le prolongement, qui abritaient sans doute chais et cuiviers. Il est remarquable que, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, aucun château viticole n'ait été construit sur les quais, malgré un foncier encore disponible. L'emplacement le long des rives n'était donc certainement pas un critère pour produire et vendre son vin : ainsi, lorsqu'en 1875, Julien Calvé fit construire un château par l'architecte Louis-Alfred Maître, il l'implanta dans l'ancienne rue du Camp (aujourd'hui rue Édouard-de-Pontet), au milieu de ses vignes. Le prestige des grands crus et la fortune de leurs propriétaires ne s'exposaient donc pas particulièrement sur les quais. Une

60. *Ibid.*, SP 1 203. Extrait du plan du port de Pauillac pour être joint à la pétition du sieur Hostein aîné qui demande à réparer la façade et reconstruire l'escalier, 20 janvier 1839.

61. *Ibid.*, SP 1 204. Extrait du plan de la traverse du port de Pauillac, 13 février 1863.

62. *Ibid.* Extrait du plan du port de Pauillac, 9 septembre 1866.

63. Danflou A., *Les grands crus bordelais*. Bordeaux, s.d. [1867] et Lorbac C. (de), *Les richesses gastronomiques de la France. Les vins de Bordeaux*, Paris, Hetzel, s.d. [1868].

architecture viticole bien plus ostentatoire se donnait à voir de part et d'autre de la route dite des Châteaux.

Commerces et affaires : l'attraction des quais

L'activité viticole, le dynamisme du port et l'aménagement des quais ont contribué à faire de cet espace un lieu d'attraction. La fréquentation et l'animation qui y régnait favorisèrent le développement de commerces de toutes sortes. Symboles de prospérité par excellence, les banques s'y installèrent. Celle des Alibert fut la première, au début du XIX^e siècle, établie à l'angle de la rue Rabié et des quais, puis transférée dans l'imposant immeuble de la famille Carrère, au cœur du bourg. Bien plus tard, en 1906-1907, la caisse d'épargne fut édifée sur un terrain encore libre, le long des allées d'Orléans. Construite sur les plans des architectes Marcel Picard et Oswald Condis⁶⁴, elle présente une façade en pierre de taille au décor soigné : les arcatures du rez-de-chaussée, l'inscription en lettres majuscules « caisse d'épargne » gravée sur une frise sculptée, le fronton d'attique portant les armes de la ville agrémentées de cornes d'abondance évoquent la richesse de Pauillac. Les toitures brisées en ardoise rompent avec les couvertures traditionnelles en tuiles, attirant le regard et affichant l'importance de l'édifice.

Les hôtels, les cafés et les restaurants étaient concentrés à proximité du débarcadère et du *peyrat*. Les cartes postales de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e en gardent la mémoire. Leurs terrasses, enseignes et auvents scandaient et animaient les façades. Seule véritable rupture, le Grand Hôtel français et du Commerce domine avec ses cinq niveaux, du rez-de-chaussée à l'étage de comble ménagé sous une toiture brisée en ardoise. En 1865, il figurait parmi les établissements renommés de la ville : « Les principaux hôtels garnis de Pauillac sont ceux du Commerce, de France et de Richelieu. Le premier et le plus renommé est celui du Commerce. Les caves de son propriétaire renferment les meilleurs vins du Médoc⁶⁵. » C'est lui que l'on aperçoit nettement sur une vue des quais peinte à cette époque (fig. 4)⁶⁶. Le Grand Hôtel voisin présentait à l'origine une façade surmontée d'un pignon triangulaire, telle que la montre encore cette photographie des quais publiée en 1868 (fig. 5)⁶⁷. Il fut rehaussé d'un étage au cours de la première moitié du XX^e siècle et abrite encore aujourd'hui un hôtel. Le café Moderne, le café des Sports ou le café de la Marine profitaient aussi de l'activité générée par le port.

64. Arch. dép. Gironde, SP 1 206. Plans, 20 janvier 1906. Le bâtiment faisait également office de salle des fêtes, convertie par la suite en cinéma.

65. Chareau P. et Maillères G., *Guide de Bordeaux à la mer*, Bordeaux, Bibliothèque des bateaux à vapeur, 1865, p. 420-421.

66. Tableau anonyme, conservé au Château Pichon-Longueville Comtesse de Lalande : cf. Steimer C., « Les quais de Pauillac au milieu du XIX^e siècle », *Les Cahiers Méduliens*, n°66, 2016, p. 60-62.

67. Stoerk J., *Bordeaux et ses vins. Album de 25 photographies complété par un tableau du classement des grands vins de la Gironde*, Bordeaux, Chaumas, 1868.



Fig. 4. Tableau des quais de Pauillac, 2^e moitié du XIX^e siècle.



Fig. 5. Photographie des quais de Pauillac, publiée par J. Stoerk, 1868.

Architecture publique

Au début du XIX^e siècle, les bâtiments communaux étaient encore traditionnellement installés dans de simples maisons louées à des particuliers. L'administration des Douanes occupait en 1838 la fameuse maison Badimon. La mairie, d'abord logée dans le bâtiment du presbytère, fut déplacée dans une maison de la rue Saint-Martin (actuelle rue Ferdinand-Buisson), avant de faire l'objet d'un ambitieux programme de construction, profitant du legs de la famille Ferchaud. Par testament du 25 mars 1858, Antoine Ferchaud céda à la commune un terrain jouxtant le château Grand-Puy-Ducasse, afin d'y construire un hôtel

de ville ; sa veuve en abandonna l'usufruit en 1865⁶⁸ et des plans furent aussitôt proposés par l'architecte départemental, Pierre Auguste Labbé⁶⁹. Jugés démesurés par rapport aux besoins de la ville, ils firent l'objet de critiques :

« Dans ses proportions générales, le projet ne paraît pas en rapport avec l'importance actuelle de la ville de Pauillac. [...]. La ville de Pauillac a-t-elle besoin pour la mairie d'un premier étage avec deux somptueux salons qui coûteront assurément beaucoup d'argent⁷⁰ ? »

L'immeuble devait abriter, outre la mairie, le commissariat de police, le bureau des lignes télégraphiques, la société de secours mutuels et les cabinets du juge de paix et du greffier. Après modifications des plans, les travaux furent achevés en novembre 1873. Le bâtiment a fière allure, éclipsant le château voisin des Ducasse : sa façade arbore un fronton triangulaire portant les armes sculptées de la ville, surmonté d'un mur d'attique avec horloge. Le pavillon brisé en ardoise est agrémenté d'un lanterneau en zinc. Deux médaillons logés dans les écoinçons de la porte principale représentent un caducée, attribut de Mercure symbolisant le commerce et l'éloquence, et une ancre avec un dauphin, allusion probable à Neptune et à la mer. Ce décor rappelle et proclame la vocation portuaire de Pauillac et les richesses prodiguées par les eaux estuariennes.

Comme Bordeaux, mais à une échelle plus réduite, Pauillac a connu, aux XVIII^e et XIX^e siècles, un âge d'or lié au commerce et au vin. Son emplacement stratégique sur les bords de l'estuaire a favorisé le développement de la bourgade, promise à un grand avenir. Dotée d'équipements portuaires, Pauillac a également bénéficié d'un plan d'alignement promu par l'intendant Dupré de Saint-Maur et inspiré des programmes ambitieux qui avaient ouvert le port de la Lune sur son fleuve. Lieu de vie, entre habitat et travail, les quais ont été peu à peu façonnés, offrant à la ville le décor de sa réussite. Dans les années 1890, les activités portuaires furent transférées au nord, sur le site de Trompeloup : les imposants appontements qui y furent aménagés reléguèrent au second plan le *peyrat* et le chenal du Gahet envasés. Avec l'installation des hauts fourneaux puis, dans les années 1930, de la raffinerie de pétrole, une nouvelle façade industrielle et portuaire émergea. Dévolus dès lors à la promenade et à la plaisance, les quais furent, au cours du XX^e siècle, progressivement colonisés par les voitures et les parkings, créant une barrière entre la ville et l'estuaire. Dans les années 1980, la

68. Arch. mun. Pauillac. Registre de délibérations du conseil municipal (1861-1879), séance du 17 septembre 1865.

69. Ce dernier assure également le chantier de réparation et d'agrandissement du presbytère entre 1863 et 1865.

70. Arch. dép. Gironde, 2 O 2 618. Rapport sur le projet d'Hôtel de Ville lu à la section d'architecture et des travaux publics, 13 février 1867.

fermeture de la Shell plongeait Pauillac dans une crise, d'autant plus difficile que les domaines viticoles, eux, prospéraient encore et toujours.

En s'inspirant à nouveau de l'illustre modèle de la capitale bordelaise, qui a renoué avec son fleuve dans les années 2000, la ville de Pauillac a engagé en 2015 une reconquête de ses quais. La redéfinition des espaces devait permettre la réconciliation de la ville et de la nature. Les politiques de développement local ont bien identifié les quais comme une interface essentielle, faisant de leur aménagement un enjeu primordial. Agrémentées de zones de jeux et de détente, de parterres et de promenades, les rives de l'estuaire mettent désormais en scène ces façades, soulignées par les allées de platanes et les roselières. Les quais, inscrits dans le paysage estuarien, forment ainsi le trait d'union entre la prospérité d'antan et le renouveau tant espéré.